

LEGGETE SUBITO

L'ALFA da salvare



DA PAGINA 6

LAUDA e REGAZZONI si spiegano

PAGINA 22

Il microfono « osseo »



PAGINA 60

25 DOMENICA SPRINT

46 KARTING MOTORAMA

62 TUTTE SPRINT

64 POSTA ESPRESSO

66 MARKET AUTO

I tele-riflessi

• Quasi alla chetichella c'è stato un rimpasto di « vertice » in seno alla ANCAI. Ottorino Maffezzoli si è dimesso da vice-presidente (per il suo incarico di CT azzurrino F. 2), il Presidente Ceard è andato in vacanza. Cioè non si è dimesso, ma in effetti ha delegato i poteri ai vice-presidenti: a far coppia con Pianta è stato cooptato Andrea de Adamich nell'incarico di « vice ». (In attesa delle prossime elezioni).

• Rogano pare se la sia presa molto, protestando con Le Guezec, segretario OSI, per le « fughe di notizie » sui calendari '75. Non si capisce di cosa si preoccupi il Presidente CSAI tanto, prima o dopo, le notizie diventano ufficiali e lui non può certo smentire quei nuovi parzialismi ripetuti con l'assegnazione clientelare di manifestazioni.

• Non è escluso che, per le ultime gare mondiali Marche, l'Alfa Romeo sostituisca Reutemann con l'americano Sam Posey.

• A furia di osservare le riprese televisive di corse automobilistiche, che anche in Italia ora sono vivacizzate da più postazioni di telecamere per coprire gli interi circuiti (vedi Monza 5000), viene fatto di chiedersi perché le varie emittenti televisive non si decidano a fare operare registi che si intendono di gare (oltre che telecronisti). Infatti, per vivacizzare le telecronache automobilistiche, non serve solo puntare gli obiettivi sui primi, ma alternare le varie fasi e i vari momenti con scene interessanti i vari protagonisti. Cosa che solo un regista intuitivo e a conoscenza delle cose può realizzare, operando sulla tastiera che seleziona le immagini in arrivo alla cabina centrale dei monitor, dalle varie « camere » sempre in azione. E' inutile dire che a tenere il filo occorrono anche telecronisti di pronti riflessi, cioè dei veri telecronisti da corsa.

• Emerson FITTIPALDI andrà a Torino mercoledì per ritirare una fiammante Beta coupé. Poi lo aspettano a Cervinia, dove il giorno dopo si cimenterà nella Gimkana dei Campioni organizzata dal Team Lancia HF. Sarà un

confronto diretto con Munari, Balestrieri, Andruet, Pregliasco e un sesto pilota di grido. Doveva essere Merzario, ma essendo impegnato il comasco a Watkins Glen, sarà sostituito da James Hunt o Jacky Ickx.

• Giorgio PIANTA aveva iniziato con entusiasmo la sua stagione di corse con il Lola 3 litri, ottenuto grazie ai buoni uffici (di sponsorizzazione) di colui che forse è l'unico sportivo vero di questo mondo italiano dell'automobilismo da corsa: il conte Zanon (e forse per questo si è convinto a dover lasciare la CSAI!). Pianta doveva correre con PICA anche nella 1000 KM di Zeltweg. Tutto era a posto, compreso l'ingaggio già concordato. La Scuderia Torino Corse, alla quale Giorgietto faceva capo, però non deve avere una segretaria molto efficiente se si è ricordata in extremis di provvedere alla regolarizzazione dell'iscrizione. Così la partecipazione del Lola 3000 italiano è saltata.

• Risultato: Pianta e Pica, con la vettura del conte se ne tornano all'ovile milanese della Jolly « Perlomeno le iscrizioni non le dimenticano... », dice il vice presidente dei piloti italiani. Ora correrà al Paul Ricard e Brands Hatch.



• I dirigenti dell'Autodromo di Monza sono con le mani nei capelli, perché non sanno come trovare i 10 giorni giusti per la loro Mostra di Vetture Sportive e Accessori, che organizzano ogni anno in settembre a cavallo fra G.P. e Coppa Intereuropa. Grazie alla CSAI, che ha accettato lo spostamento al 28 settembre di questa gara, onde facilitare i francesi per il loro Tour, una manifestazione che aveva sempre riscosso grande successo di pubblico rischia ora di saltare.

