

LEGGETE
SUBITO

La «trappola»
di GALLI

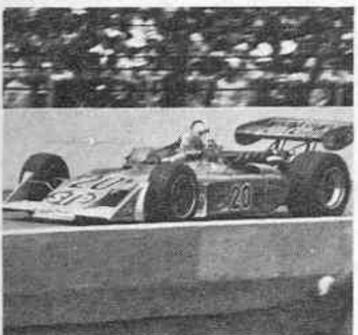


DA PAGINA 6

CHITI:
«Chi è
MERZARIO»

PAGINA 19

INDY
anti-turbo



PAGINA 52

23 DOMENICA
SPRINT

48 KARTING
MOTORAMA

60 TUTTE
SPRINT

62 POSTA
ESPRESSO

66 MARKET
AUTO

● La tenda del Martini Racing, nel parco macchine dell'autodromo imolese, sotto l'abile regia dell'amico Franco è stato davvero il covo dei protagonisti della seconda 1000 KM italiana. Sono state esaurite tutte le riserve, liquide e solide, per ottemperare ad uno dei 10 comandamenti biblici. La tenda è stata frequentata da piloti, tecnici, giornalisti, organizzatori. Una équipe televisiva dei Servizi Speciali, che sta preparando un servizio su «l'altra faccia» di tre sport (auto, ippica e box) ha svolto una buona parte del suo lavoro proprio in quel caldo ritrovo. I complimenti alla Martini sono stati tali che lo staff italiano della casa di aperitivi ha deciso di realizzare, anche in Italia d'ora in poi, su tutti i circuiti e per le maggiori gare, quella iniziativa che fino ad ora si ripeteva soltanto negli autodromi esteri più famosi.

● Doop l'exploit in Carosello con lo short pubblicitario avente per protagonisti i piloti Lancia Marlboro, l'Omega Constellation pensa a entrare nei rallies, per ora stabilendo un particolare meccanismo di monte premi speciale destinato ai piloti.

L'altra faccia



● L'Abarth-Osella deve purtroppo continuare a risentire della longa manus del dr. Renzo Avidano (nonostante i precedenti famosi dell'ing. Lampredi, notoriamente a favore dei piloti italiani nella sua epoca ferrarista). Infatti il nostro non pago di aver impedito il ritorno per qualche gara di Merzario con le vetture torinesi (almeno questo era stato il soddisfacente impegno del «consigliere» ing. Carlo Abarth a Misano, un giorno di fine inverno, testimone il sottoscritto) a Imola domenica si è verificato l'episodio più «bello»: Bell ha distrutto l'Abarth-Osella ufficiale in chicane e allora, rimasti con una sola macchina (quella azzurra di Lafosse) come pensate si siano comportati i dirigenti dell'Abarth? Semplicemente eliminando i due piloti italiani previsti nelle coppie: il velocissimo Vittorio Brambilla e il bolognese Vittorio Venturi, i quali pur nelle prove non avevano certo mostrato nulla da invidiare ai colleghi stranieri. Non sarebbe ora che queste Case italiane, più o meno «cugine» per sangue Fiat, la smettessero una buona volta di mortificare i nostri piloti? Anche questa purtroppo resta una colpa primigenia del «Drake».



● Contrariamente alle voci che correvano, PACE ha dichiarato che resterà col Team Surtees fino alla conclusione dell'anno.

● Per la sofferta edizione '74 della Targa Florio stradale, dopo le polemiche con la Regione, l'AC Palermo ha inaugurato quest'anno una nuova moda: una miriade di missive S.O.S. con richieste di contributo a esercizi pubblici piccoli e grandi, a negozi, a ristoranti, alberghi ecc.

● Ad Atlanta (Stato americano della Georgia) è stata venduta una macchina antica per la straordinaria somma di 205.000 dollari (oltre 140 milioni di lire). La vettura, una Duesenberg del 1929 è stata acquistata da un commerciante di New York, il signor Walter Spilbury, di Huntingdon New York. Si pensa che questo sia il prezzo più alto, mai pagato per una vettura antica. Il più alto prezzo precedente mai pagato è stato di 180.000 dollari, per una Pierce Arrow Opera Coupe dorata del 1920, venduta anche questa vettura all'asta, nel mese di gennaio di quest'anno.

● Alberto Rosselli, il primo giorno di prove sulla pista emiliana, stava per ripetere la... prodezza che vide protagonista l'anno scorso un giovane pilota di Fiat 500 di nome (guardacaso) Botta. Rosselli doveva essersi dimenticato anche lui dell'esistenza della variante ai box ed è arrivato «sparato» con la sua Abarth Osella tanto da infilare la via di fuga, fermandosi poi a pochi centimetri dall'opposto guard-rail.

● A proposito di altra faccia delle corse: i componenti dell'equipe televisiva presenti a Imola forse hanno fatto male a non recarsi a Montecarlo, perché avrebbero avuto altri argomenti da filmare, come per esempio la coreografia (marinara) dei G.P. Guardate qui sopra: sembra una nave passeggeri questa che pigramente si dondola nell'azzurro specchio del porticciolo del Principato. Accanto al vistoso Christina di Onassis, questa tribuna particolare per il G.P. Monaco era l'Atlantic di Niarchos. Sembra proprio una scena ripresa a piè pari dal fortunato romanzo «El Greco». In compenso il «Nefertiti» (in alto), lo yacht di Lord Hesketh non sfigurava certo, anche perché, se esso era riservato al giovane nobile inglese e al suo pilota Hunt, ve n'era un altro solo per gli amici, il «Morgana». In più l'elicottero personale (sotto) anche stavolta era destinato a scopi umanistici: attrezzato per il trasporto di feriti, per ogni evenienza.



● Pare che Beltoise sia stato deferito ai colleghi della GPDA per l'incidente con Hulme a Montecarlo.

● Frank Williams, il giorno prima della 1000 KM. IMOLA, era in segreto all'Autodelta (a «fare piani» con l'ing. Chiti).



● Fra temporale nelle prove di venerdì e caldo asfissiante il sabato e la domenica, sono salite alle stelle a Imola le quotazioni dei raffinati ombrelli in seta della Martini. Ma in realtà ve n'erano pochi, tutti riservati a qualche privilegiato: per esempio l'ing. Ferrari e il signore che qui vedete, cioè il Presidente della Commissione Sportiva dell'AC Bologna Paolo Moruzzi (in permesso speciale «calcistico» per la 1000).

● Arnaldo Cavallari allora fa sul serio: vuol tornare davvero a cimentarsi nei rallies (cerca magari un coequipier con Porsche Carrera disponibile). La scusa è buona: proteggere correndo il suo «azzurro» con maggiori ambizioni tricolori.

Marcellino



DOVE

corriamo domenica

V8/Blog/cans



La CERAMICA SANTERNO di IMOLA

Vi presenta le manifestazioni in programma per la prossima settimana

GIUGNO

Le corse in calendario dal 12 al 16 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
12-16	Rally BNU	Polonia			●●●	Rally	
13	Trofeo Cadetti Agip	SIAS Monza	Autodromo di Monza Circuito Junior	ore 21 ore 23	● F. 850	Velocità in circuito	Vargiu (Vargiu) 25'42"6, media 112,340 kmh
13	Garessio-S. Bernardo	A.S. Garessio	Part. Garessio Arr. Colle S. Bernardo	ore 14 ore 19	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	
14-15	Rally Skoda	Cecoslovacchia			●●●	Rally	
14-16	Rally Samt	Svezia			●●● Camp. europeo Conduttori Rally	Rally	
14-16	Criterion Antibes-Grasse	Francia			●●●	Rally	Saliba-Ryder (Simca CG)
15	Rallycross Valkenswaard	Olanda			●●● T2, GT3, GT4	Rallycross	
15	Rally Colli Euganei	AC Padova	Part. Valsagna Arr. Arquà Petrarca	ore 19,01 ore 23,18	●	Rally	Pelganta (Lancia HF)
15-16	24 Ore di Le Mans	Francia	Circuito di Le Mans di km 13,640		●●● Camp. mondiale Marche	Velocità in circuito	Matra-Simca (Pescarolo-Larrousse) 4.853,945 km, media 202,247 kmh
15-16	300 Km del Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring di km 28,290		●●● Camp. europ. GT Camp. Interserie	Velocità in circuito	Kauhsen (Porsche 917-10 Turbo) 1.49'36"3, media kmh 175. Giro più veloce: 7'31"4 (Kauhsen)
15-16	Trofeo dell'Estoril	Portogallo	Circuito dell'Estoril		●●● T1, T2	Velocità in circuito	
15-16	Corsa a Silverstone	Gran Bretagna	Circuito di Silverstone di km 4,710		●●● Dragster	Velocità in circuito	
15-16	Salita del Jura	Germania			●●● Tg	Velocità in salita	
15-16	Salita di Soisson	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3	Velocità in salita	Bayard (Lola) 47"7
15-16	Rally Rudolf Diesel	Germania			●●●	Rally	
15-16	Scuola Piloti Henry Morrogh	Scuola Henry Morrogh	Autodromo di Vallenga		●	Scuola di pilotaggio	
16	Gara a Mosport	Canada	Circuito di Mosport di km 3,960		●●● Camp. Can-Am	Velocità in circuito	Kemp (Porsche 917-10) 1.48'38"4, media kmh 173,920. Giro veloce: 1'18" (Donohue)
16	Motorstate 400 Michigan	Stati Uniti	Circuito del Michigan di km 3,220		●●● Stock cars	Velocità in circuito	
16	Autocross Tournay	Belgio			●●●	Autocross	
16	Salita di Urbasa	Spagna			●●● Tg	Velocità in salita	
16	Salita del Pin	Francia			●●● Tg	Velocità in salita	
16	Tolmezzo-Verzegnis	Sc. Friuli	Arr. Arqua Petrarca Arr. Sella Thianzutan tot. km 6,200	ore 10,30	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Pilone (Abarth Osella 2000) in 3'16"3, media 113,512 (nuovo record)
16	Salita Monte Cronio	AC Agrigento	Part. Bivio delle Terme Arr. Monte Cronio	ore 8 ore 12	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Nesti (March BMW) 6'12"7
16	Trofeo Bognauc Terme	A.S. Ornavasso Az. Bognanco			●	Autocross	

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

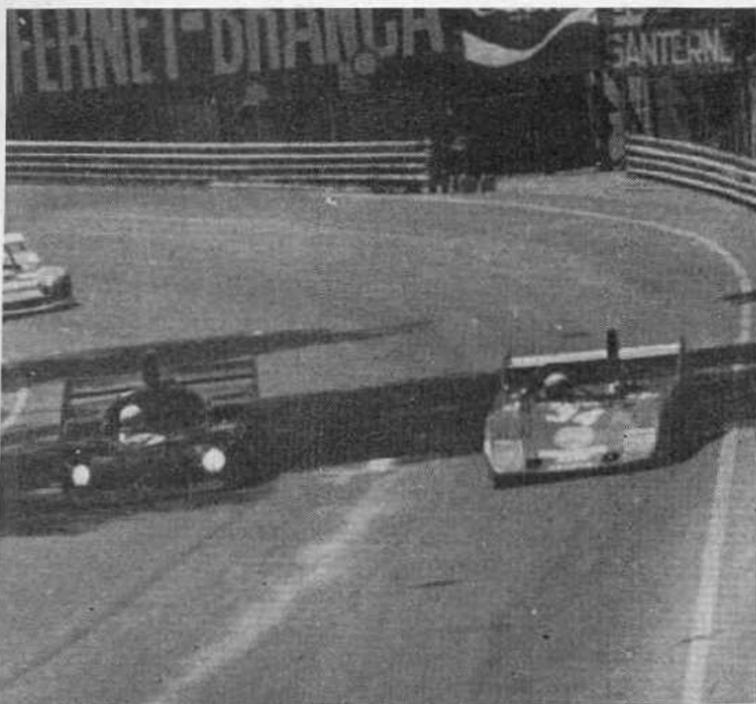
13 giugno: SALITA TEMPIO-VALLICILLA - rinviata al 15 settembre ● 13 giugno: TROFEO SALETTI - rinviato al 7 luglio ● 14-15 giugno: CRITERIUM DELLA STAMPA - annullato ● 16 giugno: TROFEO SCARFIOTTI - annullato ● 16 giugno: DALLA MAIELLA AL MARE - annullato ● 16 giugno: TROFEO AC RIMINI - annullato ● 18-23 giugno: RALLY DELL'ACROPOLI - annullato ● 23 giugno: SALITA DEL MONT VENTOUX - annullata.

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

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

ogni settimana e annulla quindi quelli pubblicati in precedenza. Ricordate: telefonate ad AUTOSPRINT.

