

Non solo a proposito della « anfibologica » norma delle PATENTI PUNITIVE (che nessuno modifica)

Fesso chi legge, o...?

Il problema delle « patenti punitive » non accenna a trovare una equa soluzione all'ingiustizia e incostituzionalità del provvedimento di legge parlamentare preso nel solito equivoco dei baratti partitici. Si son fatti dei ritocchi appena marginali ma la sostanza è rimasta intatta, mentre cominciano a fioccare i primi interventi punitivi quando qualcuno incappa nella rete. A parte gli escamotage soliti all'italiana dei collaudi di nuove vetture nel limite di ...179 all'ora, è interessante riferire una interpretazione modificativa che la nuova legge permette nella abituale anfibologia del legislatore (in genere le norme portano un significato bivalente: altrimenti come camperebbero gli avvocati?). Il merito di questa intuizione è del dott. Mario Duni, autorevole consulente legale dell'ACI. Ecco quanto testualmente spiega l'insigne giurista, che comincia con il riferire la norma:

« Chi guida veicoli deve aver compiuto... anni 21 per guidare "autovetture e autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose, aventi il quoziente fra la potenza massima del motore e la tara del veicolo superiore a 130 CV/tonn, o che comunque sviluppino una velocità, calcolata in corrispondenza del regime di potenza massima, superiore a 180 chilometri all'ora" ». Ed ecco il problema, letterale e risolutivo: la condizione cui la norma è subordinata, e cioè che deve trattarsi di veicolo « per trasporto promiscuo di persone e di cose », si deve intendere riferita solo agli autoveicoli, o anche alle autovetture? Alternativa seria e di non pronta soluzione, perché, se è vero che l'art. 26 distingue

le autovetture (lettera a) dagli autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e di cose (lettera c), anche le autovetture sono autoveicoli, ed esse, secondo la prassi seguita dal ministero dei trasporti, possono del pari essere destinate al trasporto promiscuo. D'altra parte l'art. 26 non indica alcuna caratteristica di tali « autoveicoli », sì che la loro identificazione è collegata soltanto alla destinazione concreta del singolo autoveicolo ad opera degli organi della motorizzazione civile; autorizzazione — ripeto — che può essere data anche per le autovetture. Tutto questo riceve conferma esegetica dall'art. 57, che, senza porre alcuna distinzione o eccezione, stabilisce che gli autoveicoli (e quindi anche le autovetture), i motoveicoli, e i rimorchi, possono essere destinati, fra l'altro, a trasporto promiscuo di persone o di cose (lettera b).

Inoltre, secondo l'art. 58, terzo comma, la carta di circolazione deve indicare, fra l'altro, l'uso al quale il veicolo è destinato. Ed allora, non solo la condizione potenza-peso, bensì anche quella della velocità superiore a 180 chilometri all'ora, sono entrambe riferite ad autovetture ed autoveicoli, però soltanto se destinati — le une e gli altri — a trasporto promiscuo, in base a regolare autorizzazione. Non dovrebbero sorgere dubbi, in proposito, se si considera anche l'espressione usata per collegare le due condizioni: « o che comunque sviluppino una velocità... ecc. » il « comunque » esclude il divieto rispetto ad autovetture e altri autoveicoli capaci di tali velocità massime, anche se non destinati al trasporto promiscuo. Può darsi che il legislatore avesse avuto in animo di condizionare il divieto da un lato alle autovetture, anche se non destinate a trasporto promiscuo, aventi il quoziente fra la potenza massima del motore e la tara del veicolo superiore a 130 CV/tonn, o che comunque sviluppino una velocità, calcolata in corrispondenza del regime di potenza massima, superiore a 180 chilometri all'ora; e d'altro lato autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose, che avessero tale rapporto potenza-peso, ovvero che fossero capaci di sviluppare la velocità massima di 180 chilometri all'ora; ma se tale era l'idea di chi ebbe a redigere la norma, purtroppo (per il legislatore) non l'ha rivelata attraverso espressioni adeguate ».

Ecco, proponiamo l'argomento all'attenzione di quegli ultra 65enni (autorevoli) romani che pensano di arrivare alla Corte costituzionale per sconfiggere questo sopruso parlamentare. Il tema proposto può essere lo spunto. Se non altro per dimostrare che i nostri onorevoli le leggi, oltre a non saperle pensare, non sanno neppure « scriverle »!

Marcellino

Un LIMITE alle ... prese in giro!

Ricorderete che, nell'Inverno Nero del cittadino automobilista, quando persino il Presidente dell'ACI si rese protagonista di una clamorosa sortita che avallava (anzi aumentava) i sacrifici richiesti dal fallimentare Governo attuale a chi aveva la sola colpa di circolare in macchina, alcuni Presidenti di ACI rupeper il patto di omertà preteso dal Presidente Carpi e si schierarono a favore dell'utente e del socio ACI: vuoi in tema di contestazione dell'austerità nelle sue apparenze più strumentali (come il limite di velocità) vuoi in tema di provvedimenti di legge incostituzionali, come quello della limitazione delle patenti agli under 21 e ultra 65enni. Tra questi Presidenti ci fu quello (autorevolissimo) dell'ACI Milano, che abbinò alle sue funzioni « automobilistiche », quelle di ministro del Turismo.

L'episodio e la sconfitta scottò a Roma. Perciò, nei giorni scorsi, si è tentato un recupero di sì autorevole personaggio ospitando una intervista sul cosiddetto settimanale ufficiale ACI, allo scopo di dimostrare che in realtà anche l'Ente (adesso) è d'accordo con le tesi dell'illustre personaggio. E in effetti il sen. Ripamonti fa una chiarissima analisi degli errori di un certo tipo di politica dell'austerità e di altri provvedimenti, senza incrinare il patto di Governo. L'unico argomento sorvolato è quello del mantenimento del limite di velocità. Ma di questo non si può fargliene una colpa, ricordando che il primo ad essere smentito è stato proprio lui che, alla vigilia della 1000 KM monzese del 25 aprile, fiducioso nel rispetto delle decisioni già prese dei suoi colleghi di Governo, aveva dato notizia — nel corso della premiazione dei campioni d'Italia — che la fine dell'austerità domenicale avrebbe comportato anche il ritocco al limite di velocità autostradale (portato a 140 kmh) perché, spiegò « ... bisogna anche evitare le conseguenze degli intasamenti che certamente ci saranno in autostrada nel corso delle ferie, imponendo un limite innaturale e dimostrato in questa sede non di sicurezza... ».

Ma si sa che su questo tema moralistico del limite, caro ai ministri socialisti (almeno quando non guidano...) poi si è bellamente sorvolato. Forse in attesa di quanto ottenuto, poi, proprio in questi giorni, al Consiglio dei Ministri della CEMT (la Comunità Europea): cioè di rendere definitivo il limite dei 100 all'ora sulle strade.

Con la solita incapacità dei politici di dire le cose chiare, si è però lasciata nel dubbio (e quindi esposta ad ogni arbitrio e arroganza di potere come è avvenuto per le antenne televisive ultranazionali) la soluzione del limite autostradale. La CEMT infatti ha solo precisato di aver « ... approvato il principio internazionale dell'obbligo dei limiti di velocità sulle autostrade... ». Però non si specifica in quale misura (come sapevate ora Germania e Francia — tanto per fare due esempi — si comportano diversamente dall'Italia dove alla chetichella è stato mantenuto il principio dei 120, che in realtà nessuno rispetta e nessuno fa rispettare, anche perché il Governo forse teme una opposizione in sede costituzionale a un principio che contraddice la legge anche nel mezzo di pubblicizzazione. Per essere valido non basta un decreto ma anche dei cartelli (verticali) all'ingresso delle autostrade.

Resta da augurarsi che il Ministro del Turismo non si faccia, sull'argomento, solo portavoce di generici giudizi personali, ma imposti la sua azione anche nell'interesse degli automobilisti dei quali è il Primo almeno in una grande città come Milano.

• Il pubblicizzato bilancio '73 dell'Alfa Romeo (ultimo della gestione Luraghi) ha recato una clamorosa sorpresa: forse è l'UNICO (6 quasi) delle aziende metalmeccaniche italiane che non segni rosso. Cioè è ATTIVO. E l'Alfa non ha ottenuto questo risultato non solo per gli aumenti dei prezzi ma perché dalle vendite '72 di 96 mila vetture è passata ad oltre 210 mila nel '73. Adesso si capisce perché i ministri e dirigenti stataleconomici attuali sentivano tanta necessità di liberarsi di un siffatto Presidente d'azienda. E' diventata una colpa avere una azienda attiva, non un merito in un'Italia dove il segreto è rendere fallimentare tutti i bilanci, quello dello Stato per primo.

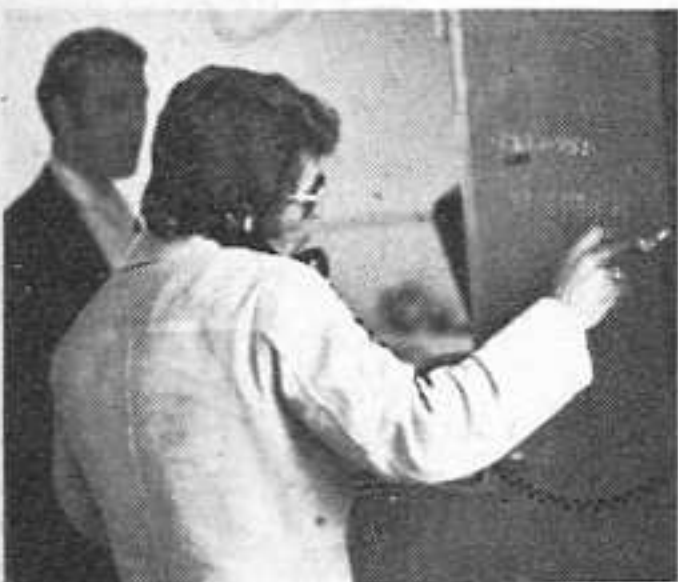
• Remo Cattini ci tiene a far sapere che ora abita alla Casa Bianca (di Scarperia).

• Ho visto un meraviglioso autodromo, sia pure futuribile per il completamento (entro due anni): quello del Mugello. Un solo neo, essere fasciato di guard-rails. Ma quando la smetteranno di imporre la interpretazione di certe norme, che tutto sono meno che di sicurezza?

• Arturo Merzario stava per... essere multato l'altro giorno a Modena, in Via Giardini, per guida senza targa! La macchina senza targa era il modellino radiocomandato dell'Alfa 33t12 che ha appena acquistato e che teleguidava (nella centralissima via modenese) dall'alto in mezzo al traffico. Ad un certo punto gli è sfuggita dal controllo e si è infilata, semidistruggendosi, sotto una macchina grande. Il costo-riparazione pare sia già altissimo. Ma ne ha approfittato per « prepararla », cioè riarverla più potente.

LEGGETE SUBITO

L'ALFA F. 1 per Andretti



DA PAGINA 7



LE MANS MATRA da squalifica!

PAGINA 8



I pescatori del brivido



PAGINA 58



19 DOMENICA SPRINT

46 KARTING MOTORAMA

62 TUTTE SPRINT

64 POSTA ESPRESSO

66 MARKET AUTO





DOVE

corriamo domenica



La CERAMICA SANTERNO di IMOLA

Vi presenta le manifestazioni in programma per la prossima settimana

GIUGNO

Le corse in calendario dal 28 giugno al 5 luglio 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
28/30	Rally 12 ore di Ypres	Belgio			●●● Camp. Europeo Conduitt. Rally	Rally	Pedro-Jimmy (BMW 2002)
29	1. Trofeo Mugello Corse	Mugello Corse AC Firenze	Autodromo del Mugello m. 5245		● T1, GT3 (FISA) T2, GT4 (naz.)	Velocità in circuito	Si disputa per la 1.a volta.
29/30	Corsa all'Avus	Germania	Circuito dell'Avus		●●● T1, T2, GT3, GT4, F. 3, FSV	Velocità in circuito	
29/30	Corsa a Santa Pod	Gran Bretagna			●●● Dgt	Accelerazione	
29/30	Salita di Turkheim	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Martin (McLaren) in 3'09''2
29/30	Rally Friuli Alpi Orientali	AC Udine			●●●	Rally	Barbasio-Macaluso (Fiat A-barth R)
30	1000 Km dell'Osterreichring	Austria	Circuito dell'Osterreichring di km 5,911		●●● GT4, S, FSV Camp. mond. marche	Velocità in circuito	Matra-Simca 670 (Pescarolo-Larrousse) in 4.48'57''8, media 208,630 (nuovo record)
30	Trento-Bondone	AC Trento	di km 5,911 Part. Montevideo Arr. Vason tot. km 17,300	ore 11 ore 16	●●● Camp. europ. della montagna	Velocità in salita	Nesti (March BMW) in 10'50''43, media kmh 95,756
30	Pocono 500	Stati Uniti	« Catino » di Pocono		●●● F. Indy, G. 9	Velocità in circuito	A.J. Foyt (Coyote Foyt) media kmh 233,295
30	G.P. Lotteria di Monza	AC Milano	Autodromo di Monza di km 5,780	ore 11 ore 18,30	●●● F. 5000, F. 3	Velocità in circuito	Si effettua con le F. 5000 per la prima volta
30	Trofeo Lombardini	AC Reggio Emilia	Autodromo di Varano di km 1,800	ore 9,30	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	Pescia (Dallara 1300)
30	S. Stefano-Gambarie	AC Reggio Cal.	Part. S. Stefano d'Aspromonte Arr. Gambarie - km 7,830	ore 10 ore 13	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	« Frank McBoden » (Chevron B21 2000) in 4'18''4, media kmh 109,080
30	Autocross Barcaccia	Sc. Autocross Barcaccia	S. Polo d'Enza (RE)		●	Autocross	Fontanili

LUGLIO

2	Rally Montecarlo per Vetture Antiche	Monaco			●●●	Rally	
4	Firecracker 400	Stati Uniti	Circuito di Daytona di km 4,020		●●● Stock cars	Velocità in circuito	David Pearson (Mercury) in 2.31'27''
4	Trofeo Cadetti Agip	SIAS Monza	Autodromo di Monza Junior di km 2,405	ore 21 ore 23	● F. 850	Velocità in circuito	Cavallini (Lab) in 25'30'', media kmh 113,216
5	Corsa a Digione	Francia	Circuito di Digione di km 5,000		●●● GT	Velocità in circuito	Rohrl-Berger (Opel Ascona)
5/7	Rally Vltava	Cecoslovacchia			●●● Camp. europ. conduttori	Rally	

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

29 giugno: COPPA PUTIGNANO - rinviata a data da destinarsi ● 29-30 giugno: CONTINENTAL 5000 SEARS POINT - annullata ● 29-30 giugno: TROFEO DEL VERDE - rinviato ● 30 giugno: COPPE BENELUX - annullate ● 7 luglio: CESANA-SESTRIERE - annullata ● 7 luglio: COPPA SANTAMONICA - rinviata al 28 luglio ● 7 luglio: SALITA AL MONTE ERICE - rinviata al 21 luglio ● 7 luglio: SALITA DEL GABBRO - annullata ● 7-14 luglio: HEATWAY RALLY - annullato.

Quest'anno, più che mai, il nostro SERVIZIO TELEFONICO sulle corse può risultare utile a tutti. E non solo agli appassionati che chiedono informazioni sull'andamento e sui risultati delle gare, ma anche ai concorrenti per conoscere la sorte delle corse alle quali hanno intenzione di partecipare. La nostra Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione. Vi ricordiamo inoltre che il calendario viene aggiornato ogni settimana e annulla quindi quelli pubblicati in precedenza. Ricordate: telefonate ad AUTOSPRINT.