• A proposito di calendario CSI '75. E' abbastanza curioso osservare che da parte della CSAI si continua ad ignorare il circuito di Casale. Nel 1975 a Pergusa, a par-

te la regalia della seconda prova del Mondiale Marche, figurano assegnate ben altre due gare titolate: il 27 luglio il Campionato Europa F. 2 e il 15 agosto il Campionato Europa Marche 2000. Con buona pace dell'ing. Mingrino, ci si vuol spiegare perché Pergusa deve essere, tra gli autodromi italiani, quasi alla pari con Monza? E quella gara Europa Marche 2000 non era più giusto assegnarla a Casale? Non ci si venga a parlare di lunghezza del circuito perché, dopo lo « scandalo » delle corse mondiali nella pista-kermesse di Digione, dove si gira in meno di un minuto, non ci sono più scuse che tengano da questo punto di vista!

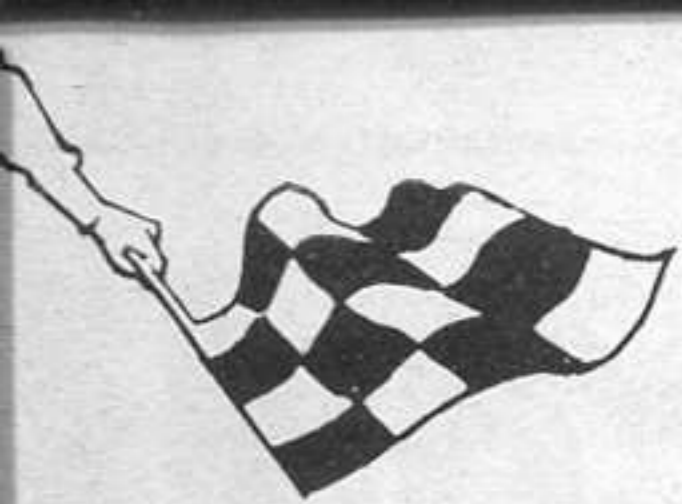
• La MARCH è la prima squadra ufficiale che ha potuto eseguire prove ufficiali al Mugello. Si è presentata in anticipo per la gara F. 2 di domenica 14 luglio e Cattini ha dovuto accettare di farla provare, nonostante avesse detto no a molti altri.

• E' sfumata la presenza di FITTIPALDI all'Euro F. 2 toscano. EMERSON aspetta da un giorno all'altro che Maria Helena arrivi al traguardo del primo parto. Non vuole lasciarla sola ricordando le difficoltà passate. (O la ragione è che doveva pilotare la nuova Surtees?).

• Il Giro d'Italia automobilistico è già in preparazione nella sua super dimensione nazionale che finalmente avrà quest'anno. L'unico pericolo che potrebbe ostacolare l'effettuazione è il temuto rilancio dell'austerità autunnale. (Ma non è detto che in Italia debbano perpetuarsi i Governi della mediocrità!). Intanto il Sindaco di Torino è stato interessato a concedere il permesso di fare effettuare le verifiche, la partenza e l'arrivo della corsa, dalla centralissima Piazza Castello.

• Arturo Merzario cambia residenza. Sta cercando casa a Milano. Modena, addio.

