

LEGGETE SUBITO

Grazie, zio!

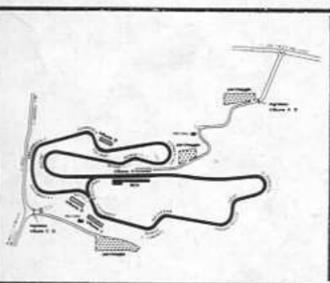


da PAGINA 8

Scoperta la trama

rossa

PAGINA 12



FITTIPALDI al Mugello

PAGINA 54

25 DOMENICA SPRINT

60 TUTTE SPRINT

62 KARTING Informatutto

64 POSTA ESPRESSO

66 MARKET AUTO

Lezione di storia

● Nel corso della settimana faentina una serata è stata dedicata allo sport automobilistico con speciali proiezioni di film rombanti. La partecipazione di giovani ha stupito l'assessore locale organizzatore e anzi lo indurrà a ripetere in grande stile l'iniziativa nel '75. Purtroppo un contrattempo non ha fatto arrivare tutti i documentari da proiettare, compreso quello F. 1. Ma, accanto al sempre validissimo « RALLY » dell'avv. Stochino, ha fatto furore un vecchio documentario pescato negli archivi della cineteca CONI, intitolato « I GRANDI CAMPIONI DEL VOLANTE - ANNI '30-34 ». Riprese notevolissime, commento azzeccato ma, soprattutto, immagini agonistiche fantastiche. Le più belle scene delle gare con le favolose e leggendarie Alfa P2, Mercedes, Maserati, Auto Union, Bugatti. Alcuni giovani piloti presenti, tra i quali si distinguevano i galletti della « Passatore » Martini e Leoni, avevano ben da sgranare gli occhi nel vedere dal vivo la prodigiosa abilità di Nuvolari, lo stile di Varzi, la generosità di Campari, la potenza delle macchine e dei piloti tedeschi, da Caracciola a Von Stuck. Chi dice che non si possono fare paragoni col passato? Quei



● No, non è una raccomandazione per i lettori di questa rubrica: è solo un avviso apparso sul pannello del settore verifiche dell'autodromo di Imola. E' stato necessario perché, dopo qualche minuto di esposizione, i comunicati ufficiali della Direzione Gara con le classifiche o i tempi delle prove, diventavano abitualmente illeggibili, da chi... segue con mano le righe dei comunicati!

mostri di cavalli sotto il cofano, poggiate su ruotine strettissime, con freni di mini dimensioni, lanciati su strade da rally '70, tra marciapiedi e pali della luce e persino spigoli di case, suggerivano significativi paragoni!... Beh, signori Stewart e C., forse sarebbe il caso di farsi un esame di modestia! Supermen voi, ma argonauti loro! Il ricordo che mi era sbiadito me lo ha ravvivato davvero la sequenza di quelle immagini. Senza dire che tante storie sulla sicurezza mostrano il clamoroso rovescio della medaglia. Eh si, dovrebbe essere un film da far vedere un po' a tutti gli appassionati di automobilismo di oggi, e non solo a loro. Forse darebbe una dimensione diversa a tante storie retoriche, a tante spocchiose affermazioni, a tanti conclamati o disprezzati personaggi attuali.

● Momento difficile per l'Abarth non solo Osella. La « sport » destinate '75 stenta ad arrivare alle qualità della PA2. Per questa, poi, le recenti vicende nell'Euro 2000 non sono state molto felici. Non ha risolto il problema il gusto esterofilo per i piloti si chiamino Craft, Bell o Lafosse. A nessuno viene in mente che l'Abarth paga la rinuncia a Merzario? Forse l'ing. Lampredi ha fatto male ad ascoltare i consigli di chi fece saltare, a fine inverno, la possibilità di una riappacificazione con il « fantino ».

LURAGHI preoccupa sempre

● Ogni tanto il nome del dr. Luraghi, il dimissionario ex presidente dell'Alfa Romeo, torna fuori per possibilità di incarichi adeguati ai suoi meriti e capacità. L'ANFIA deve nominare il suo presidente al posto di Biscaretti: il nome del dr. Luraghi sembrava molto adatto. Ma all'IRI pare se la siano presi molto male. Sarebbe stato un vero smacco. E allora l'Alfa Romeo avrebbe addirittura proposto, in contrappunto, i due « eredi » attuali, cioè Guani e Di Nola. Adesso l'Agenzia Motoristica Romana TMI ha fatto saltar fuori quest'altra informazione: « ... all'ex presidente dell'Alfa Romeo starebbe per essere offerta la presidenza della CSAI (Commissione Sportiva Automobilistica Italiana) anche in considerazione dell'entusiasmo che Luraghi ha sempre dimostrato per lo sport automobilistico, per la considerazione in cui egli lo ha sempre tenuto quale fattore di prestigio e di sviluppo tecnico, e per la vastità e molteplicità delle sue relazioni internazionali. La nomina di Luraghi non comporterebbe però, come conseguenza, la sostituzione dell'ing. Alberto Rogano, attuale presidente della CSAI. Presumibilmente infatti, su qualche modello estero, Luraghi dovrebbe essere il "chairman", con compiti di rappresentanza all'estero, indirizzo generale, etc., e Rogano il presidente esecutivo, venendosi a realizzare così un "team" sotto ogni punto di vista ottimo, che potrebbe giovare allo sport auto ».

L'estensore della nota promette di « rimanere all'erta »

per dare gli sviluppi del caso e aggiunge: « ... che questa soluzione sarebbe caldeggiata, tra l'altro, anche dall'ACI, con la... paterna benedizione del PSI; infatti l'avv. Filippo Carpi de Resmini, presidente dell'Ente, è socialista, e Luraghi, anche se non iscritto al partito, è di sentimenti socialisti... ».

Potrebbe, in realtà, esserci un'altra spiegazione per questa (generosa) apertura ACI e dei suoi (preoccupati) dirigenti nei confronti di Luraghi. Cioè, evitare forse che prenda corpo una idea ventilata da qualche parte, quella di portare piuttosto il presidente Luraghi alla presidenza generale dello stesso Automobile Club d'Italia. Un'ipotesi che evidentemente, può aver suggerito al Grande Navigatore avv. Carpi la contromovra (CSAI). Magari fino a quando non si aprirà per lui (le vie socialiste al sottogoverno sono infinite) la strada della... presidenza Alfa Romeo, ambita già all'epoca della nomina Guani.

P.S. - A proposito: ma la CSAI non dovrà essere democratica, nomina presidente a parte? E allora? In attesa di democrazia, intanto Rogano resta fino al rinnovamento semi-elettivo. Ormai è ora che il consiglio generale dell'ACI approvi il famoso statuto democratico di Manovra e che, in attesa della primavera di nuove nomine, decida anche l'attribuzione ad interim della sua conduzione all'attuale presidente.

● Paolo Moruzzi ed Ermete Amadesi della CEA, non collaborano soltanto sulla pista di Imola. L'abilità di « far abboccare all'amo » la confermano anche quando si trasformano in pescatori veri. Ora sono in allarme i pesci della riviera romagnola, dopo una mattinata kolossal con 30 kg di prede!

● Il nostro Gatto non ha potuto... mangiarsi il « pesce » del proto, anzi chiamiamolo banalmente l'errore. Nell'intervista con Andretti sul motore Alfa « alleggerito », che verrebbe preparato a Settimo Milanese per la sua F. 1 americana. L'alleggerimento era indicato in 50 chili. Un po' troppi. La verità è che nella composizione, un « 50 libbre » è diventato « 50 chili ».



Chi li invidia?

● Una macchina che si presenta con questi argomenti sul cofano non dovrebbe aver problemi. Chissà quanti piloti invidiano questa etichetta di sponsor, sfoggiata a Le Mans da Greder e Marie Claude Beaumont? Dopo il Banco brasiliano (che pare finanzia ora la F. 1 dei fratelli Fittipaldi), la « BARKLEY'S BANK » inglese di Edwards, adesso ecco la « First National City » che si affida ad una Corvette per reclamizzare i suoi Travelers Checks.

Marcellino



DOVE

corriamo domenica



La CERAMICA SANTERNO di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima settimana

LUGLIO

Le corse in calendario dal 2 luglio al 7 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
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 Settima prova	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	
5/7	Rally Vltava	Cecoslovacchia		●●● Camp. europ. conduttori	Rally	Rohrl-Berger (Opel Ascona)
6/7	Corsa a Hohenlohe-Niederstetten	Germania		●●● T1, T2, GT3, GT4, C2, F3, FF, FV, FSV	Velocità in circuito	
6/7	Glary 250 Km Fuji	Giappone Circuito del Fuji di km 6,000		●●● GT4, S, C2	Velocità in circuito	
6/7	Corsa a Vila Real	Portogallo Circuito di Vila Real di km 6,925		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, F3, FV, FF	Velocità in circuito	
6/7	Corsa a Santa Pod	Gran Bretagna		●●● Dragster	Accelerazione	
6/7	Salita di Wuillagans	Francia		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3	Velocità in salita	Maublanc (Chevron) 2'09''45 nuovo record
6/7	Rally di Casciana	AC Pisa Part. Casciana Terme Arr. Casciana Terme	ore 23 (6) ore 2,40 (7)	● TRN	Rally	Nel '73 non si è disputato. Nel '72: Pittoni (Porsche)
6/7	Scuola di pilotaggio	Scuola Morrogh Autodromo di Vallelunga		●	Corsi per piloti	
7	G.P. di Francia	Francia Circuito di Digione di km 5,000		●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Nel 1973 il G.P. di Francia si disputò al Paul Ricard. A Digione si disputa per la prima volta.
7	Corsa a Road Atlanta	Stati Uniti Circuito di Road Atlanta di km 4,055		●●● Camp. Can-Am	Velocità in circuito	George Follmer (Porsche 917) media 189,685 kmh
7	Coppa Sila	AC Cosenza Part. località Trifoglio Arr. Montescuro tot. km 12	ore 10 ore 13,30	●●● Gr. 2, 4, 5, 7, F Camp. europ. montagna	Velocità in salita	Mauro Nesti (March BMW 2000) 6'50''7, media 105,186
7	Sanair Trans-Am	Canada		●●● T1, T2, GT3, GT4	Velocità in circuito	
7	Coppa Turismo a Salzburgring	Austria Circuito del Salzburgring di km 4,238		●●● T1, T2, FV, FF, FSV	Velocità in circuito	
7	Salita di Millau-Buffarel	Francia		●●● Tg	Velocità in salita	Guartarini (Martini) in 4'. Record: Gache 3'59''2 ('72)
7	Salita di Mont-Dore	Francia Part. Monneaux Arr. Monte Dore di km 5		●●● Tg	Velocità in salita	
7	Rallycross Valkenswaard	Olanda		●●● T2, GT3, GT4	Rallycross	
13-7 15-8	Scuola di pilotaggio	Scuola Morrogh Autodromo di Monza		● Tutti i giorni escluso il lunedì	Corsi per piloti	

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

● 7 luglio: SALITA DEL GABBRO - annullata ● 7 luglio: TROFEO SALETTI - rinviato al 21 luglio ● 7 luglio: COPPA SANTAMONICA - rinviata al 28 luglio ● 7 luglio: SALITA AL MONTE ERICE - rinviata al 21 luglio ● 7 luglio: GARA AL MUGELLO - rinviata a data da destinarsi ● 7-14 luglio: HEATWAY RALLY - annullato ● 21 luglio: TROFEO DELLA CONSUMA - rinviato all'1 settembre

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

Il clan dei (mezzi) costruttori si agita per risolvere il problema della proliferazione di squadre e piloti da G.P. La F.1 nel... pallone

L'ULTIMA TROVATA: promozioni e retrocessioni!

LONDRA - Probabilmente non c'è motivo per essere stupiti, se diligenti richieste d'informazioni, a proposito della recente riunione dell'Associazione dei Costruttori di F.1 non hanno ottenuto risposte positive... succede quasi sempre. Questo mese, però, si sarebbe potuto sperare in qualche commento sulla azione comune dei concorrenti non appartenenti all'Associazione, nei confronti della CSI. Nelle recenti settimane la situazione fra l'Associazione dei Costruttori e i costruttori sottoprivilegiati si era andata cristallizzando piuttosto rapidamente e per lo meno certi soci dell'Associazione hanno riconosciuto che il punto di vista degli altri doveva essere esposto.

E' stato perfino fatto notare a chi scrive che il suo pensiero, pubblicato su Autosprint non molto tempo fa, era piuttosto parziale. Esatto. Si deve soprattutto riconoscere che quando l'Associazione ha steso un contratto per partecipare a una gara, i suoi soci lo hanno lealmente fatto. Inoltre questo è indubbiamente servito per garantire che le corse si svolgessero e che si evitassero molti problemi agli organizzatori.

Contro questo concetto, il gruppo «sparso» di concorrenti che vorrebbero iscriversi, e non fanno parte dell'Associazione, ribatte che il campionato del mondo non dovrebbe essere una questione quasi «interna», un circo viaggiante; se si vuole che sia un vero campionato mondiale, dovrebbe essere aperto a chiunque abbia le attrezzature rispondenti ai regolamenti e un pilota dotato di un grado di abilità tale da consentirgli di tentare di ottenere punti nel campionato, un po' come accade per qualsiasi squadra di calcio che vuole tentare di arrivare in finale in una coppa.

I principali protagonisti di questo gruppo di «cittadini di seconda categoria» sono RAY JESSOP, ex progettista della Brabham e della Rondel, recentemente responsabile della Token, e RON TAURANAC. Rap-

presentano naturalmente la TOKEN e la TROJAN, ma sono implicati nella faccenda anche ENSIGN, LYN-CAR, AMON, MAKI e HESKETH. Alcuni, è chiaro, sono decisamente «minuscoli», ma chi dovrebbe negare a Chris Amon (purché superi la sua attuale difficile situazione organizzativa, e sia che decida o no di pilotare lui stesso) la possibilità di mettere in luce la sua Casa? Può anche essere che la Maki sia entrata nel mondo delle corse in modo bizzarro, però si tratta di linfa nuova e senza linfa nuova qualsiasi impresa può ristagnare.

Ne esiste poi uno che è, senza dubbio, importante: Hesketh. Recentemente lord Alexander ha detto più di una volta che non entrerà a fare parte dell'Associazione di F.1 (anche se si suppone che potrà forse ammansirsi). Lo strano è che lo hanno già invitato a farne parte e ciò pare contrario al regolamento in fatto di soci, che richiede infatti due stagioni di corse e la partecipazione all'80% delle gare disputate in quel periodo.

Un punto di vista espresso con molta energia da alcuni costruttori è il seguente: dicono di avere lavorato sodo per raggiungere il loro personale livello, mentre, quale Ente, l'Associazione ha raggiunto una struttura finanziaria che ricompensa in modo egregio il loro lavoro individuale. Perché, allora, uno qualsiasi dei soci dovrebbe fare posto a nuove squadre?... Perché si ritiene che le gare di Grand Prix debbano essere competitive.

I non soci hanno chiesto alla CSI di avere lo stesso diritto, di cui godono le squadre già affermate, di iscriversi alle gare, di tentare di qualificarsi e di non vedersi negare la possibilità di mostrare almeno il potenziale delle loro vetture e dei loro piloti. Su questo punto c'è però un'insidia, cioè il netto limite fisico riguardante il numero accettabile di vetture, per certe gare, mentre ristrettezze economiche pongono un limite per altri.

A questo Ray Jessop ha risposto

che si potrebbe benissimo tentare il sistema di qualificazione vigente ad Indianapolis. Ciò potrebbe significare il prolungamento delle prove a tre giorni, per superare l'argomento addotto dalla cavillosa Associazione dei Costruttori, la quale dice che uno dei loro «divi» potrebbe non qualificarsi per qualche guasto meccanico (non si parla, a proposito, del fatto che un pilota dovrebbe fare soltanto una prova di quattro giri per qualificarsi) o per qualche mutamento nelle condizioni della pista.

Si afferma anche che, fin quando ci saranno in giro troppe «GT», allora il rinnovo dell'appartenenza all'Associazione non dovrebbe essere automatico ogni anno. Su questo punto la CSI potrebbe forse riflettere. Dopo tutto, se non altro in teoria dovrebbe essere l'Ente che dirige lo sport, ma con la situazione quale abbiamo un giorno potrebbe svegliarsi e scoprire che la sua autorità è stata usurpata. Come nel calcio, si propone anche l'instaurazione di «promozione» e di «retrocessione», cioè squadre che avanzano, altre che retrocedono. Per esempio, parlando di quest'anno, si potrebbe prevedere la promozione della Shadow e della Hesketh, anche se forse è un po' presto per consigliarlo decisamente. Stando le cose come stanno, gli ovvii candidati per la retrocessione alla fine della stagione sarebbero la Surtees e la Iso Marlboro.

Può sembrare un giudizio severo, ma in uno sport che dovrebbe essere competitivo, la concorrenza deve essere molto dura. Quest'anno tanto Surtees che Williams non hanno avuto successi, quindi perché si dovrebbe prendere automaticamente per scontato il loro livello? Non dovrebbero forse giustificarsi con i risultati?

Sentiremo ancora parlare di questa controversia, anche se si comincia ad avere l'impressione che vinceranno i grandi battaglioni...

David Hodges

A parte che questa storia delle proliferazioni delle squadre impegnate in F.1 va sottobraccio con l'aumento dei G.P. (e quindi il problema potrebbe essere visto anche con una soluzione a gironi eliminatori di zona e finali) è singolare la trovata delle retrocessioni e promozioni. Per essere valida dovrebbe essere garantita dal rispetto della personalità dei piloti. Non si vede altrimenti perché dovrebbe essere giusto liquidare una ISO-Williams, che con Merzario è partita anche in seconda fila: è forse colpevole di non aver sponsor adeguati?; o colpire un Pace, che non è certo inferiore ad altri piloti, e con una March o una BRM che certo quest'anno han fatto minori risultati effettivi di altri teams, anche se — per rotture altrui — figurano meglio nelle classifiche finali.

Mi perdoni il buon Hodges ma proprio questa considerazione mostra la precarietà di simili proposte, che finiscono col diventare soluzioni da clan. Pensate un po' con una regola del genere, come farebbero Mercedes, Alfa, Porsche o BMW, certo più qualificate dei mezzi-costruttori ora in voga, a reinserirsi nel giro, se un giorno decidessero di tornare in F.1? Dovrebbero chiedere il permesso a Mosley o Ecclestone?

La verità è un'altra: in uno sport come questo automobilistico dove i bluff singoli e collettivi non possono verificarsi se non con l'acquiescenza al mediocritismo corrente, si può solo agire sulle gare, sul loro numero e consistenza. Di qui l'idea dei gironi eliminatori. Così tutte le nazioni potrebbero avere i loro GRAN PREMI, da quelle attuali, all'Asia e all'Africa, se hanno voglia e soldi per organizzarli. Poi una serie finale di G.P. effettivi più importanti, i dieci-chiave attuali per cominciare, nei Paesi che sempre hanno svolto attività, che valgano come girone finale a punteggio per i piloti e le Case migliori qualificate.

Comunque nel dedalo delle idee, il semplice meccanismo di qualificazione tipo INDY resta il più serio ed equilibrato, mettendo meglio tutti sullo stesso piano.

m. s.



Prodotti dalle

FONDERIE



ZETA

per tutti i tipi di auto,
in nove modelli

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

Un regalo europeo per le nozze d'oro «SILA»



L'austerità ha bloccato la crescita di MAGIONE

Prolificano in Italia le organizzazioni anticendio per i circuiti (questa (a sinistra) è la vettura speciale per Magione): tanto meglio. Ma c'è proprio bisogno di peccare di fantasia anche nelle sigle (vedi a sinistra). Non basta scrivere C.I.A. (anziché C.E.A.) per garantirsi bravura. E viceversa...