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

(051) 46.56.24



PARIGI - Nel corso di una recente riunione tenutasi al circuito Paul Ricard, presenti il presidente dell'associazione, signor Leon Sven di Francorchamps e i rappresentanti di 25 circuiti di tutto il mondo, l'Associazione Internazionale dei Circuiti Permanenti (AICP) esaminata la grave situazione in cui vengono a trovarsi i circuiti a causa delle continue imposizioni da parte di singoli membri ed associazioni di piloti, concorrenti e costruttori, costituenti veri e propri «gruppi di pressione» estranei al potere sportivo ufficiale, e talora in contrasto con le direttive della C.S.I., ha deciso di rivolgere alla CSI stessa un nuovo energico sollecito ad intervenire in difesa dei diritti dei circuiti e degli organizzatori, sia contro le arbitrarie continue ed onerose richieste di modifiche di tracciato ed aggiunte di installazioni, che contro le interferenze illegittime delle organizzazioni delle competizioni.

E' stato in particolare chiesto alla CSI che faccia rispettare le decisioni delle proprie ispezioni ufficiali, nonché le norme e i regolamenti da essa emanati e che si addivenga finalmente ad una revisione di quelle caratteristi-

La CSI dovrà decidersi a intervenire

« Conflittualità » permanente anche per le piste

che delle vetture, alle quali è imputabile il progressivo aumento degli incidenti in competizione, come evidenziato nel memoriale della A.I.C.P. del 3 settembre 1973.

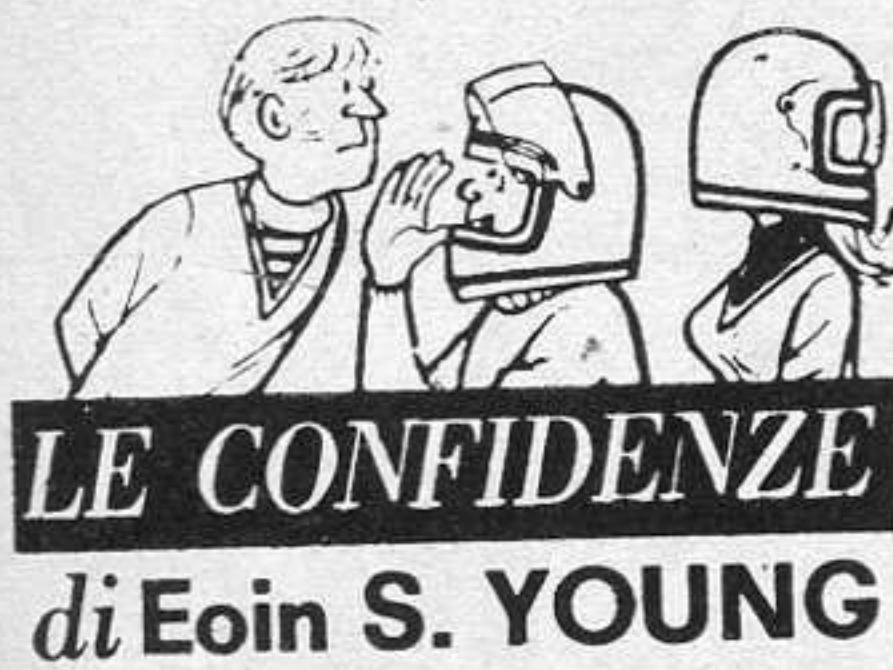
L'Associazione ha nello stesso tempo costituito una sezione motociclistica, destinata a trattare il problema della sicurezza e della organizzazione delle competizioni di questo sport e, anche in relazione allo scioglimento dell'associazione tra organizzatori di G.P. (GPI), ha deciso di richiedere la sua partecipazione alla sottocommissione di regolamenti sportivi della C.S.I., organo che

tratta le questioni interessanti l'organizzazione delle competizioni.

Non si può che rilevare la giusta presa di posizione contenuta in questo comunicato dell'Associazione Circuiti Permanenti. In effetti, fra Associazione Costruttori ed Associazione Piloti di Gran Premio, le richieste reiterate di modifiche alle installazioni dei circuiti permanenti sono divenute, in questi ultimi tempi, quasi un nuovo sport. Basti pensare che, non ostante i radicali e costosissimi lavori dello scorso anno, quelli del Nurburgring si sono visti richiedere ben 39 ulte-

riori modifiche al loro tracciato. E' evidente che la sicurezza conta innanzi tutto, e che il rapporto fra prestazioni e teatri di gara si modifica di anno in anno. Però, non si può rilevare che è da dimostrare che sia più economico mantenere invariato questo rapporto continuando a modificare i circuiti, invece per esempio che smettendo di modificare le vetture.

La Formula 1, in special modo, è per definizione in continuo progresso tecnico, ma non è detto che non si possa fare qualcosa (come suggerito nel famoso rapporto dell'AICP alla CSI, del settembre del 1973) per porre un freno logico all'aumento continuo delle prestazioni, senza che né il progresso tecnico né lo spettacolo ne venga diminuito. E poi i protagonisti del « circo F. 1 » vuoi soprattutto il clan dell'Associazione Costruttori, non possono continuare a pretendere sicurezza a senso unico. Perché, nel momento in cui pretendono — in spregio a qualsiasi « formula di ricettività » — 31 vetture al via a Nivelles o 25 a Montecarlo (col risultato di ritrovarsi dopo 400 metri di corsa, con le sole « logiche » 18) non possono pretendere tutto dagli altri.



LE CONFIDENZE
di Eoin S. YOUNG

I risparmi del lord

● L'anno scorso a Monaco lord Hesketh fu battuto nella gara per il più lungo yacht nel porto, ma quest'anno ha rimediato non con uno yacht, bensì con due: uno per ricevere gli amici, l'altro per i meccanici! L'atmosfera a Monaco ha tendenza a subire l'influsso delle bevande alcoliche, durante il week-end della corsa, e per le prove del venerdì mattina si è visto Hunt spinto lungo il sentiero del box, da meccanici che si tiravano dietro la batteria del motorino di avviamento. Pare che il lord Alexander la sera prima fosse decisamente sotto l'influsso dell'alcool e si era, dunque, ritenuto più saggio evitarli, fin dove era possibile, rumori troppo violenti.

● Anche se Hesketh si rifiuta di profanare il candore verginale della sua Grand Prix applicandovi decalcomanie pubblicitarie, ha però organizzato un fiorente commercio di distintivi, medagliette e così via con l'emblema del suo orsacchiotto. Peter Gaydon, il mago contabile del team, a Monaco vendeva distintivi raffiguranti l'orsacchiotto per un franco e magliette per venti franchi. Quando gli ho parlato, il sabato, aveva già incassato oltre 2000 franchi. A Nivelles disse che con il ricavato di quel tipo di vendita avevano saldato il conto dell'albergo per i meccanici.

● Il grande « inganno » della Brabham raffreddata ad aria è stato svelato a Monaco, quando i meccanici sono usciti dal parco macchine sotterraneo con un piccolo borbottante veicolo per il trasporto di pneumatici e attrezzi fra box e parco macchine. I meccanici avevano deciso di spargere la voce che una Grand Prix raffreddata ad aria stava prendendo forma alle officine Brabham e la loro idea ha avuto un gran successo.

● La Ford GT70, una versione da rally « bébé » della GT40 progettata in Inghilterra da Bailey, della Mirage, per ospitare il motore tedesco V6 di 2600 cc, è stata riscoperta in un angolo, sotto un telone, a Boreham, e verrà costruita negli stabilimenti Ford in Sud Africa. Pare che il motore V6 tre litri venga ora costruito in Sud Africa, come pure la semplice carrozzeria in fibra di vetro.

IL CONCORDE con la 007



● A Monaco, Wheatcroft si è d'un tratto ritrovato nel mondo degli affari di grand prix. Aveva già combinato con Tyrrell di comprare la 006/2 per il suo museo e gli accordi per la consegna erano già stati presi, per il giorno in cui fosse stata finita, come vettura di riserva, una terza 007. Poi quando ha avuto un guasto nel giro di riscaldamento, Dépailler è stato rapidamente fatto passare sulla 006/2 che fino a quel momento non era mai stata usata in corsa, essendo soltanto andata dal parco macchine ai boxes. Attualmente Wheatcroft aspetta di sapere se diventerà il nuovo proprietario del Concorde SST 02 che, poco tempo fa, è stato ufficialmente « messo a terra » dopo avere consumato le ore concesse per prove e sviluppo. Era stato offerto alla sua base di Bristol, ma la pista avrebbe dovuto essere allungata perché potesse atterrarvi. L'aeroporto londinese di Heathrow lo vorrebbe per metterlo in mostra, ma soltanto per pochi anni, non in modo permanente, mentre Tom gli offre asilo per sempre. A quanto pare costerebbe più smantellare l'aereo, di quanto si ricaverebbe dal metallo, dopo lo smontaggio.

RONNIE da INDY

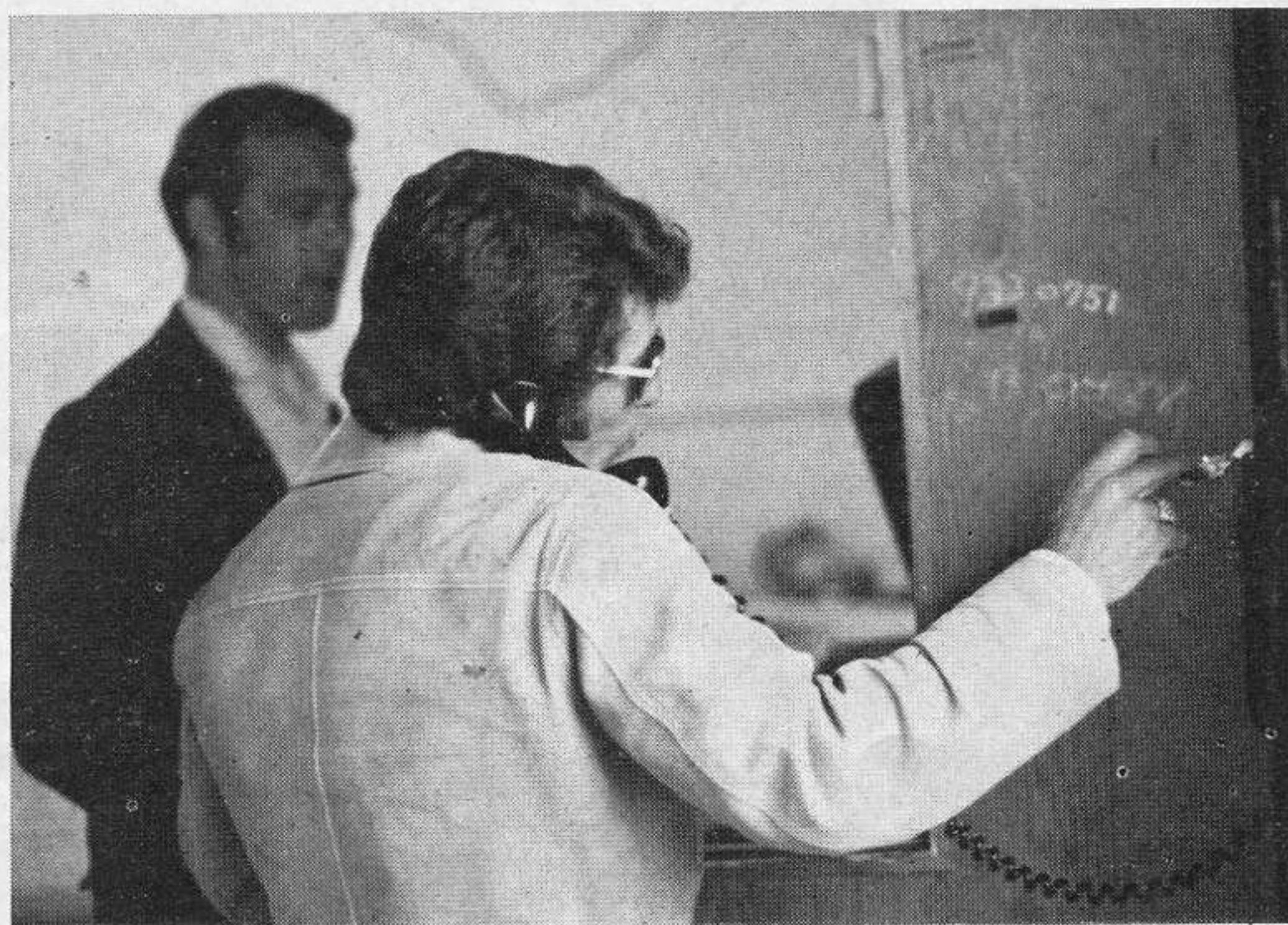
● Ronnie Peterson era andato a Indianapolis per assistere alle prove di qualificazione, prima di tornare in Europa per vincere il GP di Monaco con la Lotus dell'anno scorso. Qualcuno ha voluto collegare il fatto che questo sia l'anno di scadenza del suo contratto biennale con il team John Player Lotus, e il fatto che sia andato a Indy dietro invito di Don Nichols, « boss » dell'operazione UOP-Shadow. Mentre era laggiù, Penske gli ha offerto una guida, ma si trattava a quanto pare di una gara Can-Am e non di F. 1 come si sarebbe potuto prevedere. Oppure era un modo, per Roger, di saggiare il terreno? Mi pareva che Penske avesse rinunciato alle gare Can-Am, da quando sono stati proibiti i compressori... Ronnie ammette che gli sono arrivate già offerte da altre squadre, per la prossima stagione, e il viaggio « Nichols-UOP-Shadow » a Indy aveva apparentemente lo scopo di fargli assaggiare lo Speedway, al caso gli fosse piaciuta l'idea di pilotare una UOP nella « 500 » dell'anno prossimo.

Che impressione ha fatto Indianapolis, al « supersvedese »? Ha detto che il circuito sembra tanto facile che, in realtà, deve dunque essere molto difficile.

Peterson lascerà davvero la Lotus? Forse no. Anche se in questo momento la vettura soffre di malanni di « crescita », Ronnie fa notare che ci volle un po' di tempo prima che la « tipo 72 » si tramutasse in una vettura vincente. Inoltre, anche se lo svedese ha avuto divergenze di opinioni con la direzione, quando le cose non sono andate troppo bene in questa stagione, resta ovviamente il « predestinato campione », agli occhi di Chapman, quindi probabilmente resterà in squadra anche nel 1975, con un contratto non in esclusiva. Attualmente è legato alla Lotus, ma un accordo non in esclusiva con la stessa gli permetterebbe anche di correre a Indy, con una UOP-Shadow, o in qualsiasi cosa Penske abbia in mente...

ANDRETTI confida

Avrò un boxer ALFA (leggero) per la mia F. 1



Mario Andretti al telefono (con Milano?)

I « bigotti » neghittosi

Riferendosi all'unificazione di un campionato unico F. 5000 e USAC da poco arrivato in porto, l'italo-americano si è dichiarato decisamente a favore dicendo: « Considero dei... bigotti quei piloti che, perché ora gareggiano quasi esclusivamente in F. 5000, non vorrebbero nessun altro entrare nella loro cerchia, trovando per scusa il costo delle vetture Indy, che appunto perché costose dovrebbero essere in effetti migliori. Le F. 5000 hanno fatto veramente un passo avanti come sviluppo tecnico avvicinandosi così non soltanto alle vetture USAC ma bensì anche alla F. 1 ».

Troppi guardano con egoismo all'unificazione delle due categorie, perché pensano strettamente ai loro interessi personali, hanno paura di perdere la poltrona in

una cerchia che considerano quasi privata e fatta per loro, e con questo non pensano al grosso pubblico che potrebbe godere così di un gruppo più numeroso, e quindi anche più selezionato, di piloti in pista.