(051) 46.56.24

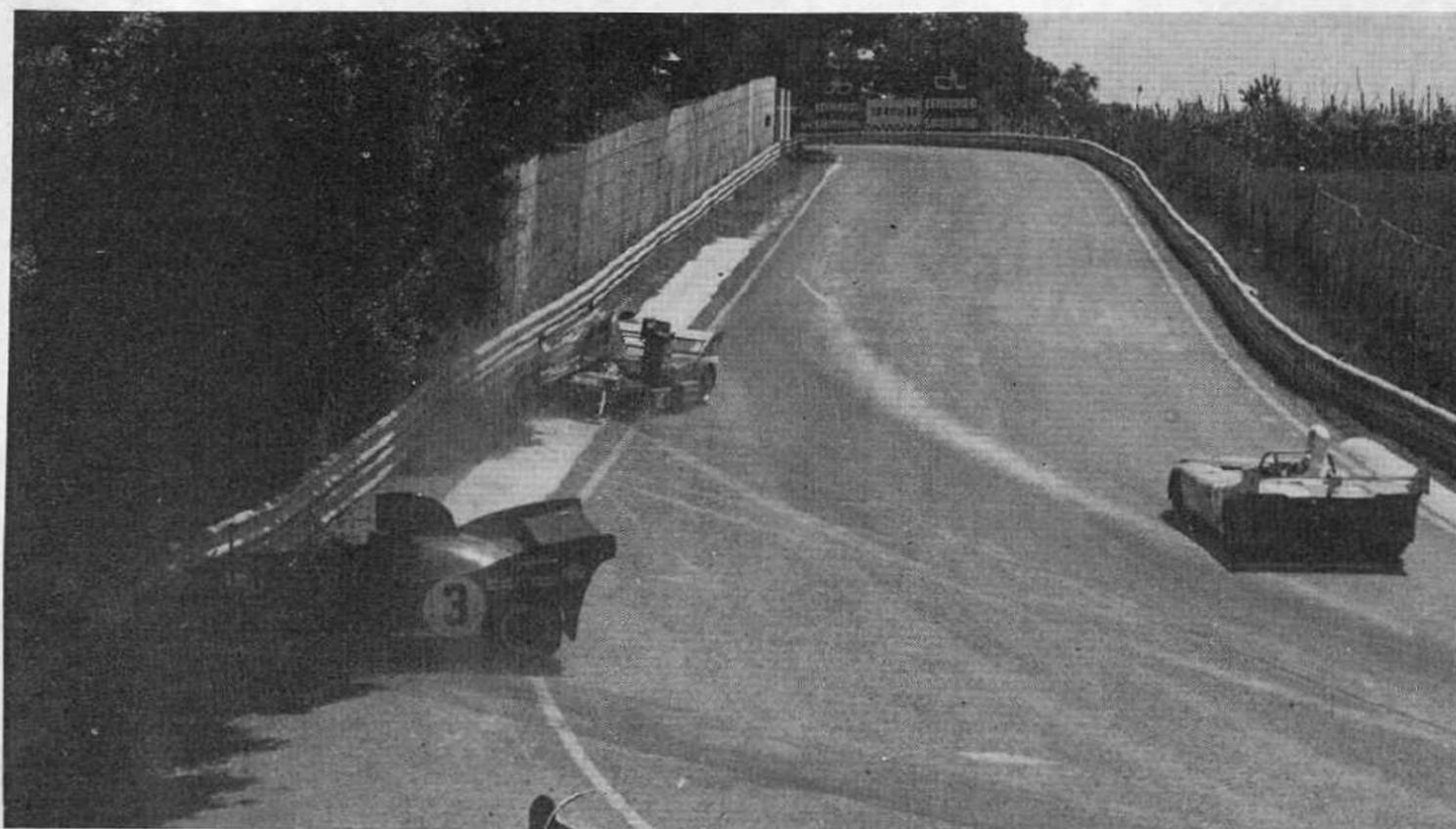


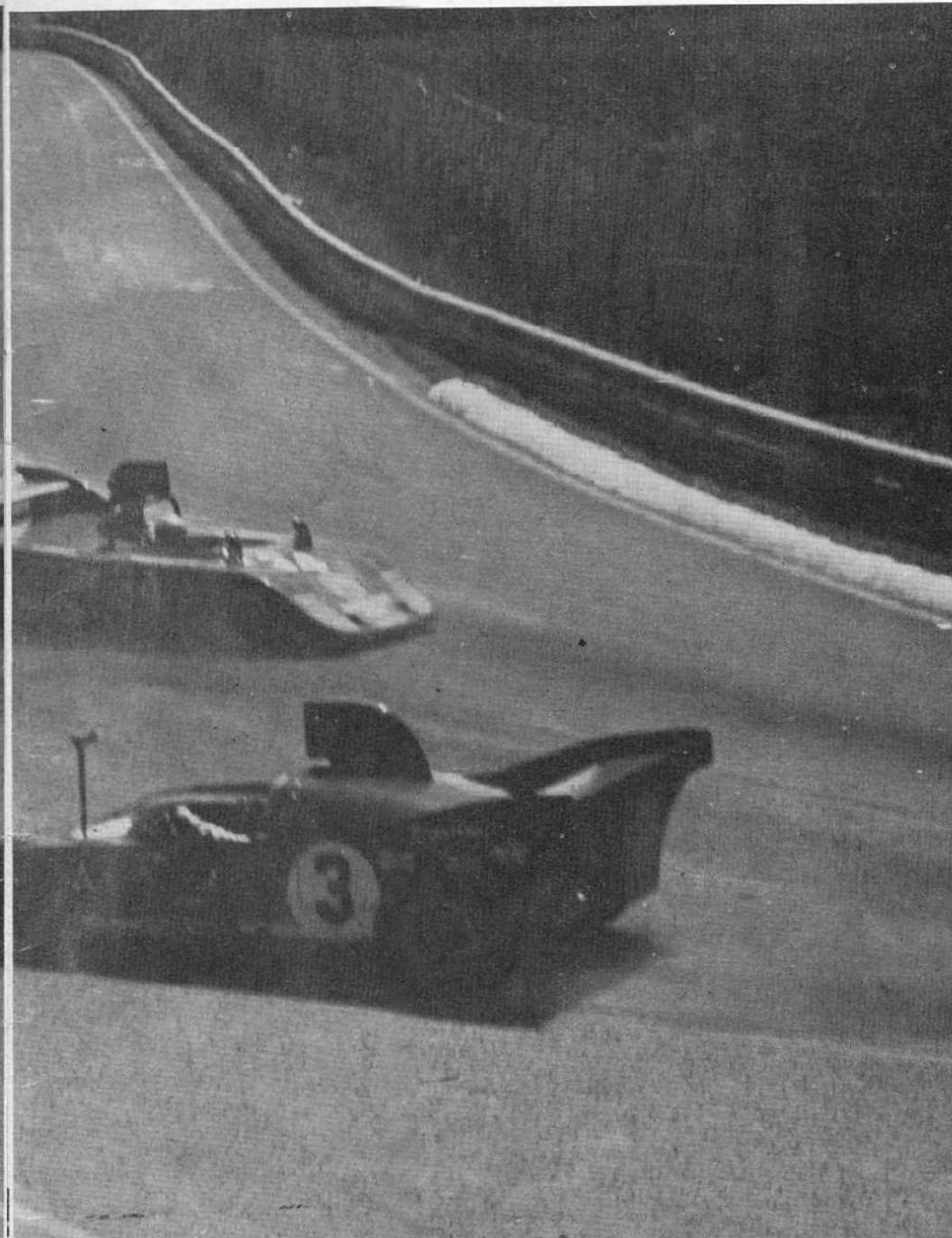
entro anch'io

L'increscioso episodio del tredicesimo giro, che ha decapitato la 1000 KM di IMOLA e probabilmente persino cambiato quello che poteva essere il risultato finale della corsa, se ancora poteva far sussistere dei dubbi nella sua meccanica dopo quanto visto in moviola nella TV a circuito chiuso della Direzione corsa dell'AC Bologna, trova in queste foto l'inappellabile documento. Esso taglia la testa non solo alle polemiche ma anche a certe singolari interpretazioni. Delle quali, purtroppo, pare che qualcuna sia anche da accreditare ad alcuni dei commissari di gara presenti alla curva delle Acque Minerali, i quali evidentemente han fatto un po' come l'arbitro che non vede la palla battere al di là della linea bianca del gol e occorre un documento fotografico o televisivo per dimostrare l'errore.

L'impatto tra l'Abarth-Osella di Nanni Galli e l'Alfa di Merzario, è stato non soltanto un episodio prettamente agonistico ma di costume umano e sportivo insieme. E può ben dirlo il sottoscritto che, come i lettori sanno, non può essere certo imputabile di preconcetti nei confronti di Nanni Galli.

Ricordate due anni fa? Fu AUTOSPRINT ad avere la foto che «assolveva» Nanni dalla famosa responsabilità di «aver perso la Targa Florio» per una confidenza di gara, mentre invece lo si era fatto arrestare lungo il percorso per un rabbocco di carburante, mancato per errore





dei box Alfa. Anche in altre occasioni, per esempio di «contatti» in corsa, sempre su queste colonne ho avuto modo di difendere il pilota pratese per certi meriti e certi diritti che non gli venivano riconosciuti. Stavolta però la foto dice tutto il contrario, Merzario o non Merzario.

Le immagini che qui vi proponiamo, scattate dal giovane **GIUSEPPE CARDELLA** di Marlia (Lucca) in quell'attimo fatale del 13. giro, sono la testimonianza visiva più efficace che stavolta **tutta la responsabilità di quanto è accaduto è da addebitare a Nanni Galli**, tornato alle gare da un mese con una virulenza agonistica tra l'altro che non si concilia con certe sue dichiarazioni di «svago dilettantistico».

Avete visto la foto grande nella pagina precedente, che qui vi viene riproposta anche nei momenti seguenti. Quella foto fa chiaramente vedere che all'imbocco della prima curva delle Minerali, Nanni Galli è in traiettoria tutta esterna, mentre Merzario con l'Alfa, superato Beltoise, ha preso chiaramente diritto alla corda rispondendo tra l'altro a quello che appare il chiaro INVITO del pratese, che mostra di cedergli il passo. Ma un attimo dopo, in uscita dalla seconda parte della curva, Nanni taglierà la traiettoria del tutto a Merzario e sarà l'urto inevitabile!

Poi si è scatenata la polemica. In verità Merzario ha dato, nella sua versione, un atout di salvataggio per Galli, anticipando al direttore di corsa un «penso non mi abbia visto». Ma Nanni nella sua ricostruzione, come sapete, ha chiaramente fatto capire che Merzario l'aveva visto eccome, ma che si sentiva comunque in diritto di tenere giù lui il piede e di riprendersi la strada che aveva già ceduto e perduto.

E' inutile riproporre qui le regole del codice sportivo già riferite nel numero scorso. A parte ne riportiamo altre due, perché anche «questa» cronaca possa «fare scuola». Quel che conta adesso è però sottolineare che, a parte la meccanica dell'incidente e le sollecitazioni forse psicologiche che hanno portato all'eccessivo comportamento agonistico di Galli, quanto addolora di più nel pilota toscano è la sua irriducibilità (anche in sede di direzione corsa e davanti alla moviola) nel sostenere la validità del proprio comportamento. E a dargli corda era lo stesso suo coequipier e proprietario della sua 2000, Alberto Rosselli. Questi, tra l'altro, si è lasciato andare con diversi presenti ai boxes e in direzione gara, ad espressioni non certo edificanti nei confronti del pilota comasco che oggi è indiscutibilmente un numero uno, forse non solo in Italia come dice STEWART.

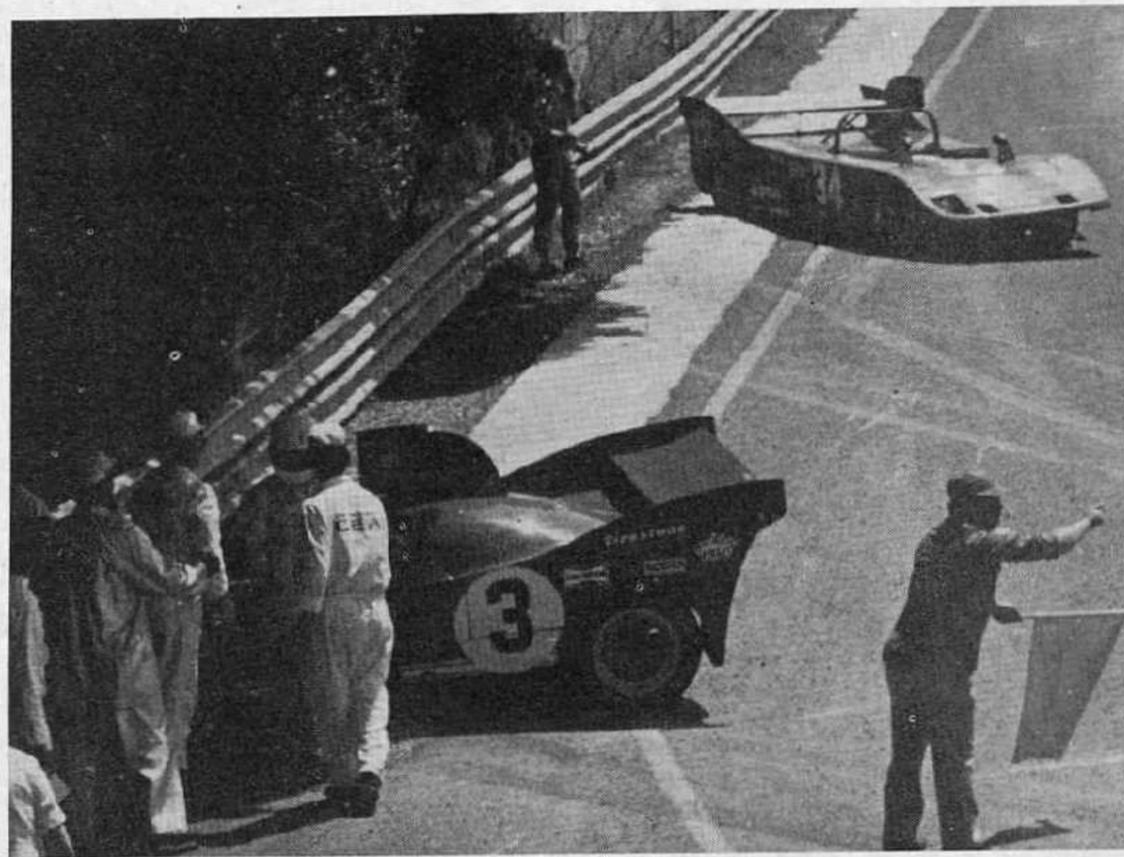
Rosselli ha perfino affermato rivolto ad AUTOSPRINT: «Quando la smettete di sostenere quel "delinquente" di Merzario?». Ora è troppo facile e comodo accusare i giornalisti perché montano polemiche riferendo i fatti, quando diretti protagonisti sono essi stessi gli artefici di situazioni pesanti come questa. Quello che addolora, in quanto

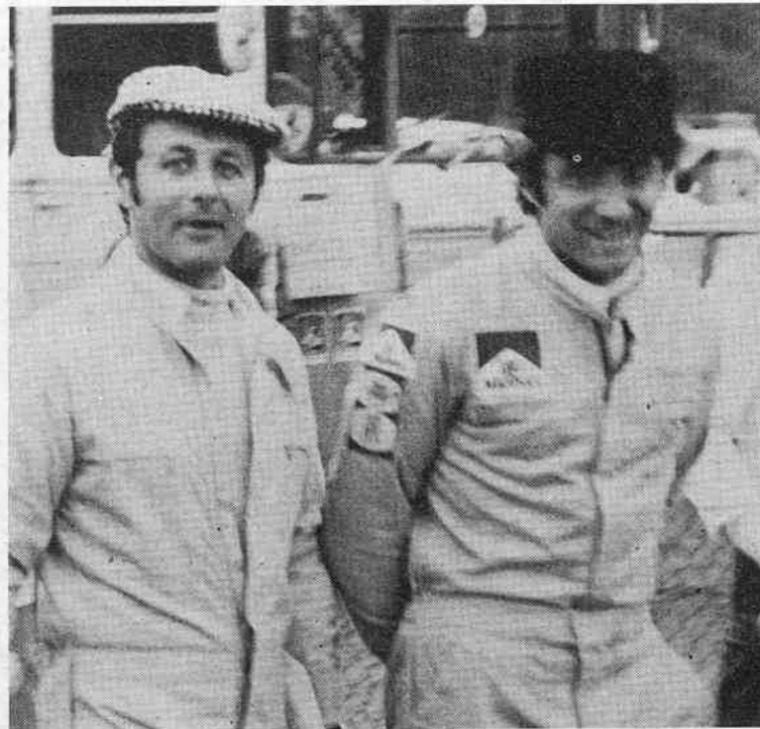
Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 10

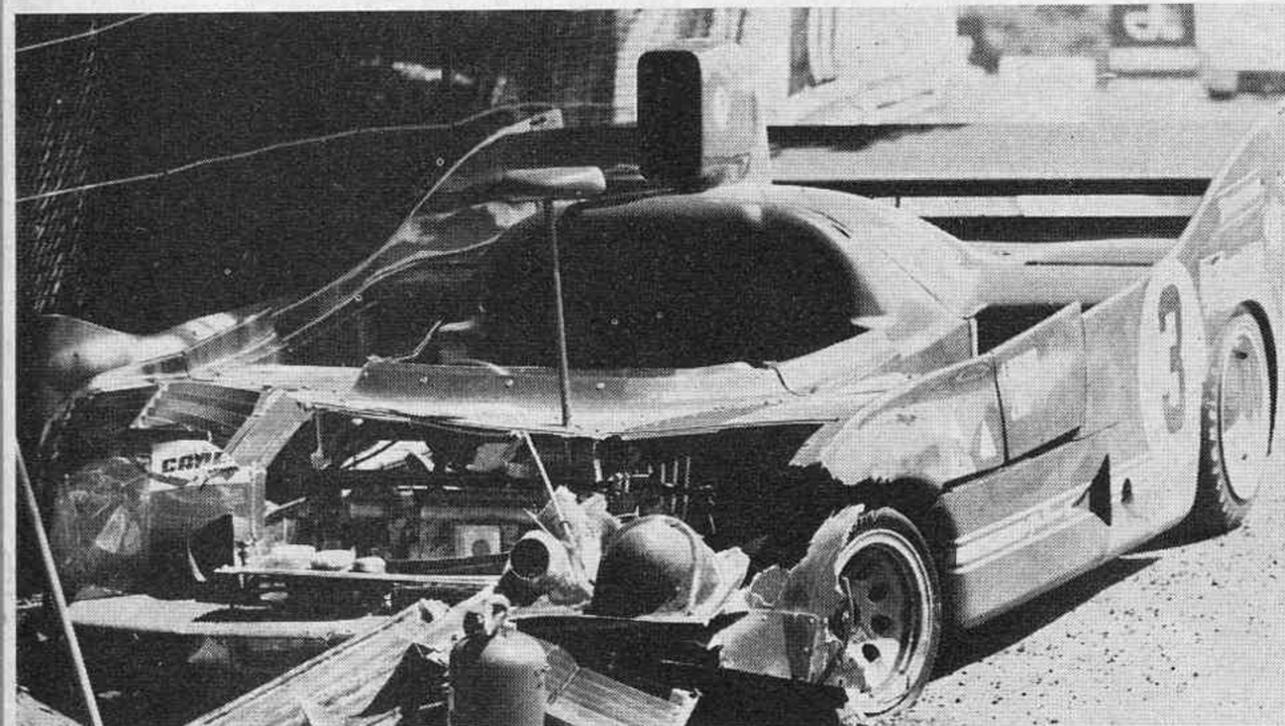


Dopo l'inserimento di Merzario alla corda, all'imbocco delle Minerali, ecco l'attimo (sopra) immediatamente successivo al contatto fra il posteriore destro dell'Abarth e l'anteriore sinistro dell'Alfa. A 160 all'ora Galli parte in testa-coda mentre Merzario punta contro il guard-rail al di là del cordolo della salitella. Il pilota Alfa, lo vedete, sta pigiando disperatamente sul freno ma non riuscirà se non a ridurre la velocità d'impatto (prima foto a sinistra). Mentre transita Beltoise l'Alfa è ormai schiacciata contro il guard-rail, l'Abarth invece colpisce di fianco le barriere e sembra perdere tutto il cofano anteriore. A destra: i piloti sono già fuori dagli abitacoli. Merzario addirittura col volante in mano





Merzario è accompagnato via dai commissari delle Acque Minerali. Accusa già il violento dolore alla mano destra e dovrà essere ingessato al pronto soccorso dell'ospedale di Imola. Sopra a destra, i due piloti amici dell'Abarth-Osella, toscanissimi: Alberto Rosselli e Nanni Galli. Sorridono, ma la corsa deve ancora cominciare e l'ambiente è ancora sereno



Ecco una più efficace documentazione visiva di come si è ridotto l'avantreno dell'Alfa 33tt12. Pur nella violenza dell'urto frontale, le strutture hanno assorbito benissimo l'urto, salvando il pilota da una qualsiasi seria conseguenza. Peserà 100 chili in più della Matra l'Alfa, ma certo la sua robustezza la dimostra...

CONTINUAZIONE DA PAGINA 9

avvenuto ad Imola, non è tanto il fatto in se, per fortuna risoltosi bene, non è tanto la mancanza di riflessi di alcuni commissari, che hanno continuato a mantenere tesi in contrasto con l'evidenza fotografica dei fatti, non è tanto il manifestarsi di posizioni preconcepite o dispettose di partigianeria secondo gli umori e le simpatie personali, non è tanto il contributo a mantenere in piedi un vigliacco perpetuarsi di motivazioni negative sulla realtà dei comportamenti agonistici di Merzario, quanto proprio la preoccupante testardaggine di chi, avendo la vera responsabilità dei fatti, non vuole ammettere l'errore del proprio comportamento.

Torna quasi di drammatica attualità il discorso sul caso Beltoise-Giunti. Ed è quanto ho ripetuto, alla vigilia di Imola, al pilota francese, col quale debbo dire di aver avuto una franca spiegazione. Al di là della tragedia sportiva ed umana di Buenos Aires, non c'è tanto il comportamento scriteriato di quel gennaio '71 da parte del campione di Francia nello spingere verso i box una vettura in avaria, quanto il fatto che dopo l'incidente egli non abbia avuto il coraggio umano di ammettere la responsabilità del proprio comportamento. Una onesta ammissione di colpa non ne avrebbe aggravato comunque la posizione umana penale e sportiva, piuttosto avrebbe contribuito ad una diversa valutazione morale del suo modo di essere un campione di sport e, in particolare, di uno sport nel quale il rischio non è solo mestiere necessario ma scuola di vita.

Lo stesso discorso, pur nelle diverse conseguenze reali, fortunatamente, va fatto per Galli. E' sportivamente umano capire che cosa ci può essere stato fra le componenti del comportamento del pratese. Per esempio la foga agonistica, o magari la stessa irriducibilità di non voler cedere il passo a un collega al volante di quell'Alfa Romeo verso cui magari egli (NANNI) poteva nutrire un pizzico di amaro risentimento, la stessa tensione psicologica del paragone con quel Merzario che, andato sulla ISO, aveva dimostrato di fare con quella F. 1 ciò che lui, Galli, non era riuscito ad ottenere l'anno passato.