COSENZA - Cinquanta anni or sono, su un'idea del prof. Catalani, nasceva la «Coppa della Sila», una gara in circuito su 150 km di strade polverose, che laureò vincitore Antonio Flertier alla guida di una Fiat 501. Il difficile e tormentato percorso fu coperto in 3 ore 12'15" ad una media di circa 45 kmh. Tale tipo di gara si svolse fino al 1933 e poi subì una interruzione di oltre 20 anni, per riprendere nel 1954 sotto forma di circuito cittadino. Di nuovo interrotta nel 1956, tre anni dopo assumeva l'attuale formula di gara in salita e dal 1963 si è svolta regolarmente ogni anno con crescente successo tecnico e di pubblico.

La storia della Coppa della Sila è stata rievocata alcune sere fa dal presidente dell'AC Cosenza Michele Allegrini in occasione di un incontro con la stampa, nel corso della quale sono anche stati premiati i campioni sociali, capeggiati da quel Domenico Scola che dello sport automobilistico cosentino è la più valida bandiera.

Quest'anno la 25. edizione reale della Coppa della Sila ha ricevuto un premio straordinario che torna a giusto riconoscimento di una perfetta organizzazione e di un percorso dalle caratteristiche impareggiabili: la salita al Montescuro, su

proposta della CSAI, è stata designata dalla FIA a sostituire la Cesana-Sestriere quale gara valida per il Campionato Europeo della Montagna. Ha raggiunto, cioè, il massimo traguardo cui una gara in salita può aspirare.

La gara dell'AC di Cosenza, che si svolge su un percorso di 12 km con partenza dalla località Trifoglio e arrivo a Montescuro, giunge quarta in ordine di tempo nell'agone europeo ed assume quindi un'importanza quasi decisiva nell'assetamento delle classifiche. Ad essa potranno partecipare un massimo di 200 vetture, ripartite fra Turismo speciale gruppo 2, Gran Turismo Speciale gr. 4, Sport gr. 5, Corsa biposto gr. 7 e vetture di Formula. Le prove cronometrate si svolgeranno in due turni sabato 6 luglio: primo turno obbligatorio dalle ore 9,30 alle 13 e secondo turno, facoltativo, dalle 13 alle 15. La partenza della prima vettura avrà luogo alle ore 10 di domenica 7 luglio con la conclusione verso le ore 13,30.

La premiazione avrà luogo come al solito presso la sede dell'Amministrazione comunale di Cosenza verso le ore 18 e nell'occasione verranno distribuiti i personalissimi trofei, coppe e medaglie che l'AC ha fatto preparare.

PERUGIA - Chiusa la prima parte della stagione, la Scuderia Carpine-Ruffo, organizzatrice delle gare a Magione, non ha in ogni caso tirato i remi in barca. I campionati mondiali di calcio di giugno e la tradizione locale che in luglio invita tutti a partire per le ferie, hanno consigliato due mesi di stasi ma da agosto a novembre la Carpine sarà impegnata altre cinque volte con le automobili. Si riprenderà l'11 agosto con un denso programma basato sulla F. Ford e Mexico ma il pezzo forte dell'annata sportiva di Magione sarà sicuramente la Coppa Trasimeno del primo settembre. E' stato infatti recentemente comunicato che alla gara saranno ammesse le F. 5 e sarà valida quale settima prova del campionato italiano. Nella stessa giornata sarà di scena la F. Italia che per la prima volta nel '74 vedrà riuniti i numeri pari e dispari per la volata finale.

Anche quest'anno l'affluenza del pubblico è stata sempre confortante pur se la Carpine ben tre volte è stata costretta a partire con l'handicap delle domeniche a targhe alterne.

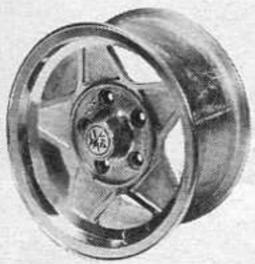
Proprio l'austerità è stata il freno che ha fatto riporre nel cassetto, per il momento, i progetti di allungamento dell'autodromo: il disegno c'è ed il terreno è già stato acquistato ma ormai si spera di riparlarne nel prossimo inverno. Al momento si curano i dettagli della pista attuale come la sistemazione dei gradoni per il pubblico e l'asfaltatura delle curve. Infine in collaborazione con la Compagnia Italiana Anticendio di Perugia non viene trascurato il fattore sicurezza per il quale Magione intende essere all'avanguardia.

Proprio in funzione di Magione la CIA dispone ormai di svariati automezzi speciali (Alfa 1300 e 1600, Ford Transit 1700, Mercedes 406 D, Bianchina Autobianchi) con carrozzeria tagliata ed adattata al trasporto dei serbatoi di sostanze estinguenti. Il pezzo forte che il pubblico ha avuto occasione di vedere all'opera in occasione della Pasqua del Pilota, quando la sport di Stefanelli prese fuoco, è comunque una Ford Mustang 8V 4800, impiegata per gli interventi rapidi. Nella parte posteriore della macchina sono alloggiati quattro serbatoi caricati a polvere: 2 della capacità di 50 kg e 2 da 30 kg. Con il radiotelefono di bordo il pilota può partire immediatamente ed una volta sul luogo dell'incidente il «secondo» ha la possibilità di intervenire senza nemmeno dover scendere dalla macchina, azionando i getti fissi posti sotto il muso del coupé americano. Altre due manichette mobili che hanno una lunghezza di 10 m sono fissate sui due lati del cofano.



Capitale Sociale L. 120.000.000 interamente versato
33077 SACILE (Pordenone)
Viale Trento, 37/a - C.P. 10 - Tel. (0434) 71059-72265

Mod. MACH 6 1/2 x 14
7 x 14



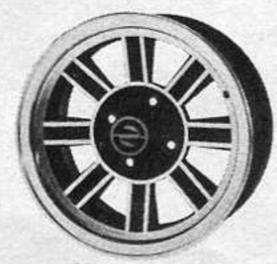
A.R. - MERCEDES - FORD - BMW - PORSCHE - OPEL

Mod. ALULU' 4 1/2 x 12
5 x 12



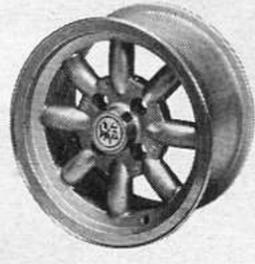
FIAT 500 - 126

Mod. GHIBLI 6 x 14



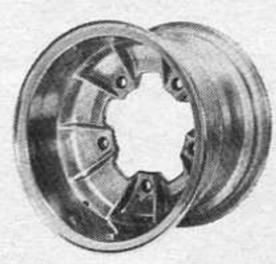
VOLVO - AUDI - VW - LANCIA - PEUGEOT

Mod. MISTRAL 5 x 10
5.5 1/2 x 12
5 1/2.6 x 13



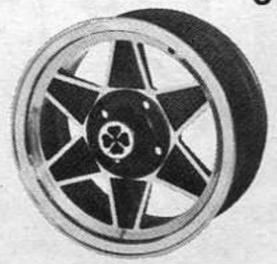
FIAT - BMW - SIMCA - OPEL - A.R. - INNOCENTI

Mod. BUGGY 7 x 14
9 x 14



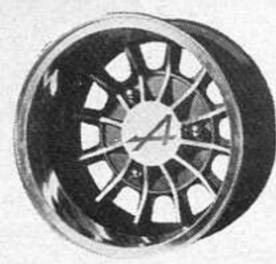
BUGGY - VOLKSWAGEN

Mod. S.A.F. 6 x 13
6 x 14



FIAT - FORD - BMW - LANCIA - OPEL - A.R.

Mod. RENAULT 5 1/2 x 13

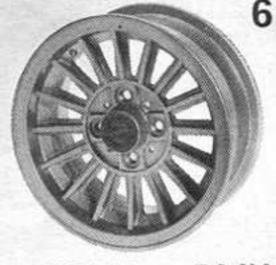


RENAULT 12 - 15 - 177

I NOSTRI CERCHI VENGONO MONTATI DI SERIE SUI DUNE-BUGGY DELLA AUTOMIRAGE

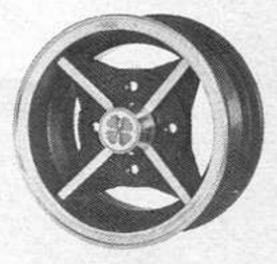
INVIAMO GRATUITAMENTE, A RICHIESTA, MATERIALE ILLUSTRATIVO E ADESIVI

Mod. VIP 5 1/2 x 13
6 x 14



FIAT - FORD - BMW - OPEL - TOYOTA - INNOCENTI - A.R.

Mod. SPEEDY 4 1/2 x 10



INNOCENTI - MINI M.

Crescono i programmi europei del T.R.T.

Chi è TEDDY YIP l'HESKETH asiatico



Yip, al centro, insieme al progettista Nunn a sinistra e Schuppan a destra

LONDRA - Theodore «Teddy» Yip, l'uomo d'affari-pilota di Hong-Kong, che patrocina l'Ensign nel campionato del mondo 1974, per i colori del suo Theodore Racing Team, continuerà a farlo anche nel 1975. Ormai lo considerano l'Hesketh asiatico.

Teddy Yip è un noto e popolare conduttore in Estremo Oriente e in Australia, «patron» di uno dei più grandi e potenti teams fuori dell'Europa e degli Stati Uniti. La sua scuderia comprende tre monoposto di F. 2 (una March 722 aggiornata, una Elfin 600B e una Lotus 22) due Porsche (una 906 e una 911S) e due turismo da corsa (una BMW Alpina e una Holden Torana). Adesso, poi, la squadra è arrivata sulla scena europea dei grandi premi.

Benché sia nonno, Teddy Yip gareggia con tutte queste vetture sui circuiti dell'Estremo Oriente e dell'Australia e, inoltre, rappresentò Hong Kong nel campionato mondiale di karting in Svezia, nel 1972. Quest'anno si è di nuovo iscritto alla manifestazione che si svolgerà a Lisbona, ove saranno presenti altri soci del club di karting di Hong Kong. Non si direbbe mai che Teddy sia nonno, tenendo conto che passa la vita in jet, per i suoi affari internazionali, e che è animato ancora da tanta passione per le corse automobilistiche. Di recente si è recato in volo in Giappone con suo nipote, al quale ha personalmente fatto seguire un corso di pilotaggio!

L'eclettico mister YIP

I suoi principali interessi sono a Hong Kong e vanno dal montaggio di automobili, alla distribuzione, al marketing, alla navigazione, alla finanza, senza contare che è uno dei più grossi concessionari di Hong Kong per l'importazione di riso.

Una delle attività che l'interessano maggiormente è il lancio dell'isola portoghese di Macao, non distan-

te da Hong Kong, di cui vuole fare un centro turistico. E' direttore generale della società che si occupa appunto del turismo e dei divertimenti, a Macao, e anche direttore di una società che dirige una flotta di ferry tra Hong Kong e Macao.

Sui kart insieme a Schuppan

Una delle sue società, la Macao Tourism and Amusement Co, proprietaria degli eleganti alberghi «Lisboa» ed «Estoril», contribuisce alla pubblicità a favore della provincia portoghese, in occasione del popolare annuo Gran Premio di Macao che attira piloti da molti paesi del mondo. Si tratta di una corsa alla quale Teddy ha partecipato per i passati diciotto anni, ottenendo un terzo posto quale miglior risultato. Durante le prove, nel 1965, al volante della Lotus 23B, si ruppe lo sterzo e Teddy ebbe un incidente nel quale si ruppe quattro costole. La sua carriera di pilota ebbe inizio oltre vent'anni fa, con una Jaguar XK120, mentre i suoi contatti con Schuppan risalgono alla fine della stagione 1972; nel 1973 Vern vinse il GP di Singapore con una March, appunto del Theodore Racing; inoltre si qualificò per la posizione al palo al GP del Giappone e al GP di Macao, nello stesso anno, ma dovette ritirarsi in entrambe le gare per guasti meccanici.

Schuppan e Yip hanno in comune un passato «kartistico». Vern si mise subito in luce coi karts, vincendo venti gare nella sua prima stagione su piste vicine a casa, cioè alla cittadina di Whyalla nell'Australia del sud. Nel 1965 gareggiò in giro per l'Europa, tornando poi in Australia ove vinse ben quattro campionati di karting in diversi Stati. Soltanto nel 1969 tornò in Inghilterra e cominciò a correre in Formula Ford. Il resto della sua carriera è ormai noto, e Teddy ripone grandi speranze in lui.

● **Helmut Koinigg**, un contemporaneo di Mass nella Formula V, che ha gareggiato in corse di lunga durata per il Team Martini Porsche, otterrà probabilmente una guida di F. 1 per il G.P. d' Austria, si dice su una delle Brabham di Finotto.



Sei monoposto da scegliere per ANDRETTI

LONDRA - Maurice Phillippe trova sempre più difficile produrre una vettura che soddisfi Mario Andretti e Al Unser per le gare USAC. I cinici dicono che l'operazione «Vel's-Parnelli» ha tanto denaro e tante vetture che non sanno che pesci prendere e questo potrebbe essere uno dei problemi. Non c'è molto incentivo, per continuare a cercare di mettere a punto una vettura recalcitrante se c'è una Eagle nuova di zecca, appena finita, nel vicino garage, della quale SI SA che sarà altrettanto veloce, se non di più, di quella ostinata che si sta cercando di sistemare. Mi chiedo come se la cavino Maurice e Mario con la nuova F. 1 che Phillippe sta costruendo: mi pare di capire che il programma richiede un totale di sei vetture, tutte per Andretti. Tre avranno il Cosworth DFV V8 mentre le altre tre monteranno una versione sprint del motore sport Alfa tre litri a dodici cilindri contrapposti. Tutto questo servirà probabilmente soltanto a confondere tutta la situazione. Il dilemma è: il signor Andretti vorrebbe provare un'Alfa con telaio lungo, oppure una Ford con telaio corto? O forse la vettura con la parte anteriore larga e quella posteriore stretta, oppure con la parte anteriore stretta e quella posteriore larga? Un poco esagerato...

Un «Maggiolino» come... pallone

● Sono venuto a sapere che è nata una nuova forma di calcio-automobilistico, nel quale vetture Volkswagen inseguono un gigantesco pallone attorno a una specie di stadio. Gli americani hanno avuto una trovata migliore, a seconda, naturalmente, se si tiene o no alle VW. Negli Stati Uniti ora c'è un nuovo sport, nel quale i giocatori pilotano normali berline tipo «jalopy» e il pallone è... una Volkswagen maggiolino, quelle che ora sono fuori produzione). E' verissimo! Non mi è stato però possibile scoprire se dentro al «pallone» c'è un pilota, ma ne dubito perché dopo la partita non resta gran che della vettura!

Un'altra FERRARI ci prova nel CAN-AM

● Forse la serie Can-Am potrebbe non essere proprio una passeggiata per il team Oliver-Follmer-UOP-Shadow, se Luigi Chinetti junior riuscirà a dare la sicurezza e la velocità necessarie alla nuova Ferrari sette litri che ha comprato per affidarla a Posey. La Ferrari ha un motore V12 di 840 HP che dovrebbe essere un avversario temibile per il Chevy della Shadow, ma gli uomini della Shadow sono da tempo in primo piano nella Can-Am, mentre la Ferrari non è mai riuscita a ottenere niente in quel campo, con le sue vetture dai potenti motori.

12 cilindri BMW F. 1?

● Corrono sempre voci secondo le quali la Mercedes tornerebbe alle gare di Grand Prix, oppure che la Porsche sta per dare vita a qualche nuova forma di Superwagen per sostituire la Porsche con compressore, comunque possono avere un certo interesse le più recenti chiacchiere che filtrano dalla Germania. Pare che tecnici della BMW stiano lavorando attorno allo sviluppo di un motore da Grand Prix a dieci cilindri, di tre litri. Dovrebbe essere a cilindri contrapposti, in 2 file di cinque, e pare che deriverebbe da cinque motori BMW da moto raffreddati ad aria. E vero? Forse sì, forse no, ma è una voce interessante. Se dovesse essere vera, saremo stati i primi a diramare, in caso contrario dimenticate che vi ho accennato...

Non era il Giorno Sbagliato

L'Italia di Ferrari ha battuto dunque l'Italia del (o nel?) Pallone per 2 a 0. Ha detto, lo stesso Ferrari: «Ho scelto il giorno sbagliato per vincere». Lo ha detto in una intervista, nel rammarico probabile di non aver avuto tante colonne di spazio per la sua doppietta rossa di Zandvoort, contro i fiumi d'inchiostro e di piombo versati per lapidare definitivamente (in un crucifige persino masochistico dei giornalisti soprattutto sportivi) la nazionale di calcio che, poverina, una volta viste bene le altre che appaiono in televisione, forse ha mostrato un solo vero torto: quello di avere i nervi fragili.

E' un difetto nazionale questo, e anche noi in automobilismo ne sappiamo qualcosa anche se, a differenza dell'ambiente calcistico, il nostro sport è tale che senza un minimo di autocontrollo psicologico non si può sperare di domare un mostro da 300 all'ora. Narcisistica un pochino, dunque, la considerazione di Ferrari sul «giorno sbagliato» per i tulipani rossi della vittoria. Ma, a questo punto, diventa persino provocatoria l'esibizione letteraria di un collega che ha evidentemente parafrasato quell'amaro del Drake, ripetendo appunto la trovata del giorno-sbagliato.

No, Ferrari non ha vinto nel Giorno Sbagliato con le sue macchine a Zandvoort. Anzi, era proprio il giorno giusto per ridare una dimensione critica meno avvilente all'abitudine di disprezzo nazionale per tutto ciò che ci riguarda, allo stesso modo come l'esagerazione può prodursi nel momento di situazioni a rovescio, vale a dire di trionfo. Si può capire che il più diretto interessato si lamenti di Giorno Sbagliato, ma non il giornalista, e proprio «quel» giornalista perché, casomai, spettava a lui mostrare che non si trattava di un giorno-sbagliato, specialmente poi potendo lui stesso avere la facoltà (che i meriti professionali gli hanno giustamente acquisito) di poter dare il giusto rispetto e dimensione al «fatto nuovo», in contrappunto all'altro.

E allora non giorno ma modo sbagliato di dare a Ferrari quel che è di Ferrari oggi, o meglio domenica 23 giugno 1974. Era dovere di giornalista dare il maggior eco, anzi anche loro interesse perché, in tal modo, non avrebbero fatto che materializzare già quella che era la reazione immediata e generale del pubblico, compreso quello solo orecchiante di automobilismo.

m. s.

CONTINUA A PAGINA 19



Caro Autosprint, prima di tutto voglio chiederti scusa per questa lettera un po' presuntuosa e tendenziosa, e per qualche parolina non proprio delle più dolci nei tuoi confronti. Inoltre, sfortunatamente, non riesco quasi mai ad esprimermi chiaramente, ti prego quindi di fare un piccolo sforzo, e capire il giusto senso di quanto sto per dirti.

Ho 28 anni e sono da sempre un tuo affezionato lettore, tifosissimo della Ferrari, dei piloti italiani in genere e di Merzario in particolare.

Ciò premesso, voglio chiarire subito, caro AUTOSPRINT, che il motivo che mi ha spinto a scriverti è che, chiaramente, non vedi di buon occhio LAUDA. Mi sembra di capire che il motivo principale sia Merzario (brutto caratterino non vi pare?), e questo non è assolutamente giusto né sportivo. Dio solo sa cosa pagherei pur di vedere Merzario, o comunque un pilota italiano, su una Ferrari e possibilmente al vertice del Campionato Mondiale. Ma questo non significa negare i meriti altrui che in questo caso mi sembrano eccezionali (oserei giudicare LAUDA più forte e completo di Stewart).