« Le gare sui circuiti a catino — ci ha detto Mario — non mi soddisfano poi più tanto perché sono convinto che un pilota si può chiamare veramente tale solo quando può dimostrare ciò che vale sui più svariati campi di gara. Sarà appunto quando le due categorie inizieranno fisicamente le gare che si avranno i risultati ».

Il « via » in agosto

Così è venuto naturale accennare con Mario alla F. 1 gli abbiamo visto gli occhi brillare: « Spero di avere la mia, pronta per iniziare le prove nel prossimo mese di agosto, la monoscocca è già a buon punto e naturalmente essendo stata progettata da Maurice Philippe avrà molte caratteristiche della Lotus. Per ciò che riguarda il propulsore — ha continuato Andretti — da principio utilizzeremo il Ford però conto molto sul motore Alfa Romeo che è abbondante di cavalli. Ora a Milano stanno cercando di alleggerirli perché in effetti sono di un 50 chili più pesanti del Ford e 50 chili sono un vero handicap per una F. 1 ».

Andretti, ha fatto capire che anche la Matra era stata avvicinata per un motore, ma l'idea è stata poi abbandonata perché; apparentemente, il prezzo richiesto è stato il doppio di quello di un Ford Cosworth.

Gilberto Gatto



I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie



vitaloni

racing special mirrors
and helmets



Agli italiani adesso manca solo sia chiesto di (ri) donare le FEDI

Anche il pericolo del RADDOPPIO del bollo-auto

ROMA - La carità di patria, in linea pure con l'appello del Capo dello Stato, consente al governo Rumor di riprendere in mano le redini del Paese. La maggioranza ha verificato l'esistenza di un dialogo in termini politici ed è impegnata a risollevarle le sorti dell'Italia mai in passato così depressa economicamente. Mercoledì si aprirà il dibattito parlamentare per uno scontato e sollecito voto di fiducia. Già entro la settimana, quindi, il Consiglio dei Ministri prenderà le sue prime decisioni: sarà varato un «decretone» con tutta una serie di provvedimenti fiscali e di direttive in materia di crediti ed investimenti. Occorrono tremila miliardi, che poi non sono molti se si considera che la somma corrisponde al debito contratto finora dall'Amministrazione Comunale di Roma.

L'inasprimento dell'imposte dirette e indirette decorreranno dai primi di luglio; alcuni di esse consentiranno un certo margine di tempo entro il quale il cittadino potrà farvi fronte. Questo giro di vita fiscale comprende provvedimenti a carattere straordinario, come dire «una tantum». Per il futuro, si vedrà. E' escluso che venga fatta pagare una addizionale sul canone televisivo, perché altro non sarebbe che un anticipato aumento del prezzo di abbonamento annuo alla tivvù già previsto per il 1975.

In questi giorni, anche festivi, vedi elezioni generali dei ministeri competenti (quelli economici sono fin troppi ed è difficile stabilire un'accordo...) stanno mettendo a punto i particolari del «pacchetto» concordato dal vertice di mercoledì scorso a Palazzo Madama. C'è ancora incertezza sull'opportunità di taluni provvedimenti fiscali e sulle modalità della loro applicazione. Una cosa è certa: i conti tornano se si metteranno insieme non meno di 3.000 miliardi. A parte il complesso dei vari provvedimenti, esaminiamo il settore più direttamente collegato all'automobile. Il prezzo del CARBURANTE aumenterà di quaranta lire, per arrivare al record delle TRECENTO LIRE per un litro di SUPER e di DUECENTONOVANTA per UN LITRO DI NORMALE (intanto mercoledì scorso il Consiglio dei Ministri si era riunito per confermare per la seconda volta il decreto legge sull'attuale prezzo dei carburanti, che sarebbe scaduto a causa del protrarsi della discussione a Montecitorio).

Anche il METANO costerà più caro: 25 LIRE IN PIU' per metro cubo ad uso domestico e 40 lire in più il chilogrammo per l'autotrazione. Il «decretone» fisserà pure in varie misure l'IMPOSTA STRAORDINARIA SULLE AUTOMOBILI: per CILINDRATA FINO a 1050 cc ci potrà effettuare un versamento in c.c.p. di 50 10 MILA LIRE e la ricevuta dovrà figurare sul parabrezza della vettura soggetta a tassa. Per CILINDRATE SUPERIORI, l'imposta oscillerà tra le 20.000 FINO a 2000 cc. fino a un massimo di 2000 MILA LIRE (il PSDI, come dire il Ministro delle Finanze Tanassi, ha suggerito di raddoppiare la tassa di circolazione, con maggiorazioni per le automobili di lusso).

Ormai non si scappa. Per sfuggire dalla drammatica spirale che parte dall'inflazio-

ne per finire alla recessione della quale sono responsabili tutti, ma cominciando dai politici, sindacalizzati e no, il governo non ha altre strade che quella di obbligarsi a cure «tecniche», ma soprattutto ricorrendo anche all'istituto dell'elemosina.

Vorremmo però che l'obolo richiesto al paese (e gli automobilisti sempre in prima linea) non fosse confuso con l'ammasso delle fedi auree di mussoliniana memoria o con l'anticipo sulle tasse comunali (mai rimborsate) di fanfaniana rimembranza.

I. C.

• I patrocinatori della TOKEN hanno minacciato di adire a vie legali contro il Reale Automobile Club inglese, se la vettura non sarà accettata per il GP d'Inghilterra. Intanto la «AMON» sarebbe definitivamente scomparsa di scena e Chris accetterebbe di correre appunto con la TOKEN (con SURTEES).



C'è ancora chi rischia una fabbrica (in Sardegna) e lancia una SPRING (in attesa di un coupé)

La ORSA (minore) di RIVOLTA

MILANO - E' durata un anno la decisione dell'ing. Piero Rivolta di tenersi lontano dal mondo dell'automobile, dopo che appunto dodici mesi fa si era concretizzata la cessione dell'industria familiare «Iso Rivolta» al finanziere italo-americano Ivo Pera. Decentrato in Sardegna con l'intenzione di fare il pensionato di lusso, il 33enne Piero Rivolta ha invece trovato nell'isola l'occasione per fare il suo reingresso nel mondo dei motori. Precisamente nell'iniziativa portata avanti tempo fa da un gruppo di uomini d'affari torinesi, che dopo aver rilevato le attrezzature della Siata, avevano fondato a Cagliari la «Orsa» per proseguire il montaggio dell'interessante spider «Spring» realizzata appunto dalla carrozzeria torinese sulla scocca e la meccanica della 850 Fiat.

Rivolta, non appena assunto il timone della «Orsa», si è subito fatto affiancare dallo staff di dirigenti che aveva alla Iso che come è noto erano venuti via in massa da Varedo:

«Questo della spider «Spring» — dice Rivolta — è solo il volano per mettere in moto le altre iniziative che intendo portare avanti con la «Orsa». Al momento dobbiamo riuscire a piazzare di questa vettura, che viene venduta sul mercato italiano al prezzo veramente competitivo di 1.780.000 lire (IVA compresa), in tutto il mondo una produzione annua di almeno 1500 esemplari. Ma è evidente che con questa vettura per il tempo libero, non possiamo farci eccessive illusioni. Pertanto ho già in mente di entrare anche nel settore motociclistico. A Cagliari sono già iniziate le prove della «350» fuoristrada che avevo inizialmente previsto per la «Iso Moto» e del cui marchio sono rimasto proprietario. A questa moto poi si

dovrebbero affiancare anche una «500» o «750» con motore a tre cilindri affiancati fronte marcia, quattro tempi, ed un ciclomotore da 50 cc.

«Ma non è tutto. Siccome il nome Rivolta è un nome che è conosciuto essenzialmente per le automobili, e poiché io ho anche la passione oltre alla responsabilità di dover difendere questa tradizione, penso che alla «Spring» si affiancherà molto presto quella che io chiamo la

Cagliari.

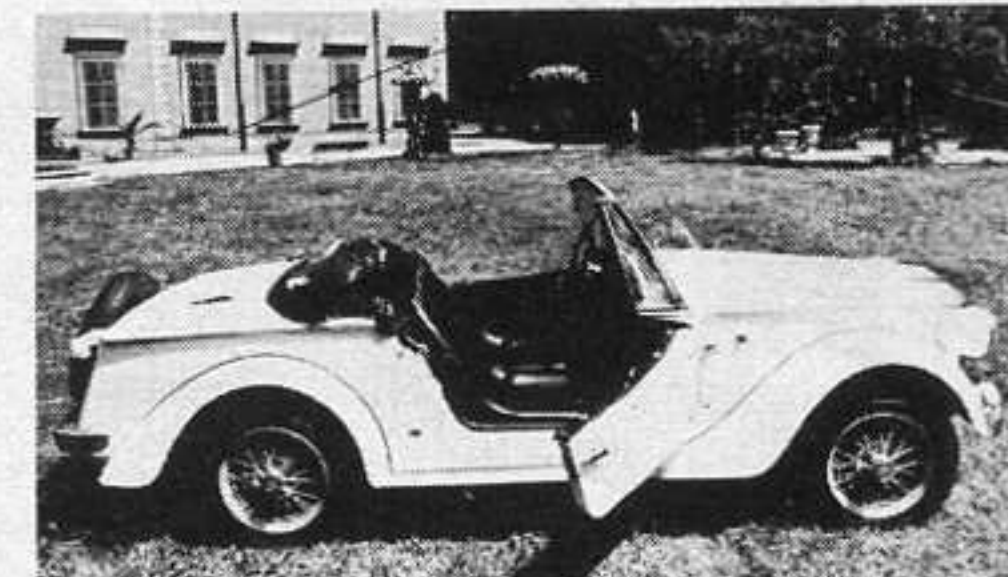
La «Spring» ricorda uno spider stile anni trenta e già al suo primo apparire aveva riscosso un notevole successo, ma il suo futuro era stato compromesso dai problemi che hanno condizionato i programmi della marca torinese.

Sotto una linea frivola e allegra da vettura d'epoca, si cela una meccanica di estrema affidabilità, di facile ed economica manutenzione, con un motore brillante e parco nei consumi. Uno spazioso abitacolo, ben protetto dalla capote (o dall'hard-top offerto come optional insieme ai cristalli laterali) con un bagagliaio anteriore di notevoli dimensioni, caso rarissimo in uno spider, e che assolve alla perfezione anche il compito di struttura deformabile di sicurezza in caso di urto frontale.

La stessa funzione protettiva è assolta posteriormente dal cofano motore. La struttura di base, il pianale originale Seat 850 Special, già di serie molto robusto, è stato ulteriormente rinforzato per dare rigidità all'insieme. Il motore 4 cilindri posteriore 843 cc, raffreddamento ad acqua, dà una potenza di 42 CV SAE a 5300 giri, con un consumo normalizzato di 6,5 litri per cento km. La velocità tocca i 130 kmh. Della meccanica, occorre ricordare ancora i freni a disco anteriori e il cambio a 4 velocità sincronizzate e retromarcia.

Della carrozzeria, curata in ogni dettaglio, ricordiamo il vano capote che può ospitare altro bagaglio e, a capote sollevata, può dare ospitalità a due persone, il cruscotto dalla linea sportiva e, tra gli «optionals», le ruote a raggi, il contagiri ecc.

t. z.



Questa è la «Spring» il cui prototipo si era già visto ai Saloni '74

«Matra» o la «Alpine» all'italiana. Cioè un coupé brillante, ma non impegnativo economicamente, derivato da una vettura di grande serie (Fiat o Alfasud, n.d.r.) che offra all'utente italiano il mezzo per tutte le stagioni e nello stesso tempo la possibilità di distinguersi. In pratica il programma che si poteva portare avanti con la Iso».

Lo stabilimento dell'«Orsa», modernissimo e ben attrezzato, si estende su una superficie di 30.000 mq, di cui 6.000 coperti ed è situato nella zona industriale di

RIVOLUZIONE

il 30 SETTEMBRE?

LA SVOLTA
(americana?)

TORINO - Corso Matteotti, una casa della vecchia Torino elegante. Un viale alberato, qualche « stucco » a ricordare un passato di una certa pretesa. In una di queste case, fino ad un paio di mesi fa, abitava Gianni Agnelli. Poi, la villa di Villar Perosa, alle porte della città, si è rivelata più adatta per i suoi brevi soggiorni a Torino. L'alloggio di Corso Matteotti è stato chiuso, qualcuno pensava definitivamente. Ma le porte dell'appartamento del terzo piano si sono riaperte, inaspettatamente, una sera di dieci giorni fa. Non ci sono stati testimoni, ma i particolari si conoscono lo stesso.

Umberto Agnelli arriva davanti al portone verso le 17. Veste un completo marrone chiaro, guida una « Mini » grigio metallizzata con cambio automatico, posteggia l'auto davanti e sale. Un'ora dopo è la volta di un altro meno noto (per adesso) personaggio a salire la doppia scala di marmo che porta al secondo piano (nobile). E' un uomo di 52 anni, fisico massiccio, volto inespressivo, più vicino al funzionario inflessibile che non ad un « manager » di stampo moderno. Su, al secondo piano lo aspettano, con impazienza.

Nel salone veneziano della casa di Umberto Agnelli c'è un televisore a colori (noleggiato per l'occasione) con una antenna di fortuna. Il personaggio in visita si siede accanto ad Umberto e per i due si prospettano 90 minuti di « tifo » davanti all'avvenimento del giorno. Tutti e due seguiranno con interesse lo scontro-incontro tra Italia ed Haiti. L'ospite commenta le azioni, Umberto ascolta riverente. Ed effettivamente il nuovo venuto può essere classificato tra gli intenditori.

Walter Mandelli, nuovo presidente della Federmeccanica (8.000 industrie si raggruppano nell'associazione) ha un passato calcistico di primo ordine. Responsabile tecnico della nazionale azzurra di calcio ai tempi del Messico è ricordato soprattutto per i suoi scontri con Rivera che non era tenero nel suo giudizio.

Sono passati quattro anni da quel giorno e la profezia di Rivera si è rilevata imprecisa. Mandelli, infatti, ha dato prova di notevole abilità nella scalata al potere che lo ha portato da militante (dissidente) nelle file del partito comunista, e dirigente sportivo, a presidente di un organo-chiave per l'industria. Ma qualcuno lo ha aiutato, pensare che abbia potuto fare tutto da solo sarebbe non voler essere realisti. E l'aiuto (anche se contrastato da altri) era molto efficace. Il suo vicino di poltrona, lo stesso che aveva sussultato dopo il primo gol indigeno della ripresa, è il suo profeta. E la figura del « fratello minore » per eccellenza, in questi ultimi tempi, si sta rivalutando.

A Torino si parla con sempre maggiore insistenza

di una « crisi » in atto tra i due fratelli-Fiat. I motivi sarebbero da ricercare in una diversa visione della politica imprenditoriale. Primo atto di questa freddezza (che potrebbe uscire dai binari familiari prima del 30 settembre) sembra essere stata la candidatura-capestro di Gianni Agnelli alla Confindustria.

Il giorno dopo della spartizione del potere con Cefis, era Umberto infatti ad entrare da dominatore negli uffici di Corso Marconi. E la sua entrata è stata agevolata da alcune « disposizioni » prese (all'insaputa del fratello?) un mese prima. Il terreno era già pronto, i fedelissimi (di nuova nomina) già seduti dietro le loro scrivanie. Umberto ha scelto la maniera dura, non condivide le ansie sociali del fratello Agnelli junior, vuole risultati e subito. Walter Mandelli, alla Federmeccanica, è il « ripetitore » delle sue tesi.