Si può capire tutto. Quello che non si può capire e non si può ammettere è che, di fronte alla documentazione inappellabile del replay televisivo, Galli abbia potuto mantenere il suo punto di vista. L'errore è scusabile, è sportivamente ammissibile, la rinuncia ad ammetterlo no. Ed è tanto meno giustificabile in uno sport, come questo automobilistico, che si dice, ED E', scuola del rischio. Dove scuola del rischio non vuol dire soltanto osare quello che gli altri non sanno osare ma anche darsi la capacità di assumersi le responsabilità proprio per questa educazione di coraggio.

Se non si sente capace un pilota di assumersi le responsabilità dei suoi atti e delle sue scelte, rischiando ogni metro di gara la vita per la sua passione, prima che per i guadagni professionali o divistici, chi potrà mai avere il coraggio nel mondo di oggi di assumersi le proprie responsabilità? E' questa la lezione umana e sportiva del «fattaccio» di Imola. Al di là dello stesso doveroso riscatto della personalità agonistica di un pilota come Arturo Merzario, la cui generosità di gara non è soltanto rispetto dei suoi impegni professionali, ma anche della sua passione e degli appassionati che lo ammirano.

Perciò è stato ingeneroso alimentare nei suoi confronti livide polemiche sul suo modo di correre, soprattutto quando, come a Jarama (dove fu l'altro «doppiato» Jarier a togliergli la traiettoria, facendolo finire sul guard-rail) adesso a Imola, la ragione è tutta dalla sua parte.

Non desidero entrare in inutili contraddittori anche con certi colleghi che hanno, nel loro modo di intendere questa professione, il limite ai propri vanagloriosi giudizi, diventati ormai vero linciaggio sportivo di un pilota che forse ha avuto solo il torto di mortificare le loro qualità di intuito, dimostrando quanto hanno sbagliato nel non sostenerlo il giorno in cui Ferrari non l'ha ritenuto degno di una attività '74 pari a quella che ha saputo offrire all'austriaco Lauda.

Ferrari, quel giorno di fine agosto '73, ha forse negato (e oggi si può dirlo chiaramente, constatando l'indiscutibile migliorata competitività della B3) all'Italia la possibilità di riavere un pilota nazionale aspirante campione del mondo! Ma altrettanta colpa, ripeto, oggi può darsi a un collega come Nanni Galli che, avendo sofferto gli stessi problemi, le stesse tensioni umane ed agonistiche, gli stessi pregiudizi, senza queste fotografie che avete visto avrebbe permesso di alimentare, con l'incidente di Imola, certi preconcetti e certe comode diagnosi, che non fanno certo onore al nostro sport ma soprattutto non fanno onore né al buon senso, né al buon gusto.

m. s.

Dal Codice Sportivo...

A PROPOSITO DI «OBBLIGHI DEI CONDUTTORI» (OLTRE QUELLI GIÀ CITATI PER IL CASO GALLI-MERZARIO)

Codice Sportivo Internazionale

Al «Capitolo 3: codice di comportamento sul circuito», alla lettera b) è scritto:

«Se il pilota di una vettura raggiunta, mostra di non servirsi completamente dello specchietto retrovisivo, i segnalatori dovranno avvertirlo per mezzo della bandiera blu per prevenirlo che un altro concorrente cerca di sorpassarlo. Qualsiasi pilota che non terrà conto della segnalazione a mezzo bandiera blu, potrà essere penalizzato con una ammenda inflitta dai Commissari sportivi. In caso di sistematica infrazione si potrà giungere sino all'estromissione del contravventore».

Regolamento nazionale sportivo della CSAI

All'art. 93 «Obblighi particolari dei conduttori», alla lettera d) dice testualmente:

«agevolare, per quanto possibile i sorpassi, tenendo conto che gli stessi possono avvenire da entrambi i lati. I conduttori doppiati o che stanno per essere doppiati, devono immediatamente cedere il passo al conduttore doppiante, eventualmente anche rallentando l'andatura».



La 1000 Km continua. Ormai la Matra è avviata alla vittoria dopo che — scomparso Merzario — nessuno degli altri piloti alfisti ha cercato o potuto più impensierire i missili blu. Merzario fa passerella da spettatore, col ditone ingessato, al braccio del direttore di corsa dr. Zerbini, che è stato tra quelli più convinti subito delle precise responsabilità emerse nella manovra alle Acque Minerali, che ha contribuito a togliere ogni suspense alla gara imolese fin dall'inizio

PERDONATA alla MATRA

in testa

la furberia

di «PESCA»

nell'ultimo

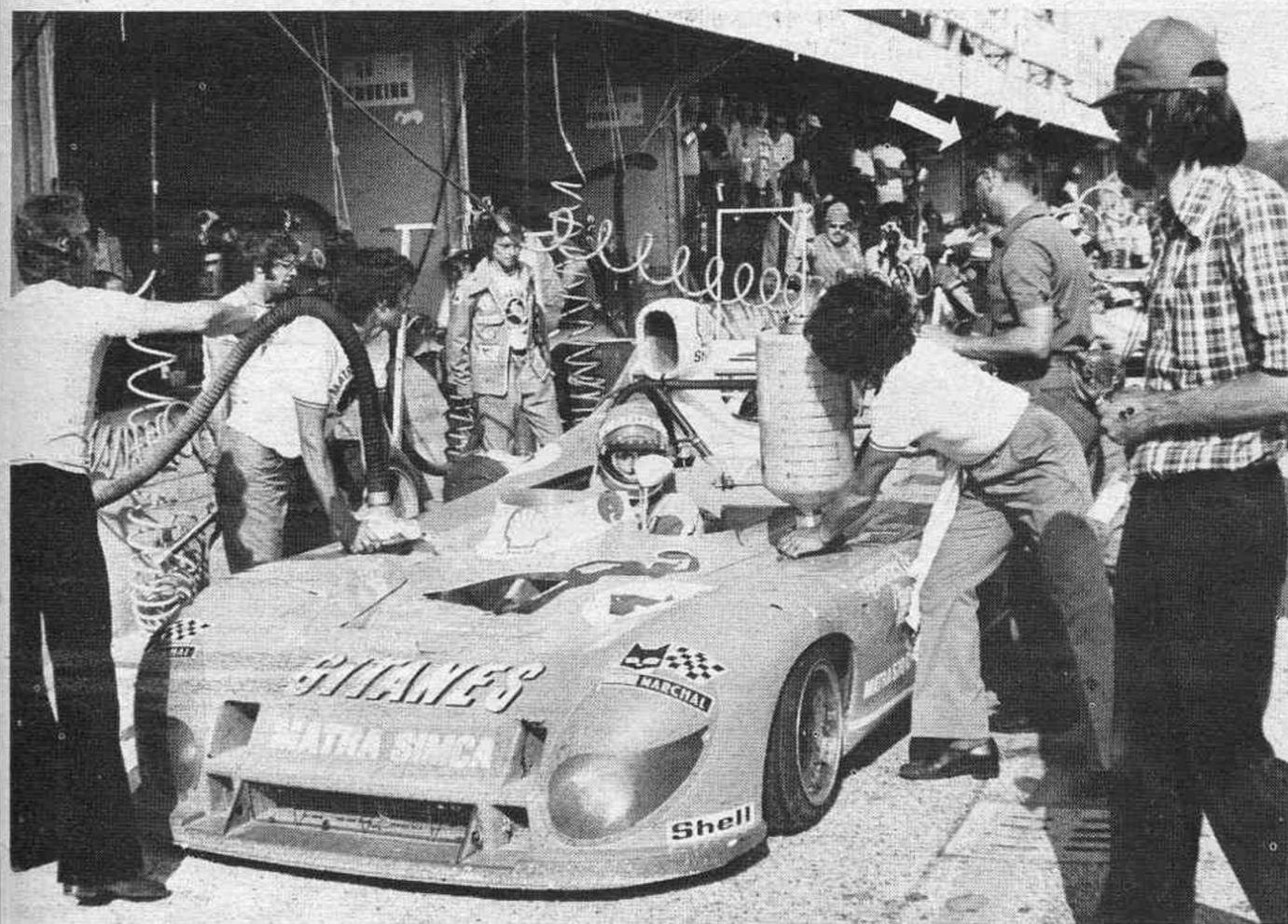
rifornimento

Tutti i protagonisti di IMOLA 1000 allo specchio dei giri - record

Ecco, di tutti i partecipanti alla 1000 KM di Imola, i giri più veloci dei vari conduttori, con relative medie e il giro in cui sono stati spiccati. Per la classe maggiore, come già è stato riferito sul numero scorso di **AUTO-SPRINT**, il giro più veloce è stato il 10. di **LARROUSSE** in 1'40"08, contrappuntato dall'1'41"9 che **MERZARIO** il più veloce dei piloti Alfa era riuscito a spiccare un giro prima. E' una conferma di più che, sparito il comasco, la gara è finita.

Nelle sport 2000 il più veloce è stato **NANNI GALLI**, che al 6. passaggio girava in 1'50"2 alla media di 165,299 kmh, cioè nove secondi più lento di Merzario. Nelle GT il più veloce è stato **Clemens SCHICKENTANZ** che ha portato la sua Porsche al 17. giro a 1'57"9 alla media di oltre 154 kmh. Ancora le sport minori: nella 1600 il più veloce è stato **BILOTTI** in 2'04"2 mentre nella 1300 **Claudio FRANCISCI** con la Chevron ha girato al 2. giro in 2'05"2.

Numero vettura	Pilota	Giro	Tempo	Kmh
1	Beltoise Jarier	11. 103.	1'41"8 1'48"5	178,933 167,889
2	Larrousse Pescarolo	10. 46.	1'40"8 1'47"3	180,714 169,767
3	Merzario	9.	1'41"9	178,763
4	Stommelen Reutemann	11. 71.	1'42"7 1'50"4	177,370 165,000
5	de Adamich Facetti	4. e 16. 90.	1'51"1 1'48"3	163,608 168,199
6	Van Lennep Muller	5. 56.	1'51"1 1'55"4	163,960 157,850
7	Schurti Koinigg	9. 24.	1'56"6 1'58"9	156,226 153,204
8	Jost Casoni	4. 42.	1'50"2 1'58"9	165,299 153,204
9	Blanpain Lemman Jost	8. 69. 127.	1'56"1 2'01"9 1'58"6	156,899 149,433 153,951
11	Manfredini Gagliardi	3. 13.	1'53"5 2'19"3	160,403 130,768
12	Migault Jaussaud	10. 67.	1'55"1 1'58"9	158,262 153,204
32	Lafosse Bell	10. 35.	1'51"1 2'34"7	163,960 117,750
33	Melville « Gianfranco »	4. 57.	1'57"2 2'04"2	155,426 146,666
34	Galli	6.	1'50"2	165,299
35	Nesti Morelli	10. 55. e 62.	1'55"3 1'59"4	157,987 152,562
36	« Tatog » Voltolina Grano	3. 34. 84.	2'03"7 2'12"4 2'14"9	147,259 137,583 135,033
37	Cerulli Irelli « Lucien »	6. 43.	1'57"7 2'24"8	154,766 125,801
38	Zorzi Buonapace	17.	1'53"4	160,634
40	Mohr	2.	1'51"4	163,518
41	« Pam »	6.	1'59"1	152,947
43	Turizio	2.	1'51"6	163,252
45	Fossati Mola	35 74.	2'10"5 2'09"9	139,586 140,230
67	Filannino	2.	2'04"9	145,844
68	Bilotti Barberio	5. 134. e 138.	2'04"2 2'09"0	146,666 141,209
87	Francisci Tondelli	2. 67.	2'05"2 2'11"6	145,495 138,419
90	« Bramen » Garrone	3. e 87. 18.	2'09"3 2'10"0	140,881 140,123
122	Gallo Locatelli	2. 101.	2'14"2 2'16"1	140,797 133,842
141	Haldi Zbinden	7. 74.	1'58"4 2'04"0	153,851 146,903
142	Ilotte	2.	2'06"3	144,228
143	Bonomelli Ballot-Lena	18. 83.	2'00"6 2'02"0	151,044 149,606
144	Schon Borri	7. e 8. 65.	2'02"2 2'03"1	149,361 147,977
148	Fitzpatrick	5.	1'58"0	154,372
149	Elford Barth Fitzpatrick	7. 47. 108.	1'58"5 2'02"6 2'02"2	153,721 148,580 149,361
151	Wollek Seguin	7. 77.	1'58"6 2'04"8	153,591 145,961
152	Heyer Keller	6. 70.	1'58"5 2'02"1	153,721 149,189
153	Schickentanz	170.	1'57"9	154,503



IMOLA - Ore 17,25, ancora 24 giri da completare, entra a motore spento ai box la Matra di Henry Pescarolo che sta guidando la corsa (e che già in un fuoristrada in variante si era rimessa in moto con una « seconda » fortunata). Rabbocco velocissimo, i meccanici si spostano per facilitare l'ultima uscita della vettura prima in classifica, ma essa chiaramente stenta ad andare in moto. Pescarolo le prova tutte: passano secondi preziosi e il d.s. Ducarouge sbianca in volto. Ecco la decisione di metterla in moto a spinta: la Matra ruggisce subito, ma un emissario invita a spegnere perché il motore deve essere acceso con i mezzi di bordo.

Ma niente da fare: ancora una spinta, poi il pilota francese, vista la mala parata gioca il tutto per tutto con un giochetto che non dovrebbe sorprendere il commissario preposto alla partenza. Con il motore in moto dà quattro o cinque accelerate, delle quali l'ultima fortissima: in questi istante stacca il contatto dal quadro e prima che il motore si sia

fermato del tutto « falsa » la messa in moto ridando corrente (la stessa manovra tentata qualche secondo prima dal toscano Nesti non era chiaramente « passata »). C'è chi si oppone: un commissario tecnico dell'A.C. Bologna si mette davanti alla vettura francese, ma uno dei meccanici è rapido e letteralmente lo sposta di peso. Discussioni immediate: Pescarolo è ancora lì, Ducarouge però si tranquillizza notando che l'altro C.T. (milanese), preposto a tale box non fa rilievi e la MATRA n. 2 riparte verso l'ormai certo successo.

Sarebbe stata una beffa, una sconfitta a termini di regolamento ma chiaramente la Matra non era in grado di ripartire. I « commissari » della corsa italiana si sono però mostrati meno severi dei colleghi francesi di Le Mans, che per molto meno squalificarono una Ferrari che altrimenti avrebbe vinto la 24 Ore. Per la cronaca: il c.t. « benevolo » (che vedete di spalle nella foto) si chiama QUARONI ed è (guardacaso) un alto dirigente dell'ALFA svizzera.

IMOLA - La grossa battaglia internazionale per la completa revisione dei regolamenti attuali, e per una decisiva presa di posizione sui problemi della sicurezza, pare stia avendo in questi tempi le fasi più importanti. In una recente riunione sono state praticamente definite le disposizioni del nuovo allegato J al Codice Sportivo Internazionale, cioè di quella parte che regola i tipi e le categorie di vetture ammesse alle competizioni. Non ne abbiamo ancora notizie esatte, ma a quanto pare in questa riunione è stato già codificato il futuro Gruppo 5, ed i risultati sarebbero ragionevoli, vale a dire che la famigerata formula della silhouette, tanto cara ai tedeschi, non sarebbe passata. Le indicazioni che abbiamo, che sono ancora vaghe, parlano di un gruppo 5 che sarebbe molto vicino all'attuale gruppo 2 e 4, ma con limiti produttivi di 100 esemplari e non di 1000.

Tutto questo potrebbe significare che in seno alla CSI ci si sta avviando verso un'epoca di ragionevolezza, ed è la cosa migliore che possa accadere, se accadrà. Staremo a vedere.

In questo quadro si inserisce perfettamente una azione che sta compiendo la CSAI, che abbiamo l'impressione stia recuperando molto terreno sul piano del prestigio, grazie ad una serie di iniziative che hanno il pregio di essere sostanzialmente molto buone, almeno nelle grandi linee, e che in ogni caso porteranno un contributo non limitato alle enunciazioni, ma di carattere praticamente applicabile, nel difficile e complesso settore che va sotto il nome di sicurezza.

Queste iniziative sono state illustrate, in

La proposta italiana alla CSI è razionale (forse per questo rimarrà tale)

F.1 made CSAI



Al tavolo della conferenza-stampa della CSAI ad Imola, da sinistra il segretario della CSI, Leguezec, l'ing. Rogano, l'ing. Zamboni e l'ing. Noretto della CSAI. Sotto, un disegno che schematizza le richieste per la F. 1

nibile se si facessero automobili sulle quali fosse difficile che il fuoco si accenda.

Non vi è dubbio che le esagerazioni con le appendici aerodinamiche hanno portato alle altissime prestazioni attuali per quanto riguarda le velocità in curva, ma anche a molti pericoli supplementari per effetto delle maggiori velocità e per le imprevedibili reazioni delle macchine una volta che si alterino d'improvviso le condizioni ottimali di impiego degli alettoni. I « voli » fuori pista di Rindt e Hill a Barcellona nel 1969, e quello recente di Merzario a Madrid sono esempi clamorosi.

E' altrettanto vero che il continuo allargamento della sezione trasversale dei pneumatici ha portato a incrementi spettacolari della velocità di percorrenza in curva, ma anche e una apparente facilità di guida che in ultima analisi si è rivelata molto pericolosa. E che l'avvento delle gomme completamente lisce ha moltiplicato gli incidenti, perché se in condizioni ottimali l'aderenza è senza dubbio superiore (maggiore superficie d'appoggio), appena queste condizioni si alterano l'aderenza scompare totalmente. Il rinvio di oltre un'ora alla partenza del Gran Premio del Sud Africa 1973, per la pioggia, è stato grottesco, ma reso necessario dalle gommature esistenti. Le dimensioni delle gomme, tra l'altro, hanno creato grossi problemi coi circuiti, che sono diventati sempre più « stretti » solo perché le macchine sono diventate sempre più larghe.