Tu hai sempre dato una valutazione di una precisione incredibile dei Piloti di tutti i tempi, quindi è impossibile che proprio di Lauda (un pilota che ci riguarda da vicino poiché corre con la Ferrari), ti sia sbagliato. Ma allora devo pensare che sei in malafede, e la cosa non è degna della tradizione e della serietà di AUTOSPRINT...

Certamente è una gran fortuna, per noi italiani, che Ferrari abbia finalmente trovato (speriamo che se lo tenga per molto tempo, senza lasciarsi andare ad inutili gelosie) un Pilota degno del nome della gloriosa Casa Italiana (anche se è austriaco). Voglio in oltre ricordarti brevemente, caro AUTOSPRINT, cosa riusciva a fare Lauda con quelle povere BRM (in confronto con gli altri piloti della stessa Casa) lo scorso anno, la stupenda prestazione sul bagnato in Inghilterra (avrebbe vinto se quel tampone...), ecc. ecc.

Per quanto riguarda Montecarlo poi, piuttosto che scrivere di Lauda che «puntava»!? Regazzoni, sarebbe stato molto più onesto ammettere che Regazzoni avrebbe fatto molto meglio a farlo passare. Di certo Lauda se ne sarebbe andato (visto che, come dite voi, ha il motore più potente!), sarebbe stato più logico non vi sembra?!!!), così il ticinese avrebbe fatto la sua corsa tranquillamente, Peterson di certo non lo avrebbe puntato, e si sarebbe messo buono buono a 100 metri di distanza, stando bene attento a non fare innervosire o demoralizzare Regazzoni!!!...

Vorrei cogliere l'occasione per ringraziare pubblicamente Lauda per quanto ha dato ai tifosi italiani, e fargli sapere che moltissime persone gli sono riconoscenti e lo sanno apprezzare per quello che effettivamente vale. Vorrei altresì ringraziare Regazzoni (di cui sono accanissimo tifoso, anche se da questa lettera non si direbbe) del suo non indifferente contributo alla difesa dei colori italiani.

Per quanto riguarda Enzo Ferrari, senz'altro non vi sono parole talmente belle da potergli dedicare, ma sappia che anche quando non vince (speriamo che ciò avverrà sempre più raramente), siamo tutti con lui, pronti a dare anche il cuore.

Gianni Botto - Palermo

Sempre abituato a non aver paura della verità mia ed altrui (è l'unica presunzione che, in tutta sincerità, mi concedo), fiducioso nel buon senso e nel buon gusto di chi mi legge e può anche non condividere i miei punti di vista, ma senza per questo addebitarmi atteggiamenti che rifiuto per personale convinzione in altri sistemi, ospito proprio in un giorno così... LAUDA attivo altre lettere sul tema del pilota austriaco e di Merzario, alle quali ritengo inutile fare chiose interpretative e replicative perché spero che sia stato sufficientemente esauriente nelle risposte apparse sul n. 25 a pag. 10. Non ho nulla da smentire, da cambiare, da aggiungere. Ho solo da anteporre questa lettera del genovese MAURO ROSSI. Conclama egli testualmente:

«GIANNI BRERA - GIANNI RIVERA
LA STAMPA - ARTURO MERZARIO
MARCELLO SABBATINI - NIKI LAUDA
NON C'E' NESSUNA DIFFERENZA!»

E' giusta e sacrosanta la difesa di Autosprint nei confronti dei denigratori (LA STAMPA ecc.) di Arturo Merzario, ma lei signor Sabbatini si rende conto che si sta comportando alla stessa maniera (della STAMPA) nei confronti di Lauda? Non si critica chi si comporta alla nostra stessa maniera, sennò è ipocrisia.

Tra l'altro, l'intervista all'ing. Chiti (Autosprint n. 25) su Merzario, andrebbe benissimo senza cambiare una riga nei confronti di Lauda».

No, egregio signor Rossi, mi dispiace... farlo notare, ma una differenza c'è e sostanziale. E se non fossi abituato a credere nella maggioranza più obiettiva dei lettori, anche tra i dissenzienti, potrei persino anche offendermi non per il paragone con due colleghi, certo più bravi di me, ma per il parallelo con il loro sistema di giudizio). Il mio atteggiamento nei confronti di Lauda, non ha niente di simile con quello dei due altri colleghi citati. Per un solo e semplice motivo. Perché ho sempre dimostrato, e non solo in questo caso, di non aver paura di cambiare la mia opinione se i fatti mi danno torto. Non ho paura di ammetterlo perché credo che sbagliare in buona fede non è colpa. Non ho paura di dire che un Lauda è stato bravo, anzi più che bravo, e l'ho fatto nei titoli, nella impostazione del giornale, oltre che nelle mie precisazioni su quella che doveva essere l'interpretazione del mio atteggiamento nei confronti dell'austriaco ferrari ta.

Sono anch'io un lettore e per di più attento. Perciò, di contro, non ricordo che Gianni Brera abbia mai concesso a Rivera il diritto di sbagliare o il plauso adeguato anche ai suoi momenti indiscutibili; così come il collega torinese, pur tanto sollecito nell'evidenziare le vicende imolesi del pilota comasco, si è ben guardato semplicemente di citarlo, per esempio, nel suo resoconto da Zandvoort l'altra domenica. E lei mi dice che non c'è nessuna differenza? Signor Rossi, sì, credo proprio che lei mi abbia offeso!...

sab.

P.S. - Per l'intervista dell'ing. Chiti non le sembra più giusto lasciare almeno all'intervistato il diritto dell'attribuzione dei suoi giudizi?

Come si conquista il titolo mondiale F. 1

Chiedo anticipatamente venia per lo sfogo, ma ne ho sentite tante sulla «sconfitta» Ferrari al Gran Premio di Montecarlo che vien fatto di non crederci: «Lauda crea le premesse della sconfitta francobollando Regazzoni e inducendolo all'errore»; «Lauda disobbedisce agli ordini di scuderia che volevano primo all'arrivo chi primo fosse riuscito a scattare in testa»; «Lauda avrebbe perso comunque poiché Peterson guadagnava su di lui ed il guasto dinoplex è giunto provvidenziale...».

Ce ne sarebbero altre, ma non val qui la pena di dilungarsi in citazioni. Una cosa è certa: appena uno si mette ad andar forte qui da noi si trova tutti contro, e poi ci si lamenta di insuccessi, ripicche e rancori più o meno aizzati e rinfoclati da certa stampa che nelle beghe di tono scandalistico vede purtroppo una repentina estensione della tiratura a folle di curiosi orecchianti che in Stewart, Lauda, Merzario, ecc., vedono i divi di un qualcosa che non conoscono e che si chiama Sport.

Se una critica costruttiva c'era da fare, sull'andamento di Montecarlo era e rimane quella della disciplina di squadra ai fini della conquista di un possibile successo finale. Disciplina di squadra, ora, non può essere il fatalistico principio di lasciare in testa ad ogni costo chi è scattato per primo anche se poi va piano. Così si fa il gioco degli avversari, che con una macchina modesta e inadatta come la Shadow si sono presi il lusso di restare attaccati alle ruote dei battistrada e tirare quindi nella scia gli avversari pericolosi (leggi Peterson) altrimenti irrimediabilmente attardati.

Logica di squadra ci sembra invece il principio per cui con due macchine in prima linea debba andare in testa chi si è classificato col miglior tempo. Questo

criterio tiene conto infatti delle caratteristiche del pilota in relazione alla natura del circuito e garantisce al costruttore la certezza di avere in testa il conduttore più veloce, con spalle ben guardate da un compagno di squadra pronto a sostituirgli in caso di sorte avversa.

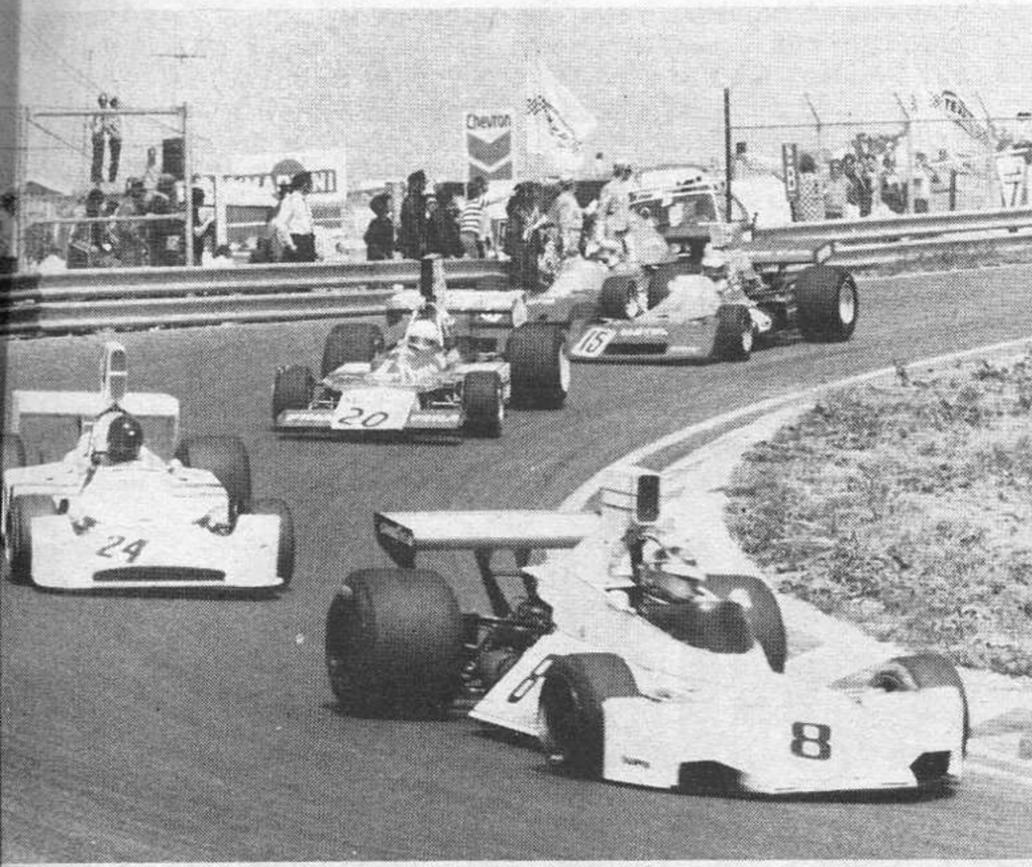
Nel caso di Montecarlo, ora, Lauda aveva il miglior tempo non per un caso, ma perché, freddo, pulito, costante e stilista, trova quel circuito — tutto da guidare — più congeniale di quanto riesca invece ad un Regazzoni generoso, impulsivo e coraggioso, ma sporco, incostante e tutt'altro che stilista.

A nessuno dovrebbe esser sfuggito come lo svizzero fungesse nei primi giri da vero, disperante «tappo» delle smanie velocistiche della seconda Ferrari e perfino di Jarier. E' nel fatto che le due Ferrari non si siano potute staccare d'autorità (come i tempi delle prove davano diritto a pretendere) che si è persa la corsa, non in beghe sciocche che vengono suggerite ai piloti per guastare il buon sangue della squadra.

Una buona disciplina di squadra, invece, se giusta come a noi sembra quella qui suggerita, non può guastare nulla, come nulla guastano mai le cose giuste. Secondo la nostra regola, infatti, Regazzoni avrebbe diritto di partire in testa (e restarci salvo terzi e imprevisi) in tutti i circuiti (v. Nurburgring), ove l'alta velocità, che vuole coraggio, avrebbe messo in risalto le sue doti migliori. Lauda partirebbe e resterebbe in testa (sempre ragionando per astratto e senza fare i conti con gli avversari) in tutti i circuiti «guidati» ove le sue doti naturali lo rendono superiore al compagno di squadra.

In tal modo si potrebbe forse conquistare un titolo mondiale. In tutti gli altri modi si mortificano i piloti, gli sforzi del costruttore e soprattutto la buona sorte, che tra errori, beghe e rivalità fa presto a trovare spazi per filar via e lasciar posto alla consorella «scalogna»

CONTINUA A PAGINA 19



ITALIA ringrazia

CONTINUAZIONE DA PAG. 10

Il paragone era facile e immediato, così come mostravano di farlo le migliaia di appassionati che domenica passata ci telefonavano in redazione, per conoscere le notizie olandesi. Il commento era corale, immediato, spontaneo: meno male ci consola la Ferrari, di quello che vediamo in TV adesso!

Un apprezzamento, una valutazione, un entusiasmo che abbiamo voluto compendiare in quel telegramma di pag. 8. arrivato dalla Sicilia calda, simbolo di uno stato d'animo che basterà da solo a confermare che non ci sono «giorni sbagliati». Così come tutti i giorni sono buoni, anche ora, per ringraziare la «vecchia quercia» o Drake, o penna bianca, o solitario

susseguita dal suo «divorzio» dalla Ferrari sono state ampiamente riportate da AUTOSPRINT speso con tono polemico, a volte a ragione, a volte (secondo me) con una certa faziosità: anch'io come molti sportivi, sono rimasto dispiaciuto dall'allontanamento di Merzario dal «Team nazionale», ma comprendendo lo sfogo più che giusto del pilota, non approvo certi atteggiamenti, quali il mettere le briglie sul cavallino dipinto sul casco, cose che AUTOSPRINT ha bonariamente commentato.

In fondo, se Merzario (gliene rendo volentieri atto) ha dato un valido contributo allo sport motoristico italiano, non bisogna dimenticare che Ferrari ne è la (più o meno contestata) bandiera, avendo dedicato la vita alle corse. Il «divorzio» è storia vecchia di mesi, Merzario ha trovato un team che lo considera come dovuto ai suoi meriti e Ferrari tenta di riprendere quel titolo che da 10 anni non torna nel nostro Paese. Mai come ora le vetture ed i piloti italiani hanno raggiunto un tale livello di competitività, da Merzario, a Brambilla, alla Lombardi, ai «nuovi leoni» della F. 2, alle Alfa 3312 alle rinate Ferrari F. 1.

Il clima dovrebbe essere euforico, perché continuare a «punzecchiare» con quelle vignette che (bisogna dirlo) mancano di obiettività? Chi paga le spese di tali polemiche è LAUDA, un pilota serio, privo di capricci delle primedonne straniere che si sono avvicinate a Maranello, reo soltanto di aver accettato un contratto vantaggioso: non è stato lui a far partire Merzario (anzi, in quel periodo si parlava di Jarier), ne ha solo preso il posto, con modestia e cercando i risultati che la vettura gli permette.

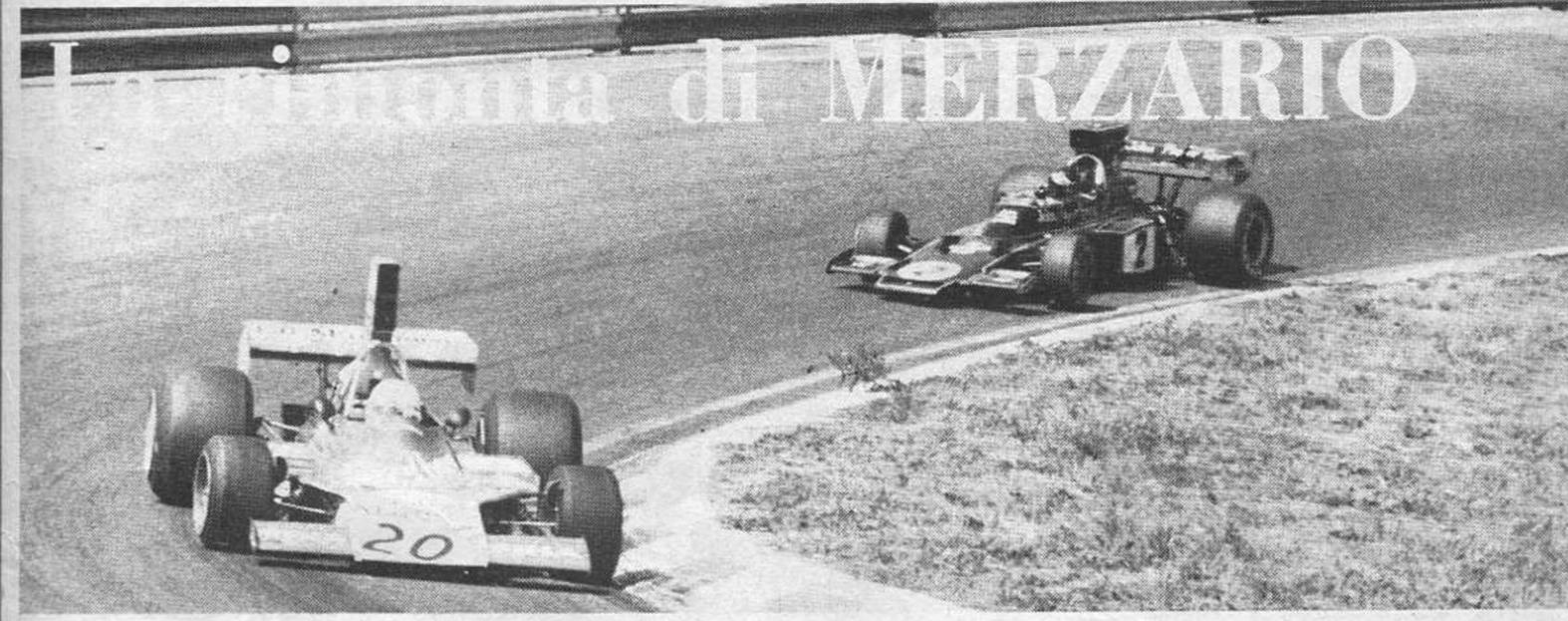
Credo quindi che sarebbe un bene per tutti il chiudere una troppo lunga polemica che crea attriti e nervosismo, tanto non si può tornare indietro «il dato è tratto». Detto questo mi domando perché, mentre per Merzario in F. 1 si sono versati fiumi d'inchiostro (giustamente perché un «italiano» che si fa onore in tale formula deve essere seguito) Brambilla è entrato nel «gran circo» alla chetichella con qualche articolo, mentre trovo che si deve doppiamente ammirare un pilota che, oltre ad aver ottenuto pregevoli risultati (Svezia insegna) si è praticamente costruito da solo, non correndo cioè con le fortissime vetture dei team ufficiali, ma con i propri mezzi ed il proprio appassionato sponsor (un Hunt made in Italy, insomma!)

Le mie opinioni sul caso «Merzario» non diminuiscono la stima che ho nel giornale, che, dopo il cambiamento di formato, si presenta più pratico, esteticamente migliore e, sarà una coincidenza, giunge con mezza giornata di anticipo nelle edicole rispetto all'altra edizione (anche se il mercoledì mattina è sempre un po' tardino). Veramente molto belle le fotografie e a questo proposito avrei una richiesta che ritengo condivisa da molti lettori: le foto che occupano due facciate (sugli ultimi gran premi ne sono state pubblicate di magnifiche) non potrebbero occupare la pagina centrale, in modo da poterle utilizzare come poster?

Vista la loro qualità è un vero peccato non poterle staccare, problemi di impaginazione permettendo, non si potrebbe acccontentare me e gli altri ammiratori dei «paginoni a colori»? Concludo complimentandomi ancora per la prontezza nel riferire le notizie e per gli ampi reportages sui gran premi. So di essere stato noioso e prolisso e mi spiace di aver abusato della vostra cortesia. Ringraziandovi per l'attenzione (e sperando d'essere acccontentato) vi rivolgo i più cordiali saluti.