All'annuale assemblea della Federazione si è avuta una prima conferma di questo stato di cose. La imprenditoria secondo Mandelli è implicitamente scagionata dalle pesanti responsabilità che in genere le vengono attribuite. C'è stato un unanime consenso Paolo Volponi, scrittore, consulente FIAT, da poco giubilato, non era d'accordo. La sera del 13 giugno con una telefonata ad un deluso Agnelli esprimeva i suoi dubbi sulla nuova svolta (dura) politica aziendale. Dall'altra parte qualcuno ha assentito. Stiamo per assistere ad un cambio della guardia al « vertice »? Molti ne sono certi. Qualcuno avanza già una data ufficiale per la « cerimonia » di successione.



Gianni e Umberto Agnelli: due fratelli, due stili, due caratteri. La conduzione bifamiliare Fiat pare incrinata. La forza finora dell'avv. Gianni è di avere dalla sua la maggioranza delle simpatie del vasto clan familiare. E' bastata anche una sua presa di posizione (da presidente Confindustria) perché... la crisi di Governo — dice qualcuno — sfociasse in un ripensamento alla rottura tra i due partiti chiave della coalizione di centrosinistra

Gianni Agnelli nella riunione degli azionisti del 14 aprile aveva garantito la piena occupazione fino al 30 settembre. In questo periodo nessun fatto nuovo è intervenuto a modificare questa catastrofica anticipazione. A fine anno alcuni modelli della casa torinese saranno aumentati del 50 per cento rispetto agli inizi del '74. Gli aumenti d'altra parte non sono contrastabili con variazioni della produzione, un circolo chiuso che potrebbe portare, il 30 settembre, Umberto Agnelli sul trono FIAT.

E poi Umberto, non lo ha mai nascosto, vede con favore una soluzione « americana » del problema, quella stessa che Gianni aveva rifiutato un mese fa in un ristorante della collina torinese. E la soluzione americana, lo avevamo già anticipato, potrebbe preludere ad un'operazione (già ipotizzata da Paolo Volponi) di trasferimento in massa. A Walter Mandelli, in questo gioco, è affidato il compito di far maturare a tutti i costi le condizioni in grado di giustificare questa scelta.

A Torino nessuno si rende conto pienamente della situazione. Un lettore di un quotidiano torinese propone nomi di località piemontesi al posto dei freddi numeri che contraddistinguono i modelli FIAT. Ipotizza una 500R « Po », una 126 « Dora », una 850 « Superga ». Una idea come un'altra e — perché no — realizzabile. Forse la Ford pensava proprio a questo quando ha chiamato « Torino » e « Gran Torino » due tra i suoi modelli più popolari. Forse il lettore torinese potrà essere accontentato, ma a che prezzo?



Una panoramica del nuovo stabilimento Valeo-Sud, di Ferentino (FR)

Un atto di fede nel futuro lo stabilimento di FERENTINO

VALEO-SUD

portafortuna per l'automobile?

Problemi di capienza alla scuola-AUTO

Trovano lavoro i «laureati» di Modena

MODENA - Si è avuta nei giorni scorsi la seconda sessione di esami all'Istituto Superiore di Scienza dell'Automobile che prepara i giovani alla tecnica stilistica e automobilistica. Si sa, intanto, che i primi allievi «laureati» hanno già trovato occupazione presso industrie specializzate. Una richiesta è venuta anche da Pininfarina e pare che il candidato abbia superato l'esame preliminare. La inaugurazione del prossimo anno accademico in ottobre avrà una particolare evidenza: infatti sarà presente un noto parlamentare che si dedica alla istruzione tecnica dei giovani, mentre si spera che anche la signora Giunti, mamma dell'indimenticabile Ignazio, al cui nome è dedicato l'Istituto, voglia presenziare alla cerimonia, semplice ma qualificata per dare sempre maggiore importanza all'Istituto.

Al direttore dr. Doro Marotta si presentano ora problemi di capienza della sede perché le sempre numerose richieste di iscrizione ai corsi (dal prossimo anno biennali) hanno creato difficoltà di aule di studio e di lavoro.

A questo proposito ci si augura che la Camera di Commercio, che ha concesso l'autorizzazione a questi studi tramite il Comitato per la Istruzione Tecnica, incoraggi più di quanto non ha fatto sino ad oggi i programmi e l'attività dell'Istituto. Anche l'Università del tempo libero-ENAL di Modena includerà nel programma culturale 1974-75 una tornata di studi dedicata all'Istituto.

Riunione conviviale, con anfitrione il cav. Walter Bellei (Ford) che appoggia nel settore Ford Mexico alcuni piloti. Bellei intende ripresentare una gara Stock Cars all'autodromo. Ma come superare il divieto attuale?

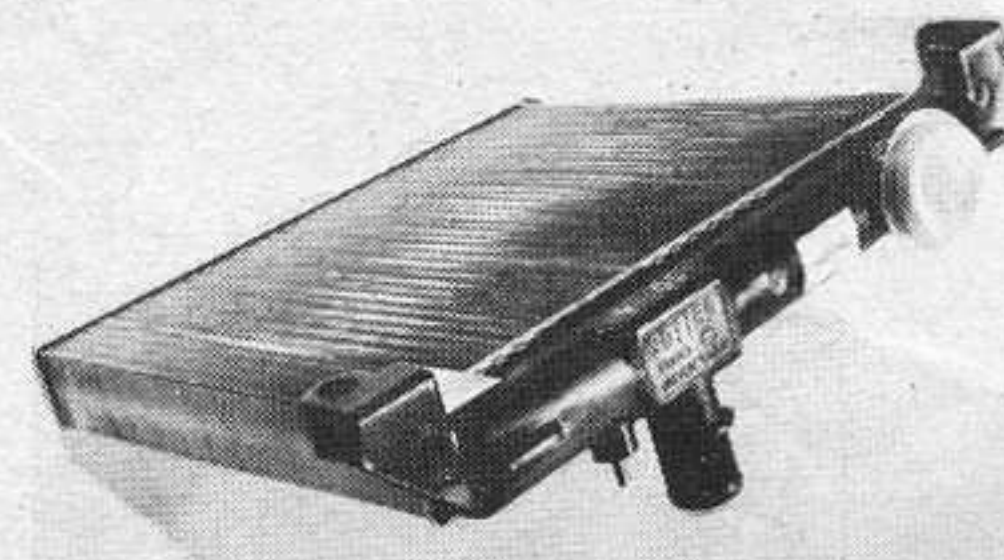
FROSINONE - Il 1974 è senza dubbio un anno fondamentale per la Valeo SpA, la società specializzata nella costruzione di frizioni ed accessori per autoveicoli che in breve tempo è riuscita a garantirsi il primo posto assoluto nella produzione italiana. L'azienda piemontese è dunque un nome decisamente importante per gli automobilisti di casa nostra che in numero sempre maggiore sono quotidianamente a contatto di... piede con un prodotto siglato Valeo.

Costituita esattamente dieci anni fa per iniziativa della Société Anonyme Francaise du Ferodo la Valeo è arrivata ora ad un altro importante traguardo con l'inaugurazione del nuovo stabilimento di Ferentino (Frosinone), destinato alla produzione di radiatori, apparecchi di riscaldamento e condizionamento per auto, oltre che alla realizzazione di componenti di materiale plastico. L'Alfa Sud è vicina...

La Valeo Sud sorge in una area situata a circa tre chilometri dello svincolo di Frosinone dell'Autostrada del Sole, occupa una superficie totale di 160.000 mq. (9.200 dei quali coperti ma a breve scadenza questa area sarà raddoppiata) e darà lavoro inizialmente ad un centinaio di persone. Il personale impiegato raggiungerà comunque le 250 unità non appena il ciclo di lavorazione sarà completo.

L'iniziativa della Valeo assume un aspetto particolarmente significativo in un periodo così denso di interrogativi per le attività legate alla produzione automobilistica e non a caso la conferenza stampa tenuta dall'ingegnere Carlo Donatelli, presidente della Valeo-Sud, ha toccato a fondo questo argomento. «Nelle redazioni dei giornali americani del primo novecento faceva sempre bella mostra di sé un cartello veramente particolare», ha iniziato celiando l'ingegnere Donatelli. «Era la mas-

sima del giornalista: se un cane morde un uomo, il fatto non costituisce notizia. Se però è un uomo a mordere un cane, questa è decisamente una notizia. Oggi dunque mi sento veramente come l'uomo che morde un cane perché in un periodo di generali previsioni pessimistiche per il mondo dell'automobile sento il dovere di schierarmi tra i pochi che ancora credono in un futuro più roseo. Non nego che attualmente ci sia un certo ristagno della produzione ma in realtà la situazione è meno nera di quanto si pensi comunemente».



Il radiatore senza saldature della Sofica che realizzerà la Valeo-Sud

Un punto di vista chiaro ed attendibile quindi ed una critica anche per chi vuole a tutti i costi decretare una fine del tutto immatura per un mezzo di trasporto che ancora non vede all'orizzonte un concorrente apprezzabile.

I dirigenti della Valeo non hanno dimostrato eccessivo timore nemmeno per la recente imposizione governativa relativa all'obbligo di depositare presso la Banca d'Italia una cifra pari al 50 per cento delle merci importate (ricordiamo che l'azienda è la diretta importatrice dei prodotti Marchal) e nemmeno per lo scarso credito generalmente concesso dalle banche. «In sei anni abbiamo triplicato per sette la cifra di affari iniziale» proseguiva

sempre l'ingegnere Donatelli. «Ora sappiamo di non poter continuare su questo piano ma ugualmente parlare di crisi sarebbe del tutto inesatto. I costruttori di automobili dovranno forse partire su nuove basi ma se il settore non avrà più la sfrenata espansione degli anni passati, il livello della richiesta sarà sempre alto. Senza contare inoltre che se le lievitazioni dei prezzi allungano la vita media delle auto anche il mercato dei ricambi ne riceve beneficio».

Il nuovo stabilimento di Ferentino che si inserisce nelle linee di sviluppo economico del paese (Fiat-Cassino ed Alfasud) non sarà comunque impegnato nella produzione del prodotto-principe della Valeo, vale a dire le frizioni. Saranno prodotti invece radiatori per autoveicoli, costruiti su licenza Sofica e caratterizzati da una concezione nuova che non prevede alcuna saldatura, oltre ad apparecchi di riscaldamento ed a parti di materiale plastico. In seguito verranno fabbricati anche impianti di condizionamento ed è già allo studio la possibilità di equipaggiare con questo accessorio anche i trattori (naturalmente con cabina di guida) inviati nei territori equatoriali. Gli apparecchi di riscaldamento sono invece destinati all'Alfasud, alla Fiat per la nuova 131 ed alla Lancia per la Beta e la nuova «piccola».

E concludiamo con un augurio. Dieci anni fa, quando veniva costituita la società Valeo, il mondo automobilistico italiano, sconvolto dalla sovratassa sull'acquisto dell'auto e da un aumento della benzina, pareva entrato in una crisi senza uscita. Allora chi vedeva nero si è poi accorto di avere fatto male i propri conti: speriamo che questa nuova tappa della Valeo porti altrettanta fortuna.

Daniele Buzzonetti

E' scomparso il medico dei piloti

MODENA - E' mancato, improvvisamente, all'età di 59 anni il dr. Renzo Chiesi che fu il fondatore del primo Centro di Medicina dello Sport in Italia. Proprio a Modena, lui modenese, Chiesi volle che fosse riserbata questa priorità, trovando subito l'assenso completo, spontaneo di quanti avevano, nella vita agonistica, l'assillo di una assistenza sanitaria specializzata non soltanto a livello diagnostico, ma terapeutico e di studio.

AUTOSPRINT riferì di proposte che il dr. Renzo Chiesi ebbe a fare anche a livello internazionale in occasione di congressi e convegni scientifici sulla medicina dello sport, anche per gli sports motoristici.

Fra i tanti campioni di fama che Renzo Chiesi ebbe occasione di incontrare per sedute cliniche, controlli e per studiarne i singoli «casi», vi furono anche Manuel Fangio, Jean Behra, Luigi Musso e Stirling Moss che si recarono, di loro iniziativa, nella sede del «Centro» in Viale Monte Kosica.

Chiesi fu uno dei promotori della istanza per effettuare visite mediche prima delle competizioni di qualunque genere, ma soprattutto per l'auto. Indicò lacune regolamentari, organizzò dei Seminari, scelse casi specifici per indicare quali potevano essere, secondo il parere di un medico sportivo, le cause di una scon-

fitta, di un incidente, di una improvvisa alterazione fisica di un crollo psichico. E si batté per i controlli antidoping attribuendo al probabile uso di eccitanti o di altre sostanze nocive la carriera breve e discontinua di certi piloti. Aveva creato un Centro di Medicina dello sport che è un modello e che resterà quale suo ricordo e testimonianza della fede che egli ha avuto nella affermazione di una medicina specialistica; prima ritenuta dalle opinioni generali null'altro che un espediente parallelo a tante inutili scoperte sportive, poi rivelatasi fondamentale.

m. m.



Caro Autosprint

Dov'è andata a finire l'effervescente campagna « Salviamo la Targa » da voi condotta lo scorso anno? Con mio sommo rammarico non vi siete degnati nemmeno di pubblicare l'elenco degli iscritti alla 58. edizione. Essa non è più valevole per il Campionato Marche, quindi è già nel dimenticatoio. Fino all'anno scorso vi siete sforzati di sottolineare e fare capire a quanti, scettici, non volevano ascoltare, che lo spettacolo della « Targa » è unico al mondo, che solo in Sicilia si sanno apprezzare entusiasmo e calore umano.

Oggi forse tutto questo non è più valido? Oppure per voi la Targa Florio rimane sempre la grande corsa, anche se quest'anno si è disputata in tono minore, anche se dimenticata dalle grandi case che in nome della Targa hanno creato la loro fortuna?

Filippo Ballarino - Messina

Ho visto in televisione il 32. Gran Premio di Montecarlo, e ritengo il circuito del principato pericoloso ed inadatto per gare di F. 1. A questo punto, chiedo perché mai il circuito delle Madonie, in Sicilia, è stato definitivamente abbandonato dal Campionato Mondiale Marche. In tanti anni

CONTINUA A PAGINA 56



CONTINUAZIONE DA PAG. 54

di prestigiose gare non si sono registrati incidenti né ecatombe di macchine come a Montecarlo. Il circuito delle Madonie è sempre stato ritenuto sicuro e bello, il pubblico ha sempre potuto osservare tranquillamente lo svolgersi delle gare, e mai un pilota ebbe a lagnarsi. Questi sono fattori veramente predominanti.

Le autorità preposte non dovevano togliere alla Sicilia il bellissimo circuito di Cerda, che è sempre stato l'anteprima del Nurburgring, dove immancabilmente vinceva la marca che aveva trionfato alla Targa. Concludendo, e ad essere sincero, il fatto sta che le autorità sono sempre liete quando possono sottrarre al Sud qualcosa di bello e di buono, per favorire, con entusiasmo, il Nord.

Riccardo della Rovere - Messina

Pensiamo che la nostra breve intervista con Cesare Fiorio che legge in questa pagina chiarisca da sola i dubbi dei nostri lettori messinesi, portavoce di tutti coloro che — prima o adesso — ci hanno si può dire «accusati» di non aver fatto abbastanza per mantenere la validità mondiale alla Targa Florio.

In questa faccenda noi italiani (autorità sportiva e giornali specializzati) abbiamo contato poco. In realtà, come conferma Fiorio, la Targa ha perso la sua validità per una decisione della Commissione Sportiva Internazionale, che non ha fatto altro che seguire «il vento» dei costruttori, per i quali — ora come ora — una tappa mondiale in Sicilia avrebbe significato la costruzione di una vettura apposita, come fece la Porsche con le sue famose 908-3.