Nel complesso tutte le particolarità della proposta italiana ci sembrano valide ed auspicabili. Tuttavia riteniamo sia perlomeno superflua quella della struttura resistente

DIMENSIONI MINIME PER ABITACOLO E RELATIVA APERTURA

SERBATOI DI SICUREZZA A CAPACITÀ RIDOTTA

PNEUMATICI A BATTISTRADA SCOLPITO, LARGHEZZA MASSIMA 13"

LARGH. F.T. MAX: M. 1.85

ROLL-BAR A 120 CM (MINIMO) DAL FONDO SCOCCA, PER ESTRAZIONE DEL PILOTA IN CASO DI RIBALTAMENTO.

ELIMINAZIONE DEL POSTERIORE

STRUTTURE DEFORMABILI DI PROTEZIONE

RIDIMENSIONAMENTO DEGLI ALETTONI ANTERIORI.

un incontro con la stampa, dal presidente della CSAI ing. Rogano, e dall'ing. Noretto che per specifica competenza le ha elaborate. Esse sono:

- la messa a punto di un metodo razionale di prova, per rendere uniformi ed attendibili i risultati di esame delle protezioni vestimentarie dei piloti contro il fuoco;
- una serie di precise proposte da presentare alla CSI e che riguardano le caratteristiche che dovrebbe avere la futura F. 1.

A questo si aggiunge, da parte della CSAI, uno studio sui servizi di sicurezza per i circuiti nazionali, tendente a razionalizzare ed uniformare i collegamenti, i servizi e le attrezzature sanitarie ed i servizi e le attrezzature antincendio.

Per quanto riguarda la metodologia di sperimentazione delle protezioni antifluoco (tute, sottotute, ecc), gli esperimenti condotti dalla CSAI, con la collaborazione di produttori italiani di questo genere di capi di vestiario (presente alla esposizione era il signor Sala della « Linea Sport »), quel che è importante rilevare è che i criteri seguiti, col fine di giungere a delle prove accettabili in ogni caso, comprendono la sperimentazione diretta da parte di un uomo, se-

condo un sistema che offre garanzie di sicurezza per chi effettua la prova, ed offre garanzie precise di attendibilità nei risultati, in quanto non lascia spazio ai dubbi ed alle lacunosità di metodi applicati finora in taluni Paesi. Questo sistema, che è stato illustrato dall'ing. Noretto con una proiezione filmata — a colori — delle prove eseguite (e la « cavia » era il noto Mario Alquati) sarà presentato all'autorità sportiva internazionale, in modo da poter essere adottato come base per la effettiva uniformità di giudizio in ogni parte del mondo. Eliminando così certe differenze di valutazione che oggi sono esistenti.

Partendo dal presupposto che le macchine da corsa debbano avere sempre degli agganci con le normali automobili (cosa che pare molta gente abbia dimenticato, e che quindi le corse debbano avere anche degli aspetti tecnici, oltre che quelli spettacolari e sportivi, e che anche le monoposto della F. 1 debbano rispondere agli imperativi di queste tre premesse, la CSAI ha messo a punto una serie di proposte per la regolamentazione futura delle macchine di questa categoria.

Quali siano queste caratteristiche lo ve-

detate nel disegno che ha preparato Giuliano Orzali e che rappresenta la futura monoposto quale la vedono i nostri rappresentanti.

Non c'è bisogno di dirvi che i vari « capitoletti » della proposta sono condivisibili, soprattutto perché corrispondono pienamente alle idee che da anni andiamo esponendo. E che si possono riassumere nella affermazione che anche un veicolo da corsa deve continuare a somigliare ad una automobile.

Non vi è dubbio che anche le più recenti esperienze hanno dimostrato valide le nostre osservazioni sulla necessità che il pilota abbia a disposizione un minimo di spazio personale, tale da permettere di uscire agevolmente da una macchina che abbia subito un urto. Il caso di de Adamich rimasto imprigionato nella Brabham, a Silverstone, semplicemente perché si era piegata un poco la traversa dello sterzo, non è stato altro che l'esempio visivamente drammatico di quanto avevamo più volte detto prima.

Non vi è dubbio che sarebbe preferibile, e di molto, che la lotta contro il fuoco non ci fosse, nella acutezza attuale; cosa otte-

tra motore ed abitacolo, poiché la tecnica attuale fa entrare il motore come componente della intelaiatura della macchina, e quindi il motore non può muoversi « all'interno » del telaio.

E ci lascia perplessi la riduzione drastica della quantità di carburante da trasportare, perché ciò significa o ridurre le corse a una serie di piccole gare sprint separate, oppure rendere necessario il rifornimento, che consideriamo poco sportivo perché (e di esempi anche recenti ve ne sono decine) la gara rischia di essere vinta non dalla abilità del pilota, ma dalla sveltezza dei meccanici e dalla organizzazione di squadra. Il che per la Formula Uno, ed il campionato mondiale piloti, ci pare sia un controsenso.

Speriamo che adesso la CSI, di fronte a proposte precise, cominci a pensare seriamente a regolamentare le macchine del futuro secondo criteri ispirati al buon senso, e non si lasci troppo influenzare dagli interessi particolaristici, che di certo faranno opposizione a modifiche radicali, non fosse altro che per risparmiare.



Il sindaco di Brescia, Bruno Boni, toglie la bandiera a scacchi dal busto dedicato dall'AC Brescia a Renzo Castagneto, «patron» della 1000 Miglia, morto nel 1971. Accanto al sindaco la vedova di Castagneto, signora Tina

CASTAGNETO è tornato sul «suo» traguardo

BRESCIA - Sul viale Venezia, nei giardini di Rebuffone, accanto al famoso traguardo di partenza e d'arrivo di tutte le Mille Miglia, disputate nell'arco di trent'anni dal 1927 al 1957, Brescia ha voluto ricordare con un busto in bronzo la figura di Renzo Castagneto, «patron» della sua grande corsa.

La Mille Miglia ebbe in Renzo Castagneto un generalissimo assoluto, un capo intransigente e fanatico, un uomo votato solo all'idea di fare di anno in anno sempre più attraente, spettacolare, risonante la sua creatura. Castagneto, non lavorò solo: ebbe con lui personaggi di grande ascendente per senso, per statura sportiva, per potere economico — come furono Aymo Maggi e Franco Mazzotti, e giornalisti influenti come Giovanni Canestrini e uomini d'azione come Angelo Maifredi. Ebbe ancora al suo fianco uno staff di collaboratori fedelissimi, che lavoravano nel silenzio e nell'abnegazione, solo per la «causa Mille Miglia». Molte di queste persone hanno fatto corona alla rievocazione: sarebbe lungo l'elenco dei nomi.

Per la cerimonia erano convenute personalità sportive, «vecchie glorie» del volante e piloti di oggi. Ad accogliere tutti erano il presidente dell'Automobile club di Brescia Giacomo Ghidini che aveva promosso la manifestazione assieme al presidente del Veteran Car Club di Brescia, Adamo Pasotti, ed al direttore dell'ACB Raffaele Caracciolo. Sul palco eretto accanto al busto bronzeo — opera dello scultore Angelo Aime — si trovavano, con vari esponenti sportivi giunti da tutta Italia, il presidente d'onore dell'Automobile Club d'Italia avvocato Marinucci e la signora Tina Castagneto, che fu vicina al suo Renzo per tutti gli anni in cui rimase sulla breccia come impareggiabile organizzatore non solo della Mille Miglia, ma anche di Grandi premi automobilistici e di importanti manifestazioni negli sport più popolari, dal calcio al ciclismo.

Tolto al busto il drappo che lo nascondeva — una bandiera a scacchi bianconeri — ha preso la parola il sindaco Boni: «Siamo sul viale che ha visto la nostra passione sportiva esplodere per tanti anni — ha detto tra l'altro il sindaco, che fu tra i promotori della rinascita della Mille Miglia nel dopoguerra —. Tutti ricordiamo le notti insonni trascorse a seguire le vicende della Mille Miglia, e i nomi dei campioni che sono passati di qui. E ricordiamo Renzo Castagneto che, con tutto il lavoro creativo fatto per la sua e per la nostra Mille Miglia si inserisce a buon diritto tra i nomi dei grandi dell'automobilismo mondiale. Egli fu uno sportivo nel senso più vivo della parola».

Boni ha poi ricordato che, per dare più significato alla rievocazione, si è voluto che le automobili sportive dell'epoca della Mille Miglia si concentrassero in piazza della Vittoria, come negli anni d'oro alla vigilia della corsa durante le famose punzonature.

Molto ammirate, nel gruppo di vetture che hanno fatto corona alla cerimonia, le Alfa Romeo 1750, le berlinette Fiat 1100 Mille Miglia, le «Coppa d'oro» presenti in diversi esemplari, una Mathis sport del piacentino, la Giaur biposto di Augusto Monti, la 1100 sport S condotta da Daniele, la Ermini di Bresola, la Cisitalia T33

di Marchese, l'Amilcar CGS di Ragazzoni. La colonna delle auto storiche della Mille Miglia era aperta dalla celebre «Carolina» la Balilla torpedo con la quale Castagneto in bombetta grigia raggiungeva il traguardo di Rebuffone per dare il via alla corsa.

Il presidente del Veteran Car club di Brescia, Adamo Pasotti, ha annunciato che nel 1975 verrà organizzata una grande edizione storica della Mille Miglia. Vi parteciperanno piloti e vecchie glorie di tutta Europa con le stesse macchine con cui disputarono la corsa bresciana. Alla Mille Miglia storica del 1975 hanno già aderito i «registri» delle massime Case automobilistiche.

Manuel Vigliani

FORD-DAY da austerità

LONDRA - In passato le giornate «Ford-sport» a Brands Hatch erano dei veri festival, pieni di eventi e di pubblico, ma quasi a sottolineare gli strascichi dell'invernale crisi del petrolio quest'anno (26 maggio) si è trattato di una manifestazione in sordina: pochi spettacoli extra, meno divi e meno spettatori. E' giusto osservare che nella maggioranza i divi erano altrimenti occupati, a Monaco, ma si sospetta tuttavia che ci fosse del vero nella chiacchiera secondo la quale la Ford avrebbe preferito lasciar perdere la manifestazione, se non che la data era solidamente iscritta nel calendario di Brands Hatch.

Il personale della Ford era piuttosto imbarazzato, comunque, quando una delle dimostrazioni è andata veramente storta: herr Glemser era stato incaricato di fare sfoggio di alcuni giri veramente degni di nota con un Capri gruppo 2, ma purtroppo dopo due tornate e mezzo si è rotto un tubo collegato ai radiatori posteriori dell'olio e così il lubrificante ha inondato le ruote posteriori. Per lo meno herr Glemser ha evitato di urtare qualsiasi cosa e, a suo tempo, la Capri è riapparsa alla vista di chi era nella tribuna d'onore, trainata con una doppia corda! Peccato due volte, in un certo senso, perché forse si trattava dell'unica occasione che gli appassionati inglesi avevano di vedere una di quelle vetture quest'anno; infatti, anche se il Tourist Trophy fa parte degli impegni sull'elenco della Ford, adesso pare che la gara sarà per gruppo 1, come abbiamo già avuto occasione di dire.

Per fortuna, nessun guaio nell'altra principale dimostrazione, quella di Bell su una Gulf, se non che il pilota ha dovuto procedere con cautela in un settore della pista, ove poco prima una Mexico era stata trascinata via a ruote in aria...

Inevitabilmente le gare erano intese per «dispositivi minori» con motori Ford e, purtroppo, sulle Mexico non

A scuola antincendio i commissari di ZANDVOORT

ZANDVOORT - Esiste la possibilità che quest'anno si svolga a Zandvoort un round dell'Interserie. Nulla è ancora stato deciso, dato che il NAV sta ancora trattando con gli organizzatori. Se la gara ci sarà, probabilmente van Lennep piloterà la seconda vettura di Willy Kauhsen.

E' stato un piacere rilevare che il NAV, il club che organizza tutte le gare a Zandvoort, ha imparato dagli errori commessi lo scorso anno in fatto di sicurezza. A parte il fatto che tutti i commissari addetti alle bandiere hanno seguito un corso per la lotta anti-incendio, adesso il Club ha anche a sua disposizione delle BMW 2002 equipaggiate con attrezzature anti-incendio, appostate in tutti i punti più critici del circuito e vicine le une alle altre. Inoltre due di queste BMW seguono le vetture in corsa fino dal via: una procede fino alla curva Tarzan, ove resta durante tutta la gara, mentre la seconda continua per andare poi a fermarsi in cima al Hunzerug.

La nuova e più grande torre di Zandvoort è ora completata e in uso. Sono anche pronte molte sale, sopra la zona dei boxes, che sono state prese in affitto da varie ditte che hanno a che fare con lo sport automobilistico. Tre di queste sale sono riservate ai giornalisti.

Pare che i concorrenti delle vetture di F. 1 non appartenenti all'associazione si siano uniti per protestare presso la CSI, circa l'esagerato influsso che l'Associazione

di F. 1 ha sulle questioni riguardanti i Grandi Premi.

Trattative avviate per affidare a Mario Casoni la Chevron B 24 F. 5000 di riserva di Tony Dean, nelle prove italiane, (leggi Monza, Mugello, Imola).

Borsa nera per i biglietti di B. Hatch F.1

LONDRA - Tutti i posti nella tribuna d'onore a Brands Hatch, per il GP d'Inghilterra, sono già stati venduti, fatto mai successo con tanto anticipo prima d'ora. Inoltre sul «Times» sono apparsi piccoli annunci, che offrivano il doppio del prezzo per ottenere un posto. Chissà a quanto saliranno, i prezzi, a mano a mano che si avvicinerà il gran giorno.

A Thruxton qualsiasi gara Fordsport Mexico — anzi, tutte le gare Mexico che ricordiamo — sono state superate, dopo la corsa di F. 5000, da una analoga competizione per venti Vauxhall Firenze tre litri. Si è assistito a manovre pazzesche da parte dei leaders, cioè gli specialisti della turismo Barrie Williams, Gerry Marshall, Roger Bell e Tony Lanfranchi, arrivati al traguardo in questo ordine, dopo sbandate, piccole collisioni e tutti i trucchi noti a ognuno dei piloti. «Pazzesche», fra parentesi, è la parola usata dai conduttori stessi. I piloti di monoposto sono rimasti staccati, il migliore essendo Schuppan, in quinta posizione. Bell, poi, ha fatto una sosta al box sventolando dal finestrino la leva del cambio e altri due piloti si sono fermati per piccoli incendi. Che la Firenze non sia ancora in grado di gareggiare, quanto la Mexico? Lella Lombardi, pur essendo fra gli iscritti, si è rifiutata di partire. Viene di fatto di sospettare che «non si sentisse nei suoi panni» durante tutta la giornata, ed è un peccato perché sarebbe stato interessante vederla su un tipo diverso di turismo.

La crisi del petrolio in Scozia ha portato alla soppressione del Rally di Scozia. Lo sciopero alla raffineria BP, la più grande della Scozia, ha causato gravi problemi per trasporti e industria in tutto il paese. Benché la Esso fosse pronta a fornire il carburante per il rally, è stato deciso che non sarebbe stato un bene per lo sport motoristico fare svolgere la gara, rischiando di suscitare molta pubblicità contraria ai rallies.

d. h.

Omologata la pista stok di EMPOLI

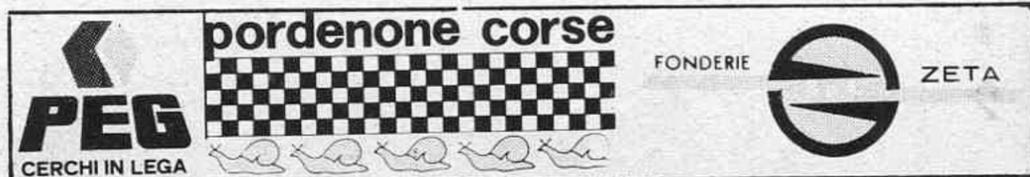
MODENA - Abbiamo appreso che la commissione provinciale di vigilanza di Empoli ha omologato la pista per le Stock-Cars. Ad Empoli si inizierà a correre entro la prima metà di luglio. Sono in corso i lavori di sistemazione del guard-rail. Ad Empoli sono già pronte dieci vetture costruite da una ditta locale, mentre altre cinque sono state costruite a Concordia di Modena.



Sei anni spesi bene

Qualche \$ per lo HORSE CLUB

Ha idee chiare
il dr. CARMONA
della PEG:



Lo sponsor non fa beneficenza

ROMA - Horse Motor Club, anno sesto. Questa volta non è soltanto un classico inizio retorico ma è anche una indispensabile precisazione per sottolineare quale importanza rivesta, per il futuro della ancora giovane scuderia romana, il sesto anno di vita. Vitalizzato ultimamente dalla buona volontà e dalla passione di pochi soci, questo sodalizio è ormai avviato sulla strada di un rilancio in grande stile.

Ma questo non sarebbe sufficiente per la completa affermazione della scuderia, come sosteneva il presidente, avvocato Giorgio Cimagalli, presentando il nuovo programma nel corso di una riunione al Martini-Club di Roma. Il nuovo consiglio direttivo si è presentato con una nuova importante novità: un accordo pubblicitario con la società americana Movoline, importatrice dei prodotti Brytol, mediante il quale saranno assicurati premi in denaro per ogni gara di velocità (salita e pista) o rally, nazionale ed internazionale. Questo accordo, favorito dall'ex pilota di F. 3 Franco Tofani, importatore per il Lazio dei lubrificanti Brytol, assicura premi in denaro (30.000 lire al primo 15.000 al secondo) ai vincitori di classe, senza la necessità di un minimo di partenti e senza dover sottostare a trafilie burocratiche. I premi saranno pagati subito e faranno testo (attenzione corrispondenti!) le classifiche di Autosprint.