MICHELE PICCOLINATO - BIELLA

E' una bella lettera, di un lettore civile e sereno. Una sola osservazione: certe «insistenze» sono volute per non «far dimenticare», per evitare che si ripetano vicende, che purtroppo non sono cominciate con Merzario. Potrebbe, un domani, farne le spese anche quel Brambilla Vittorio (Casco d'Oro '73 di AUTOSPRINT, non lo dimentichi) che forse sta per raccogliere in Ferrari l'eredità di Merzario. E, se ciò avverrà (pensiamo persino per il G.P. d'Italia) lo sarà anche per il gesto d'orgoglio del comasco, per la «iterazione» critica nostra sul tema dei piloti italiani, oltre che per la generosa bravura del 37enne monzese.



ZANDVOORT - Intruppato nelle ultime posizioni, essendo in basso nello schieramento di partenza, Merzario ha effettuato una rimonta fantastica, superando uno ad uno moltissimi altri. Al primo giro (foto 1) era attardato e lo vediamo dietro von Opel e Hunt (il quale andava adagio avendo danneggiato la sospensione nell'urto contro Pryce), e davanti a Pescarolo e Migault. Portatosi sotto i primi ha poi superato anche Ickx (foto 2), raggiungendo Reutemann (3) e superando anche l'argentino (4) fino a che, dopo qualche giro, aveva raggiunto anche Watson. A questo punto però gli si è rotto il cambio.

di Maranello, comunque vogliate chiamarlo, magari anche con quel familiare appellativo che, pochi lo sanno, era abitudine dedicargli da parte dei suoi collaboratori più vicini, piloti e tecnici, degli anni 40-50: GRAZIE, ZIO!...

m. s.

LE LETTERE

CONTINUAZIONE DA PAG. 10

che proprio per questo accompagna, purtroppo così spesso i nostri colori.

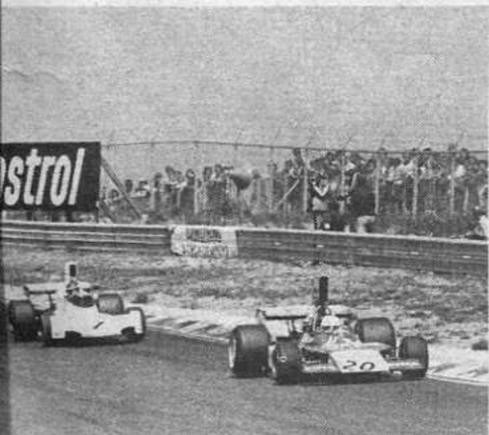
Cordialità

Giovanni Melià - Roma

Un po' di spazio per BRAMBILLA (in FERRARI?)

Egredo direttore Sabbatini, ho 19 anni e sono un assiduo lettore di AUTOSPRINT da sei anni. Ora Autosprint ha cambiato formato e, a mio avviso, migliorato sensibilmente e mi accingo a scrivervi non per amor di polemica, ma per alcuni suggerimenti che mi pare potrebbero ulteriormente migliorare la vostra rivista.

Inizio con il «caso Merzario». Il pilota comasco è indubbiamente un ottimo collaudatore, un professionista serio, un pilota che combatte con entusiasmo e generosità fino all'ultimo: insomma il migliore fra gli italiani. Da un po' di tempo a questa parte le vicende che si sono



Il «mondiale» piloti F.1 inizia il girone di ritorno



Tifosi austriaci (sopra), venuti da Salzburg, felici per il successo del loro beniamino ... e tifosi svizzeri assolutamente categorici (sotto): Regazzoni nonostante tutte le possibili avversità, campione del mondo 1974



Campionato mondiale che inizia il girone di ritorno. E con Emerson Fittipaldi simbolico «campione» d'estate, perché primo nella classifica parziale che secondo regola, valuta a fini spettacolari che per una volta collimano con quelli agonistici, cristallizza i risultati della prima parte del torneo facendo tirare le prime somme attendibili. Emerson si è barcamenato, finora, in attesa di tempi migliori. Dalle prime corse nelle quali la sua macchina era fortissima, alle ultime corse nelle quali la sua macchina fortissima non lo è più stata, Fittipaldi ha avuto almeno l'intelligenza tattica di puntare ai risultati utili. Ha anche trovato per strada due vittorie, quella del Brasile, favorita dall'accorciamento della gara a causa della pioggia (e non sappiamo proprio se avrebbe potuto aver gomme abbastanza per fare tutta la distanza), e quella del Belgio che una duplice disattenzione (quella di Larrousse, d'accordo, ma anche un poco quella di Regazzoni) gli ha propiziato. Un tantino fortunato anche a Mo-

DIGIONE dirà

Rieccoci in Svezia, nella corsa che ritengo debba essere ricordata a lungo. Non tanto per la eliminazione delle due Ferrari, quanto per la eccezionale prestazione delle due Tyrrell. Le Ferrari, l'ho detto prima, sono sempre state nelle prime posizioni, in tutte le corse. Sempre almeno pari alle macchine migliori, e spesso davanti a tutti. Che i risultati non siano sempre stati pari alle dimostrate qualità è un'altra faccenda; quello che è importante, è che nelle prestazioni assolute le Ferrari erano le migliori. Improvvisamente, in Svezia appunto, ecco che le Ferrari non sono più forti. Lo sono ancora nei confronti delle Lotus, McLaren, Brabham, Hesketh, ma non più in quello delle Tyrrell che di colpo diventano ultraveloci. Nella seconda giornata di prova, ed in gara, le due Tyrrell di Scheckter e Depailler fanno quel che vogliono, vincono a mani basse. A gara finita, sotto la impressione di quel che si è visto, la logica impone di giudicare questa prodezza come una avvenuta maturazione dei piloti (ed in ogni caso ciò rimane vero) e come un miglioramento deciso della nuova 007, che sarebbe diventata fortissima in virtù di qualità proprie. Qualità che comunque sono innegabili.

Forti le FERRARI TYRRELL fra le «altre»

Viene però il Gran Premio d'Olanda, ed i risultati sono diversi. Sono soprattutto diverse le prestazioni assolute, perché sono di nuovo le Ferrari ad essere fortissime, stavolta anzi ultraforti, grazie al lavoro di miglioramento che è costato e che si avverte; mentre le Tyrrell rientrano nei ranghi delle «altre», forti sì ma non abbastanza da essere superiori nettamente alle McLaren, siano quelle Texaco Marlboro di Fittipaldi e Hulme, sia quella Yardley di Hailwood, ed alla Hesketh di Hunt, ed alla Shadow di Jarier, ed alla Brabham di Reutemann. In Svezia le Ferrari erano state ancora superiori a queste «altre», e solo battute dalle Tyrrell; in Olanda tutto è tornato normale.

C'è quindi qualcosa, che impone riflessione ed analisi e che deve per forza essere eccezionale. Non può esserci stata una pur possibile giornata eccezionale dei due piloti, prima di tutto perché sarebbe perlomeno curioso che entrambi fossero in particolare stato di grazia proprio quel giorno, e poi perché An-

derstorp non è circuito che permetta sfruttamento di qualità personale al punto da dare distacchi grossi. Se ricordate, nelle prove c'era una dozzina di uomini in un fazzoletto di decimi di secondo; dunque circuito facile. Allora?

Allora ecco che rispunta la faccenda dei motori Cosworth, quelli che sono tutti uguali... ma con talvolta qualcuno più «uguale» degli altri. Il super Cosworth di turno, insomma, cioè un propulsore dotato di qualità che gli altri non hanno, frutto della costante applicazione di Keith Duckworth a trovare sempre più cavalli, esercizio nel quale il nostro amico riesce molto bene, co-



Arrivati in Europa freschi freschi, ecco i genitori di Denis Hulme. Guardate bene Hulme padre, dalla somiglianza invero stupefacente

me ci insegna la storia degli ultimi sette anni di corse.

Allora confermo che in Svezia le Tyrrell avevano quel qualcosa in più che significa come Duckworth abbia trovato la potenza supplementare capace di opporre resistenza alla potenza dei Ferrari (vedi AUTO-SPRINT n. 25 pag. 21). E che a go-

naco, per la eliminazione di chi gli stava davanti, eppoi anche in Svezia (stesse ragioni), Fittipaldi ha racimolato altri punti; e visto che quelli che vincevano erano sempre diversi, eccolo ad avere il gruzzoletto maggiore. Fortuna, ma anche volontà, perché in Olanda Fittipaldi ha guidato in attacco, conquistando di forza il terzo posto che gli conservava il primato in classifica, diventando cioè primo di quella « Formula Ford » che non poteva fare nulla contro le Formula Ferrari.

Inesistente, ai fini della classifica, nelle prime tre corse, è poi venuto fuori dal gruppo Jody Scheckter, in crescendo. Quinto in Spagna, terzo in Belgio un poco a « cachet Fiat » anche lui, secondo a Monaco grazie alla volontà, ma anche alle « petersonate » (eliminazione di avversari) e « regazzonate », Scheckter ha poi vinto in Svezia, ed in modo sorprendentemente netto, con subito dietro il compagno Depailler. E' stata una corsa importante, quella svedese, per molte ragioni.

Fino ad allora, in tutte le corse, le Ferrari di Lauda e Regazzoni erano sempre state nelle prime posizioni, fin dall'Argentina, dove le Ferrari hanno rappresentato la sorpresa per tutti, lieta per noi e per chi segue le corse senza paraocchi, preoccupante per gli avversari. Delle Ferrari così nessuno se le aspettava, e non era un caso estemporaneo, poiché in tutte le corse successive c'è stata conferma.

Le Ferrari, quindi, sempre in prima linea, con tempi eccellenti nelle prove e posizioni di testa in gara. In Argentina, sopra tutti (anche se poca gente lo ha valutato come si deve) c'era stato Regazzoni, che dal quasi ultimo posto in partenza è risalito fino al terzo alla fine: e Lauda era stato secondo, nella sua prima corsa con la Ferrari, suscitando altrettanta sorpresa. Sono poi venute le vicende abbastanza disgraziate di Brasile e Sud Africa, con tuttavia un secondo posto per Regazzoni, e la doppietta in Spagna, fatto rallegrante perché segnava il ritorno della Ferrari alla vittoria, i fatti del Belgio e di Monaco, e la delusione di Svezia.

esiste il super COSWORTH

derne siano stati i due uomini della Tyrrell, perché verosimilmente di motori Cosworth della nuova generazione ce ne sono per adesso soltanto due e perché essi sono stati « assegnati » a Ken Tyrrell, molto amico personale di Wally Hayes gran capo della Ford, ed ovviamente sempre molto amico di Stewart che alla Ford è adesso consulente ascoltattissimo. E dico che poiché questi due motori hanno dovuto essere rinviati a Northampton, per guardarci dentro e rimetterli a punto, in Olanda le due Tyrrell erano tornate ad avere motori davvero uguali a quelli degli altri.

Son tutte supposizioni, naturalmente, perché di certo non vengono a dirlo, quelli della Tyrrell e quelli della Ford e della Cosworth: non fosse altro che per non crearsi il vespaio delle proteste degli altri clienti. Però non sono supposizioni campate in aria. E aspettiamo con curiosa attenzione il Gran Premio di Francia per la controprova.

Non illudersi sul facile dominio

Tutto questo significa che a breve scadenza ci dobbiamo aspettare che in gara vi sia una proliferazione di queste unità motrici « super » e che quindi per le due Ferrari non sia il caso di farsi illusioni di dominio facile. La seconda parte del campionato, che comincia domenica prossima, forse non sarà tanto tranquilla come il risultato olandese, tanto deciso, poteva far supporre. Scommetterei che anche Fittipaldi, in Francia, avrà qualcosa in più sotto il piede, per tentare di mantenere la posizione di primato in classifica. E che anche Scheckter, ovviamente, sarà tra i favoriti alla caccia alle Ferrari. E' logico ed è coerente con la politica che la Ford ha sempre applicato, in questi ultimi anni. Alla Ford, è chiaro, quel che interessa è che il suo nome sia ai primi posti. Se c'è da favorire qualcuno, questi deve essere chi ha le maggiori probabilità di affermazione. E' stato così per Clark, per Stewart, per Fittipaldi. Perché non dovrebbe essere di nuovo per Fittipaldi e per Scheckter?

Tirate le conclusioni: per noi il Campionato mondiale si sta avviando ad essere una faccenda ristretta tra Lauda, Regazzoni, Fittipaldi e Scheckter.

Franco Lini



ZANDVOORT - Brivido nelle prove di sabato mattina in vista del G.P. d'Olanda. Regazzoni rientra ai box con la macchina che, scoppietta, subito si cerca « scintilla » Tramonti che sostituisce in un lampo il Dinoplex che si era guastato... Tutti hanno tirato un sospiro di sollievo perché speravano che rotti nelle prove non lo avrebbe rifatto in gara. E infatti così è stato.

● Tutti a giurare che Fittipaldi e Stewart presenti a vedere la partita fra Brasile e Scozia avevano scommesso 1000 dollari (650.000 lire) su chi vinceva. A parte il calcolo delle probabilità tutte a favore di Emerson, e il « braccio » corto di Stewart, si è più propensi a pensare che questa scommessa sia stata una trovata di qualche abile press agent...

● Tutti ammalati di « ferrarite » tecnici e piloti avversari e tutti in processione ai box Ferrari, da Chapman a Scheckter, da Peterson a Fittipaldi. Alla spicciolata tutti sono andati a vedere che cosa avevano queste rosse macchine e a complimentarsi con Forghieri dopo la bella vittoria. Il commento più sentito? « Interessante quell'alettone... » scommettiamo che presto lo vedremo anche su altre macchine?

● Alcuni cultori dello sport in scala 1/8 erano presenti il mattino delle prove con le loro piccole ma perfette macchine da corsa. Un appassionato, che aveva visto il servizio apparso su AUTOSPRINT, ci ha detto di salutare Sabbatini (non il direttore ma il costruttore di modelli) e ci ha detto di dirgli che lo batterà ai prossimi campionati Europei che si terranno a Modena. Si chiama Groen...

● Lord Alexander Hesketh, che tende sempre di più ad identificarsi con l'Inghilterra da corsa, ha deciso di fondare il club « Orso da corsa » cioè il « Racing bear club », per organizzare i tifosi della sua squadra. Quota di iscrizione di sei sterline (però...) con vantaggi innumerevoli, che in ultima analisi consistono in un bell'affare per chi ha ideato il club. Vendita delle magliette, giornalino del club, viaggi organizzati, eccetera. Il tutto comportante un bel guadagno perché in sostanza fa pubblicità alla Hesketh.

● Sulla macchina di Depailler, Tyrrell ha sperimentato dei nuovi radiatori dell'acqua e una nuova sospensione con un triangolo di collegamento del leveraggio, come sulla Lotus.

LONDRA - Pare proprio che Hesketh abbia la ferma intenzione di preparare quattro vetture per un team di due piloti, l'anno prossimo. Quest'anno, come si sa, avrebbe voluto Pryce per quattro gare e lo vuole ancora... che sia per questo che Tom ha firmato con la Shadow soltanto per il resto della stagione, mentre pare che la Casa lo volesse con un contratto di due anni? Si ha l'impressione che Hesketh abbia commesso un errore fondamentale nella sua trattativa con Pryce, offrendogli come attrattiva « una vita di bagordi », non rendendosi conto di quanto poco interesse ciò abbia per Tom.

● Sembra che l'ultimo ostacolo rimasto per la riapertura del circuito di Donington sarà presto rimosso, dato che l'ultima, concreta obiezione sarà ritirata formalmente alla prossima riunione delle autorità locali. Purtroppo — la burocrazia funziona così — tutto questo non accadrà prima della fine di luglio, o forse addirittura in agosto.

● Il team Ferrari deve essere molto felice della sua vittoria olandese, vittoria « tempista » inoltre, se si pensi al destino della squadra italiana in una disciplina sportiva in cui undici uomini super-super pagati tirano calci a un pallone e ad altri undici uomini super-super pagati. La vittoria ferrarista, per di più, avrà probabilmente messo a tacere le voci secondo le quali Regazzoni non sarebbe ben visto. Non ha invece dato felicità a nessun'altra squadra e Fittipaldi ha osato asserire che sarebbe stato più vicino alle Ferrari, in Olanda, se Regazzoni non avesse frenato con tanta energia alla prima curva, costringendolo a lasciare passare le Tyrrell, dopo di che ha dovuto perdere molto tempo per superarle. Ammette però che, anche se avrebbe potuto avvicinarsi maggiormente, ciò non avrebbe significato che sarebbe stato in grado di mantenere il ritmo. Ha guidato con la maggior foga possibile e Hailwood dice più o meno la stessa cosa. Dopo questi discorsi, Emerson è diventato più allegro, facendo l'ambiguo commento: « be' a Dijon avremo più potenza ». (Che vuol dire? Che anche lui avrà il SuperCosworth).

CHI È (il conteso) PRYCE



Al suo esordio in F. 1 con la Shadow Tom Pryce non ha avuto fortuna: ha compiuto un centinaio di metri

LONDRA - Sulla base di due corse su una vettura di F. 1, di alcune in F. 2 e di una vittoria in F. 3, Tom Pryce è d'un tratto diventato uno dei piloti che « scottano » di più nelle gare di grand prix, ricercato da quattro squadre. Comunque, è andato alla Shadow per il resto della stagione, diventando così, tra parentesi, il primo gallese che partecipi regolarmente ai grandi premi, da quando Lewis correva con una Cooper privata nel lontano 1962...

Il fatto che Pryce abbia raggiunto « le alte vette » quasi alla chetichella riassume la persona, infatti è un ragazzo molto tranquillo, quasi eccessivamente modesto, e quasi troppo imbarazzato per affrontare un'intervista formale, anche se è felicissimo di parlare di vetture « in forma amichevole ». Fra parentesi, ha pilotato sui circuiti un numero assai

Anche **EMERSON**
spera nel super-COSW

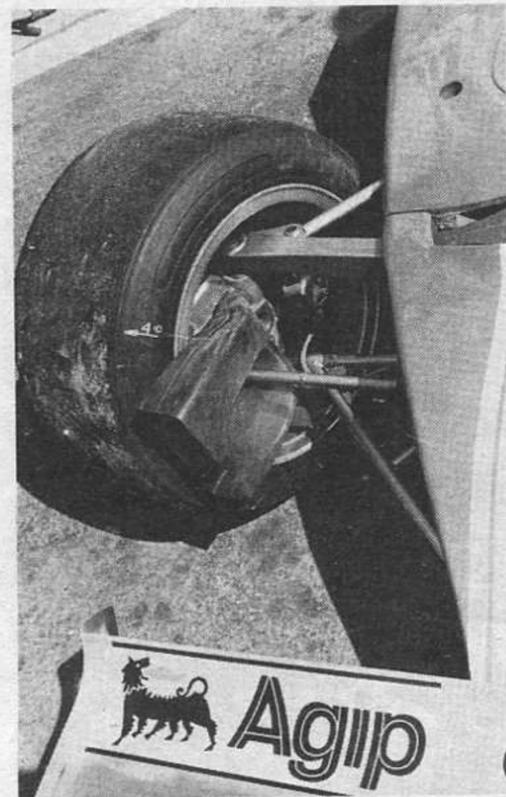
FITTIPALDI

lamenta:

REGAZZONI

mi ha tenuto lontano

da LAUDA



Questi i due nuovi alettone Ferrari: quello anteriore appuntito e quello posteriore angolato alla maniera degli aerei. A destra la presa d'aria per i freni, in materiale plastico, è a cavallo della bielletta dello sterzo. Le Ferrari, dopo una lunga serie di prove a Zeltweg, la scorsa settimana, continueranno la preparazione a Fiorano. A Zeltweg, per la mancata presenza di McLaren e Lotus le Ferrari hanno dovuto sorbirsi lunghe sedute di prova per le gomme. Non hanno potuto « tirare » e sia Lauda che Regazzoni hanno girato in 1'35"3 tempi assai lontani dal record della pista

● Gli ultimi giri del GP d'Olanda sono stati interminabili ai box della Ferrari, e ci si teneva pronti a qualsiasi evenienza, principalmente si temeva che Lauda terminasse la benzina, dopo che per un errore Ghedini gli aveva esposto un cartello dove era segnato che mancavano 9 giri mentre in realtà ne mancavano 13... Ma poi tutto come si sa è andato per il meglio.