Quindi nessuna congiura, e nessun «disprezzo» da parte nostra. Se la Targa, quest'anno, è scesa al rango di gara internazionale senza validità, avremmo fatto un torto alle tante altre gare analoghe, anche italiane, se ne avessimo ingigantito l'importanza, che al di là del puro «fascino» non andava.

Per quanto riguarda l'elenco degli iscritti, poi, è la solita storia, anche dei rallies. Fra ritardi postali ed altro, si aspettano sempre i primi giorni della settimana per «chiudere» le iscrizioni, quando ormai il numero di Autosprint precedente la gara è già stampato.

Infine, il signor della Rovere ha ragione quando dice che i piloti in Sicilia sono contenti e sono più «sicuri» che a Montecarlo, ma sbaglia di grosso dicendo che il «pubblico osserva tranquillamente le gare». Se la gente è tranquilla (o incosciente?) sono fatti suoi, ma certamente la sicurezza degli spettatori è la più grossa «palla al piede» del circuito delle Madonie, come rileva anche il dottor Fiorio.

Infatti, (e non è certo questa la prima volta che lo rileviamo) una cosa è la gara in sé, bellissima, affascinante per chi la fa e per chi la vede, ricca di tradizioni e di contenuto tecnico, ed una cosa è il suo risvolto organizzativo. Per quanto l'organizzazione possa essere perfezionata, ed a Palermo ogni anno fanno meglio, è materialmente impossibile garantire, su un percorso così lungo e così poco «specializzato», un sollecito intervento. Sicuramente è più difficile che non su di un tracciato artificiale, di circa 5 chilometri, magari con corsie apposte per i mezzi di appoggio parallele al circuito.

Queste sono cose che, al giorno d'oggi, difficilmente si è disposti a tralasciare, anche in sede di calendario. Ed anche per una gara che si chiama Targa Florio, alla quale, comunque, si vorrebbe più volentieri dire «arrivederci» che non «addio».



PALERMO - «Il fatto che momentaneamente la Targa Florio non sia più valida per il Mondiale Marche non mi sembra determinante per affermare che la gara è meno importante...» Chi parla è Cesare Fiorio, il direttore sportivo Lancia che si è vinto quest'anno un'altra «Targa» dopo quella in cui «pilota» Munari assieme a Merzario con la Ferrari 312 P ad un magnifico primo assoluto.

«Indubbiamente, data l'evoluzione che si vuole imporre al campionato mondiale marche — prosegue Fiorio — cioè di farlo valido prima o poi per le vetture derivate dalla serie, siano esse gran turismo o silhouettes, la Targa ritroverebbe la sua posizione nel contesto del calendario».

Ad una nostra obiezione, relativa al fatto che la FIA si è dimostrata poco propensa a dare validità mondiale alle gare su strada, Fiorio ha precisato.

«La FIA è influenzata dai costruttori, in certe prese di posizione, ed è anche comprensibile. I costruttori interessati al mondiale sono diventati

recentemente contrari alla Targa perché, per una gara come questa, così diversa da tutte le altre, ogni anno dovevano allestire una macchina apposta. Le Sport attuali non sono fatte per le strade normali, ma per i circuiti levigati. Però, con l'evoluzione del Mondiale Marche, con vetture derivate dai gruppi da 1 a 4, non vi sarà ragione di non tornare a correre alla Targa. Altre Case dovrebbero essere d'accordo. Per cui — ha continuato Fiorio — io vedo un nuovo futuro mondiale per questa corsa, che è senz'altro la più bella gara su strada rimasta, ed in particolare per noi della Lancia è la corsa più bella dell'anno. Il percorso è sempre selettivo, i piloti che si affermano sulle Madonie sono sicuramente dei piloti completi. La pericolosità resta il punto negativo: non tanto per i piloti, che date le medie relativamente basse rispetto ad altri circuiti, non rischiano tanto, quanto per il pubblico, che è male o niente protetto e può facilmente divenire vittima di una innocua uscita di strada».

Festival titolato a PERGUSA

ENNA - L'autodromo di Pergusa si appresta ad ospitare quest'estate una vera e propria «Temporada siciliana» con sei gare in calendario tre delle quali, titolate FIA, nell'arco di appena quindici giorni. La prima manifestazione in programma è il Trofeo Scuderia Etna (valido per il FISA) il prossimo 14 luglio. La corsa più «affollata» è poi in programma per il 28 luglio e sarà una giornata di gare veramente intensa. Sono state infatti raccolte il tradizionale «Premio Pergusa» (che in passato era riservato alle Formula Tre e che quest'anno l'A.C. Enna aveva previsto in un primo tempo ai gruppi uno e tre) e il Trofeo Scuderie Ateneo-Nissena già in calendario per il 26 maggio. L'intensa giornata si aprirà alle 9 con una gara di gruppi 1 e 3 sulla distanza delle due ore, quindi, alle 11,30, entreranno in pista le Ford Mexico (20 giri per km 96,900), e infine alle 16 la gara-clou, una «Tre Ore» per le vetture del gruppo quattro valida per il campionato italiano velocità.

Mentre il «Premio Pergusa, Trofeo Greca di Militello» è organizzato direttamente dall'A.C. Enna e riguarda le due prove delle Mexico e delle Formula Ford, la «2 Ore» dei gruppi 1 e

3 (denominata «Trofeo Raf-Ford - 2. Coppa Scuderia Nissena-Ateneo») e la «Tre Ore» dei gruppi 4 (denominata «3 Ore Marlboro - Trofeo Raf-Ford») sono organizzate dalle Scuderie Ateneo di Palermo e Nissena di Caltanissetta.

Dopo questa intensa giornata di attività l'autodromo dovrebbe riaprire i battenti domenica 11 agosto (si attende solo dalla CSI la conferma dell'anticipo della gara dal Ferragosto alla domenica precedente, appunto l'11) per ospitare, l'ormai classica «Coppa Città di Enna» gara valida per l'Euromarche due litri. La domenica successiva — e qui sta la novità — ancora una gara titolata: la «Coppa Fiorio», valida per il Campionato europeo GT e organizzata dall'A.C. Palermo (pare in due manches con somma dei tempi) dopo che la data del 12 maggio era «saltata» per il referendum. L'Italia, quasi sicuramente, ripescerà in extremis una gara FIA che sembrava destinata a scomparire nel nulla e che solo in questi giorni il sodalizio palermitano pare abbia deciso di rimettere in cantiere, dando prova di ritrovata lena... organizzativa.

Infine, sette giorni dopo, domenica 25 agosto, nuova gara FIA

FIORIO sostiene:

«Con l'evoluzione del M. M. è una corsa da salvare»

col G.P. del Mediterraneo valido per il Trofeo d'Europa conduttori di Formula Due. Si concluderà così la «Temporada siciliana» che vedrà per tre domeniche consecutive l'Autodromo del Lago al centro dell'attenzione degli sportivi del motore (ma è in programma poi un'altra gara «minore», organizzata dall'A.C. Catania, sempre a Pergusa il 15 settembre) e che sarà per l'impianto siciliano un ulteriore valido banco di prova in vista della Targa Florio del '75 valida per il Mondiale Marche.

In vista di impegni tanto importanti l'autodromo di Pergusa si presenterà in veste ancora potenziata. Proprio in questi giorni è stato perfezionato l'acquisto dalla CEA di tre Alfa Romeo 2600 con cannone di schiumogeno anticendio, che si affiancheranno ai cento estintori portatili e alle Lancia in dotazione agli uomini ai margini della pista, mentre è in fase di allestimento un impianto di controllo radiotelevisivo di tutta la pista.

Inoltre, quasi certamente, per la fine di settembre o i primi di ottobre, sarà pronta la «variante» del Cancellone, che movimenterà la pista siciliana con circa 800 metri di curve e controcure.

Giulio Mangano

Nei fotocolor a sinistra, in alto il momento che precede il via di una batteria. Sotto, le vetture affrontano la prima curva già sgranate. Al centro, uno dei tanti incidenti



Ecco i piloti sulla pedana loro riservata, dalla quale dominano tutto il percorso. In primo piano, il bolognese Bisi, organizzatore della prova. I nastri variopinti sulle antenne indicano la frequenza utilizzata da ognuno. A sinistra, dieci magnifiche riproduzioni radiocomandate di alcune delle più famose auto da corsa del mondo

Anche famosi piloti tra i proseliti dell'auto modellismo da corsa radiocomandato

I pescatori del brivido



Sta caprioleggiando la Ferrari B3 «spazzaneve» della scuderia Brescia Corse. Il sodalizio bresciano, oltre che di vetture «vere», si occupa di micromodelli in una particolare «sezione» già famosa in tutta Italia

innocuo giochino, riservato a pochi appassionati.

Il sospetto che questo che continueremo a chiamare hobby, per ora non molto diffuso, abbia le possibilità per «sfondare» e assurgere a spettacolo, dobbiamo confessarlo, ci è venuto non appena Marlboro, Martini e altri già noti sponsor non hanno fatto orecchie da mercante all'invito degli organizzatori. E, dopo il successo di Bologna, di fronte al pubblico (giovane e non) di GIO '70, siamo certi che questi sponsor non potranno e non vorranno perdere una chance che potrebbe rivelarsi vincente. Magari fin dai prossimi campionati europei che si terranno alla fine di agosto.

In quella occasione, come già a Bologna, ci saranno anche i piloti stranieri con le loro macchine, le loro donne, le loro tute variopinte a far colore. L'altra impressione che abbiamo avuto è che i concorrenti italiani, a differenza di quelli svizzeri o tedeschi, contribuiscano di meno a creare quel «clima» che è parte essenziale di queste manifestazioni. In compenso, per ora, guardano (insolitamente) al sodo. E cioè ai risultati, alle macchine sempre nuove da presentare, come è stato il caso della Porsche-Martini 917 turbo, del bolognese Umberto Bisi, vera-

a. r.

CONTINUA A PAGINA 60

CONTINUAZIONE DA PAG. 59

Il realismo tecnico è incredibile

Sono perfette riproduzioni in scala 1:8 delle più famose auto da corsa del mondo, i micromodelli radiocomandati che recentemente a Bologna hanno disputato il 1. «mini» Grand Prix patrocinato dalla nostra rivista. Delle «vere» auto da corsa hanno gli stessi pregi e gli stessi difetti, così abbiamo visto le Ferrari «spazzaneve» che avevano problemi di aderenza con l'anteriore, lo stesso difetto che avevano anche certe monoposto rosse e il prototipo Ferrari 312, mentre la

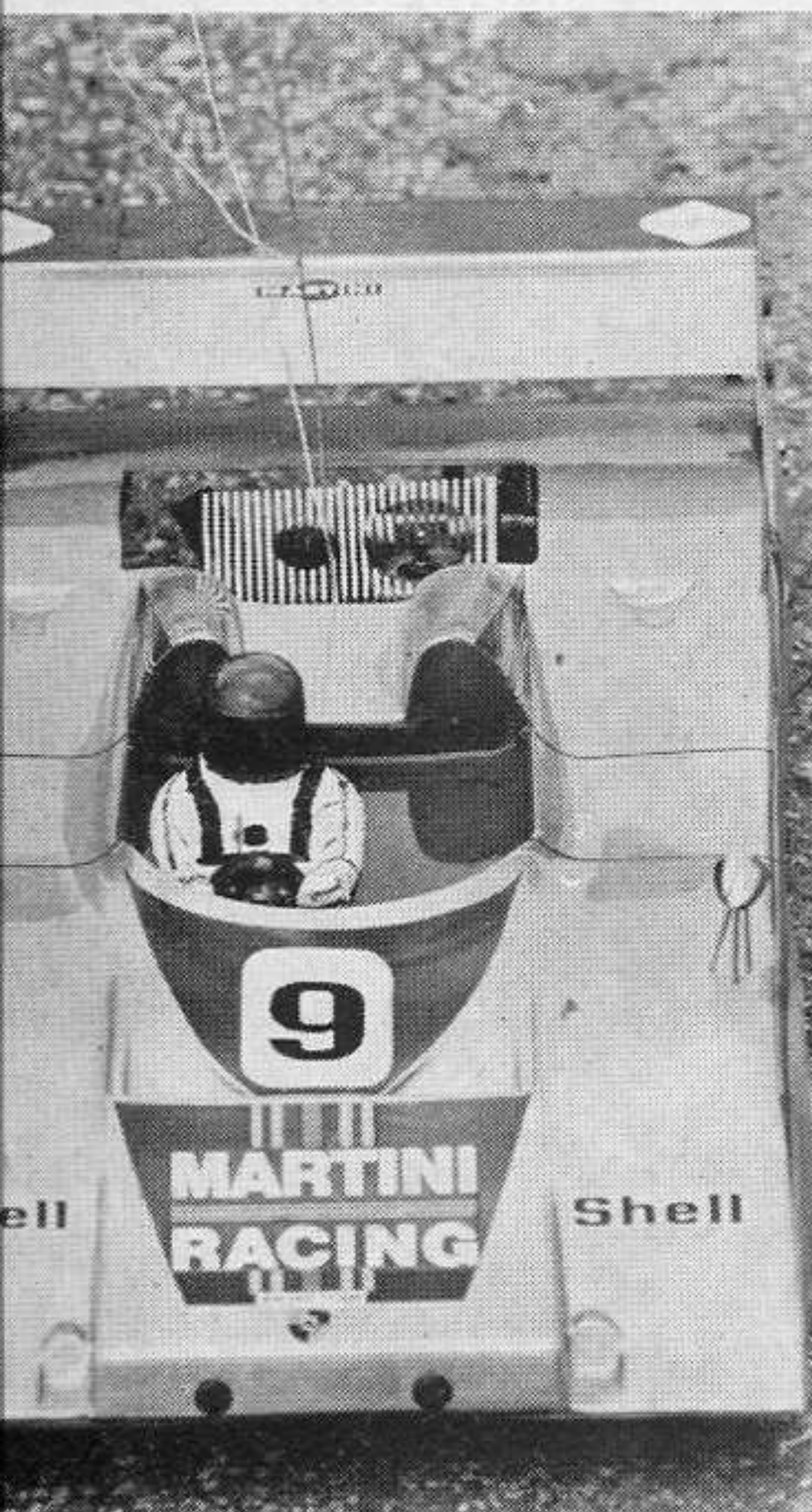
da 3,19 a 3,50 cmc, la sua potenza è di 0,9 cavalli a 30.000 giri/minuto, mentre alcuni motori, «elaborati» dal Chapman della situazione, Franco Sabatini, titolare della SG racing Car di Mantova e campione italiano della specialità, possono avere anche 1,3 cavalli a 40.000 giri.

Il motore è lo stesso che equipaggia gli aeromodelli, ed è alimentato con una miscela di alcol metilico e olio di ricino. I più sofisticati aggiungono anche del nitrometano, (come venne accusato di fare alcuni anni fa Stewart che vinceva con la Tyrrell) ma in questo caso è permesso. Il motore viene messo in moto tramite un volano, una candela ad incandescenza con una spirale di platino garantisce che il motore rimanga in moto, per autoaccensione.