Altri premi speciali (cerchi in lega delle ditte BWA ed Aries) saranno assegnati a discrezione del consiglio direttivo, composto, oltre che dal presidente, dai piloti Meneghetti e Silvestro. Sempre secondo le sue tradizioni di sodalizio legato ai rallies, l'Horse Motor continua l'assistenza ai soci che si dedicano a questa specialità.

Ma ormai la scuderia romana ha scoperto anche il settore velocità e non a caso il presidente Cimagalli si è sbilanciato promettendo l'organizzazione di una gara a Vallelunga. Ma non basta. Il difficilissimo e scottante settore organizzativo sembra attrarre i dirigenti di questa scuderia, tanto che è nelle loro intenzioni il varo di un rally nazionale nella regione Lazio, per il momento veramente dimenticata da questa specialità.

Un'ultima notizia: il cambio di indirizzo. Ora l'Horse Motor Club ha posto la sua sede in Lungotevere delle Navi 19. Telefoni: 3601640/842814/3453243.

PORDENONE. «Credo che i piloti faticino a trovare lo sponsor per come affrontano il discorso con chi deve dar loro denaro in cambio della pubblicità: cercare di trasferire allo sponsor il proprio entusiasmo generalmente è sbagliato. Lo sponsor è un industriale che cerca nell'abbinamento con un pilota o con una scuderia un vantaggio pubblicitario... non ci si deve rivolgere a lui esultando o supplicando come se fosse un benefattore».

Il dottor Federico Carmona, consigliere delegato della Fonderia ZETA che produce le ruote in lega PEG, dicendoci queste cose dimostra di avere le idee chiare. Forse perché lui stesso è stato pilota di monoposto ed ha cercato e trovato chi lo appoggiasse nel recente passato, forse perché la sua attività commerciale, in un settore competitivo come quello delle ruote in lega, lo fa essere particolarmente sensibile all'equazione costi-ricavi, certo il concetto che esprime con le sue parole potrebbe aprire un testo sul difficile modo di procurarsi

e cosenziosi e portare le scritte ed i marchi della PEG».

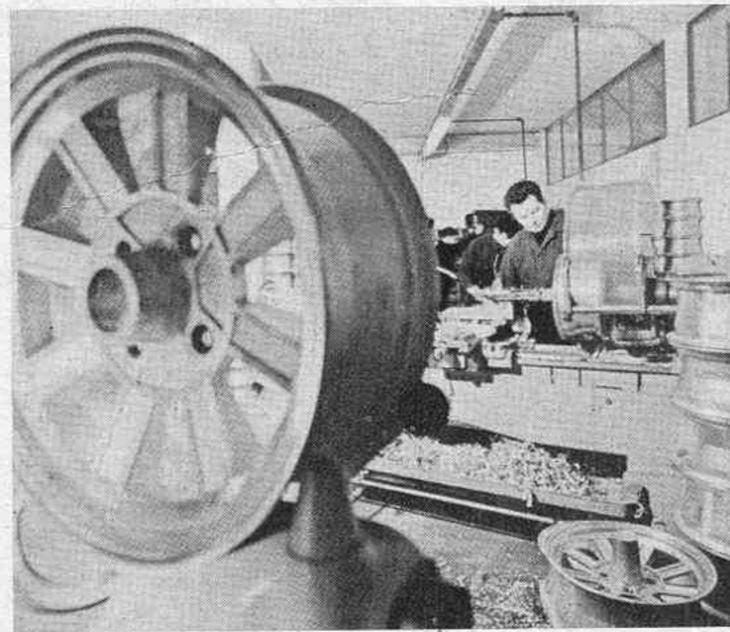
Anni fa, in Inghilterra, venne fatto uno studio sul pubblico che assisteva alle corse: si seppe quante persone andavano ai diversi circuiti, quanti erano uomini e quante donne, quanti giovani e quanti meno. Con quelle informazioni fu più facile a tutti trovare pubblicità, agli organizzatori delle manifestazioni ed ai piloti.

«In Italia la CSAI dovrebbe farsi promotrice di studi di questo tipo» prosegue Carmona «se i piloti avessero in mano dati seri sulla affluenza di pubblico alle gare e sul tipo di pubblico che vi assiste anche per uno sponsor sarebbe più facile essere convinto. Al giorno d'oggi, a meno che non si sia appassionati e si conosca l'ambiente, dare denaro alle corse è un po' un salto nel buio». Una verità sacrosanta!

Carmona ed i suoi soci per fortuna sono degli appassionati ed all'automobilismo sono arrivati ugualmente. Il prodotto che pubblicizzano sono ruote in lega di rara bel-

è nel fatto che le auto costano care e devono durare molti anni. La gente, non potendo acquistare il modello nuovo ogni due anni spende più denaro per gli accessori. In Italia sta accadendo la stessa cosa: le auto aumentano di prezzo e la benzina sempre più cara fa fare meno chilometri. L'automobile si terrà più anni ed un modo per avere il piacere di vederla un po' rinnovata sarà acquistare accessori».

La PEG Fonderie Zeta di Sacile, nell'operazione Pordenone Corse '74 vede come primo obiettivo quello di legare il suo marchio al nome della Fonderia Zeta che produce tutta una serie di prodotti per l'industria fuori della portata della clientela delle ruote. «Se a fine anno avremo raggiunto almeno in parte questo obiettivo potremo fissare dei traguardi di vendita precisi per il 1975 e la nostra politica nei confronti delle corse non subirà mutamenti. Fissato il budget per la pubblicità le corse potranno assorbire circa il cinquanta per cento lasciando il denaro rimanente per la pubblicità tradizionale».



A sinistra, uno scorcio del reparto finitura dei cerchi in lega leggera PEG. Qui sopra, una delle vetture della scuderia PEG-Pordenone Corse, la Ford-Escort 2 litri di Mario Ruoso

uno sponsor.

E' il concetto di tramutare l'investimento per un anno di corse in lire per persona raggiunta: se si compra una pagina pubblicitaria su di un giornale che costa un milione e quel giornale ha centomila lettori, ogni persona che vede la pubblicità costa dieci lire. Se si dà il milione ad un pilota di Formula Italia e la macchina di quel pilota, in capo ad una stagione, è stata vista da duecentomila persone, ogni persona raggiunta costa cinque lire e l'operazione è stata più conveniente.

Per Carmona il discorso è ancora più corretto: «Noi sappiamo che facendo pubblicità sulle auto da corsa della Pordenone Corse, che ora si chiama PEG Pordenone Corse, possiamo raggiungere esattamente il pubblico interessato ai nostri prodotti, cioè coloro che amano l'automobilismo e quindi anche un certo tipo di accessorio per la loro auto. Questo significa spendere bene ogni soldo che diamo ai piloti... certo i piloti poi devono essere seri

lezza vuoi per il design, vuoi per la cura con cui vengono realizzate... «le filettature colorate di certi cerchi le facciamo a mano...». Le serie, che si prestano ad auto delle più diverse marche, incluse le francesi come Renault e Peugeot con fissaggio a tre punti, vanno dal disegno tradizionale tipo Mini Cooper anni 60 fino a modelli di concezione modernissima.

«Abbiamo deciso un incremento della produzione: continueremo ad operare in modo quasi artigianale ma dai quaranta cerchi al giorno dello scorso anno passeremo a circa duecento garantendo gli stessi metodi di lavorazione e le stesse finiture. Credo che anche così continueremo a far fatica a seguire la domanda ma il nostro obiettivo rimane la qualità».

Credevamo che la crisi attuale potesse avere effetti su questi mercati dell'accessorio. Siamo presto smentiti «Nei paesi meno progrediti dell'Italia il mercato degli accessori è molto sviluppato. La ragione

E perché avete scelto una Scuderia e non un pilota? «Per ragioni sentimentali... Io corro per la Pordenone Corse, e poi perché tra i piloti della Scuderia c'è gente come Ruoso, Polese, Lisino e altri che sono in grado di conquistare il Campionato Italiano quest'anno e di andare avanti in futuro. So bene che investendo su di un pilota come Vittorio Brambilla si possono avere risultati importanti in un paio d'anni però... speriamo di avere anche noi qualcuno capace di darci risultati e soddisfazioni».

Con Ruoso, Pittini, Gargan, Lovato, Nicolosi (tornato dopo gli anni della Ferrari GTO), Brunetta, Polanzani e le loro vetture per la velocità ed i forti Polese e Lisino nei Rallye la PEG Pordenone Corse è sul campo con tutto il suo impegno: ogni risultato, ogni soddisfazione sono un colpo a segno per il maggior coinvolgimento dello sponsor nel 1975.

Gabriela Noris

Aggiornate dal '75 le regole di sicurezza

Estintori doppi e bombola ossigeno

PARIGI - Nel suo bollettino ufficiale n. 81, la Federazione dell'Automobile ha precisato le norme relative agli estintori fissi che, pubblicate nel bollettino di gennaio, avevano dato luogo a qualche perplessità, oltre che a qualche problema pratico.

E' precisato che per le vetture dei gruppi 5 e 7 (Sport e biposto corsa), è autorizzato il montaggio di ogni tipo di aziona-

mento comprendente una fonte di energia propria, ma che tale sistema deve poter funzionare anche in caso di interruzione di tutti i circuiti elettrici. E' stato deciso anche di rimpiazzare il carico minimo di 3 kg. con 2,5 kg. per l'estintore del vano motore. Il piazzamento della manettina di azionamento manuale deve essere effettuato alla base o lungo uno dei montanti principali dell'arco di sicurezza.

Per quanto riguarda le monoposto, sempre dal 1. gennaio 1975 sarà obbligatoria l'adozione dei due estintori fissi, uno di 5 kg. con tempo di scarica di 30" per l'abitacolo, il secondo da 2,5 kg. con tempo di scarica di almeno 10" per il vano motore.

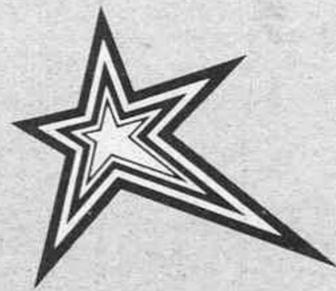
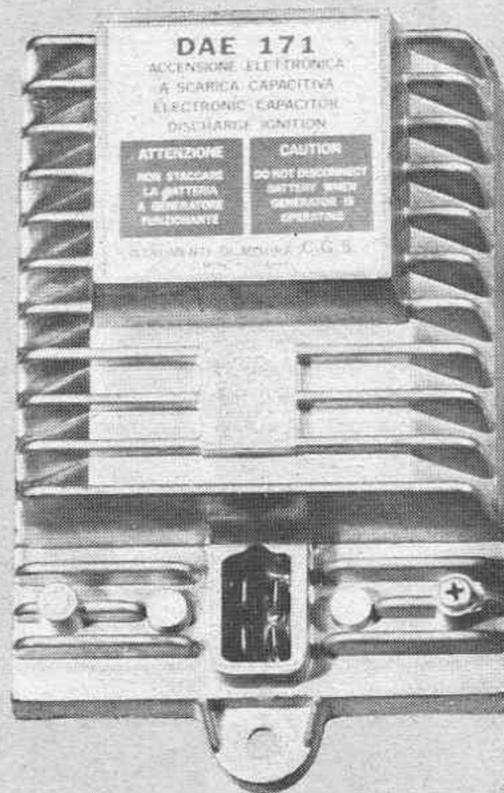
Per la stessa data, sarà obbligatoria l'adozione, da parte di tutti i piloti di F. 1 e F. 2, della bombola di ossigeno collegata al casco. E' stato poi consentito l'uso, nelle vetture dei gruppi 1, 2, 3 e 4, di una traversa orizzontale longitudinale che colleghi i due archi anteriore e posteriore della centina di sicurezza (ove appunto le centine siano due), lungo la luce della portiera. In altezza, la barra di collegamento — che non dovrà in ogni caso essere fissata alla carrozzeria — non dovrà superare di 1/3 l'altezza della portiera stessa.

Relativamente alle omologazioni, infine, la FIA ha deciso che dal prossimo anno il tempo di validità di omologazione sarà portato da 4 a 5 anni oltre il termine di scadenza della produzione. La definizione di «scadenza di produzione» sarà la seguente: la produzione in serie sarà considerata abbandonata a partire dal momento in cui la produzione annuale cade al di sotto del 10 per cento del minimo di produzione del gruppo considerato.



Ermete Amadesi titolare della CEA-Estintori la cui «squadra corse» presta servizio a Imola, a Pergusa e che presto assicurerà il servizio anticendio a Monza e, forse, al Mugello, è un uomo che molto ha fatto per la sicurezza nelle corse. Fra l'altro, insieme al suo direttore tecnico Lino Cavallon, ha realizzato una «valvola di sicurezza» automatica veramente valida, ma che come tutte le cose altrettanto valide non è ancora stata presa in considerazione dalla CSI. Ermete Amadesi, anche infortunato, non vuole stare lontano dai suoi «leoni» impegnati nella lotta contro il fuoco. Come a Imola dove si è presentato con una gamba ingessata per un infortunio eminentemente casalingo

...arrivano le vacanze, pensa anche alla tua automobile rivolgendoti al miglior elettrauto



ACCENSIONE ELETTRONICA A SCARICA CAPACITIVA

C.G.S.

ISTRUMENTI DI MISURA S.p.A.

DIVISIONE AUTO
via Marsala, 24 - Monza
Tel. (039) 86441 int. 150



ITALIA

...e poi:

ANTIFURTO ELETTRONICO
CONTAGIRI ELETTRONICO
INTERMITTENZA ciclica d'emergenza
REGOLATORE elettronico di tensione



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

4 modelli piacevoli

LONDRA - Altre due grand prix della Corgi: una Ferrari 312B2 e una John Player Special. In complesso, e nella maggioranza dei particolari, si tratta di un ottimo lavoro soprattutto tenendo conto del prezzo abbastanza basso. Purtroppo il colore oro della JPS è stato applicato a parti che non sono certamente mai state in oro, come i tubi di scarico, per esempio! La Ferrari non è fedelissima in certi particolari, ma per ovviare a questi piccoli difetti ci sono accorgimenti quali i dischi dei freni della JPS e i tubi dell'aria che arrivano ai freni anteriori della Ferrari che è lunga mm. 104, mentre la JPS mm. 130.



Uno dei più recenti modellini della Corgi è quello di una Ferrari Daytona, nella quale è ben riprodotta la «linea» Pininfarina, un poco sciupata però da emblemi «corsaioli» in particolare sullo sportello.



Modellino in scala 1/25 della Ford Capri 3000 GXL nella serie dei Dinky Toys, finito in blu metallico e tetto in vinyl nero con carrozzeria interna pure nera. Le porte sono apribili come il cofano, le poltroncine ribaltabili, il cambio mobile: insomma tutto come se fosse vera...

LE MANS

in Eurovisione

tv

radio

Programmi dal 12 al 18 giugno

DOMENICA 16 Ore 21,30 - La Domenica Sportiva.	Nazionale	SABATO 15 Ore 11,35 - Ruote e motori	Secondo programma
TUTTI I GIORNI Ore 19,45 - Telegiornale sport	Secondo	DOMENICA 16 Ore 12,00 - Anteprima sport	Secondo programma
SABATO 15 Ore 15,45 - Eurovisione: « 24 Ore » di Le Mans (reg.)		Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà	
Ore 18,50 - Eurovisione: « 24 Ore » di Le Mans (reg.)		LUNEDI' 17 Ore 8,00 - Lunedì sport	Programma nazionale
Ore 20,30 - Eurovisione: « 24 Ore » di Le Mans (reg.)		Ore 15,00 - Eurovisione: « 24 Ore » di Le Mans (cronaca diretta, a colori, delle ultime fasi e dell'arrivo)	
Ore 22,30 - Sabato sport: « 24 Ore » di Le Mans		Ore 18,20 - Domenica sport	
		Ore 22,00 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)	
		LUNEDI' 17 Ore 19,45 - Obiettivo sport, commenti e interviste	

TV Svizzera

DOMENICA 16
Ore 13,30 - Eurovisione: « 24 Ore » di Le Mans (reg.)

In ricordo di uno scienziato amico: il prof. MEDI

Lassù qualcuno ci ama

Enrico Medi è morto l'altra settimana, a Roma. Enrico Medi, professore di fisica pura (si era laureato insieme ad Enrico Fermi), presidente dell'Istituto Nazionale di Geofisica docente presso l'Istituto di Geologia dell'Università di Roma, ex vice-presidente dell'Euratom, attualmente consigliere comunale in Campidoglio, non era conosciuto dal grande pubblico, soprattutto da quello televisivo anche se già dal 1954 aveva dato vita, proprio dall'appena nato video, a una serie di trasmissioni divulgative scientifiche dal titolo «Avventure della scienza». Era diventato famoso, «personaggio» durante quella «lunga notte» televisiva della Luna, quando tutti gli italiani avevano vegliato per assistere all'avvenimento più importante del secolo.

Lo avevo conosciuto allora, quella

notte, nello studio televisivo dove giornalisti, scienziati e qualche invitato poterono assistere ed essere in un certo modo coinvolti al grande e indimenticabile spettacolo.

Lo rividi poche settimane dopo, per motivi di lavoro, lo incontrai nuovamente ai primi di ottobre del 1969 per un'intervista per AUTOSPRINT. Nei nostri precedenti incontri, infatti, Enrico Medi aveva accennato alla sua passione per le automobili e per le corse in particolare. E il suo entusiasmo, la sua disponibilità mi convinsero a sollecitare un colloquio sull'argomento. Ne fu felicissimo anche perché finalmente poteva parlare di questa sua immensa passione per un giornale del quale condivideva in pieno le idee.