● Alla fine delle prime prove di venerdì Ecclestone, il padrone della Brabham, assieme ad una rappresentante del circo della F.I. si è recato dall'organizzatore di Zandvoort ad incassare.

Da una tribuna in alto abbiamo assistito allo scambio di « money ». Dal baffuto organizzatore sono passati nelle mani di Ecclestone e c. diverse mazzette da 1000 fiorini, per un totale di 175.000.000 circa.

● La bella corsa di Depailler in Olanda, in continua lotta con Hailwood per le posizioni subito dietro i due ferraristi, non è stata premiata come si meritava: il francese ha ottenuto solo il sesto posto perché la macchina si scomponneva nel posteriore causa le gomme.

● Ickx da un po' di tempo ha sempre con sé ai G.P. la moglie, certo per smentire le notizie di divorzio che circolavano. A Zandvoort è arrivato con una fiammante BMW Turbo che era il polo d'attrazione di tutti gli appassionati.

● Ancora una volta sfortunatissimo Brambilla con la sua March-Beta. Prima gli si è staccato un filo della candela, poi, dopo aver ripreso, ha dechappato una gomma. Le gomme erano sbagliate in quanto si erano volute sulla macchina gomme dure invece che quelle consigliate dai tecnici. Se a tutto questo si aggiungono i tre motori rotti in prova, e la beffa di Anderstop, Vittorio ne ha ben donde di arrabbiarsi.

● Basta chiederlo, che te lo concedono, di girare con una cinepresa sulla macchina per filmare il compagno che ti sta davanti. A Zandvoort lo ha fatto Hulme che filmava Fittipaldi. Solo sulla Ferrari a Montecarlo non fu accordato il permesso. Forse era la rabbia di vedere due Ferrari in prima fila...

● « Mancano cavalli » ci ha detto Fittipaldi dopo il terzo posto dietro le Ferrari in Olanda. Gli abbiamo chiesto notizie del super-Cosworth che avrebbero utilizzato le Tyrrell in Svezia. Fittipaldi giura di non saperne nulla, ma sorride furbescamente e ci dice: « vedremo in Francia... ».

● Visto gironzolare a Zandvoort Jose Dolhem, il giovane francese che ha corso con la Matra a Le Mans e che in Formula Due corre con la squadra ufficiale di Surtees. Pare che al Gran Premio di Francia egli abbia una Surtees, che gli permetterebbe così di esordire in F. 1.

g. C.

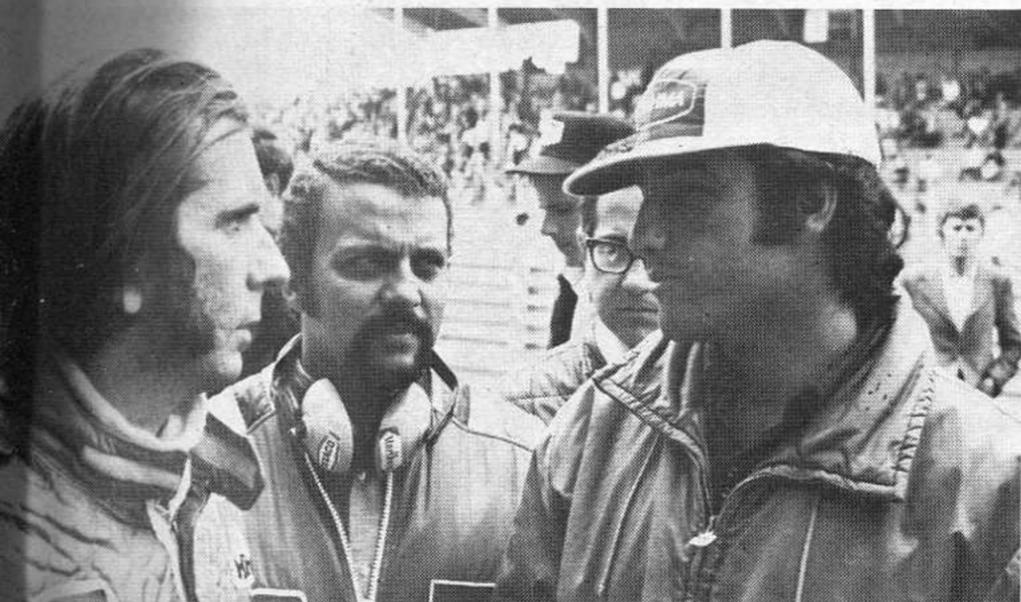
maggiore di vetture di quanto si possa credere dando un'occhiata superficiale al suo curriculum corsaiolo.

Ha compiuto venticinque anni da poco (è nato l'11 giugno 1949 a Ruthin) e corre da cinque stagioni. Come tanti altri, iniziò in Formula Ford, poi infilò la direzione sbagliata, entrando nella F. 100 nata morta; in ogni modo gli servì per ottenere qualche guida con le Royale ufficiali. Passò poi, alla fine del 1971, in F. 3, con questo team a volte sottovalutato e « sotto finanziato » e nel 1972 cominciava a fare buona impressione, quando ebbe due incidenti sicché il tentativo in F. 3 dovette essere accantonato. Giunse però una Royale Super Vee con patrocinio e alla fine del 1972 una Royale di Formula Atlantic. L'anno scorso il suo nome cominciò ad acquistare valore internazionale quando pilotò una Rondel F. 2, patrocinata in parte da Meek. Questi pare essere emerso dai recenti avvenimenti quali « un buon diavolo », mentre in effetti aveva legato Pryce con un contratto a capestro, e, contrariamente alla generale impressione, ha lottato coi denti per tenerselo stretto quando squadre più importanti hanno cominciato ad interessarsi a lui. In ogni modo, Alan Rees ha risolto questo piccolo problema...

La sua prima guida di F. 1, con la Tokaya Silverstone qualche tempo fa, è stata un po' una sorpresa per lui ed è ovviamente deluso, sotto certi aspetti, che gli sforzi del team con questa promettente vettura abbiano l'aria di andare a mare. (In modo realistico — ma avvilto — ha pensato che doveva accettare una delle offerte avute dopo la gara di Monaco (ove ritiene che il rifiuto del locale AC di accettare la Token gli sia servito un secondo a giro nella gara di F. 3 e ove considera di avere ottenuto la più sua più soddisfacente vittoria).

Pryce si inseriva bene nel piccolo Team Token e se gli interessi personali della Casa non l'avessero esclusa dalle gare, probabilmente vi sarebbe rimasto per tutta la stagione.

Pryce ammette che per quanto riguarda i grandi premi è ancora un novellino. Da quanto ha dimostrato fin ora, si può dire che imparerà certamente in fretta; alla sua prima apparizione per la Shadow, a Zandvoort, ha fatto una buona impressione. Chiedo scusa, tenendo conto della sua « mischia » con Hunt in gara... la buona impressione a Zandvoort l'ha fatta in prova!



Dopo l'Olanda, Pace, che vediamo con Fittipaldi, è rientrato a casa, in Brasile. Surtees (con Mass nella foto a destra) esige che i piloti « mi restino a fianco nel bene e nel male ». La sua assenza in Svezia era motivata dalla assoluta libertà che voleva concedere al pilota perché mettesse a punto la vettura come voleva. Riguardo alla nuova vettura ammette che è molto più facile e più maneggevole. Mass pare d'accordo

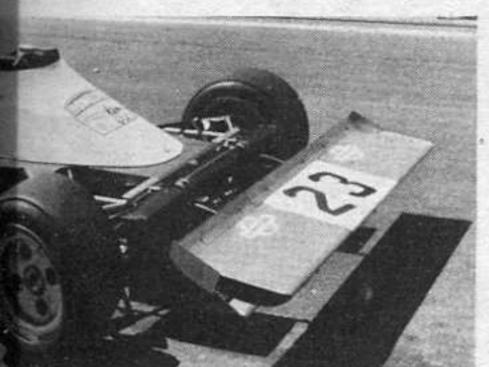


LE CONFIDENZE
di Eoin S. YOUNG

**Non c'è
PACE
solo per
SURTEES**



● Si direbbe proprio che il GP d'Inghilterra vedrà l'ultima « uscita » della Token, per lo meno con questo nome, anche se verrà applicato l'editto della CSI, cioè che tutte le iscrizioni saranno accettate (e dove metteremo 36 vetture ai boxes di Brands Hatch?). Il copatrocinatore, Ken Grob, è tanto deluso che probabilmente rinuncerà ad interessarsi allo sport automobilistico mentre l'altro patrocinator, Tony Vlassopulo, ha dichiarato che se non avesse ottenuto l'iscrizione per il grande premio inglese avrebbe agito legalmente contro il RAC, o per ottenere un ingente indennizzo economico o per fare sopprimere la gara! Tutto ciò è leggermente grottesco, perché la vettura potrebbe indubbiamente dare prestazioni migliori di quelle date finora dalla Surtees, dalla seconda Iso, dalla seconda Brabham ufficiale, e dal « pezzo da museo » che Stanley ha voluto a tutti i costi tirare fuori per Migault e così via. Purtroppo per la Token, ha perso anche il suo pilota. Un possibile sostituto può essere Purley, oppure Ashley.



Il frontale modificato della Trojan di Schenken: la macchina non è competitiva nella massima serie

● Si è già parlato della situazione precaria di Edwards e si è detto del suo stupore quando, dopo il GP di Svezia, è corsa voce circa un suo futuro col Team Embassy. Ne ha parlato con Graham Hill il quale ha risposto « certo, piloterai nel prossimo gran premio », o parole simili. Edwards ha franteso, almeno in parte, perché la risposta era parea chiara e netta, sicché non ha pensato di chiedere nulla sulla corsa successiva, né su quella dopo, né su quella ancora dopo, e neanche se forse, tutto sommato, prima o poi non avrebbe addirittura mai più pilotato una Lola Embassy. Chi, allora? Be', pare che Hill abbia interpellato seriamente Pryce e Mass, come abbiamo detto.

David Hodges

LONDRA - La faccenda Surtees-Pace continua a interessare e ne parliamo tutti, anche se stiamo un poco rimasticando cose dette, con la speranza però di aggiungere qualche piccolo particolare inedito.

Il primo giorno delle prove a Zandvoort, nel campo Surtees e Brabham c'era un'atmosfera di reticenza, soprattutto per quanto riguardava Pace. Era corsa voce che « Charlie » non fosse affatto contento del suo lavoro e che stava per cambiare, pilotando forse una terza Brabham. I motivi della sua scontentezza variavano a seconda delle persone con cui si parlava e la situazione era resa più difficile perché i principali interessati o tacevano o dicevano « no comment ». Ho chiesto a Pace perché non gareggiava e non aveva, evidentemente, intenzione di farlo e lui ha risposto: « Problemi ». « Quali problemi? — ho domandato — problemi di persone o di vettura? » « Miei » ha fatto Carlos, con quel tono deciso e definitivo che fa capire che l'intervista è finita.

A quanto pare Pace voleva stabilire condizioni extra contratto, prima di rimettersi al volante della Surtees, ma né John né lui hanno voluto dire di che condizioni si trattasse. Correva voce che Carlos avrebbe potuto insistere che fosse inserita una nuova clausola, che avrebbe reso il contratto nullo e scaduto se le sospensioni si fossero rotte di nuovo (in poche parole, diceva « se la tua macchina si rompe di nuovo, il mio contratto fa altrettanto »), oppure che chiedesse di essere libero di non correre, se non fosse riuscito a qualificarsi fra i primi sei od otto. Quali che fossero le condizioni, il risultato è stato uguale e Pace non ha gareggiato nel Gran Premio olandese; al termine del week-end, poi, Surtees ha confermato che Carlos non avrebbe più corso per lui.

Il punto è questo? Pace può gareggiare per qualcun altro? Quando Peterson tentava di « aggirare » il suo contratto con la March, per andare alla Lotus, si disse che, benché la March non potesse legalmente costringere lo svedese a pilotare la sua vettura, poteva però impedirgli di mettersi al volante di quella di altri. Ciò si applica anche a Pace?

E' ben noto che Surtees è più che intransigente, quando si tratta di contratti coi piloti, e pochi sanno che Hailwood è ancora sotto contratto con lui. E' stato lasciato entrare nel Team Yardley-McLaren per il 1974, ma legalmente deve andare a rapporto all'uscio delle officine di Edenbridge alle 8 del mattino il primo gennaio 1975, col

**JODY poco
elettricista**

● E' certo che Scheckter è un ottimo pilota, ma non un grande elettricista. Mentre un meccanico della Elf-Tyrrell versava il carburante ai zox, una scintilla di elettricità statica ha fatto scoppiare un incendio, con le fiamme alte quanto i nuovi boxes di Zandvoort. Il furgone della Tyrrell si è vuotato in un baleno, mentre i dirigenti del team correvano per aiutare. Il fuoco è stato spento grazie alla rapida azione dei meccanici e della squadra inglese del RAC arrivata in Olanda col suo veicolo di soccorso, che ha largamente preceduto la tanto de-

cappello in mano. Che lo faccia o meno, è un'altra cosa.

Non si può biasimare Surtees, per dimostrarsi duro in fatto di contratti, perché si può essere certi che tanto Mike che Carlos sapevano benissimo quello che facevano ed erano grati di avere la possibilità di farlo, quando firmarono i contratti in origine. « Caro, vecchio zio John », dicevano. Se hanno cambiato parere adesso, questo non muta i loro impegni contrattuali verso il team Surtees.

Anche se possiamo avere la tendenza a schierarci dalla parte dei piloti in simili circostanze, e a dire che Surtees tiene fede alla sua fama di essere un osso duro, bisogna capire il suo punto di vista. Era desiderosissimo di vedere le sue vetture (e i suoi piloti) vincere gare di Grand Prix e non gli garba la reputazione un poco dubbia che hanno acquisito le sue vetture, in quanto hanno piuttosto frequenti rotture delle parti delle sospensioni. Vuole metterle a punto e tornare alla sua originale meta: la vittoria. E' decisamente chiaro, per lui, che non può risolvere i vari problemi delle vetture se i piloti non ci restano dentro a gareggiare. Questo è il suo modo di ragionare. Quello di Pace, presumibilmente, consiste nel non volere « restarci dentro » e pilotare la macchine se la rottura successiva rischia di essere quella del suo collo. A questo punto ci schieriamo a favore dell'uno o dell'altro?

Del resto, a Zandvoort Pace non era il solo pilota insoddisfatto e non si congetturava soltanto sul team Surtees. La « brigata » John Player Lotus ha avuto un week-end pieno di problemi e spostamenti di fine stagione (o prima) erano già in aria per Peterson e Ickx. Il contratto di Peterson con la JPS finisce il 31 dicembre e benché Ronnie dicesse tante cose elogiative della Lotus, quando gli ho parlato prima della sua vittoria a Monaco, può darsi che cominci a cambiare opinione.

Allora dichiarava che la nuova tipo 76 potrebbe richiedere tempo per essere messa a punto, ma quando ci si sarà arrivati seguirà la tradizione Lotus della 72 e diventerà una vettura vincente. Ma gli svedesi hanno tanta pazienza? Si parla già di Ronnie del team Vel's Parnelli Jones, ove avrebbe Andretti per compagno. Dalle voci che corrono Pace, se potrà liberarsi del contratto con Surtees, potrebbe pilotare una Brabham quasi ufficiale per Ecclestone, ma la Brabham potrà avere una terza vettura? Se Pace piloterà davvero questa Brabham ho l'impressione che lo farà « gara per gara » e che i suoi veri sforzi saranno rivolti a mettere a punto la nuova Penske di F. 1, alla cui guida sarà quando la vettura debutterà al G.P. del Canada.

cantata flotta di veicoli BMW arancioni anti-incendio. Nella mischia, per aiutare, il pompiere Scheckter ha afferrato un estintore in un furgone ed è arrivato proprio quando il fuoco era in procinto di venire spento. Per fortuna, perché l'« estintore » afferrato da Jody era invece un contenitore d'acqua pressurizzata che il team Tyrrell usa per rifornire le vetture d'acqua. Proprio quello che ci vuole, l'acqua, in un incendio provocato da benzina...

● La prospettiva di un'invasione americana nei Grand Prix 1975 sta suscitando eccitati commenti fra i meccanici. Entrambe le squadre americane hanno fama di essere « spendaccione » e quindi ai meccanici piace l'idea che i loro teams stiano al passo. Ogni squadra dovrà avere

un distributore di Coca-Cola ai boxes e, s'intende, ogni vettura sarà provvista di radio.

● Che ne è stato dell'ospedale mobile da Grand Prix, di cui avevamo sentito dire che era essenziale per la sicurezza di piloti? Nessuno pare saperne niente. Sembra di capire che l'attrezzatura originale sia stata venduta agli arabi, da usare come ospedale da campo in qualsiasi guerra siano impegnati e che è in via di costruzione uno nuovo, più grande e più efficiente. Ma dov'è, dove sono finiti i soldi guadagnati con la vendita dell'altro e occorre veramente tanto, se da un anno è sparito e nessuno ne ha sentito la mancanza?

Eoin S. Young

Le grandi... vittorie
internazionali della C.S.A.I.

Cresciuti gli autodromi PERSA 1 gara titolata

Il calendario '75, nella sua prima bozza, non certo definitiva, comunicato dalla FIA, suggerisce alcune osservazioni. Innanzi tutto sul numero delle prove dei campionati: 15 per la F. 1, 12 per il Mondiale Marche, 7 per il CAN AM, 13 per la F. 2, 12 per l'Euro 2 litri, 11 per GT e T, 10 per il Campionato Europeo della Montagna.

Escludendo queste ultime prove della montagna, e considerando solo quelle in pista, si deve purtroppo rilevare come le gare assegnate ai circuiti italiani siano passate dalla 14 del '74 alle 13 del prossimo anno. E ciò nonostante l'aumentato numero degli Autodromi in attività internazionale (vedi Mugello) e gli impegni notevoli e gli sforzi finanziari per quelli già esistenti (vedi il caso di Imola). Ciò indubbiamente testimonia del disinteresse del massimo organo sportivo italiano che evidentemente poco ha fatto per dare risposta alle attese, prima di tutto degli sportivi, e naturalmente anche di organizzatori e piloti. E la prova

ci viene da quella 1000 km mondiale di Imola che vediamo scomparire l'anno successivo alla sua prima effettuazione. Nonostante che gli organizzatori bolognesi avessero richiesto la gara per la data del 2 giugno. Per converso la Francia che aveva assegnate 2 prove ha ottenuto la terza definitivamente. A Le Mans e Digione si aggiunge anche quella del Paul Ricard. E per Imola, la CSAI non solo ha tolto la prova mondiale, ma ha assegnato due date, 13 aprile Euro GT e 11 maggio Euro 2 litri, sempre avversate dagli organizzatori essendo date particolarmente esposte al maltempo. Il neonato Mugello si è visto assegnare una sola prova delle 2 litri, anche Misano una sola prova delle GT. Sta meglio Pergusa che ha avuto la prova mondiale marche ex-Targa Florio e le due tradizionali di F. 2 e 2 litri.

A Vallelunga sono state assegnate una prova di F. 2 ed una dell'Euro Turismo. 4 gare per Monza: F. 1, Marche, GT e Turismo.