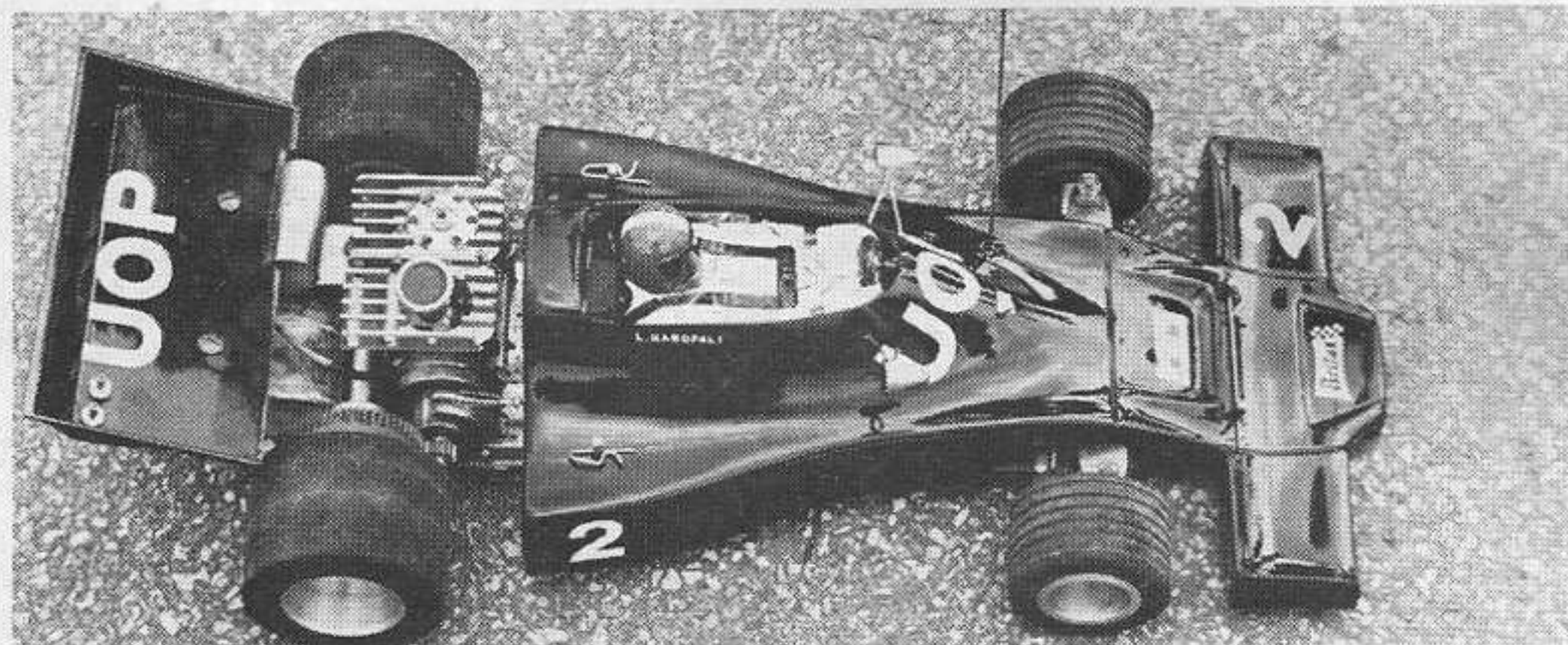
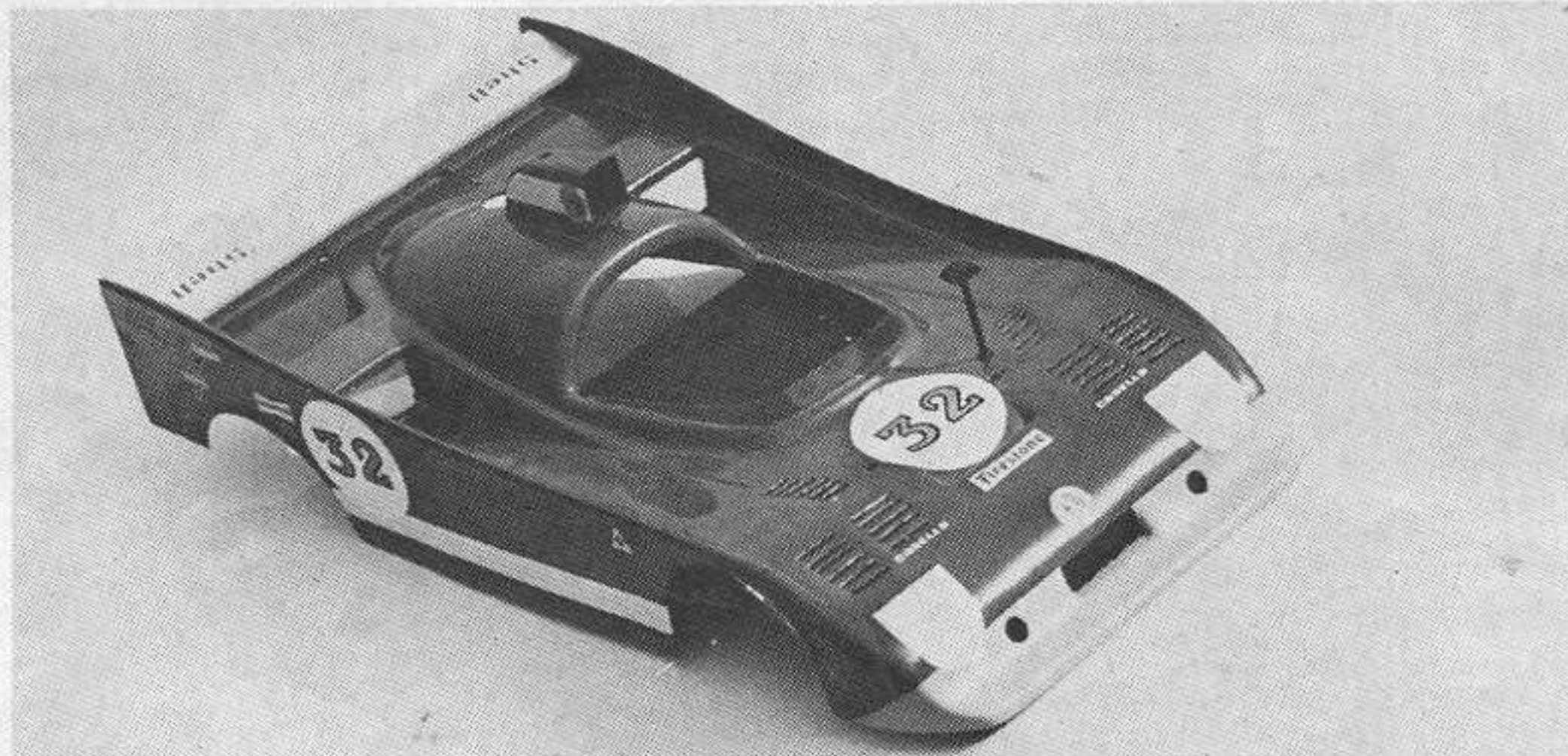
Il regolamento Internazionale stabilisce anche il passo che deve essere di 300 mm, mentre la carreggiata

di spendere altri soldi per elaborarla ed essere competitivi nelle gare che domenicamente si svolgono in Italia. Anche i prezzi dei ricambi sono abbastanza contenuti: un motore costa 28.500 lire, un telaio 50.000 lire, la carrozzeria 12.000 lire, il prezzo delle gomme ve lo abbiamo indicato prima, di un prototipo e montare quella di

La guida è facile dicono gli esperti, ma per imparare si sfasciano diverse carrozzerie. Infatti le macchine, che possono essere radioguidate «a vista» cioè finché si vedono, sono pilotate da due leve che il pilota ha nella radio. Una è necessaria per guidare la macchina lungo il tracciato, mentre la seconda comanda l'acceleratore che ha una frizione automatica ad espansione che «attacca» all'incirca a 5000 giri. Per il freno esiste un servocomando che, togliendo il «gas», frena la macchina. Due piccole leve poste sempre sulla radio chia-



La Porsche Martini turbo del concorrente Bisi, che riproduce fedelmente la vettura Interserie che Muller deve... ancora utilizzare in gara



Altre due bellissime riproduzioni. Sopra, la carrozzeria dell'Alfa Romeo 12 cilindri. Sotto, la stabilissima Formula 1 UOP-Shadow di Luigi Garofali

più prestigiose, dalla Tyrrell alla Lotus JPS, dalla BRM alla Ferrari B3, un esemplare quest'ultimo davvero magnifico, pilotato dal fiorentino Giorgetti, classificatosi terzo assoluto. Molto bella e velocissima anche la Tyrrell 007 dello svizzero Muller, tagliato fuori da una possibile vittoria nella finale da un pauroso incidente

Senza quell'incidente sarebbe stato davvero interessante il duello che già stava profilandosi con il vincitore Sabatini e la sua Ferrari. Anche per Muller però c'è stato un premio: quello riservato al concorrente giunto da più lontano. La sua gentilissima signora ha ritirato, felice, la coppa per portarsela a Zurigo. L'appuntamento è stato dato a tutti per i Campionati Europei. Nel frattempo saranno organizzate altre gare in Italia e all'estero. La stagione è in pieno svolgimento e prima della fine scenderanno certamente in campo altre vetture ed altri piloti.

Porsche Can-Am della Martini del bolognese Bisi era una di quelle che stava meglio in strada, come nella realtà...

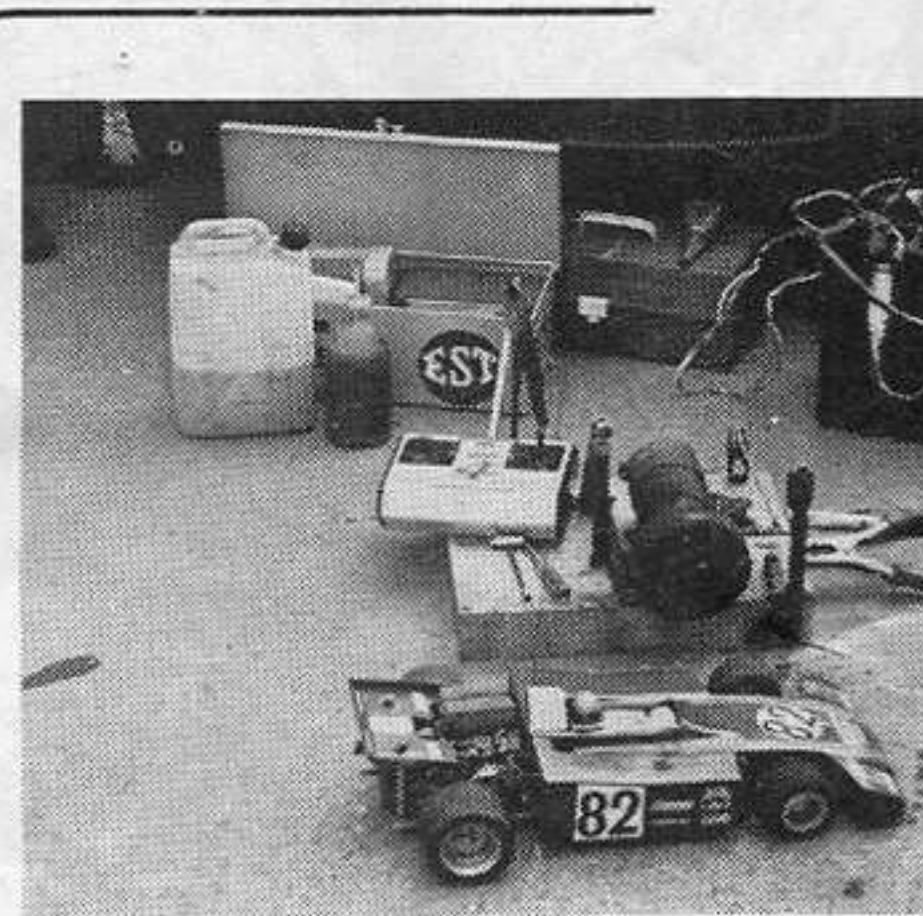
Introdotta in Italia da quattro anni, questo hobby-sport, si è rapidamente affermato nel nostro Paese. Dopo la prima gara nel 1970, a Modena, sono oggi oltre 3000 i possessori di questi micromodelli radiocomandati che, per la gioia dei grandi e dei piccini, si disputano gare da cardiopalmo divertentissime.

Due sono le categorie, la F. 1 e i prototipi, tutte e due rette da regolamenti internazionali che stabiliscono passo, carreggiata, cilindrata del motore, peso minimo ecc. Sofisticata come le vere auto da GP abbiamo detto, e non abbiamo esagerato. Infatti recentemente si sono viste alcune meraviglie come le macchine costruite da Stefani, che, oltre ad avere il raffreddamento ad acqua, hanno anche le sospensioni indipendenti sulle quattro ruote.

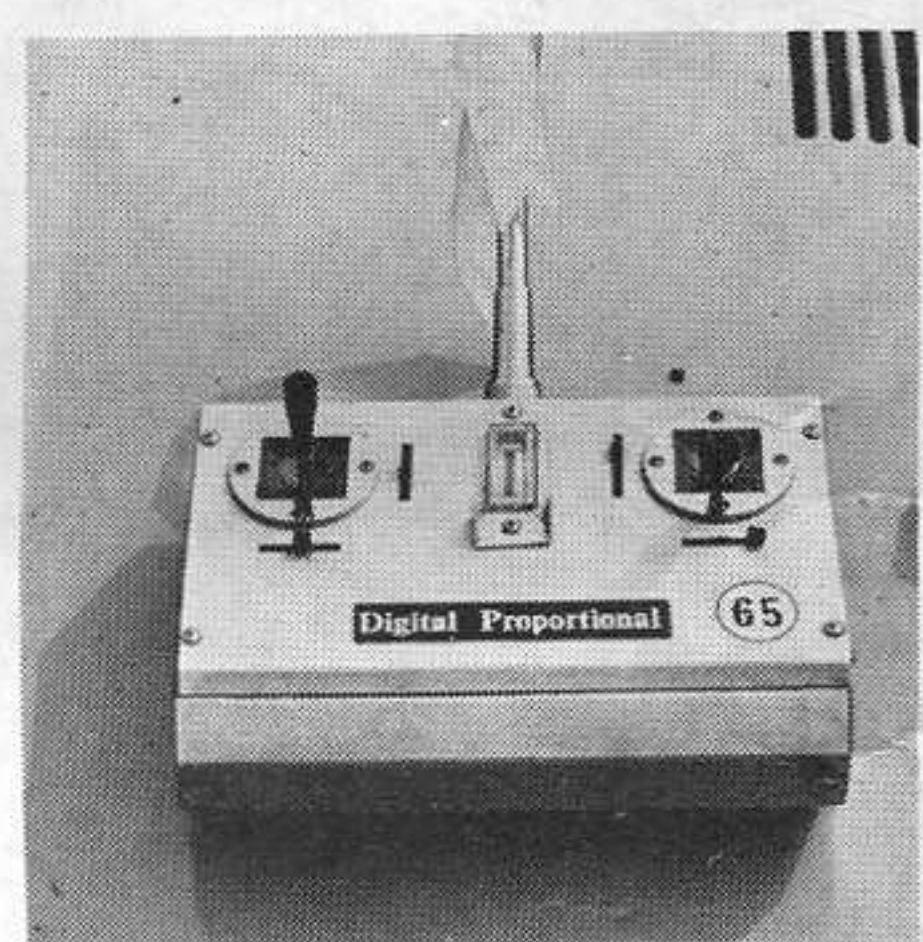
Il motore che equipaggia questi micromodelli, è un monocilindrico a due tempi con una cilindrata che va

(anteriore e posteriore) deve essere di 270 mm, con una percentuale concessa in più o in meno del 20%. Il peso minimo deve essere di kg 1,500 di tutta la macchina completa. Il pianale delle vetture è generalmente in ERGAL 55 da 3 mm, che permette alle vetture di subire spettacolari incidenti senza deformarsi, mentre le gomme sono identiche a quelle delle macchine da GP «slick» per pista asciutta e con il battistrada «scanalato» per la pioggia. Anche per le gomme c'è un regolamento. Esso dice come debbano avere uno spessore da 60 a 90 mm, mentre tre sono le gomme che si possono avere: quelle dure stampate (L. 2500 l'una), quelle di spugna (6000 lire l'una) e quelle a tre strati di spugna (L. 7500 l'una).