«La mia passione per la macchina — mi confidò allora — è forse, nata con me...» aggiungendo, alla mia domanda se gli sarebbe piaciuto o avesse mai pensato di correre «Sì, sì, mi sarebbe piaciuto immensamente. Infatti mi ero comperato un Peugeot tipo Mille Miglia, una 750, quando le macchine piccole non c'erano — parlo del '30, '31 — era un Peugeot che non aveva neppure il differenziale... fantastico! Costruita tipo Bugatti, con la balestra davanti... poi sono andato a sbattere contro un tram, così è finita...».

Ora per Enrico Medi è finita anche la vita, dolorosamente. Era malato da molto tempo, forse già da allora, dal 1969, sicuramente dall'anno successivo. Fu infatti nel 1970, quando il Direttore mi incaricò di invitarlo a partecipare alla premiazione dei Caschi d'oro — e in quell'occasione, se non vado errata, c'era la possibilità di farlo arrivare da Roma a Bologna in auto con Jackie Stewart — dovette, rammaricandosene moltissimo (era, oltre a tutto, un appassionato ammiratore del pilota scozzese), declinare l'invito. «Non mi sento molto bene — mi rispose — e il medico mi ha ordinato molto riposo, almeno per due o tre mesi. Il prossimo anno, però voglio essere dei vostri».

Non ci fu un seguito. Perché l'anno dopo, quando lo rividi per organizzare con lui la «corsa-computer», Enrico Medi stava ancora male. Era al suo posto, all'Istituto di Geofisica, ma non poteva prendere impegni di una certa responsabilità. «Sono un po' stanco, non mi sento molto bene — si giustificò ancora una volta — torni tra qualche tempo...».

Non tornai, non lo rividi più. Avevo saputo, da fonte certa, di quale natura fosse il male di Enrico Medi; sapevo che lottava, coraggiosamente, per «tenersi su», per non cedere.

Gio' Luni

Ora anche il bridge insidia l'auto sui teleschermi

Il lapsus «pignano»

Ad ascoltare la «Domenica sportiva» se ne impara sempre una nuova. La scorsa settimana, infatti, abbiamo «scoperto» — naturalmente attraverso le parole di Pigna — che Merzario aveva cambiato Casa e che le Ferrari erano entrate nel Campionato mondiale Marche! Lo showman domenicale (che negli ultimi tempi ha tentato, invano, di farsi una cultura automobilistica sia per sfoggiare le sue cognizioni in materia sia per dar modo a Poltronieri di rivolgersi spesso e volentieri degli ammiratissimi «bravo!») questa volta è malamente scivolato sulla classica buccia di banana. Affidandosi forse alla memoria, o non si sa bene a chi e a che cosa, nell'annunciare gli sport in programma nella serata ha testualmente detto: «Pescarolo-Larrousse su Matra hanno vinto la 1000 chilometri del circuito di Imola, seconde e terze le due Alfa di Stommeler-Reutemann e di De Adamich-Facetti. Merzario, su Ferrari, è stato messo fuori causa per una collusione. (Non è un nostro errore di stampa ma un "lapsus" del Pigna N.d.r.) che ha avuto con Nanni Galli».

Dopo il breve servizio filmato, durante il quale Poltronieri ha illustrato le fasi salienti della gara concludendo che, comunque, il Campionato è ancora tutto da giocare e intendendo con questo che per le Alfa esiste ancora una possibilità di riscatto nei confronti delle macchine francesi, si è passati alla presentazione degli ospiti: Gianfranco Bonera, Sandro Munari, Mario Mannucci, Donatella Tominz e Gabriella Mamolo.

Al primo intervento di Bonera che ha ovviamente parlato di motociclismo è seguita una rapida intervista a Munari, vincitore proprio il giorno precedente del Rally delle Quattro Regioni. «E' stata la prima doppietta della Lancia Stratos», ha affermato Poltronieri chiedendo poi al pilota se la nuova vettura fosse già in condizioni tali da poter dare il cambio «alla gloriosa Fulvia».

«Ma senz'altro — ha risposto il pilota — è una macchina che parte già su delle basi molto più solide della vecchia Fulvia e infatti alla prima gara, abbastanza difficile anche come percorso, su sterrato, la macchina non aveva dato nessun inconveniente e ha superato brillantemente questo test. E questo ci fa supporre che la macchina sia per lo meno a una buona posizione per poter partecipare anche a delle prossime gare di Campionato mondiale quando sarà omologata in gruppo 4».

E' stata quindi la volta di Donatella Tominz. «Abbiamo una donna — ha precisato sorridente Poltronieri — italiana, ai vertici dei valori dopo tanto dominare delle francesi. Quali sono le sue caratteristiche? Come mai è riuscita a imporsi? Dico come mai perché effettivamente nel campo dei rallies non avevamo mai avuto una guidatrice così forte».

«Il merito credo sia essenzialmente della macchina — ha dichiarato la conduttrice — che è molto ben preparata e molto robusta poi, non so, c'è l'allenamento, l'affiatamento con la mia navigatrice, c'è un po' di volontà, passione e, non so, un po' di capacità, forse».

Dopo il giro d'orizzonte sui principali avvenimenti sportivi della giornata la rubrica domenicale ha concluso le sue fatiche con una serie di interviste ai rappresentanti di quello che fino ad ora avevamo sempre saputo essere un gioco e che invece ci è stato mostrato sotto una inconsueta — e piuttosto singolare — angolazione agonistica: il bridge.

Probabilmente siamo a una svolta importante. E forse, in seguito, magari anche al posto dell'automobilismo o di qualche altro sport ormai «vecchio», non è escluso che ci possa accadere di assistere anche a delle telecronache dirette di questo nuovo tipo di competizione; e che nella «Domenica sportiva» venga inserita anche una classifica per le squadre di bridge, scacchi, canasta, tressette ecc...

modamoto®

233®

richiedere il catalogo 1974 riservato ai venditori

Arrigoni

s.n.c.

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

ROLL-BARS

sconto ai piloti gr. 1-2-3-4 per l'anno agonistico 1974

ROLL BARS omologati smontabili in acciaio nuovi modelli 74 - ASSI a CAMMES per tutti i motori (per Fiat 500 da 9000 giri) - SPOILER - Parafanghi - Collettori - Pistoni - Kit trasf. - Cinture di sicurezza a bretella 4 attacchi - Estintori - Sedili Racing economici leggeri - Specchi retrovisori

GITAN

S. BENEDETTO DEL TRONTO
Corso Mazzini 101
Tel. 0735-60723

HEUER

**Heuer fa
orologi
non comuni.**

La prova:

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



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



Tagliando

AS/3

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

Nel prossimo week-end sfida in FIERA tra radiomodelli di tutta EUROPA

Anche ARTURO ci prova

Sabato 15 giugno e domenica 16 giugno, come già annunciato, si svolgerà a Bologna, nei padiglioni della Fiera, il **MINI GRAND PRIX INTERNAZIONALE**, organizzato da **AUTOSPRINT** e **GIO' 70**, la Fiera dei Giovani, e riservato agli automodelli radiocomandati con motore a scoppio in scala 1:8. I concorrenti si misureranno su di un percorso di circa 160, che riproduce nelle linee essenziali e nelle curve l'auto-dromo «Dino Ferrari» di Imola. Proprio a Imola, in occasione della conferenza stampa alla vigilia della 1000 Km, alcuni campioni hanno dato una dimostrazione delle prestazioni di questi piccoli bolidi, riscuo-

gioria formula, concorrenti che sono attualmente al vertice a livello europeo, grazie anche alla presenza di assi stranieri della specialità.

Il regolamento applicato sarà quello dell'EFRA, l'organizzazione internazionale, la CSI della situazione, tanto per intenderci. Obbligatorio il silenziatore di scarico efficiente. La gara si svolgerà in batterie eliminatorie, con 6 concorrenti in pista per ogni batteria e in finali (una per la categoria sport e una per la categoria formula). Le batterie saranno di un minimo di 5 minuti e la finale di almeno 20 minuti. Vedremo in gara le più prestigiose vetture che hanno fatto la storia e stanno



tendo presso i giornalisti presenti grande interesse. C'era anche Arturo Merzario che è rimasto entusiasta di questi modellini da 100 all'ora capaci di riprodurre nelle sofisticazioni tecniche come nell'impegno agonistico le sorelle maggiori.

Sarà, quello del 15 e 16 giugno uno spettacolo interessante proprio perché vedrà a confronto un agguerrito lotto di concorrenti sia nella categoria prototipi come nella cate-

facendo la cronaca di questi ultimi anni dell'automobilismo sportivo.

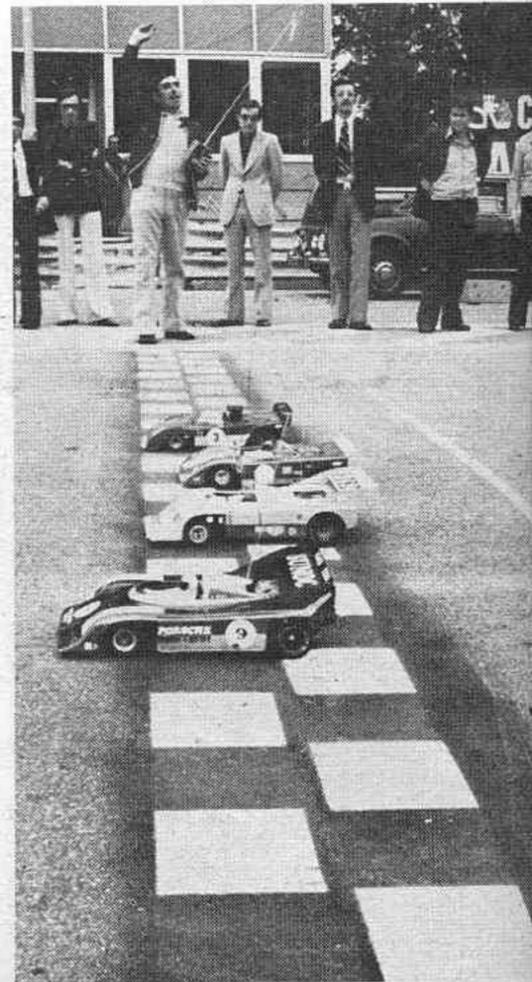
Ecco il programma:

SABATO 15 GIUGNO - ORE 16 Eliminatorie delle categorie Prototipi e Formula;

DOMENICA 16 GIUGNO - ORE 10 Eliminatorie delle categorie Prototipi e Formula;

ORE 16 FINALI;

ORE 18 Premiazione.



A sinistra, il sig. Giuseppe Olmi, segretario dell'AMSCI (l'associazione italiana affiliata all'EFRA), spiega ad Arturo Merzario le caratteristiche dell'automodello: è la Ferrari campione del mondo '72. Merzario, interessatissimo e divertito dall'esibizione, ha voluto tutto per sé un esemplare. È l'unica Ferrari che vuol concedersi, ormai. Sopra: la partenza, sulla pista del «Dino Ferrari», dei minibolidi in esibizione alla vigilia della 1000 Km di Imola

Ricordiamo ai concorrenti che le iscrizioni vanno inviate al sig. Giuseppe Olmi, via Volta 10/S, Brescia - tel. 030/343847 o al sig. Umberto Bisi, via Pelagio Pelagi 11, Bologna - tel. 051/307603 e possono essere fatte anche telefonicamente.

Per i giorni della gara i concorrenti, ai quali sarà fornito un lasciapassare, accederanno al padiglione della Fiera, dove ha sede la pista, da Via Michelino.

è in edicola il EDIZIONE SPECIALE PER I MONDIALI

- Il pronostico di Gianni Brera
- Tutte le nazionali ai raggi X
- La storia dei mondiali in cifre
- La scheda degli azzurri
- L'album fotografico di 9 Coppe del Mondo
- I programmi della televisione

Tutto quello che dovete sapere sui Mondiali in 100 pagine con servizi a colori e in bianco e nero

GUERIN SPORTIVO

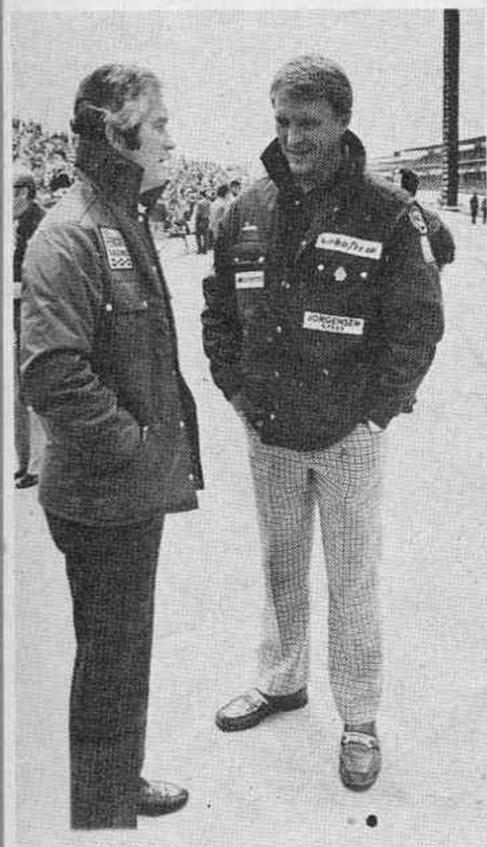


SPECIALE MONDIALI

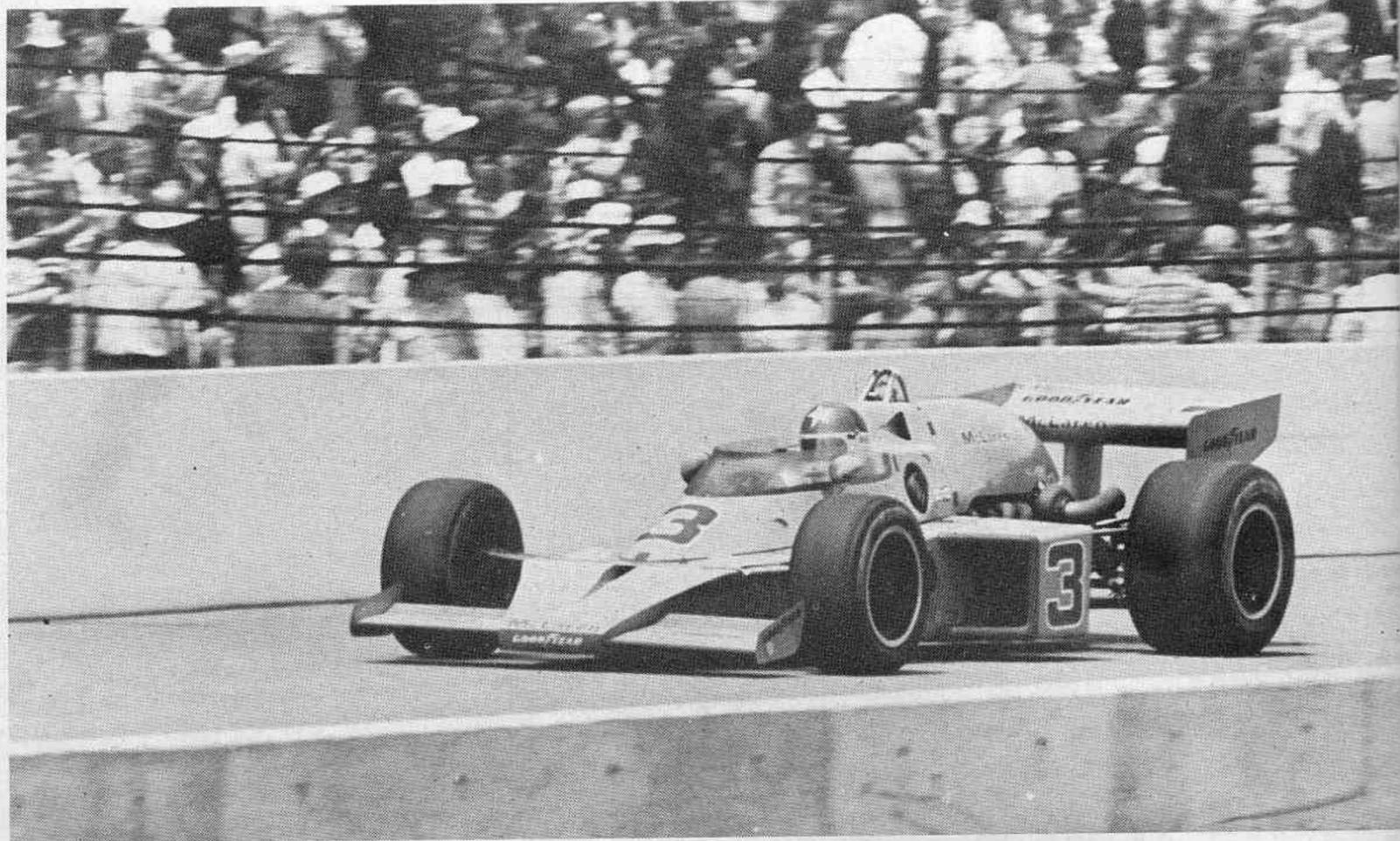
Nella sfida
alla texana
battuto
un altro record

RIFORNI- MENTO in 14 secondi!

I due « colossi » della USAC e dell'automobilismo americano, Gurney e Penske, discutono prima del via



Donohue, nuovo direttore tecnico della scuderia Penske, osserva attento la McLaren di Bettenhausen



SPECIALE PER AUTOSPRINT

INDIANAPOLIS - I 13 fortunati che quest'anno hanno completato la massacrante 500 Miglia — specie per i motori — possono dirsi felici. Per una infinita serie di fattori. Indy, munificata in fatto di dollari, assegna anche mille punti al primo, 800 al secondo, 600 al terzo e così via, punti preziosi per la conquista del titolo nazionale.

E' il mondo dei milionari quello della USAC. Un mondo in cui i « poverini » non possono sopravvivere. Tuttavia anche i ricchi (domenica scorsa sul catino dell'Indiana ne abbiamo avuta la riprova) molte volte cadono e proprio per colpa dei motori. Se avete osservato la lista dei ritirati nello scorso numero di **Auto-sprint**, avrete notato che su venti ritirati, quindici hanno dovuto segnare il passo per pistoni bruciati.