DATA	F. 1	MONDIALE MARCHE	CAN-AM	F. 2	2 LITRI	GT	T	MONTAGNA
GENNAIO	5							
	12	Argentina						
	19							
	26	Brasile						
FEBBRAIO	2	Daytona						
	9							
	16							
	23							
MARZO	2	Sud Africa						
	9			Estoril				
	16							Ampus Draguignan
	23						MONZA	
	30			Thruxton (31-3)	Nurburgring			
APRILE	6	Digione						
	13			Hockenheim		IMOLA		Salzburgring
	20	MONZA						
	27	Spagna		Nurburgring	Paul Ricard		Oulton Park	Dobratsch
MAGGIO	4	Spa		Pau				
	11	Monaco		Jarama	IMOLA	Estoril		
	18	PERGUSA (Florio)		Paul Ricard (ris.)			Brno	Estrela
	25	Belgio		Silverstone (ris.)		Osterreichring		Montseny
GIUGNO	1	Nurburgring						
	8	Svezia	Mosport	Hockenheim (ris.)	MUGELLO	Nivelles	Nivelles	Berchtesgaden
	15	Le Mans		Salzburgring				
	22	Olanda			Brand Hatch		VALLELUNGA	
	29	Osterreichring		Rouen		Norisring		
LUGLIO	6	Francia	Road-Atlanta					TRENTO-BONDONE
	13			MUGELLO (ris.)	Karland		Nurburgring	CESANA-SESTRIERE
	20	Gran Bretagna				Hockenheim		
	27	Watkins Glen	Watkins Glen	PERGUSA			Mantorp Park	Mont D'Ore
AGOSTO	3	Germania				MISANO		TERMINILLO
	10	Paul Ricard	Mid-Ohio	Karlskoga			Zandvoort	
	17	Austria			PERGUSA (15-8)			St. Ursanne
	24		Road-America					
	31			Albi (ris.)	Hockenheim			
SETTEMBRE	7	ITALIA						
	14	Brands Hatch	Edmonton	Zolder		Tour de France		
	21	Canada			Salzburgring			
	28			Nogaro		MONZA	Jarama	
OTTOBRE	5	U.S.A.				Estoril		
	12	Buenos Aires		VALLELUNGA		Digione	Digione	
	19					Jarama		
	26	Brasilia (riserva)	Riverside			Montjuich		
NOVEMBRE	2					Jarama		
	9	Kyalami (riserva)						
	16							
	23							
	30							
DICEMBRE	7							

Le date RALLY

EUROPEO CONDUTTORI

3/5-1	Bergslagsrallyt - Svezia
31-1/2-2	Arctic Rally - Finlandia
7/9-2	STP Galway Rally - Irlanda
14/16-2	Rally Costa Brava - Spagna
28-2/1-3	Snow Rally - Finlandia
15/16-3	Ronde de la Giraglia - Francia

6/9-3	Rally Stuttgart Lyon-Charbonnières - Germania-Francia	20/22-6	Circuit of Donegal Rally - Irlanda
21/23-3	Rally Firestone - Spagna	27/29-6	Rally 12 Ore d'Ypres - Belgio
28-3/1-4	Circuit of Ireland - Gran Bretagna	4/6-7	Agean Rally - Turchia
5/6-4	Criterium de Touraine - Francia	5/6-7	Rally Vltava - Cecoslovacchia
10/12-4	Rally dell'Isola d'Elba - Italia	11/13-7	Rally di Polonia - Polonia
22/27-4	Tulip Rally - Olanda	1/3-8	Rally del Danubio - Romania
30-4/4-5	Maritim Rally Nordland - Germ.	28/30-8	Rally S. Martino di C. - Italia
9/11-5	Criterium Lucien Bianchi - Belgio	29/30-8	Volan Rally - Ungheria
9/11-5	Welsh Rally - Gran Bretagna	3/7-9	Sachs-Rally Baltic - Germania
29/31-5	Semperit Rally - Austria	10/14-9	Rally Alpenfahrt - Austria
29-5/1-6	YU Rally - Jugoslavia	26/28-9	Cyprus Rally - Cipro
30-5/1-6	Criterium Alpin - Francia	10/12-10	Rally di Lugano - Svizzera
31-5/5-6	Scottish Rally - Gran Bretagna	17/19-10	Tour de Belgique - Belgio
13/15-6	Rally Hessen - Germania	24/26-10	Rally di Spagna - Spagna
20/22-6	Criterium d'Antibes - Francia	31-10/2-11	Criterium St. Amand-les-Eaux - F

MONDIALE MARCHE	
17/26-1	Rally di Montecarlo - Monaco
13/16-2	Rally di Svezia - Svezia
27/31-3	East African Safari - Kenia
22/27-4	Rally TAP - Portogallo
27-5/2-6	Rally dell'Acropoli - Grecia
25/29-6	Rally del Marocco - Marocco
1/3-8	Rally dei 1000 Laghi - Finlandia
1/4-10	Rally di Sanremo - Italia
15/19-10	Rally dei laghi canadesi - Canada
28-10/2-11	Press on regardless - USA
8/9-11	Tour de Corse - Francia
21/26-11	Rally di Gran Bretagna - G.B.



L'ASSOLUTO tra loro?



CLASSE 500

L'eterno secondo è primo (finalmente)



Con due vittorie e due piazzamenti Franco Squarise sembra intenzionato quest'anno a liberarsi della scomoda nomea di «eterno secondo» che si era guadagnato nella stagione '73. Onestamente il trentenne camionista di Lugo divide il merito in parti uguali con il preparatore «Angelino» Ravaglia che preferisce gestire solo due macchine ma vuole avere la possibilità di schierare mezzi perfetti. Quest'anno il neo-mago di S. Agata sul Sant'erno ha aggiornato i motori con la testa a condotti sdoppiati con

un piccolo guadagno in potenza e coppia. A rendere la vita difficile al team romagnolo ci proverà sicuramente il romano «Gastone» che con una buona macchina (condotti sdoppiati) curata dall'estroso e poliedrico Tamburini, vuole dimostrare di non essere mattatore solo a Vallelunga. Al contrario Piero Lavazza, pur vincitore a Casale, ha improvvisamente messo da parte le sue velleità nel campionato e preferirà seguire le vie della sua vasta attività di preparatore, partecipando alle salite più classiche.

Le ipoteche tricolori

TURISMO

● Dopo quattro gare il campionato italiano turismo si ferma e riprenderà solo il 28 luglio ad Enna. In tutte le classi la lotta per l'aggiudicazione della Coppa CSAI, una vera Coppa ITALIA automobilistica, ha ormai messo chiaramente in luce i protagonisti mentre più fluida appare la situazione nel campionato italiano assoluto pur se Amighini e Pezzella, con tre vittorie ciascuno, hanno già fatto capire le loro intenzioni.

Servizio di Daniele BUZZONETTI

CLASSE 600



Due «jet» al comando

Situazione ben delineata dopo quattro gare. Crediamo che difficilmente potrà inserirsi qualche outsider nella lotta «Yankee»-«Tibeli». In sede di pronostico daremo qualche possibilità in più al barbuto pilota-jet, in virtù della grinta che riesce a sfoderare in gara e della curatissima Giannini 590 a condotti sdoppiati preparata da Lanini. Ottima anche l'Abarth del veronese «Tibeli», veterano della classe, pur se il motore curato da Garavello,

potente ma con la coppia piuttosto alta, pone qualche problema nella guida, nella ricerca dei rapporti (anche se quest'anno con le ruote da 10" i piloti sono molto più a loro agio) ed espone più facilmente le macchine al pericolo delle rotture. Deciso a smentire i nostri pronostici è la seconda guida di Lanini, il pilota-jet, «Gin-Tonic» che avrebbe soltanto bisogno di una maggiore esperienza in pista e di una minore... soggezione nei confronti dell'amico «Yankee».

CLASSE 500	Casale	Monza	Vallelunga	Vallelunga	Totale
Squarise (Giannini)	6	9	6	9	30
«Gastone» (Giannini)	—	—	9	6	15
Lavazza (Giannini)	9	—	—	1	10
Battilani (Giannini)	—	6	—	3	9
Pesetti (Fiat)	4	3	—	—	7
Drovandi (Giannini)	—	4	—	2	6
Capri (Giannini)	—	—	4	—	4
«Doppio Rhum» (Giannini)	—	—	—	4	4
Reale (Giannini)	3	—	—	—	3
«Pado» (Giannini)	—	1	2	—	3
Morabito (Giannini)	—	—	3	—	3
Simonini (Fiat)	2	—	—	—	2
Barozzi (Giannini)	—	2	—	—	2
Bucci (Giannini)	1	—	—	—	1

CLASSE 600	Casale	Monza	Vallelunga	Vallelunga	Totale
«Yankee» (Giannini)	4	—	9	9	22
«Gin-Tonic» (Giannini)	3	6	—	6	15
«Tibeli» (Abarth)	—	9	6	—	15
Rafanelli (Abarth)	6	4	—	—	10
Ricci (Giannini)	9	—	—	—	9
Maldini (Giannini)	—	—	4	1	5
«Enrico VIII» (Giannini)	—	—	—	4	4
Cesarini (Abarth)	—	—	3	—	3
Guernieri (Abarth)	—	—	1	2	3
Gasperini (Giannini)	—	—	—	3	3
Tanghetti (Giannini)	—	3	—	—	3
Ciardi (Giannini)	—	—	2	—	2

CLASSE 700

Non sempre l'ABARTH è inferiore



Non sono pochi i preparatori che reputano l'Abarth 695 leggermente inferiore alla Giannini 690 a causa del manovellismo più pesante che rende la messa a punto del motore torinese un po' ostica. A smentire questa teoria ci ha pensato (come del resto già fece nel '72) il palermitano Saccone che ha ripresentato la sua macchina immutata ed ancora alimentata da un Weber 40 DDC verticale ma con la quale Aldo Fina non ha faticato a dominare le due gare di Vallelunga. A cercare di interrompere la serie del

simpatico marsalese ci proverà il torinese Carena che ha vinto a Casale con una macchina autopreparata e poi ha acquistato la Giannini-Garavello di Mazzeschi (che ha interrotto l'attività) per una cifra vicina ai quattro milioni. In evidenza anche Fasolino (Giannini-Cevnini) che però in futuro dovrà bilanciare l'attività nel turismo con la F. Italia. Della partita sarà anche il romano Galluzzo che con il mestiere dovrà supplire alla leggera inferiorità dell'Abarth curata da Santarsieri.

CLASSE 700	Casale	Monza	Vallelunga	Vallelunga	Totale
Fina (Abarth)	—	—	9	9	18
Carena (Giannini)	9	1	1	6	17
Fasolino (Giannini)	—	6	4	—	10
Gattafoni (Giannini)	—	9	—	—	9
Pezzola (Giannini)	6	—	—	—	6
Nocci (Abarth)	—	3	—	3	6
Galluzzo (Abarth)	—	—	6	—	6
Mazzeschi (Giannini)	4	—	—	—	4
Busi (Giannini)	—	4	—	—	4
Padrone (Giannini)	—	—	2	2	4
« Kalogher » (Abarth)	—	—	—	4	4
Pizzi (Giannini)	—	2	—	1	3
Proietti (Giannini)	—	—	3	—	3

CLASSE 850

Iniezione contro carburatori



Due piloti nettamente diversi e due macchine altrettanto dissimili come preparazione in primo piano nella classe-feudo dell'Abarth 850. Da un lato il vercellese Bernero, equilibrato e sempre in grado di emergere alla distanza, coadiuvato da un mezzo piuttosto classico. Infatti il preparatore Nazzareno Fren ha puntato sulla potenza ma ancora più sulla affidabilità, tanto da preferire fin ora l'alimentazione con carburatore doppio corpo verticale alla già sperimentata iniezione Kugel. Dall'altro lato il veronese Savoia, irruento e scarsamente tat-

tico, con l'Abarth che Garavello ha reso del tutto simile alla 1000 di Amighini, con iniezione Kugel e cambio sfilabile. In evidenza anche Viotto (Falorni) e Scalabrini (Baistrocchi) ma terzo incomodo tra i due capofila potrebbe essere nella seconda parte della stagione il reggiano Campani che tra l'altro assomiglia in modo impressionante al concittadino Gatti che vinse il titolo nel '72. Dopo un breve tirocinio l'ottima Abarth curata da Baistrocchi gli ha permesso di mettersi chiaramente in luce nelle due gare di Vallelunga.

CLASSE 850	Casale	Monza	Vallelunga	Vallelunga	Totale
Bernero (Abarth)	9	4	9	—	22
Savoia (Abarth)	—	9	—	9	18
Viotto (Abarth)	6	—	4	6	16
Scalabrini (Abarth)	3	3	3	4	13
Biselli (Abarth)	—	6	—	2	8
Campani (Abarth)	1	—	6	—	7
Pera (Abarth)	4	2	—	—	6
Bruno (Abarth)	—	—	—	3	3
Folin (Abarth)	2	—	—	—	2
Carotenuto (Abarth)	—	—	2	—	2
Gatti (Abarth)	—	1	—	—	1



CLASSE 1000

Si ripeterà l'orefice di Valpolicella?

Campione d'Italia assoluto nel '73, Rino Amighini, trentenne orfice di S. Ambrogio di Valpolicella, è più che mai deciso a bissare il titolo con la 1000 Abarth che Garavello ha migliorato soprattutto nell'assetto. Sfortunato a Casale ha poi infilato tre vittorie, ottenute alla grande con la superiorità che gli concede la sua guida ma anche l'ormai famosa Abarth rosso-blu. Soltanto il piacentino Binati è parso in

grado di infastidirlo un poco ma la sua pur valida macchina curata da Baistrocchi deve sempre partire con l'handicap del cambio Abarth che ha poche soluzioni. Lo stesso discorso va fatto per gli altri piloti che si sono messi in luce: il romano «Delta» (Baistrocchi), il napoletano «Pad» (Trivellato) ed il lucchese Righi (Landi), questi ultimi due con l'ulteriore svantaggio del motore a carburatori.

CLASSE 1000	Casale	Monza	Vallelunga	Vallelunga	Totale
Amighini (Abarth)	3	9	9	9	30
Binati (Abarth)	9	—	6	6	21
Righi (Abarth)	—	6	2	4	12
« Delta » (Abarth)	—	3	4	—	7
« Pad » (Abarth)	6	—	—	—	6
Trolese (NSU)	—	4	—	—	4
Famoso (Abarth)	4	—	—	—	4
Piacentini (Abarth)	—	—	3	—	3
Pasotti (Cooper)	2	—	—	—	2
Sanetti (Cooper)	—	2	—	—	2
Boggiatto (Abarth)	1	—	—	—	1



CLASSE 1150

Il «capitano» naviga tranquillo

Quest'anno la classe ha perso un po' della vecchia vivacità senza i duelli tra Santucci e Galmozzi, sempre sul filo del rasoio nel '73, pur se non sono pochi i giovani che si sono messi in luce. In primo luogo il pescarese Rosario Pezzella, 24 enne capitano di lungo corso senza aspirazioni marinare, autore di una tripletta che gli ha permesso di elevarsi nettamente nella classifica. Merito anche della 128-Giannini che

Romeo Galmozzi ha ancora migliorato nell'erogazione della potenza (132 CV a 9200 giri) e nell'assetto rispetto ai tempi in cui correva il fratello Giancarlo. Di buon livello anche le prestazioni del mestrino Frasson (RS-Tuning) e del bergamasco «Gilena» (Imberti) entrambi con le Giannini mentre l'unica 128 coupé competitiva (con soli quattro rapporti però) sembra essere la «Trivellato» del toscano «Paperone».

CLASSE 1150	Casale	Monza	Vallelunga	Vallelunga	Totale
Pezzella (128 Giannini)	9	9	—	9	27
« Gilena » (128 Giannini)	—	6	—	6	12
Frasson (128 Giannini)	—	3	9	—	12
« Paperone » (128 C)	3	—	6	—	9
Siliprandi (Fiat 128)	—	4	—	4	8
Aquilini (128 Giannini)	6	—	—	—	6
Battistini (128 Giannini)	4	2	—	—	6
Segalini (128 Giannini)	—	—	4	—	4
Bartoli (128 C)	—	—	3	—	3
Vallati (Daf)	—	—	—	3	3
Zagarl (Fiat 128)	—	—	2	—	2

CLASSE 1300

Le gloriose
«GTA» senza
tramonto

Due anni fa, quando Turizio vinse il trofeo con la 128 coupé, per la gloriosa Alfa GTA sembrava arrivato improvvisamente il viale del tramonto. In realtà allora il vantaggio delle corse in salita era stato determinante mentre attualmente la pista ha un po' ridimensionato le ambizioni della macchina torinese che in questo campionato, pur con la novità del cambio a cinque marce ed i freni anteriori più grossi, non ha ancora impensierito le Alfa. A questo aggiungiamo che anche la



mancanza di un asso nella manica si fa sentire nelle squadre di Trivellato e Valtellina mentre tra gli alfisti il catanese Mario Litrico, con la GTA semiufficiale dell'Autodelta, è decisamente l'uomo da battere in questa stagione. Tutt'altro che da sottovalutare comunque le possibilità di Ghislotti (GTA-Balduzzi) ed anche di Finotto (Escort-Broad speed-Terzi). A Valtellina infatti si è avuta l'impressione che la macchina inglese sia ben più che una curiosità.

CLASSE 1300

	Casale	Monza	Valtellina	Totale
Ghislotti (A.R. GTA)	4	6	9	19
Litrico (A.R. GTA)	9	9	—	18
Pozzo (A.R. GTA)	6	—	—	6
Perego (A.R. GTA)	2	4	—	6
Galmozzi (128 C)	—	—	6	6
Ghidini (A.R. GTA)	—	1	3	4
Gargan (128 C)	—	—	4	4
Zampatti (A.R. GTA)	3	—	—	3
Galimberti (A.R. GTA)	—	3	—	3
Squillace (128 C)	—	2	—	2
Cattaneo (A.R. GTA)	—	—	2	2
Tali (A.R. GTA)	1	—	—	1
Camathias (128 C)	—	—	1	1

CLASSE 1600

Due debuttanti
allo
sbaraglio

Due nomi nuovi alla ribalta in questa classe. Franco Gilardini, debuttante in quest'anno ma capolista con due vittorie ed il preparatore Bovio (altrettanto debuttante) che ha assemblato la Ford-Escort (motore Novamotor) che ha permesso al ragazzo di Valenza Po di compiere l'exploit. Attualmente l'unico in grado di impensierire il duo piemontese è il fiorentino Vittorio Ciardi con l'Escort-Novamo-



tor che Marcello Carlini cura per l'Autosar, mentre Ciro Nappi che ha la BMW-Sprint-Car ex-Ricci preferisce correre sciolto da impegni di campionato. Come sempre numerose le solide e (relativamente) economiche Alfa GTV, alcune delle quali arrivate ad un livello forse impensato. Comunque pensiamo che la vittoria monzese di Chiapparini (Chiapparini) resterà un fatto, se non isolato, difficilmente ripetibile.

CLASSE 1600

	Casale	Monza	Valtellina	Totale
Gilardini (Escort)	9	—	9	18
Chiapparini (A.R. GTV)	—	9	—	9
Uboldi (A.R. GTV)	—	6	2	8
Pellanda (BMW)	6	—	—	6
Zini (A.R. GTV)	2	4	—	6
Ciardi (Escort)	—	—	6	6
Santulli (A.R. GTV)	3	2	—	5
Rossi (A.R. GTV)	4	—	—	4
Bruzzese (A.R. GTV)	—	3	1	4
Nappi (BMW)	—	—	4	4
Mura (A.R. GTV)	—	—	3	3
Campesan (BMW)	1	—	—	1
D'Angelo (A.R. GTV)	—	1	—	1



Ancora un po' incerta la situazione in questa classe che in due occasioni ha visto i piloti alla ricerca di punti «difficili» nelle gare internazionali di Monza e Valtellina. Il regolamento infatti stabilisce che la classifica venga fatta tenendo conto dei piloti stranieri che in questo caso erano addirittura quelli ufficiali della Ford! In ogni caso Martino

CLASSE 2000

FINOTTO
e VALTELLINA
si ripetono

Finotto guida già la classifica con un punto di vantaggio su «Alval» e, tutto sommato, non ci sembrano infondate le ambizioni dell'industriale-pilota di Treviglio che vuole bisare i successi del '72 e '73. Escort sempre sugli scudi nella 2000 ed ancora più in evidenza quella di Finotto (Terzi) che ora ha un motore al limite dei due litri.