Quanto costa un micromodello? Non molto per sì sofisticata tecnica: la cifra varia dalle 80 alle 100.000 lire per una macchina completa e pronta sia per divertirsi che per gareggiare, mentre la radio con sette frequenze costa altre 100.000 lire. E' molto importante il fatto che, comperata una macchina, non ci sia bisogno



L'attrezzatura



Sopra, dietro la F.1 Tecno vediamo il motorino d'avviamento mosso da batteria sul quale si avviano i micromotori. In questa foto, l'apparato trasmettente: a sinistra il comando del gas, a destra quello per la direzione

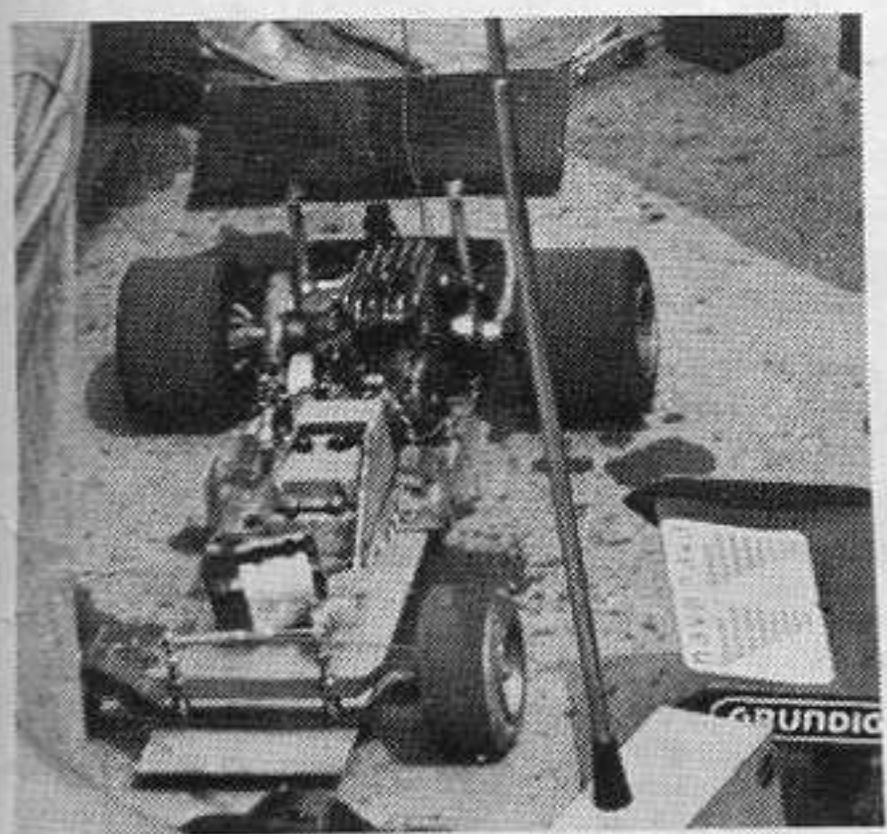
mate «TRIM» permettono di dare più accelerazione, o più freno a seconda delle esigenze.

La velocità massima, che questi bolidi in miniatura possono sviluppare con i rapporti «lungi», è di 140 kmh. Rapportati alla scala della macchina 1:8 corrisponderebbero a 1120 kmh!

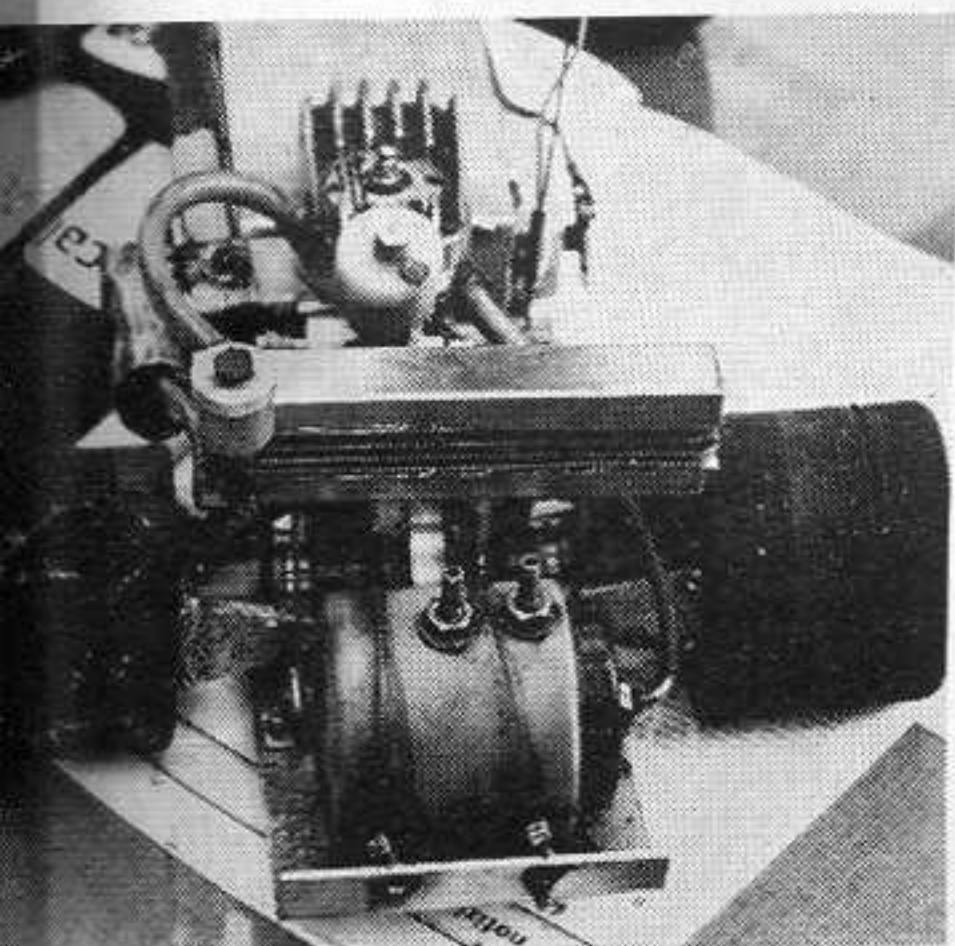
In Italia, oltre a diversi privati che corrono e costruiscono poi qualche esemplare che anche vendono, c'è una ditta conosciuta in tutto il mondo (esporta circa 2000 pezzi all'anno, dalla Russia a Malta, dal Giappone all'America): è la SG RACING CAR che dai primi giorni del mese di luglio aprirà un nuovo stabilimento a Bologna. E' possibile trovare anche altre macchine oltre a questa della

SG, che rimane — a detta degli esperti — la migliore che c'è in giro (tanto che per avere una macchina oggi come oggi la si deve aspettare 4 mesi). Abbiamo la ASSOCIATED made in USA che sta cercando di «sfondare» nel nostro mercato, mentre ci aveva provato tempo fa una industria tedesca che aveva portato una macchina con motore Wankel, ma che poi non ebbe successo.

Per la prima volta il 24 e 25 agosto prossimo a Modena o a Bologna, (la sede definitiva è ancora da scegliere) si disputeranno i campionati europei. Sono già oltre 100 le macchine straniere iscritte, mentre i 10 migliori italiani (5 nella F. 1 e 5 nei prototipi) si stanno disputando in gare di selezione accanite, il diritto di rappresentare l'Italia, per andare poi in Sud Africa a disputare il campionato Mondiale. Non è strettamente necessario, per chi ha un micromo-



essenziale



In alto, un modello privato della carrozzeria. Il pianale sopporta organi meccanici ed elettrici. Qui sopra, un modello il cui motorino è raffreddato ad acqua. Si noti l'apposito radiatore e il serbatoio carburante in coda

dello del genere, partecipare a gare. Molti sono quelli che lo tengono come «giocattolo» per divertirsi per distendersi i nervi. Fra gli altri alcuni che i lettori di AUTOSPRINT conoscono bene: Merzario e Andretti hanno un'Alfa 33, Regazzoni ha una Ferrari, e lo svizzero Muller che ha una McLaren Can-Am... Dove si possono trovare questi radiomodelli? Ecco alcuni indirizzi, a MILANO da BERNASCONE, a FIRENZE da CHIODO, a ROMA da COSTANTINI, a BOLOGNA da MODEL ZOOM, a NAPOLI alla CASA DEL MODELLINO, a PALERMO da HOBBY SHOP, a TORINO da BERTANA, e in pratica in tutta Italia nei negozi di modellismo.

Giancarlo Cevenini

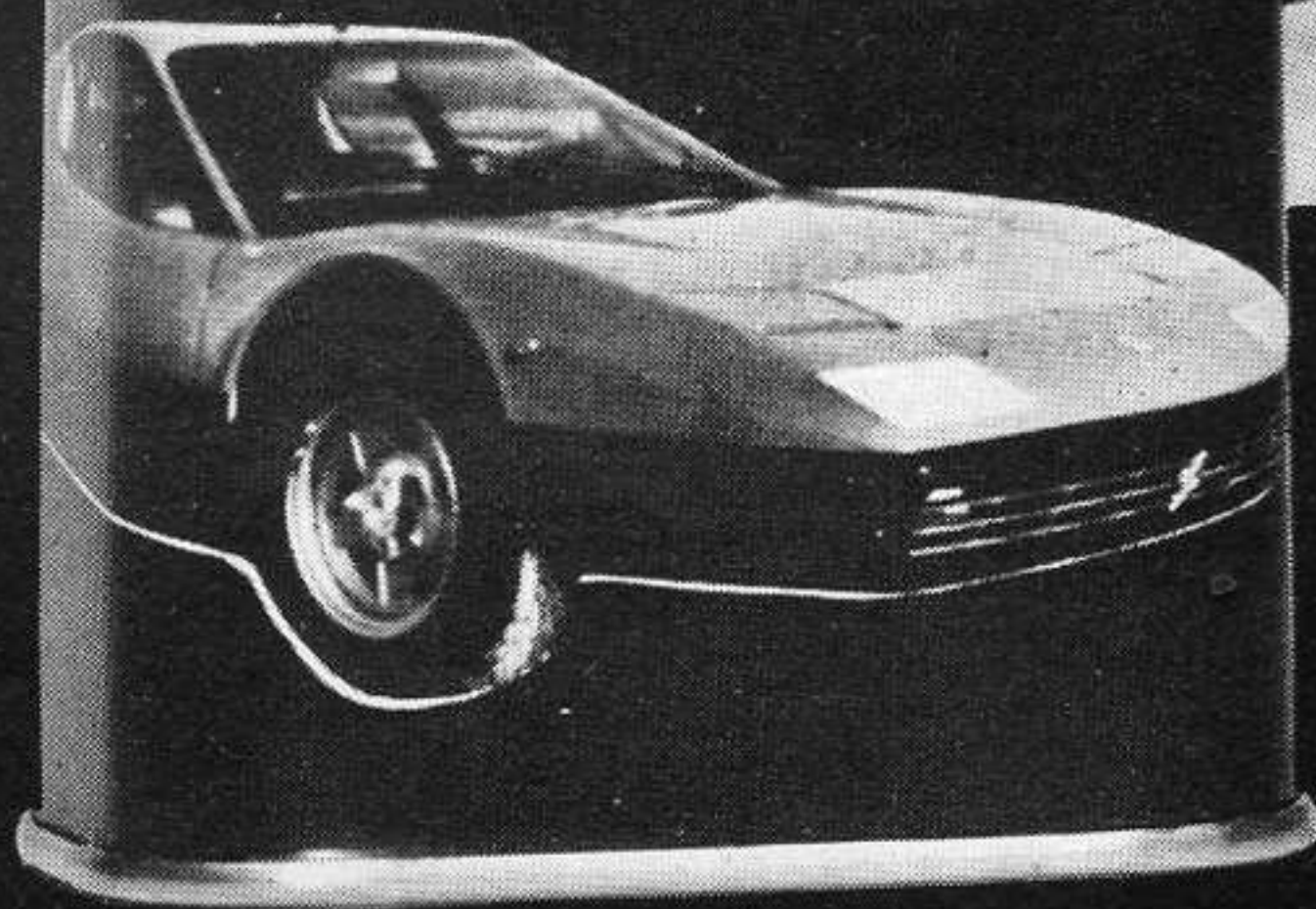
ESCLUSIVO

Molti grandi
carrozzieri
lo usano da anni

Provalo anche Tu!

il polish
dei maestri
carrozzieri

arexons



Eccezionale brillantezza
Eccezionale protezione

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

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

E' il lucidante usato da Scaglietti per le FERRARI

Tipo rapido - In fretta un lucido mai visto.

Tipo forte - Ridà lucentezza alle vernici più ossidate.



F. 5000 USA in tribunale

• La notizia secondo la quale l'SCCA e l'USAC hanno deciso di unire le loro rispettive formule monoposto in una serie di F. 5000 ha dato noia a molti dei principali teams dell'SCCA. Pare che uno, avendo speso quasi 300.000 dollari, si è rivolto a un legale.

• La corsa di F. 5000 in calendario per all'Ontario, in settembre, sarà patrocinata dalla Coca Cola e si chiamerà California Grand Prix. Dovrebbero... invitare Merzario a correre (per... diritto di Coca-Cola).

SAAB solo nordica

• Dopo la loro vittoria nel Rally Artico, il team finlandese Saab è stato poco attivo, ma ora si rimette all'opera in previsione del Rally dei Mille Laghi e di altri nazionali. Lampinen ha partecipato all'Oulujarvi nel nord della Finlandia, mentre Rainio e Vikkas hanno provato le loro nuove Saab al Rally ITA. Tutti e tre parteciperanno al Rally Lanssinarikkoil (che prima si chiamava Rally Pepsi) il 30 giugno, gara cui prenderanno parte anche Mikkola e Makinen, su Escort ufficiali, e Alen con la Fiat 124 spider.

• Gli organizzatori della Stuttgart-Lyon-Charbonnières, dopo avere annullato la corsa che si doveva disputare in marzo non sono riusciti a trovare un'altra data a cui spostarla, per cui nel 1974 la gara non ci sarà. E' però viva la speranza di farla rinascere l'anno prossimo, dal 5 all'8 marzo, con una formula nuova, conforme all'attuale evoluzione delle corse.

• Il Rally Libano-Siria-Giordania non passerà dopo tutto dalla Giordania. Il pericoloso sarà limitato a Libano e Siria e la gara sarà patrocinata da una importante ditta internazionale di sigarette.