Spiega il texano A.J. Foyt: « Non è che il motore Offenhauser o il mio Foyt siano delicati. La pressione, lo sforzo cui vengono sottoposti per ottenere tutta quella potenza, superalimentata dal turbocompressore, provocano la rottura dei pistoni. Sarei tanto felice se, al più presto, questo turbocompressore venisse messo al bando ».

Aggiunge Ted Meyer della McLaren: « Sarebbe ora che si gettasse via questo turbocompressore che fa spendere soldi a palate e ci mette nei guai. Comunque, stando a quanto hanno detto, con la fusione USAC-SCCA presto il motore "Stock-Block" sostituirà il turbo ».

Mario Andretti ventiquattro ore dopo la spettacolare gara non poteva darsi pace: « Incredibile, incredibile — andava ripetendo — la macchina volava che era una meraviglia: allo scatto iniziale mi ero portato subito sotto in quarta posizione quando ho visto dallo specchietto una piccola nuvola dallo scarico. Addio, ho detto tra me. E' la fine

e non c'è santo che possa salvarmi ».

Peccato, veramente peccato perché la corsa sarebbe stata più elettrizzante, avrebbe potuto assumere un volto diverso con situazioni ancor più caratteristiche, donando inoltre un « thrill » superiore ai 300 mila spettatori i quali comunque, non hanno rimpianto i 20 dollari del biglietto d'ingresso.

Le modifiche — poche comunque — apportate al regolamento ed alla pista sono state notevoli. Pat Vedan, lo starter, è salito

senza incidenti, con una rapidità che quasi spaventa. Come dicevamo in sede di cronaca, dai 23 secondi iniziali, si è scesi a 14 secondi (Foyt) e ciò rappresenta un primato in senso assoluto. Infatti, il tempo trascorso al box dai bolidi ha deciso la corsa del milione. Bobby Unser ha perso circa 50 secondi ed è stato costretto a compiere un « forcing » finale, riuscendo ad accorciare così il distacco a soli 20 secondi. Ma non sono bastati, anzi potevano essergli fatali in quanto an-



La gabbia protettiva applicata sulla macchina di Mel Kenyon, il pilota che guida con la sola mano destra, mentre la sinistra è « avvitata » sul volante

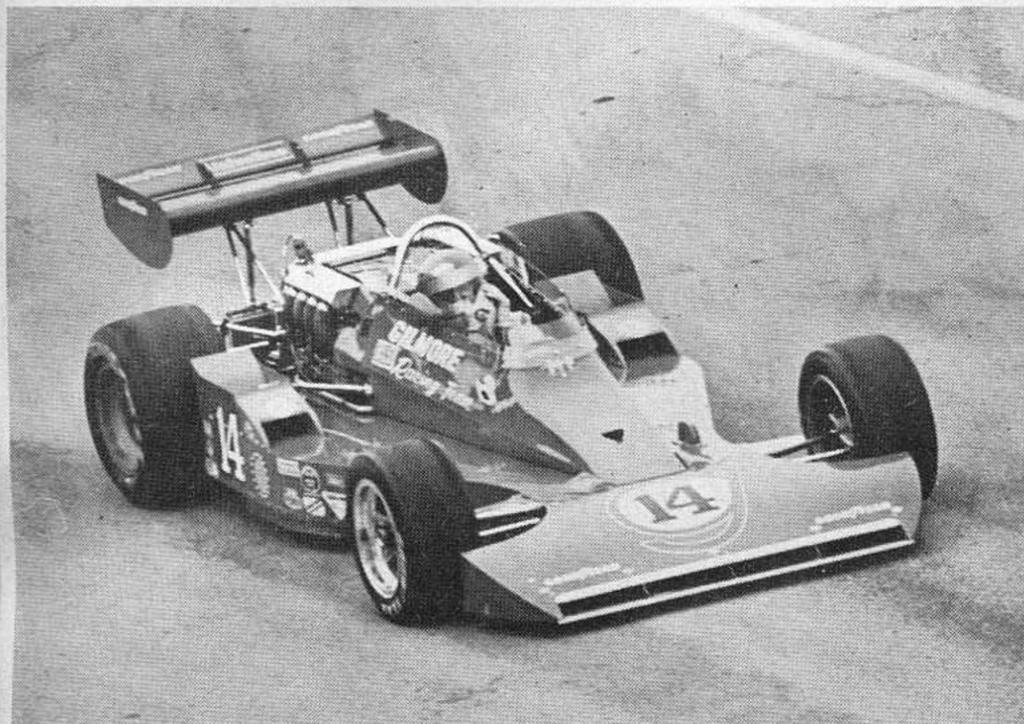
sulla torretta d'osservazione e da quel posto ha diretto meglio la gara. Del resto, in quasi tutte le altre piste lo starter lavora dalla torretta e non a fianco della pista (pericolosa tra l'altro con i piloti che si distruggono guardando a fianco anziché dinanzi a loro). La pista con i suoi muretti più alti, le sedie addentrate, con lo spazio dei box ampliato, hanno evitato ingorghi, specie con il nuovo regolamento che richiede almeno 8 rifornimenti essendo il bolide Indy munito di un serbatoio di soli 40 galloni.

I rifornimenti si sono svolti

cora un giro e Bobby sarebbe rimasto senza carburante.

E' accaduto a Gordon Johncock, a metà gara, quando era terzo. Finito il carburante in curva, il pilota di Bignotti è stato rimorchiato al box per fare il pieno e ripartire. Il quantitativo ridotto di carburante avrebbe potuto ridurre la velocità in pista, ma in effetti ha ottenuto il risultato sperato? Partiti alla media sensazionale di 181 miglia, si è scesi a 177 dopo 50 giri e si è finiti e 158,589 miglia (media generale) per le otto luci gialle che vari incidenti — se vogliamo

Tre momenti di Indianapolis: a sinistra un passaggio del vincitore Johnny Rutherford impegnatissimo a rimontare il gruppo dopo la sua partenza in nona fila. Qui sotto, il « vecchio » A. J. Foyt che con la sua vettura personale ha tenuto testa per un lungo periodo al suo scatenato rivale texano. A destra, il nostro Lino Manocchia, visibilmente preoccupato, ascolta le ultime istruzioni tecniche, prima di lanciarsi sul « catino » a bordo della Viceroy Parnelli Jones che il costruttore ha fatto provare ai giornalisti



chiamarli così — senza conseguenze hanno imposto.

Chissà, — chiedevamo a Frank Del Roy direttore tecnico di Indy — se senza quelle luci gialle, i bolidi avrebbero finito la corsa?

« Senz'altro — risponde il veterano di Indy —. Infatti, noi avevamo previsto che con 4 litri si dovevano percorrere un miglio e 8. Al termine della gara la maggioranza aveva girato consumando quattro litri per un miglio e 7, margine sufficiente per finire la gara ».

Quindi, senza luci gialle, i bolidi avrebbero potuto terminare l'allucinante corsa girando intorno alle 170 miglia, che rappresenta un vero primato?

« E' probabile », conferma il Roy.

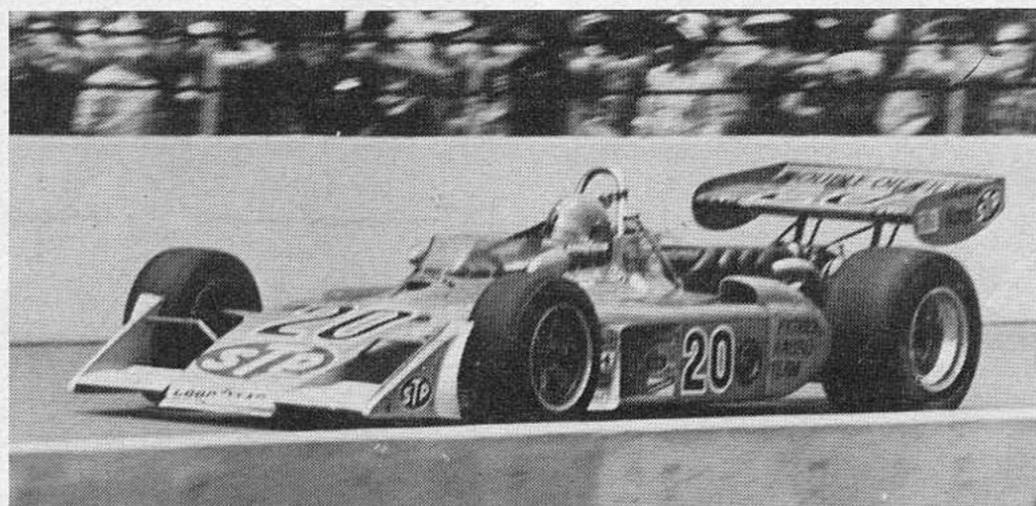
Molte modifiche al regolamento sono state apportate. Tuttavia i soloni di Indy dovranno rivedere a fondo il vecchio statuto. Il periodo ed il sistema delle prove è uno dei maggiori nei di Indianapolis. Il vincitore Johnny Rutherford che si era qualificato alla media di 306,417 — secondo tempo migliore dopo Foyt — è dovuto partire dalla 25. posizione perché non si è qualificato la prima settimana. Con un regolamento più elastico e appropriato ai tempi, avrebbero potuto evitare cause in corte e malcontenti tra piloti e sponsors, specie tra coloro che pur avendo pagato la quota di mille dollari di iscrizione, non hanno potuto qualificarsi.

La corsa comunque è stata un elettrizzante duello tra Foyt e Rutherford (due amici del Texas da lunga data) i quali hanno guidato per 192 dei 200 giri, apparendo come i veri dominatori della competizione. Inoltre, essi sono stati i mattatori delle Eagle (in maggioranza) le quali, per la prima volta in quattro anni, hanno dovuto inginocchiarsi dinanzi alla Casa inglese e alla Coyote di Foyt.

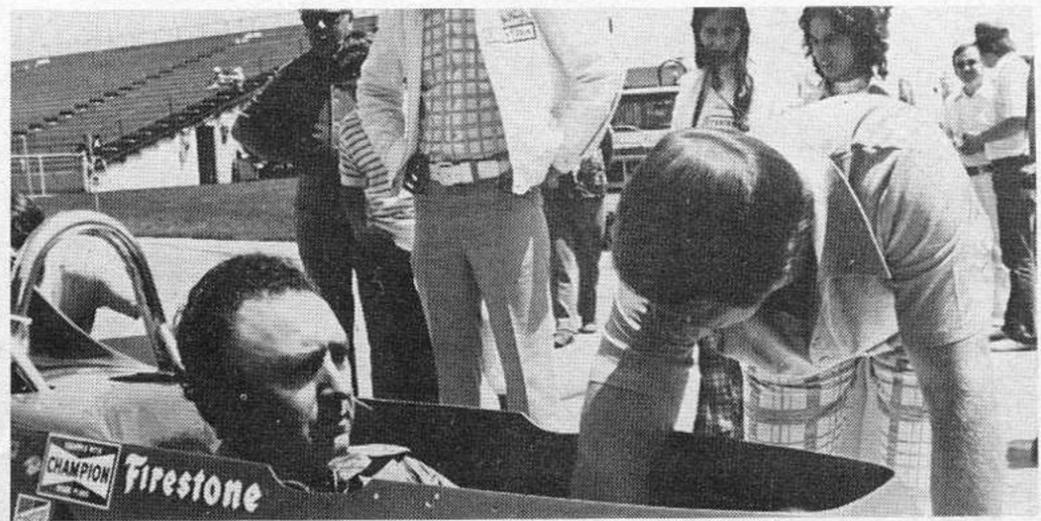
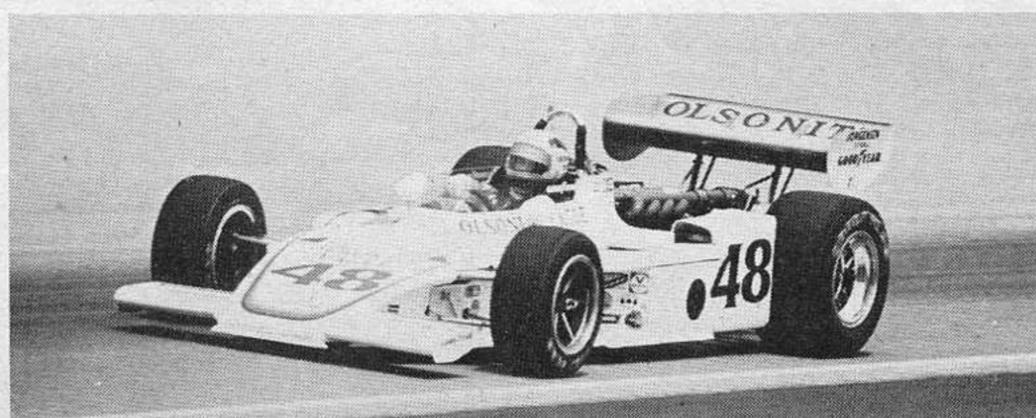
Lino Manocchia

Più alcool che «neve» in tribuna

INDIANAPOLIS - Quando si parla di Indy, non si può fare a meno di scorrere le statistiche, « anima e core » degli americani. Dunque: la pista è lunga 2 miglia e mezzo (metri 4020), i giri della gara sono 200, i concorrenti 33 a bordo di monoposto che costano 100 mila dollari ciascuna (circa 60 milioni di lire). Il record sulla distanza è detenuto da Mark Donohue con il tempo di 3 ore 4' e 5" alla me-



Gordon Johncock (sopra) e Bobby Unser (sotto) strenui combattenti sino alla fine pur avendo avuto problemi con i rifornimenti di carburante in gara



Per le POSTE ritardato il TOTO-INDY

Cari lettori e Soci del Club AUTO-SPRINT non abbiamo certamente dimenticato di avere tuttora un concorso aperto: il TOTO-INDY le cui schedine dovevano esserci spedite entro la data del 24 maggio scorso. Tuttavia, visti gli enormi ritardi dei recapiti postali e constatato che a tutt'oggi continuano ad arrivarci lettere spedite il 3 maggio e seguenti (!), abbiamo pensato, di rinviare di una settimana la pubblicazione del nome del vincitore. Troverete, pertanto, i risultati del TOTO-INDY sul numero 25 di AUTO-SPRINT che sarà in edicola il 18 giugno 1974.

dia di 262,205 kmh ottenuto nel 1972.

Il monte premi è di un milione di dollari e il record dei premi è stato raggiunto nel 1972 con 1 milione e 11 mila dollari. Il vincitore riceve oltre 250 mila dollari. Pubblico, circa 300 mila persone; agenti dell'ordine 700 nella sola area circostante lo speedway.

Ex campioni in campo Gordon Johncock 1973, Al Unser 1970-71, Mario Andretti 1969, Bobby Un-



Il milionario costruttore A.J. Agajanian legge interessatissimo AUTO-SPRINT che presenta la 500 Miglia

ser 1968, A.J. Foyt 1961-67. Quest'anno ci sono sette « rookies », ovvero novellini di Indy con Tom Sneva in testa che ha ottenuto la massima velocità in prova con 185,147 kmh. Sempre quest'anno l'alcoolismo ha fatto impallidire la « neve » (droga): centinaia di arresti sono stati eseguiti dagli agenti e gli incriminati in massima parte erano giovani dai 22 ai 27 anni.

Un motore Offenhauser (Hoffy) con turbo-compressore costa in media 9.000 dollari (circa 5 milioni di lire) mentre un motore per Formula 5000 costa 750 dollari. Tutti i costruttori sono del parere che la fusione avvenuta (vedi notizia di AUTO-SPRINT a parte) tra la SCCA e la USAC, prevista per la fine del prossimo anno, apporterà grandi benefici alle corse automobilistiche.

Quest'anno, inoltre, vi è stato un grande equilibrio fra Goodyear e Firestone: infatti, 16 bolidi usavano gomme Goodyear e 17 montavano invece le gomme della marca rivale. Ha poi vinto la Goodyear.

I. m.

Campionato USAC Bobby UNSER già a p. 2600

● Dopo la « 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS » la classifica generale del campionato USAC è la seguente:

1. Bobby UNSER, punti 2.600;
2. Johnny RUTHERFORD, 1.450;
3. Gordon JOHNCOCK, 1.100;
4. Bill VUKOVICH, 1.085;
5. Al UNSER, 960.

Un erede in casa per MARTINI

L'ombra di Giancarlo Martini non si è ancora diradata sulla F. Italia, anche quest'anno decisamente di marca romagnola almeno in queste prime battute in entrambi i gironi. E' un fenomeno abbastanza strano, questo dei giovani fuoriclasse che emergono di prepotenza proprio in una categoria dove il mezzo meccanico è veramente uguale per tutti. Sì, certamente le messe a punto, gli assetti contano la loro parte: ma è indubbio che fra le varie categorie di monoposto che abbiamo in Italia certamente la F. Nazionale è quella che almeno sul piano della potenza erogata dal propulsore, strettamente sotto controllo, non può certo variare di molto da esemplare a esemplare. Sta di fatto, dicevamo, che proprio in questa categoria, come già era successo nelle annate precedenti, emergono prepotentemente alcuni piloti, che senza ombra di dubbio devono essere qualcosa di più degli altri. Abbiamo accennato già al Sangiovese che corre nelle vene della F. Italia: passato Martini alla professionistica F. 2, quest'anno è il turno di Lamberto Leoni e Roberto Farneti, romagnoli purosangue entrambi, che con punteggi altissimi dominano rispettivamente i gironi con numeri pari e dispari.

Cerchiamo di analizzare le ragioni dei loro successi, dal momento che alle loro spalle si apre un vuoto che si commenta da solo.