CLASSE 2000

	Casale	Monza	Valtellina	Totale
Finotto (Escort)	9	4	—	13
«Alval» (Escort)	6	—	6	12
Pesenti Rossi (Escort)	—	—	6	6
Confortola (A.R. GTAm)	3	2	—	5
Colzani (Opel)	4	—	—	4
Gottifredi (Escort)	—	4	—	4
«Pooky» (Escort)	—	4	—	4
Ghislotti (A.R. GTA)	—	2	2	4
Ghidini (A.R. GTA)	—	—	4	4
Gallo (Escort)	—	—	3	3
Locatelli (Escort)	—	—	3	3
Ruoso (Escort)	2	—	—	2
Perego (A.R. GTA)	—	2	—	2

CLASSE 3000

RICCI e
la Commodore
ci «puntano»

Piuttosto desolante il campo di partenti nella 3000 che quest'anno corre addirittura il rischio di vedere come protagonista fisso il solo Rocciardo Ricci con l'Opel Commodore (Steinmetz) ex «Tatog». In tale caso il toscano di Bologna potrebbe inflare una tale serie di vittorie che, pur con lo svantaggio

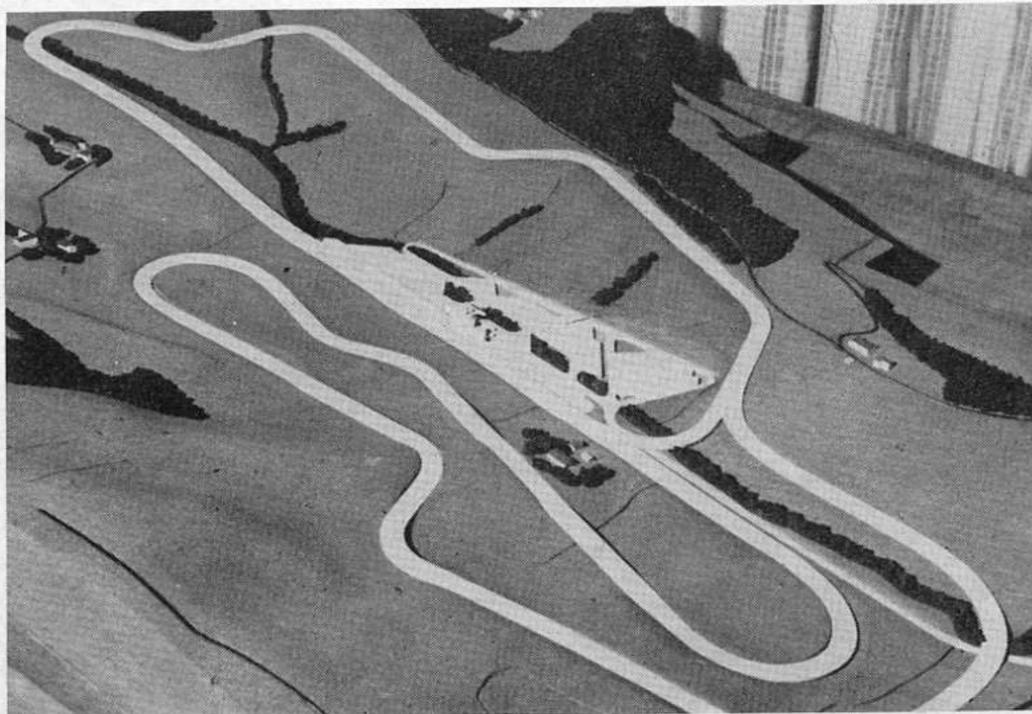
delle due gare internazionali, lo lancerebbero come serio candidato al titolo assoluto. Tutto sommato sarebbe meglio se la CSAI istituisse la classe oltre 2000, senza il limite dei 3000 cc, sperando di invogliare qualcuno a presentarsi con macchine più nuove ed interessanti.

CLASSE 3000

	Casale	Monza	Valtellina	Totale
Ricci (Opel)	9	6	6	15
«Il Ragno» (Capri)	6	4	—	10
Nappi (Opel)	—	6	6	6
Bonaccorsi (Opel)	—	—	6	6
Coco (Opel)	—	—	6	6
Micangeli (Capri)	—	—	4	4
Pietromarchi (Capri)	—	—	4	4

Il 14 luglio la prova europea al MUGELLO

Si pensa già all'esame FITTIPALDI



Questo plastico mostra chiaramente come sarà il Mugello al termine dei lavori: la pista è ormai completata, mentre per le palazzine dei servizi bisognerà ancora attendere qualche tempo per il termine delle opere



La esse in discesa si chiama curva Savelli ed ha messo in notevole difficoltà molti concorrenti, specialmente per la terra che è stata trascinata in pista con l'alluvione e che il «lavaggio» ha tolto solamente in parte

● Il nuovo autodromo di Scarperia ha avuto anche la sua madrina, così almeno ci sembra di poter definire Lella Lombardi, questa semplice e niente affatto diva che è saltata dalla vittoria nel campionato Mexico, alla guida della 5000 con 500 cavalli. In effetti la Lombardi è stato un grosso motivo di richiamo ed anche i giornali locali hanno dato molto spazio a questa ragazza piemontese destinata a fare storia nell'automobilismo italiano, decisamente carente di amazzoni a più cilindri. Correndo al Mugello Lella ha anche confermato il suo debutto in Formula Uno a luglio con una Brabham, grazie al patron John Webb (con lei nella foto). Se la gara di F. 1 a Brands Hatch andrà per il «verso giusto» è facile prevedere una stagione completa per la nostra Lella nel '75, sempre al volante della Brabham e con l'Etienne Aigner come sponsor.

Molto attesa perciò, la prova della nostra Lella Lombardi, sia dai nuovi suivers della Mugello Corse, alla quale ha aderito da pochi giorni, sia da tutti i giornalisti specializzati che la vedevano alla prova con i mostri delle F. 5000 per la prima volta. La «Tigre di Torino» come la chiamano i giornalisti inglesi un po' all'oscuro della nostra geografia,

si è comportata veramente bene: tra l'altro ci teneva molto, anche davanti al suo sponsor tedesco, la Etienne Aigner rappresentata dall'appassionato Roberto Castagna che ne cura le pubbliche relazioni (e che la vuole portare in F. 1). I suoi problemi sono stati molteplici, dalla rottura dell'albero motore nella prima sessione di prova al-

la carburazione difettosa che l'ha costretta a sostituire appunto tutto il gruppo carburatori. Ma nonostante ciò, e soprattutto sotto l'acqua (che come è noto non è certo il suo forte) è riuscita a classificarsi sesta guadagnando altri punti nel suo campionato (ammesso sempre che la gara «ristretta» venga considerata valida).

FIRENZE - Con tempi di realizzazione notevolmente brevi, almeno per arrivare alle strutture essenziali di gara, anche l'Autodromo Nazionale del Mugello, ha già iniziato la sua attività con un ritmo sufficientemente intenso. Senza nessuna cerimonia, (l'inaugurazione ufficiale avverrà nella prossima primavera) l'Automobile Club Firenze, ha rischiato anche l'alluvione per avere quella manifestazione che permettesse poi di essere in regola con la CSI, in modo da ospitare il 14 luglio l'Europeo di F. 2 al quale ha già aderito Emerson Fittipaldi.

Non c'è dubbio che, anche per l'ambientazione singolarissima, il Mugello è uno degli autodromi più belli d'Europa.

Lungo 5245 metri (con la possibilità tramite una bretella di allacciamento di accorciarne la distanza totale) viene a trovarsi su tre diverse quote altimetriche e grazie a questi dislivelli è possibile per il pubblico, tutto sistemato in posizioni alte e sicure rispetto alla pista, vederne un'ampia porzione. Naturalmente verranno presto costruite una serie di tribune, che potranno ospitare, a lavori ultimati, almeno 10-12 mila spettatori nelle zone più spettacolari del percorso. Per ora non si parla ancora di postazioni fisse, mentre sono state curate con particolare cura tutte le misure di sicurezza.

Sicure vie di fuga sono state sistemate nei punti più «impegnativi»: purtroppo sono rimaste molte barriere fisse, cioè guardrails, che avremmo preferito non vedere... Ma evidentemente non se ne è potuto o voluto fare a meno. Peraltro in diverse curve sono state piazzate serie di reti ad assorbimento d'urto. Tema sicurezza rispettato, anche per quel che riguarda un servizio antincendio (8 macchine attrezzate della CEA) e il servizio sanitario, con due ambulanze dotate di impianto di rianimazione completo.

Attualmente purtroppo, per quel che riguarda i servizi accessori, le lacune sono ancora grandi: e di questa situazione si sono particolarmente scusati i dirigenti dell'AC fiorentino, che hanno già dimostrato enorme coraggio.

Laugurio è che siano sostenuti, per continuare nello stesso modo.

La «tigre» madrina infastidita dall'acqua

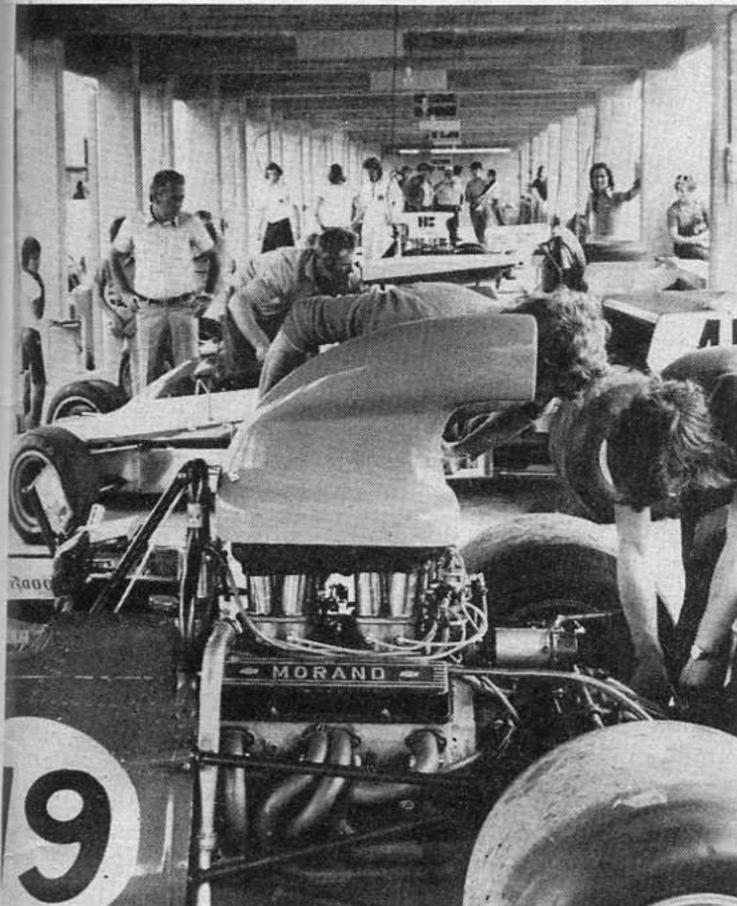


Questi i migliori tempi nelle due sessioni di prove F. 5000

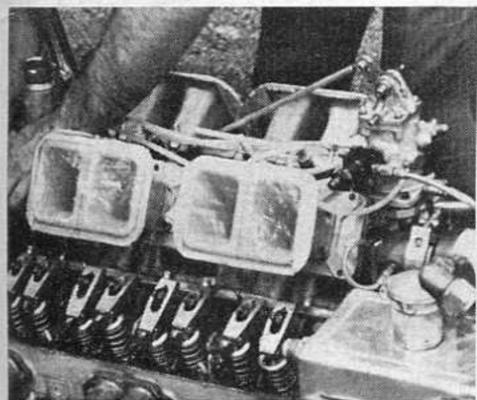
Ian Ashley	Lola T 330 iniez.	1'54''	1'52''4
Bob Evans	Lola T 332 iniez.	1'57''7	1'52''5
Teddy Pilette	Chevron B 28 iniez.	1'55''3	1'53''3
Lella Lombardi	Lola T 330 carbur.	1'57''9	1'54''
Roelf Wunderink	Chevron B 24 iniez.	1'57''	1'54''3
Peter Gethin	Chevron B 28 iniez.	1'55''1	1'54''6
Brian McGuire	Lola T 332 carbur.	2'00''8	1'55''7
Clive Santo	Lola T 330 iniez.	2'04''	1'57''8
Brian Robinson	McLaren M 19 iniez.	2'04''8	1'59''7
David Hobbs	Lola T 330 iniez.	1'59''2	—
Patrick Sumner	Trojan T 101 carbur.	2'08''	2'01''2
Tony Trimmer	McLaren M 18 carbur.	2'17''2	—
René Arnoux	McLaren M 19 C carbur.	—	8'57''5



In uno dei giorni precedenti la gara, ancora sotto un sole che poneva addirittura dei problemi di surriscaldamento ai motori, tre dei protagonisti di questo Rothmans 5000, Evans e i due del VDS Gethin e Pilette



Questo paffuto bambino che ci guarda attento è il giovanissimo figlio di Bob Evans in braccio alla sua mamma. Per lui il problema del rumore assordante dei motori di F. 5000 è stato grande e pare che le normali cuffie non siano state sufficienti a tenerlo tranquillo!



Nella foto in alto a sinistra la McLaren M 19 di Brian Robinson che mostra un rivoluzionario airscope montato in maniera inusuale; qui a fianco un particolare del nuovo motore Chevrolet Morand a iniezione, montato esclusivamente dalle due veloci Chevron del «team VDS»



L'appiamento di René Arnoux, campioncino francese vincitore del volante Shell (e del non facile campionato francese di F. Renault) da parte di Tony Kitchiner, che affittava alla Shell France la McLaren M 19 (ex F. 1 di Hulme) sta diventando quasi un affare di stato. Il giovane francese di Grenoble naturalmente, dopo la pedata nel sedere (letterale!) si è lamentato con i suoi dirigenti a Parigi, spiegando chiaramente che il motore che il preparatore londinese gli forniva non era assolutamente all'altezza di fare più di tre giri di qualsiasi pista ed era addirittura pericoloso per gli altri concorrenti, tanto era l'olio in grado di sputare fuori. Purtroppo le sue previsioni si sono avverate: infatti il suo sostituto, Tony Trimmer (che aveva rotto il motore sulla sua McLaren M 18) non è riuscito a terminare nessuna delle due manches in programma, percorrendo rispettivamente uno e tre giri nelle due prove, e lasciando specie nella prima una lunga scia sulla pista. Tra l'altro non è ben chiaro come sia stato fatto partire sulla macchina di Arnoux, dal momento che su questa macchina non aveva provato né ci risulta tantomeno fosse iscritto come conduttore di riserva!

Non ci sembra proprio che esistano norme che diano questa possibilità, dal momento che le due macchine erano chiaramente diverse. L'opinione che ci siamo fatti è che in fondo, in questo clan di F. 5000 sia un po' tutto lecito, basta che Webb e C. siano d'accordo.



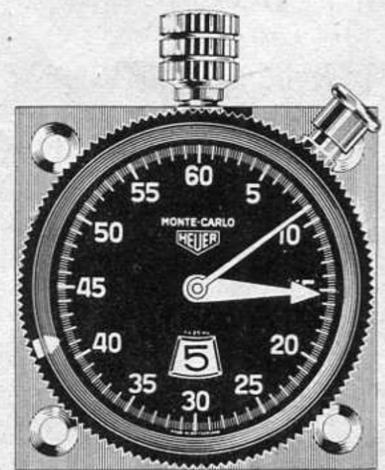
Remo Cattini, neo direttore dell'impianto del Mugello, era seccato dopo la prima giornata di prove e minacciava di dimettersi se non gli si fosse garantita una organizzazione alle spalle all'altezza dell'impegno a dire il vero non indifferente. Forse all'AC Firenze hanno preso un po' sottogamba questa prova del fuoco (o meglio dell'acqua) memori del glorioso «Mugello» stradale di altri tempi. In questi frangenti, veramente fuori del comune, probabilmente il gran cuore di Cattini, che fermando la gara per ben due volte in maniera autoritaria, ha salvato una situazione che stava per divenire insostenibile. Nella foto (presente l'ing. Noretto della CSAI e Cattini) si procede a un «regolarissimo» rifornimento in pista. Da notare che il carburante che fuoriusciva dall'estemporaneo imbuto scioglieva con disinvoltura il manto stradale.



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

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



Sabina Ciuffini presenta i nuovi modelli Martoys nel corso di un cocktail organizzato al circolo della stampa di Milano dall'ex modellista M. Besana

Gli automodelli col... bollo

MILANO - Il panorama degli automodelli si è arricchito di un nome nuovo **MARTOYS**, una ditta tutta italiana nonostante il nome inglese che, nelle intenzioni degli ideatori, vorrebbe significare «mare di giocattoli». Non si tratta però di giocattoli di poco conto, tutt'altro: siamo di fronte a vere e proprie auto in miniatura che riproducono gli originali nella linea generale e nei dettagli più significativi.

E' stata scelta una scala di riduzione rispetto al vero piuttosto impegnativa; i modelli Martoys sono, infatti, ventiquattro volte più piccoli degli originali che riproducono. E, ad esempio, l'Alpine Renault Rallye è lunga circa sedici centimetri: un valore che obbliga a tanti dettagli e a una elevata precisione per ottenere un bel risultato.

A giudicare dai tre primi esemplari, presentati nel corso di un cocktail al Circolo della Stampa di Milano, il risultato è buono. I tre modelli, **ALPINE**, **PORSCHE 911 S** e **RANGE ROVER**, appaiono decisamente realistici e non sono affatto appesantiti dalle numerose parti apribili, tutte ben calibrate e che non lasciano fessure «fuori scala» cioè troppo larghe. Naturalmente il mercato principale della Martoys sarà rappresentato dai bambini ma anche i collezionisti potranno tranquillamente acquistare questi prodotti certi di mettere in collezione un modello autentico, dettagliato fin nei minimi particolari. Si pensi che sulla Porsche sono stati incisi il portabollo e il contrassegno dell'assicurazione; una finezza non fine a sé stessa ma perfettamente in linea con lo spirito di tutto il modello.

I gruppi motopropulsori sono sta-

ti realizzati in plastica rifinita con trattamenti superficiali diversi in modo da mettere in evidenza le varie parti: così, sull'Alpine, il blocco motore è cromato mentre la testata è nera. La fanaleria è in plastica trasparente, rossa in coda oppure gialla anteriormente; i paraurti sono cromati come le ruote mentre i pneumatici sono stampati a parte e inseriti sui mozzi. Proprio questi pneumatici possono provocare la sola critica: sono, infatti, in plastica svuotata internamente e, sinceramente, su modelli di questa qualità, si sarebbe potuto fare qualcosa di più. Magari aumentando leggermente il prezzo che, a 2.500 lire, appare largamente competitivo di fronte a altri modelli nella stessa scala.