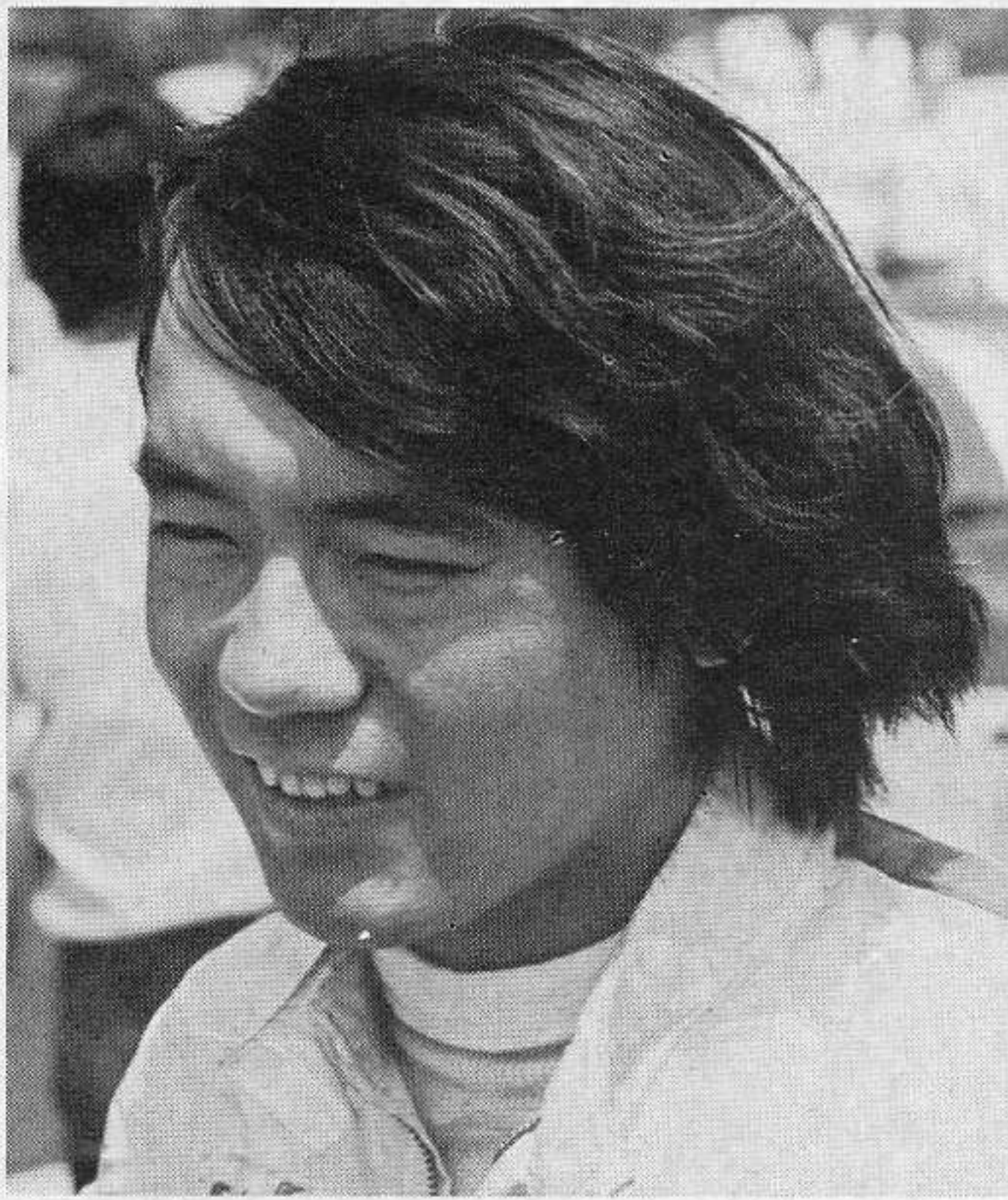
V8/Blogscans

Doloroso incidente al giapponese in una gara 2000

Nel rogo del FUJI il dramma di KAZATO

TUTTESPRINT · TUTTESPRIN

TOKIO - E' purtroppo deceduto il pilota giapponese Hirashi Kazato, che correva in F. 2. L'incidente è avvenuto durante una gara per due litri sul circuito di Fuji. Kazato era dietro ai due leaders, con la sua Chevron, quando dopo alcune manovre da fare rizzare i capelli in testa, le vetture sono entrate in collisione bloccando la pista. Kazato e un altro pilota non hanno potuto evitarle e ne è risultato un tremendo groviglio di fiamme. Kazato aveva iniziato a correre in Giappone a diciotto anni, con una Honda S 800.



• Fra le ormai numerose gare che vengono annullate, c'è anche la 1000 km di Parigi, che avrebbe dovuto svolgersi il 13 ottobre.

• Alla gara di F. 5000 a Mid-Ohio George Follmer aveva chiesto 2000 dollari come premio di partenza. Risposta un bel no, e Follmer è tornato in California.

• Sono già pronti i regolamenti per il Rally Rothmans di Cipro, in calendario per il 27-29 settembre. Indubbiamente uno dei rallies meglio organizzati del mondo, la Rothmans fornisce un patrocinio eccezionale. Le prove speciali saranno per lo più su terreno sterrato, ma ce ne saranno molte anche su asfalto.

• La DU PONT ha annunciato che aumenterà del 40% la produzione della sua gomma sintetica «HYPALON» e che tale aumento diverrà completamente operante all'inizio del '76. L'HYPALON è attualmente usato per la fabbricazione dei cappucci delle candele per automobili e per la realizzazione di tubi resistenti agli acidi.

• E' attivo a Lissone il Club Formula I, cui fanno capo i moltissimi appassionati di automobilismo ed anche di motociclismo sparsi nella zona. Il Club (che ha la sua sede in piazza Maria Bambina n. 4) promuove anche l'organizzazione di spedizioni alle principali gare della stagione. Tra i soci «onorari» ci sono i piloti Tino Brambilla, Gaudenzio Mantova, Alessandro Pesenti Rossi, Bruno Pesca e Ferdinando Spreafico.

• Il presidente della Divisione Internazionale della Goodrich ha annunciato la firma di un accordo con la Sabanci Holding di Istanbul, per la fornitura di tecnologie e attrezzature per un nuovo grande impianto di pneumatici in Turchia, che sarà costruito e gestito dalla Lastik. L'impianto dovrebbe essere pronto nel 1977.

• In Giappone le immatricolazioni delle vetture sono calate del 45% nel mese di maggio, in confronto con lo stesso mese del 1973. Il calo riguarda tutti i modelli più potenti.

• Carlos Avallone ha acquistato la McLaren M 25 di F. 5000 che Jody Scheckter aveva fatto correre la scorsa stagione negli Stati Uniti. Con questa monoposto vorrebbe correre qualche gara del campionato Rothmans, soprattutto per accontentare i suoi patrocinatori (la Valvoline e la Scorro): è probabile che riesca a correre proprio in qualcuna delle gare che si disputano con tale formula in Italia.

• Proseguono i piani per dare vita a una Associazione di Formula Ford, appena possibile. Si occuperà degli interessi della formula, dei piloti, dei patrocinatori, e fornirà un servizio tecnico.

Formula Brasile

• Saranno presto costruite in Brasile, su licenza inglese, una serie di vetturine che verranno impiegate per le gare locali. Si tratta di 20 sport nazionali, 30 sport 2000, 30 F. Ford e 50 F. super VW, per le quali Carlos Avallone ha già acquistato diverse parti e ricambi, come gruppi cambio Hewland e gomme. Le macchine saranno quindi costruite su progetto inglese, e le prime impiegate una larga parte di pezzi made in England: ma è previsto che tra breve l'industria locale sarà in grado di completare il lavoro con le proprie forze.

• Il problema maggiore per creare diversi campionati in Brasile consiste come al solito nella mancanza di validi patrocinatori. Al momento solamente la Volkswagen ha stanziato una certa cifra per un ciclo di 6 gare di Supervee, mettendo in palio una cifra aggirantesi sui 9000 dollari per gara. Ma anche la Ford si sta muovendo: per ora sono state stanziate, per analoghe gare di F. Ford cifre corrispondenti a circa il 50% del monte premi Volkswagen.

Ritorna WARBOLD

• Achim Warmbold, dopo il grave incidente in Africa Orientale, è in via di guarigione. Il piede destro è ancora dolente e non gli riesce di tenerlo dritto, ma ha ferma intenzione di tornare presto ai rallies.

• Il giapponese Kuwashima, che corre nel campionato europeo di F. 2, parteciperà anche a qualche gara di Formula Atlantic. Pare che rileverà la March di Ken Baily, usando un motore preparato dalla Lec.

• L'ex pilota americano Bob Bondurant, noto in America per la sua scuola di pilotaggio, ha di recente preso in affitto il circuito di Sears Point.

Prodotti dalle

FONDERIE

S.p.A.

ZETA

per tutti i tipi di auto, in nove modelli

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

Sì per la Montevergine

AVELLINO - Confermata per il 21 luglio prossimo l'effettuazione della terza cronoscalata al MONTEVERGINE, precedentemente vinta da Scola e da Giliberti. Ne ha dato l'annuncio Gigi Tulimiero, recentemente rieletto alla presidenza della Commissione Sportiva dell'AC di Avellino. Il dinamico Tulimiero ha intenzione anche, in occasione della gara, di organizzare una miniesposizione di vetture da corsa.



La CBM-Industria Chimica di Brunnello, ha lanciato sul mercato un prodotto che sin dal suo apparire ha suscitato, in particolare l'interesse degli automobilisti e dei motociclisti. Si tratta della bombola FAST « gonfia e ripara » che applicata ad una copertura a terra per una foratura, la rigonfia immediatamente, permettendo allo sfortunato utente della strada di raggiungere la più vicina officina per una riparazione vera e propria e definitiva. Una novità CBM che si aggiunge alla vasta gamma di prodotti in vendita per la sicurezza ed il comfort dell'automobilista.

V8/Blog scans

Un cambio per risparmiare

• Nei primi mesi del 1975 la BORG-WARNER di Detroit inizierà, presso lo stabilimento della Divisione Warner Gear, la produzione di un nuovo cambio a cinque marce a comando manuale, nel quale la quinta marcia sarà un vero e proprio « overdrive » con un rapporto di moltiplicazione di 0,8 : 1. Con questo overdrive la Warner ha calcolato che l'automobilista potrà ottenere un risparmio medio di carburante dal 5 al 10 per cento, in quanto il motore girerà ad una velocità inferiore di circa il 20% rispetto alla presa diretta, pur mantenendo una pari o maggiore velocità. La scatola del cambio T-50, questa è la sigla con la quale viene identificato il nuovo cambio, pesa in totale 29 Kg.



TUTTESPRINT · TUTTESPRINT



Che cos'è?

Un'...ALFA caravan

• Mancava nella pur completa gamma della Laverda di Trento una motorhome da affiancare alla serie « azzurra » delle affermate roulotte. E alla ditta trentina ci hanno pensato realizzando un modello, per ora « top secret » che sta provando sulle nostre autostrade. Dobbiamo alla prontezza di riflessi del nostro lettore Riccardo Dal Pian di Vicenza questa immagine, che ci mostra l'autotelaio Alfa Romeo A 12 sul quale è stata montata la « casa »: del modello non si conoscono ancora le caratteristiche tecniche definitive, anche se si può immaginare che si tratterà di una motocaravan di concezioni modernissime, con abitabilità media, paragonabile a una roulotte piccolo-media della stessa casa trentina.



• Dal 16 giugno la circolazione dei veicoli da trasporto merci di peso complessivo a pieno carico superiore a 50 quintali, è vietata tutte le domeniche sulle strade italiane.

• Le automobili immatricolate nei primi cinque mesi dell'anno sono diminuite del 6,89% rispetto allo stesso periodo del 1973.

• La Volkswagen, come si è già detto, ha annunciato dei licenziamenti, ma a chi darà le dimissioni entro il 30 giugno, verrà corrisposto un premio che va da un milione e 300.000 lire a due milioni e mezzo circa. Si prevede che da 2000 a 3000 dipendenti accetteranno la proposta. E' stato però assicurato che l'iniziativa non è diretta contro gli stranieri e, tanto meno, contro gli italiani.

• La British Leyland ha ricevuto dagli Stati Uniti l'ordine per 1200 trattori agricoli, fra i quali alcuni con trasmissione sulle quattro ruote.

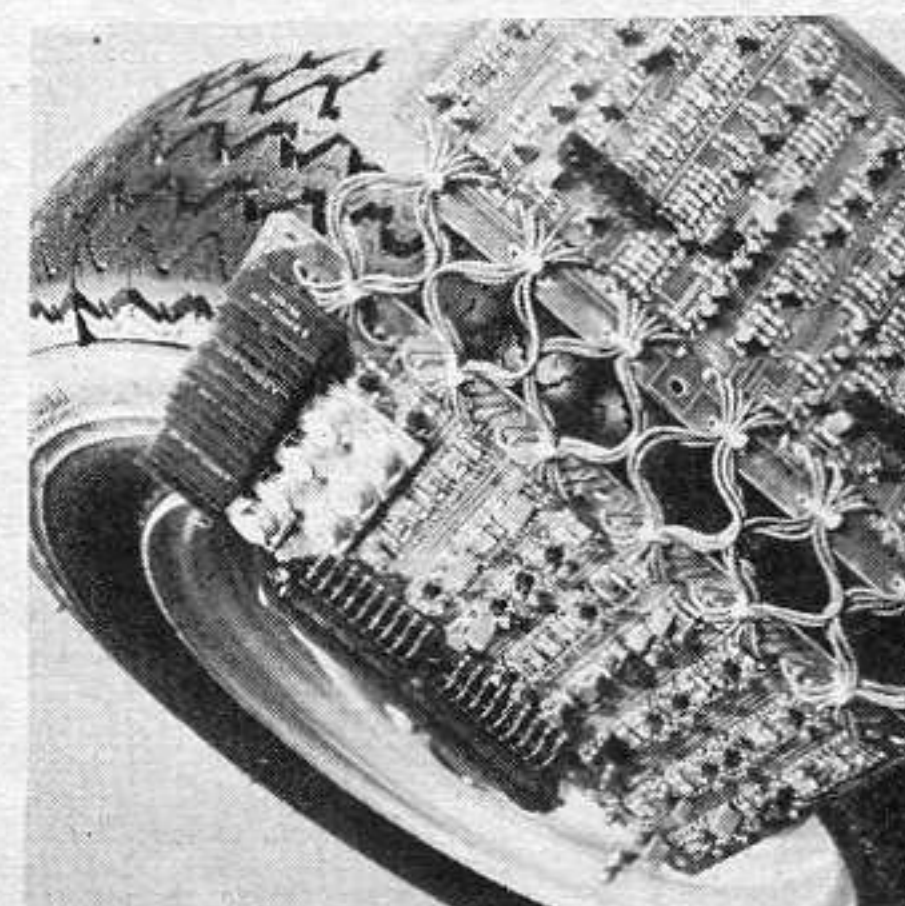
MERCEDES anti... ZOFF

• Sanon, l'haitiano che ha battuto il portiere azzurro Zoff dopo oltre 1000 minuti di imbattibilità ha saputo da Port of Prince che la concessionaria haitiana della Mercedes ha deciso di premiarlo per il suo exploit, regalandogli una vettura nuova di zecca.

• La cifra d'affari della DAF per il 1973 è risultata di un miliardo e 200 milioni di fiorini, pari a 300 miliardi di lire. Nonostante un leggero aumento dell'utile lordo, quello netto si è ridotto del 17,5%.

• « BARONIO », al secolo Aldo Cerruti, mercoledì 26 giugno vincerà sicuramente una bella corsa: quella che lo porterà all'altare del Santuario Madonna di Val Verde in Tarquinia, a fianco della gentilissima signorina Paola Gelpi. Alla coppia felice i complimenti di AUTOSPRINT.

C'è anche il FRENO COMPUTER



• Un minicalcolatore a bordo delle automobili consentirà in futuro di frenare anche bruscamente senza dover temere conseguenze spiacevoli; le sue funzioni infatti saranno di impedire un blocco improvviso delle ruote e di evitare quindi un prolungamento dello spazio di frenata o uno sbandamento della vettura. Si tratta di un nuovo sistema bloccante, equipaggiato appunto con un minicalcolatore che, con l'ausilio di speciali sensori, registra il momento in cui le ruote tendono a bloccarsi e provvede, tramite una unità elettronica di controllo, ad inviare le correzioni necessarie al circuito idraulico dei freni. Il minicalcolatore è costituito da 17 circuiti a strato Siemens, insensibili a sollecitazioni meccaniche e ad influssi elettrici. Tutto il sistema antibloccante è stato realizzato dalla Teldix in collaborazione con la Mercedes-Benz.



MOTUL

sicurezza
nella
lubrificazione