Marcellino



DOVE

V8/Blog scans



La CERAMICA SANTERNO di IMOLA

Vi presenta le manifestazioni in programma per la prossima settimana

corriamo domenica

LUGLIO

Le corse in calendario dall' 11 luglio al 14 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
13-7 15-8	Scuola di pilotaggio	Scuola Morrogh	Autodromo di Monza		● Tutti i giorni escluso il lunedì	Corsi di pilotaggio	
11-14	Giro di Bretagna	Gran Bretagna			●●●	Rally	Hunt-Fearnoll (Chevrolet Camaro)
12-14	Rally di Polonia	Polonia			●●● Camp. Europeo Conduuttori Rally	Rally	Warmbold-Todt (Fiat-Abarth 124 R)
13-14	6 Ore di Watkins Glen	Stati Uniti	Circuito di Watkins Glen di km 5,430		●●● Can-Am, FSV	Velocità in circuito	Mark Donohue (Porsche 917-30) media 138,857
13-14	G.P. del Nurburgring	Germania	Circ. del Nurburgring di km 28,290		●●● Camp. Europeo Turismo	Velocità in circuito	Amon-Stuck (BMW 3.3 CSL) tot. km 959,070 in 6.03'06"6
13-14	Sud-West Pokal a Hockenheim	Germania	Circ. di Hockenheim di km 6,789		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, FV, FSV	Velocità in circuito	
13-14	Salita di Tancarville	Francia			●●●	Velocità in salita	
13-14	Summernationals English Town	Stati Uniti			●●● Dragster	Accelerazione	
13-14	Rally Worderphalz	Germania			●●●	Rally	
13-14	Salita di Pouille-Les Coteaux	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in salita	Martini (McLaren) 47''9
13-14	Rally XII Ruota d'Oro	AC Cuneo	Part. Cuneo p.zza Galimberti Arr. Cuneo p.zza Europa	ore 21,30 ore 2,44	● TRN	Rally	Boretto (Lancia)
14	Euromugello	AC Firenze	Autodromo del Mugello di km 5,245	ore 9 ore 19,30	●●● Camp. Eur. F2 4 Ore Mexico	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
14	Gara a Casale	Aut. Casale	Autodromo di Casale Monferrato di km 2,460	ore 10 ore 19	●●● F3, F850, Simca	Velocità in circuito	Alberto Colombo (Brabham BT41) 28'49''6
14	Corsa a Mallory Park	Gran Bretagna	Circuito del Mallory Park di km 2,170		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Lunger (Trojan) 36'08''8, media 180,270 kmh
14	Corsa a Magny Cours	Francia	Circuito di Magny Cours di km 3,800		●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	
14	Corsa a Karland	Francia	Circuito di Karland di km 5,000		●●●	Velocità in circuito	
14	Salita Ecce Homo	Cecoslovacchia			●●● T1, T2, GT3, GT4, G9	Velocità in salita	
14	Autocross di Schoeneck	Germania			●●● T1, T2	Autocross	
14	Salita di Gives	Belgio			●●●	Velocità in salita	
14	Salita del Beaujolais	Francia			●●● Tg	Velocità in salita	Maublanc (Chevron) 2'52'' (record)
14	Salita di Reisdorf	Lussemburgo			●●● Tg	Velocità in salita	Koob (Brabham) 1'44''5 (record)
14	4. Coppa Città di Potenza	AC Potenza	Part. Pontegiardino Arr. Sellata, di km 8,100	ore 11,30 ore 15	●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	« Frank McBoden » (Chevron B21) 5'28''06, media 88,886
14	3. Coppa Scuderia Etna	Sc. Etna	Autodromo di Pergusa	ore 9 ore 19	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	
14	8. Trofeo S. Giorgio	Sc. S. Giorgio	Part. Lido delle Nazioni Arr. Lido delle Nazioni	ore 8,30 ore 12	●	Regolarità	Piero Pertusio (Fulvia)
14	Trofeo «Bognanco Terme»	A.S. Autocross Ornavasso, Soc. Acque e Terme di Bognanco			●	Autocross	

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

13-14 luglio: G.P. DELL'ACP ESTORIL - annullato ● 14 luglio: TROFEO VAL DI CENO - VARANO - rinviato a data da destinare ● 14 luglio: PEDAVENA - CROCE D'AUNE - rinviata a data da destinarsi ● 14 luglio: TARGA LIFE AL SANTAMONICA - rinviata a data da destinarsi ● 21 luglio: TROFEO DELLA CONSUMA - rinviato all' 1 settembre ● 3-4 agosto: CORSA A ORAN PARK - rinviata al 17 novembre ● 4 agosto: CORSA A SILVERSTONE - F. 5000 - annullata.