L'argomento costi è stato accennato nella presentazione dall'amministratore unico della ditta, Mario Besana; basti pensare che la zama — la speciale lega a base di zinco impiegata nei Martoys e in quasi tutti gli automodelli in metallo pressofuso — ha registrato aumenti dell'ordine del 400% negli ultimi mesi. Caso probabilmente unico, questi modelli, nonostante la complessità delle lavorazioni necessarie, costano più di materia prima che di mano d'opera.

In questo quadro la Martoys si presenta con tutte le carte in regola. Pur essendo appena nata, può contare sull'esperienza dei suoi dirigenti (Mario Besana iniziò a produrre automodelli — sotto altro marchio — oltre dieci anni fa) e sulla qualità dei prodotti. La concorrenza è indubbiamente agguerrita ma alla Martoys hanno fiducia.

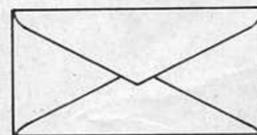
a. z.



L'Alpine Renault Rallye, il primo modello della nuova serie Martoys. Si tratta di una precisa riproduzione, 24 volte più piccola del vero, della vettura che ha vinto, come ricordate il Rally di Montecarlo nel '71 e nel '73



Questo modello della Porsche 911 S, altra perla della Martoys, dispone di portiere e cofani apribili. Tra i dettagli più raffinati ricordiamo il retrovisore esterno, il portabollo e il contrassegno dell'assicurazione sul parabrezza



MODEL POSTA

MAURIZIO DI MAJO,
MATTEO DI GIOVANNI,
GIAMPIERO RITUCCI

GIOVANNI PACE

Il metallo bianco è una particolare lega metallica a elevata percentuale di piombo che può essere fusa a temperatura non troppo alta e che, soprattutto, non richiede costose e complesse macchine per la pressofusione. Gli stampi sono normalmente realizzati in un tipo speciale di gomma e il metallo viene spinto nello stampo per forza centrifuga. La composizione del metallo bianco può variare entro limiti abbastanza larghi. Il sistema più semplice e sicuro per unire parti in metallo bianco è l'incollaggio con speciali adesivi per metallo.

PHILIPPE SIGNARGOUT

La Ferrari 250 GT 1964 della ditta inglese S.B. è realizzabile partendo da un kit disponibile presso Mikansue, 15 Bell Lane, Eton Wick, Windsor, Berks., England. Il modello è in metallo; scala 1:43; costa 5 sterline, spedizione compresa.

Gli automodelli radiocomandati con motore a scoppio sono generalmente ricavati da scatole di montaggio o da parti staccate reperibili in commercio. E' infatti piuttosto difficile realizzare tutte le componenti «in casa» e solamente pochi modellisti, molto esperti e dotati di conoscenza e attrezzature meccaniche, ci riescono.

Consigliamo l'acquisto di una scatola di montaggio per il telaio e le parti meccaniche sopra i quali si fisserà una carrozzeria scelta tra le molte oggi disponibili. I migliori negozi italiani di modellismo dovrebbero avere le scatole prodotte dalla S.G. del campione italiano Sabattini e di Leonardo Garofali.

Il costo di un automodello radiocomandato è difficilmente determinabile in quanto dipende largamente dalla qualità dei vari pezzi. Comprendendo l'apparato ricetrasmittente, il modello completo costa intorno alle 250.000 lire.



MOMO

LINEA SPORT
ROSSI

PORTA PORTESE 6 AUTOACCESSORI ROMA TEL. 5806812 5891274

Campagnolo





KINNUNEN F. 1 SURTEES

• Dopo lunghe trattative con il Team Surtees, pare ora che la Finlandia avrà il suo primo pilota effettivo di Grand Prix: **LEO KINNUNEN**. Il suo patrocinatore, Arno Wihuri (Team AAW) comprerà quasi certamente un telaio TS 16 da affidare a Kinnunen in quasi tutti i restanti grandi premi europei della stagione.

• **ROBARTS**, avendo perso la sua guida con la Brabham F. 1, ha poche probabilità di essere rivisto in questa formula. Prevedibile, del resto, perché se sono i denari a fare entrare un pilota in uno dei teams più competitivi, è altrettanto facile che lo facciano uscire. E' un peccato, perché Robarts è stato buttato nella F. 1 quando era lungi dall'essere pronto per entrarvi (ma chi rifiuterebbe una BT 44) mentre quando andò all'MRD sembrava davvero promettente.

• Ritiro, forse soltanto temporaneo di **RICHARD SCOTT** che, dopo avere seriamente danneggiato la sua Scott in una gara di Formula Atlantic a Oulton Park, ha gareggiato in questa categoria con una Lola ufficiale in fase di sviluppo. Gli hanno offerto l'uso del telaio, ma per ora non ha trovato aiuti finanziari per continuare e la vettura è stata rilevata da Ken Bailey.

• Gli organizzatori del circuito di **LIME ROCK** hanno manifestato molto interesse nell'organizzazione di un altro round del campionato americano di F. 5000, che si svolgerà probabilmente il 7 settembre. In tal caso sarà in concomitanza con il GP d'Italia e questo probabilmente vorrà dire che, anche se la nuova Parnelli F. 1 sarà pronta, il team americano manderà la sua Viceroy Lola F. 5000 a Lime Rock per Andretti.

• L'americano **TONY ROUFF** si dedica ora alla Formula Atlantic e nuovi arrivati in questa formula in Inghilterra sono l'americano Kastner, che vinse il premio «pilota per l'Europa», aggiudicandosi il campionato SCCA di Formula Ford, e Smiley. Kastner piloterà una Chevron mentre Smiles sarà al volante di una Elden.

V8/Blog scans

F. 5000 tre corse annullate

• La gara di F. 5000 in programma per il 4 agosto a Silverstone è stata annullata. I concorrenti non volevano che si svolgesse sul circuito corto, insistendo nel dire che avrebbero gareggiato soltanto su quello lungo da Grand Prix. Dato che il circuito corto comprende un rettilineo più veloce di quello da Grand Prix, rettilineo che termina ad angolo retto in rapporto al terrapieno di sicurezza del circuito principale, non si può biasimarli. Le reti in quel punto si sono dimostrate adeguate per fermare vetture di Formula Ford, ma trattandosi di una pesante e veloce F. 5000... Gli organizzatori insistono per fare svolgere la gara sul circuito da Grand Prix. Risulta che non si svolgeranno nemmeno le altre gare italiane di F. 5000 previste a Milano e a Imola (in settembre).

• Nelle due giornate di prove il Mugello ha anticipato uno dei temi di fondo della sua particolarità: le sollecitazioni ai mezzi come dimostrano numerose rotture di motori, noie alle sospensioni ed alle gomme, problemi di raffreddamento (questo per le 5000 abituate a correre in paesi più freddi anche su percorsi meno impegnativi) e di cambio. Sarà molto il lavoro per i meccanici ed i preparatori.

• Dalla metà di giugno l'autodromo toscano verrà aperto ai privati per i collaudi. Fra le prime case vi dovrebbero essere l'Abarth e la Ferrari e per le moto la MV. Ciò conferma la validità «stradale» del tracciato.

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

• Appena ha saputo che il Rally di Scozia era soppresso, e non volendo rinunciare a correre in quel week-end, **MIKKOLA** è subito tornato in volo in Finlandia per partecipare con la sua Escort a un round del campionato di rallycross nei pressi di Helsinki.

• La **DAIMLER BENZ** ha aumentato i prezzi nazionali del 4,2% in media, con effetto immediato, per coprire almeno in parte l'incremento dei costi.

Ricchissimo Tourist Trophy

• Arriva conferma da Silverstone che quest'anno il **TOURIST TROPHY** sarà effettivamente riservato alle turismo grup-

• Il coordinatore della serie canadese Players di **FORMULA ATLANTIC** ha annunciato che la conclusione delle trattative fra il CASC canadese e la direzione del circuito di Mont Tremblant st. Jovite è stata la soppressione della gara in programma per il 25 agosto. Questo ha fatto cessare le voci, secondo le quali la pista, un tempo cornice del GP del Canada, ma chiusa dal 1971, si sarebbe riaperta.

OGNI RIFERIMENTO A COSE E PERSONE È PURAMENTE VOUUTO. IL FATTO È ACCADUTO VERAMENTE IN OCCASIONE DELLA 58ª TARGA FLORIO, DURANTE LA CHIUSURA DEL CIRCUITO.



• La gara Can-Am di **ROAD ATLANTA** del 7 luglio non è ancora stata confermata, mentre quella di **EDMONTON** del 15 settembre lo sarà soltanto a metà luglio. A quanto pare gli organizzatori di Edmonton sono preoccupati, perché lo scorso anno ci furono soltanto 22.000 spettatori, mentre la recente gara di Formula Atlantic ne ha attirati meno di 5000.

po 1. Si sapeva da tempo che gli organizzatori non speravano più di ottenere uno schieramento completo di vetture gruppo 2, per le quali la gara era destinata. In ogni modo non sarà una «sprint» quest'anno, bensì una completa gara di km 500, con soste al box e così via. Si cerca di attirare teams di costruttori per il mezzo di ricchi premi. Il 22 settembre saranno al via quaranta vetture.

Super FORD nel '76

• La **FORMULA SUPER FORD**, o meglio, per chiamarla con quello che sarà il suo vero nome, la Formula Ford 2000, ha tutta l'aria di vedere la luce nel 1975: motori di due litri, alettoni, pneumatici da corsa entro i limiti regolamentari e così via e i problemi che esistevano sono stati appianati. Lo scopo è di fare di questa formula un trampolino di lancio tra Formula Ford e F. 3 e per questo saranno obbligatorie severe restrizioni in fatto di piloti. I novellini non saranno ammessi, e neppure «esperti» in cerca di facili vittorie; quindi non si vedranno conduttori con esperienze in F. 1, F. 2, F. 5000 o Formula Atlantic.

• Benché sia andato abbastanza bene nelle sue recenti gare di Grand Prix con la seconda Lola Embassy Hill, il futuro di **EDWARDS** nella squadra è in declino, si dice. Nè lui nè i dirigenti della Wills hanno però chiarito la questione. Anche se la scelta del pilota dipende tutto sommato da Hill, questi non ha fatto commenti.

ZUMM (brev.)

scarico - idea/salva paraurti
nuovo da

ANSA
marmitte



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



per la RENAULT 5

• Checché succeda in Irlanda, ci saranno ugualmente molti rallies. Dopo avere dovuto sopprimere il **CIRCUITO DI GALWAY**, per la crisi petrolifera, il Galway Motor Club lo ha sostituito con il Galway International Hotel Rally che si correrà dal 31 agosto al primo settembre.

• Corre voce che l'anno prossimo la **ROTHMANS** non patrocinerà più il campionato di F. 5000.

• Il gruppo **PEUGEOT** annuncia di avere realizzato nel 1973 un fatturato netto di 12.514 milioni di franchi e utili netti consolidati per 334.8 milioni di franchi.

V8/Blog scans

Costruito a ROMA un rivoluzionario motore rotativo



TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

Tutto FOLLMER

• Oltre ai suoi impegni con la UOP, **FOLLMER** correrà anche in nove o dieci gare **NASCAR** con la AMC Matador di Penske, alternandosi con Gary Bettenhausen, dato che questi deve correre anche nel campionato **USAC**.

• Invece di **HUNT**, sarà **FOLLMER**, come si era accennato, a pilotare la seconda UOP Shadow nella Can-Am, partecipando a tutte le sette prove. E' però possibile che Hunt possa apparire su una terza vettura, in una o due gare di fine stagione.

• Un altro pilota dice addio alle corse. L'ex divo della F. 3, poi pilota in Formula Atlantic, **BEV BOND**, ha deciso di ritirarsi. Ritiene di non riuscire a fare più molti progressi e che è giunto il momento di lasciare il suo posto a un conduttore più giovane.

KUWASHIMA in BMW

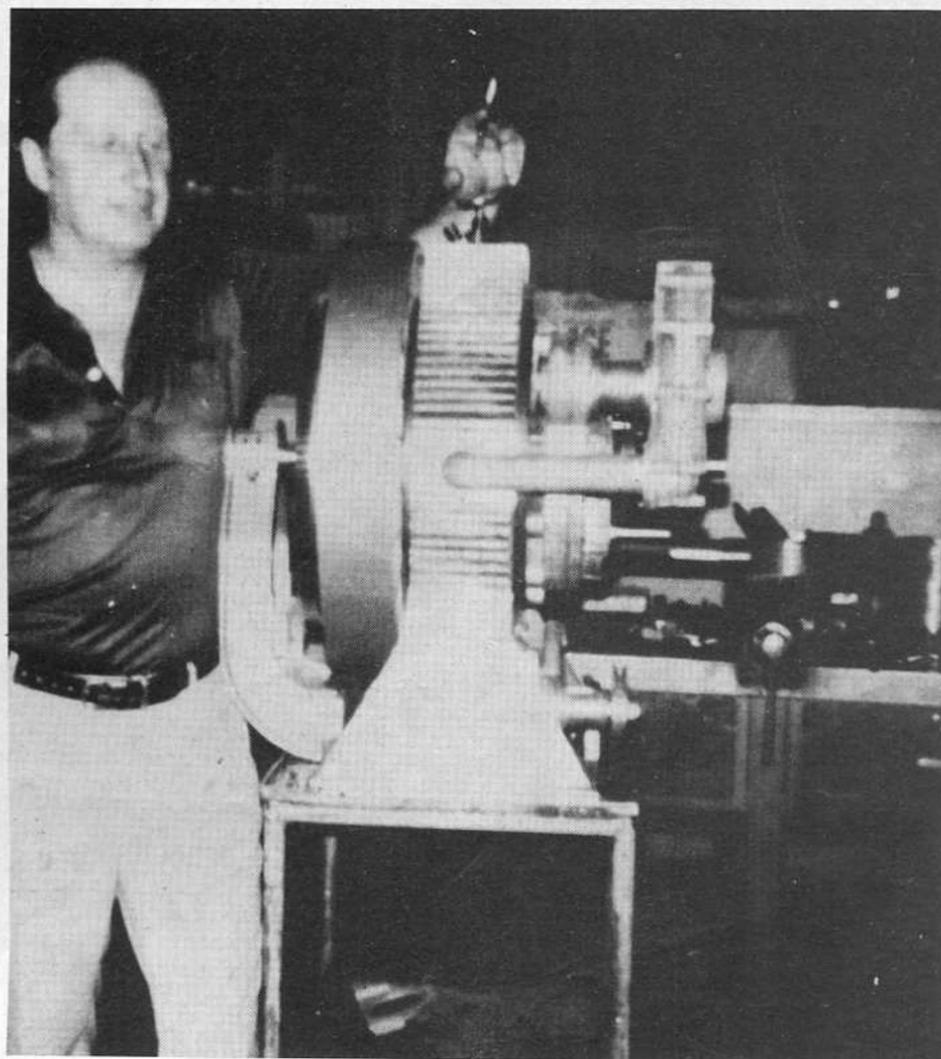
• Si prevede che il pilota giapponese di F. 2, **KUWASHIMA**, sarà al volante di un BMW 2002 di Dieter Basche nei rounds del campionato turismo più avanti nell'anno e c'è la possibilità che l'anno prossimo i due uniscano i loro teams di F. 2.

• Anche se è stato annullato per la crisi petrolifera, il **RALLY HEATWAY** si correrà certamente nel 1975 in Nuova Zelanda. La gara quest'anno doveva essere valevole per il campionato del mondo, ma nel 1975 si preferirà probabilmente rinunciare a tale validità, per via degli obblighi imposti dalla CSI alle gare del campionato. Il rally invece farà probabilmente parte del campionato del Pacifico del Sud, che comprenderà il Southern Cross in Australia e il Safari della Nuova Caledonia.

• **JARIER** ha confermato che manterrà l'impegno preso lo scorso anno con Fred Opert, di correre in una delle gare canadesi di Formula B/Atlantic e andrà sul circuito di Trois Rivières il primo agosto. Utilizzerà naturalmente una Opert Chevron B 27, con Bertil Roos.

• Altre offerte per **TOM PRYCE**, cioè una guida nel gruppo 2 Schnitzer, che fornisce i motori per il team Baty Chevron di F. 2, gli ha chiesto di pilotare un coupé tre litri che attualmente appartiene a Walter Brun.

• **VAL MUSETTI** ha sostituito la sua vecchia Royale con una March 733 e userà i suoi motori BDA.



ROMA - Raffaele Di Girolamo, impresario edile romano ed inventore per hobby e vocazione, a quest'ora poteva già essere noto al pubblico se un malaugurato incidente di cantiere non lo avesse costretto ad una forzata sosta, impedendogli la messa a punto di un rivoluzionario motore rotativo da lui progettato e costruito. Non è dato di sapere, per il momento, le caratteristiche tecniche del prototipo, costruito da una officina di Guidonia, perché l'inventore intende mantenere il più stretto riserbo sul motore da lui definito « assolutamente nuovo e di concezione insolita ». Comunque stando sempre alle (poche) dichiarazioni di Di Girolamo questo nuovo tipo di rotativo che può funzionare sia a benzina che a gasolio, presenta una semplicità di costruzione, un grado di rumore ed un prezzo nettamente più favorevoli rispetto ai motori tradizionali. Senza contare la mancanza di vibrazioni ed un peso ed un ingombro ridotti del 60%, sempre paragonato ai motori a ciclo otto. Per il prototipo che ha già girato al banco viene denunciata una potenza di 300 CV ma si precisa anche che il motore è adatto anche per piccolissime potenze. Per ora comunque non ci resta che la curiosità.

s. b.

La beffa austerità

• Deludenti i risultati ottenuti con l'**AUSTERITÀ** dei primi cinque mesi dell'anno: la flessione delle vendite di prodotti petroliferi nel mercato interno è stata di solo l'1%. Il consumo di benzina è stato praticamente l'unico a subire una flessione notevole: il 9% in meno.

• Nonostante le polemiche, la costruzione di **AUTOSTRADE** prosegue attivamente in tutta la comunità europea; nei dodici mesi tra la fine del 1972 e la fine del 1973, la lunghezza complessiva della rete è aumentata di km 1400.

• La **CITROEN** ha creato una società comune incaricata di formare un raggruppamento con la Peugeot. Scopo dei due gruppi è di costituire un unico complesso nel quale la Peugeot si assumerà funzioni direttive, mentre la Michelin (maggior azionista della Citroen) garantirà la sua collaborazione.

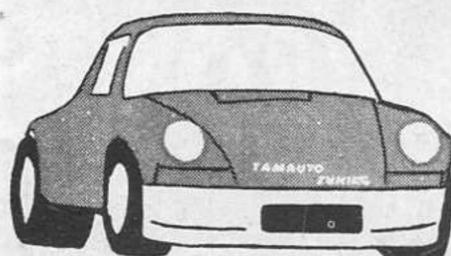
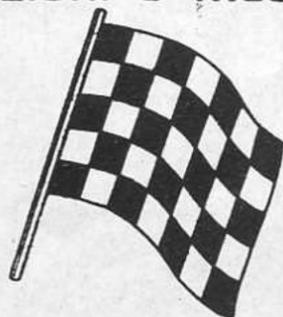
LEYLAND stop Spagna

• La **BRITISH LEYLAND** cesserà di produrre in Spagna nel complesso creato soltanto qualche anno fa a Pamplona. Il portavoce della Casa non ha però commentato la voce secondo cui la GM mostrerebbe ora un minore interesse a rilevare gli impianti spagnoli della British Leyland, per una cifra di circa 27 milioni di sterline.

• La ditta portoghese **GONCALVES**, licenziataria per il montaggio e la commercializzazione dei veicoli industriali Fiat e OM ha inaugurato un nuovo stabilimento vicino ad Oporto.

TAM AUTO TUNING

elaborazioni e messe a punto motori ed assetti Porsche



TRECATE (NO)

C.SO ITALIA, 15

TEL. (0321) 71072