ROBERTO FARNETI, ravennate, è un veterano di questa formula: fu uno dei primi ad avere la monoposto della CSAI e ricordo che appunto per questa ragione molto gentilmente ce la fece provare prima del suo debutto a Monza. Il suo meccanico, Giorgio, è certamente diventato il più noto in questo settore, anche se non è ancora riuscito a far vincere l'ambito trofeo a nessuno dei suoi piloti. Ormai nella sua officina di Forlì ha impiantato un'assistenza in grande stile e segue sui campi di gara una quindicina di vetture, garantendo sempre a tutti un trattamento «equalitario» in ogni circostanza. Farneti è quindi



Molta concentrazione in Lamberto Leoni nella sua azione solitaria. Dalla gara di Imola le F. Italia sono state quasi tutte zavorrate per riportarle al peso minimo di 470 kg (visto che senza liquido estinguente molte pesavano anche 15 kg in meno), così come quelle delle ultime consegne



Ogni tanto cercare qualche cordolo va bene, ma qui pare si stia esagerando: nella foto Miolo cerca disperatamente di riportare in carreggiata la sua F. Italia tallonato dappresso da Brossino che cerca di passare

al suo terzo anno di F. Italia: ha già raggiunto una maturità tale da poter guardare con serenità alle gare di questa stagione. Forse gli manca quel pizzico di grinta, di spregiudicatezza che probabilmente, anche grazie all'età decisamente più verde mostra il suo diretto avversario **LAMBERTO LEONI** dominatore dall'altra parte della barricata, assieme ai numeri pari.

Per il giovane di Argenta il discor-

so appare del tutto diverso: decisamente l'insieme delle caratteristiche che mostra in gara, sommate all'età e al grande allenamento che riesce a completare correndo anche con la F. 3, lo pongono su un piano di leggera superiorità. E non è da sottovalutare un'altra circostanza, che forse ha giocato pesantemente anche per il titolo di Giancarlo Martini, cioè la perfetta assistenza sul piano tecnico e

umano dell'ormai collaudato team guidato da Giancarlo Minardi, all'ombra della barbata effigie del Passatore.

Come per Martini, che abbiamo detto, che si fidava ciecamente delle messe a punto del suo d.s. anche Lamberto Leoni, sia in F. Italia che in F. 3 si affida alle mani esperte di Gino e Fabrizio, i due veloci uomini dei box, che lo seguono costantemente in ogni sua trasferta.

Questa situazione appunto di squadra completa, come si verifica infatti alla Scuderia del Passatore, che cura completamente l'organizzazione sul piano tecnico e sportivo, è forse l'unica in un mondo di veri dilettanti, presi ora dalla messa appunto della vettura, ora dall'assetto o dall'assistenza, e infine assistiti in gara forse solo ed esclusivamente dalla fidanzata.

Anche questa può essere una ragione valida, un aiuto che alla fine, anche se silenzioso e non da tutti av-

vertibile, giocherà probabilmente in favore del più giovane dei nostri formulisti.

Finirà anche il tempo dei gironi pari e dispari e i due romagnoli si incontreranno nella seconda parte della stagione: ma ormai è chiaro che anche quest'anno nel coppone finale scorrerà ancora del rosso Sangiovese.

can.

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



BARRY SHEEN in F.1 (TROJAN)

LONDRA - Il motociclista Barry Sheen ha concesso una istruttiva intervista alla rivista inglese « Autosport ». Dice: « Il fattore che turba maggiormente nel nostro sport è la faccenda della sicurezza, perché non possiamo aprire bocca sulle cose volute da quelli che corrono in automobile ». Barry ammette che recentemente ha assistito soltanto alla Corsa dei Campioni, ma appena sarà del tutto guarito, dopo le ferite riportate a Imola il 19 maggio, dice che spera di provare una Trojan F. 1. Chissà, forse un altro centauro sarà tentato di passare alle quattro ruote? E' interessante il fatto che Sheen abbia osservato che i commissari olandesi sono « più o meno i peggiori d'Europa e si direbbe che sia una caratteristica nazionale, non limitata soltanto al circuito di Zandvoort ».

Finalmente, sia pure con un sensibile ritardo, è in vendita presso la Libreria dell'Automobile (Corso Venezia 43, Milano) l'ANNUARIO F.I.A. 1974 nella sua edizione francese-inglese. La pubblicazione viene ceduta al prezzo di L. 6.500 più eventuali spese postali per chi voglia farla inviare a domicilio.

• Quindici Ford ESCORT MEXICO pronte per gareggiare sono state spedite dall'Inghilterra in Austria, ove parteciperanno al campionato Mexico. Questo campionato è al terzo anno di vita in Inghilterra e continua ad attirare molti appassionati, estendendosi agli altri paesi, fra i quali, appunto, l'Austria.

TUTTESPRINT · TUTTESPRIN

Adesso invece per lui non valgono i guardrails

STEWART
vale ancora
225.000.000



LONDRA - « Sono perfettamente consapevole dei pericoli rappresentati dalle barriere in acciaio. Dopo tutto, ne ho urtate e so benissimo, dunque, quanto dure siano ». Credetelo o meno, chi parlava così era Jackie Stewart alcuni giorni fa a Londra. Fra i ricordi della mia cinica mente, mi sembra che non molto tempo fa Jackie insistesse per l'applicazione di barriere in acciaio qua, là, un po' ovunque attorno ai circuiti, quale sorta di rimedio universale o forse la mia memoria è in errore? Mi pare di ricordare che, più o meno nella stessa epoca, Jackie Stewart stesse adottando un atteggiamento tipo « peggio per loro », di fronte alle proteste dei piloti di moto, i quali definivano le barriere Armco « mortali » o forse la mia memoria è in errore?

I tempi cambiano e, per lo meno, il mutato atteggiamento di Stewart potrebbe risultare in qualcosa di costruttivo. « Sono perfettamente consapevole dell'interesse che nutrono i motociclisti per la sicurezza dei circuiti e sarà felice di aiutare, in qualunque modo mi sia possibile — dice. Ha fatto capire che presiederebbe con piacere una riunione, fra rappresentanti di corse automobilistiche e motociclistiche, nel tentativo di trovare una politica comune nei riguardi delle barriere Armco e della sicurezza in generale. « Ora, avendo abbandonato le competizioni — ha detto — ho più tempo da dedicare alla sicurezza sui circuiti ». Potrebbe essere una buona notizia — certamente per i centauri — ma speriamo che non sia il preludio ad un'azione, da parte dei piloti, per tentare di agire come « bulldozers » in un'altra costosa politica, prima che sia stata studiata attentamente.

In effetti Stewart era a Londra per l'annuncio alla stampa della fusione fra la Elf e la relativamente piccola società petrolifera inglese Sternal; una combinazione che dà soprattutto alla Elf un « ingresso già pronto » sul mercato inglese, usufruendo delle facilitazioni provenienti dalla produzione di lubrificanti della Sternal. Stewart è stato nominato vice-presidente Oltremare del Marketing della Elf-Sternal Ltd.

Fra parentesi, un quotidiano londinese, il Daily Mail, ha riferito che questo incarico aggiungerà 15.000 sterline l'anno ai redditi di Stewart, che sono valutati attorno a 132.000 sterline provenienti da varie fonti: Ford, Goodyear, Rolex, Beretta, British Airways, ABC TV e via dicendo (in lire quella cifra fa circa 225 milioni).

David Hodges

Per piloti «soli»

• Una rivista tipo Playboy, cioè l'inglese « MEN ONLY » (« soltanto per uomini ») pubblicherà un'edizione speciale in luglio, in occasione del GP d'Inghilterra. Ci sarà una rivelatrice intervista con Graham Hill, oltre a 16 bellissime pagine a colori sul GP di Monaco. In più una certa Fiona Richmond parlerà delle corse in generale e soprattutto dei piloti. Un giornalista ha osservato di non sapere di alcun pilota che conosca questa Fiona e spera, per il suo bene, che ne scelga uno bravo in certe cose e meno bravo in pista, altrimenti salterà di nuovo fuori la vecchia polemica: distrazioni amorose la vigilia di una corsa, tendono a rendere un conduttore meno veloce?

• La LUBIAM - moda uomo ha ricevuto il premio il « Discobolo d'Oro » in riconoscimento delle proprie attività che gravitano nell'orbita di interessi sportivi.

• Presso il Circolo della Stampa di Milano promosso dall'Automobile Club di Milano, si è svolto un convegno di studi sul problema dei pesi e dimensioni dei veicoli industriali. Il ministro CAMILLO RIPAMONTI ha sottolineato l'opportunità di addvenire ad una revisione organica del Codice della Strada.

TRAGEDIA evitabile

• A Magonza, durante una gara del CAMPIONATO TEDESCO occidentale, il pilota Greilich, su Alfa GTAm, è uscito di pista, dopo una variante, e ha falciato un gruppo di spettatori, ai quali si era detto più volte di allontanarsi. E' morto un bambino di cinque anni e altre otto persone sono rimaste ferite (anche il padre del bambino).

• LEONEL FREIDRICH, il brasiliano che l'anno scorso pareva promettere tanto bene in F. 3 con una March preparata da Peter Bloore, sperava di tornare in Europa per fare un'intera stagione di F. 2. Per impegni di lavoro, invece, è dovuto restare in Brasile.

• E' stato visto di recente aggirarsi a Silverstone AXEL GERBER, fratello del messicano Johnny. Entrambi sono, a quanto pare, tornati in Europa per cercarsi una guida. Correva voce che Johnny avesse comprato una McLaren M25 ma Phil Kerr ha detto, che pur avendone sentito parlare, « non aveva mai visto quel tizio ».

• A SILVERSTONE si è disputato il Campionato JCB per vetture d'epoca, competizione dotata di un Trofeo del British Race Divisions Cars. La classe oltre tre litri è stata vinta da una Lister Chevrolet guidata da Green, quella fino a 3 litri da una BRM P.24 pilotata da Corner e la classe fino a 2 litri da una Era B condotta da Morris.

Flirt BRM CHRYSLER

• E' finalmente saltato fuori qualcosa di tangibile dal lungo « flirt » tra la CHRYSLER UK e la BRM. La Chrysler Special Tuning Competitions Units ha comprato il suo primo lotto di cento motori BRM derivati dall'Avenger. La testata è quella normale dell'Avenger, però ha quattro valvole per cilindro e due alberi a camme in testa. Eroga circa 120 HP e seguirà una versione da 165 HP. Questi motori verranno montati su vetture la cui vendita sarà affidata ai concessionari della Chrysler e dovrebbero rappresentare una sfida alle varianti Escort, anche troppo numerose nello sport motoristico inglese (si prevede che verranno usati anche nei teams da rally ufficiali e semi ufficiali della Chrysler).

• La PIRELLI costruirà in Romania un impianto che produrrà ogni anno 5 milioni di cinghie trapezoidali. Il contratto, valore 2 milioni di dollari, è l'ultimo di una serie di dodici importanti forniture della Pirelli alla Romania.

• Il Campionato tedesco rallies 1974 è guidato, dopo due prove, da KLEINTPITZ che con la Capri RS 2600 hanno 8 punti di vantaggio sull'equipaggio ALTENHEIMER-SHEIM (Porsche).

Prodotti dalle

FONDERIE



ZETA

S.p.A.

per tutti i tipi di auto,
in nove modelli

Fonderie ZETA spa - V.le Trento 37/a - SACILE (PN)
Telefono 0434/71059-72265



Con effetto dal 1. giugno 1974 è diventata operante la fusione fra la MOBIL OIL ITALIANA e la MOBIL CHIMICA ITALIANA. Quest'ultima società, incorporata nella più importante, continuerà la propria attività sotto il nome di Mobil Chimica Italiana - divisione della Mobil Oil S.p.A.

• A Jackson, nel Michigan, la GOOD-YEAR TIRE & RUBBER Co. sta installando una speciale caldaia capace di produrre 9.000 kg. di vapore all'ora: detta caldaia brucerà ogni anno un milione di pneumatici usati senza emettere fumo né cattivo odore.

V8/Blog Scans Le «automatiche» raddoppiano

• Sempre più richieste le vetture con cambio automatico sul mercato europeo e si prevede che entro il 1980 il numero di vetture automatiche sulle strade europee sarà più o meno raddoppiato. Per questo la Ford ha realizzato per l'Europa un cambio molto robusto e leggero, costruito in alluminio e resine fenoliche. Per renderlo adatto alle Ford prodotte in Europa, il «C3» (per motori da 1300 a 3000 cc) è stato realizzato in modo da potere sopportare un regime di rotazione fino a 7000 giri.



TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

• La BRITISH LEYLAND ha presentato al BRDC la più veloce autopompa inglese. Si chiama «Fire Tendere Number 7» ed è una Jaguar XJ 12 rossa che rappresenta la più recente aggiunta alle attrezzature di sicurezza di Silverstone. Oltre al resto, ha a bordo 400 litri di «acqua leggera», (il più efficace agente anti-incendio che esista), scaricabili in settanta secondi.

• Da parecchi mesi la FORD sta svolgendo studi sulla riorganizzazione del lavoro presso le catene di montaggio. Negli stabilimenti di Saarlouis sono in corso esperimenti relativi all'estensione delle operazioni di lavoro e delle responsabilità individuali degli operatori.

• Esportazioni record della FORD in Nuova Zelanda: ben 3500 vetture Ford, suddivise tra Capri, Cortina e Escort sono state imbarcate alla volta del lontano paese. Non poche sono state le difficoltà per evadere a tale ordinazione, che supera i 4 milioni di sterline: prima mancavano le navi, poi l'industria inglese ha dovuto lavorare a pieno ritmo per riuscire a terminare la consegna entro il mese richiesto.

• E' stato firmato a Bucarest dalla FIAT, dall'Universal Tractor e dalla Citma un accordo che proroga fino al 1985 il contratto decennale di licenza e di collaborazione industriale per trattori e macchine agricole, stipulato nel 1966.

Sportello silenzioso

• Alla FORD è stata realizzata una nuova serratura più silenziosa e quale prova il meccanismo è stato azionato per 120.000 volte. Inoltre, nel complesso si è rivelata una resistenza molto minore che permette di chiudere le portiere senza il minimo sforzo.

• I ministri del petrolio di nove STATI ARABI hanno confermato la decisione di abolire l'embargo nei confronti degli Stati Uniti, ma rimane in vigore quello contro l'Olanda.

• Alla conferenza internazionale sulla VETTURA SICURA, a Londra, il segretario del ministero dei trasporti americano ha ammesso che i programmi in tema di sicurezza devono essere cambiati negli Stati Uniti e che si deve chiedere la collaborazione degli europei.

• Le LAND ROVER in Australia hanno raddoppiato la produzione, mediante l'adozione di una nuova catena di montaggio negli impianti Leyland del paese.



La ESCORT da 340 all'ora

LONDRA - Progettata da sei professori universitari dell'Università di Glasgow e da Douglas Niven, un pilota di 28 anni cugino dell'indimenticato Jim Clark, quella che vedete nella foto è la Ford Escort più veloce del mondo essendo stata cronometrata alla media di 338 kmh. Questa vettura, chiamata scientificamente «super-bomba», viene usata nella predetta Università come banco di prova mobile per lo studio della stabilità alle alte velocità. La vettura è equipaggiata con un motore 8.V da 500 HP mentre sono state apportate modifiche alla carrozzeria che, tra l'altro, presenta uno spoiler anteriore di notevoli dimensioni. Niven parteciperà a gare sui circuiti inglesi, non tanto a scopo sportivo, quanto per sperimentare le qualità aerodinamiche della macchina alle velocità di gara.

• Mese di aprile prolifico per la REGIE RENAULT che fra autovetture, trattori agricoli e autocarri ha prodotto 143.067 unità, con una media di produzione giornaliera di 5.597 mezzi.

• La TRIPLEX SAFETY GLASS e la LUCAS hanno ricevuto il «Premio della Regina» per l'industria. La prima per innovazione tecnologica, l'altra per le esportazioni che sono aumentate del 25%, raggiungendo nel 1973 60 milioni di sterline.

• Sarà costruito a Gand, in Belgio, un nuovo stabilimento per la produzione di autocarri VOLVO, che avrà una capacità produttiva di 9000 veicoli leggeri. Il costo totale è valutato attorno ai 17 miliardi di lire.

• Dovendo costruire fra due corsie, in via temporanea, un guard-rail metallico lungo un ponte nel NEW JERSEY, è stato necessario fare 5000 fori fino a 30 cm. di profondità, nel cemento armato coperto d'asfalto.

• L'equilibratrice a calcolatore elettronico per ruote d'automobili, fabbricata in Australia dalla REPCO DYNAMICS, ha raggiunto in meno di quattro anni di produzione un grande successo di vendite, con il 60% del fatturato esportato all'estero.



La monoposto... cross

• La LUCAS ha comprato le azioni dei suoi distributori in Svezia, la AGEBE Tabby e la AGEBE Malmo. Si tratta dei maggiori grossisti svedesi, con lunga tradizione di distribuzione alle aziende automobilistiche del paese.

• Si terrà a Roma nei giorni 14-15 giugno la 12. ASSEMBLEA Nazionale dell'Associazione Italiana RICOSTRUTTORI Pneumatici (AIRP), alla quale sono interessate circa 350 aziende con un fatturato annuo che supera i 45 miliardi di lire. Crisi energetica e sue conseguenze nei consumi automobilistici sarà il tema principale di questa assemblea, che porterà anche i vari problemi connessi all'utilizzazione e ai costi dei pneumatici al giorno d'oggi.

STOCCOLMA - E' veramente un tipo originale il signor MILUTIN DRAGIC, cittadino svedese, proprietario di un ristorante, che per contribuire in qualche modo alla sicurezza nella circolazione ha realizzato questo strano veicolo, costituito da un sedile sospeso fra due enormi ruote da trattore Goodyear, che sono allo stesso tempo direttrici e motrici, azionate da un motore da motocicletta. In caso di collisione, e il costruttore ne ha fatto esperienze personali, l'urto viene ammortizzato in parte dalle ruote e in parte dal sedile che può oscillare come un'amaca.

ZUMMI

(brev.)

scarico - idea/salva paraurti
nuovo da

ANSA
marmitte



41034 Finale Emilia (Modena)
Telefono (0535) 98031 - 98032



per la RENAULT 5