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

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

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

(051) 46.56.24



Dedicato ai faciloni
orecchianti della
retorica socialculturale
questa analisi
del convegno di Sofia

Nasce all'EST il riscatto dell'automobile

La piccola BULGARIA
insegna agli occidentali
di non disprezzare il
simbolo del progresso



Il parcheggio della COMMUNAR auto Works dove sono ospitate le auto Zaporozhets. Gli operai della fabbrica sovietica hanno già prodotto nel corrente anno 780 vetture in più di quelle previste dal programma che avrebbe largamente soddisfatto la richiesta ed occupato in pieno la mano d'opera

3 Nel nostro caso, ripetiamo, i regimi politici non c'entrano proprio niente come ci ha confermato anche Carlo Luna, capo ufficio stampa dell'ACI, con il quale, al suo ritorno da Sofia, abbiamo avuto un lungo colloquio. « Certo — ci ha detto il portavoce di Carpi — l'esempio della Bulgaria è importante perché è un paese vecchio come tradizioni storiche e nuovo come industrializzazione che sta attuando un programma di promozione dell'automobilismo privato evitando alcune storture che noi ci trasciniamo a causa di uno sviluppo più impetuoso e rapido. C'è un aspetto soprattutto che interessa molto gli italiani sempre alle prese con il bilancio. Mi riferisco al turismo che in Bulgaria è una vera industria programmata, non farraginosa e sporadica come da noi. Ed è un turismo legato per la maggior parte all'automobile perché hanno capito che per visitare un paese non esiste assolutamente un mezzo migliore. Infatti se un viaggiatore si sposta per la nostra penisola per lavoro può anche usare come mezzo di trasporto l'aereo od il treno, ma se deve spostarsi per visitare i centri turistici, l'automobile è insostenibile. In Bulgaria questo è un dato di fatto che non si discute nemmeno e per questa ragione stanno facendo una politica di prezzi e facilitazioni turistiche veramente impressionante. E non è tanto la formula benzina-gratis, pur se da noi c'è ancora il grosso problema dei buoni. Tutto è studiato per favorire il turismo automobilistico con sistemi moderni e prezzi decisamente competitivi rispetto ai nostri. Hanno creato una organizzazione nazionale di turismo, la Balkan Tour, nella quale l'automobile occupa una parte preponderante. E' dunque un paese che crede nello sviluppo automobilistico come progresso sociale e non viene dato nessun peso all'ondata di critiche che c'è in occidente. Ed il congresso della FIA è stato importantissimo perché ha messo a confronto l'esperienza di paesi supermotorizzati con la fresca mentalità di chi considera ancora come l'automobile una conquista. Da un lato quindi nazioni che vivono una lotta quotidiana tra chi difende l'uso corretto dell'auto ed i contestatori radicali, mentre sul polo opposto emergono le nazioni

che non intendono trascurare il valore sociale della motorizzazione privata ».

La Bulgaria è dunque un paradiso per gli automobilisti? Non lo sappiamo e forse non lo è ma sicuramente è un paese che non solo ha adottato equilibrio e buon senso nei confronti dell'automobilismo ma non ha avuto esitazioni nel sottoscrivere immediatamente la raccomandazione finale stilata da tutte le delegazioni della FIA e che parte da una premessa riguardante l'automobile, la conservazione dell'ambiente e la crisi energetica.

Come si sa questi ultimi due temi sono quelli su cui i denigratori dell'auto puntano per vincere la loro battaglia come se la speculazione edilizia e la mancanza di leggi in favore dell'ambiente (le vere rovine della struttura ecologica) potessero avere un nesso con l'automobile. Senza contare che le accuse di responsabilità nella crisi energetica è quantomeno assurda data la piccola percentuale di petrolio consumato dalle auto rispetto alla globalità di greggio importato.

A Sofia questo è stato messo chiaramente in luce e fin dalle premesse della mozione la FIA ritiene ingiustificata e pericolosa l'attuale osti-

1

ROMA - La radicata ostilità nei confronti dell'automobile alla quale i superficiali eroi di una falsa crociata attribuiscono con troppa leggerezza tutte le colpe del mondo moderno a cominciare dalla distruzione dell'ambiente, la responsabilità dell'inquinamento e la crisi energetica, ha posto le sue radici già da qualche anno. In tempi recenti però i temporanei disagi creati dal problema petrolifero hanno fatto definitivamente precipitare le cose e gli attacchi all'automobile privata hanno raggiunto livelli di vera fobia. In Italia, poi, la crisi energetica è servita come comodo capro espiatorio per una crisi ben più profonda e complessa tanto che con la contraddizione che sempre ci distingue non si è esitato a mettere sul banco degli imputati la dea osannata fino a ieri ed ora accusata di reati che in realtà non ha mai commesso.

Al contrario se restiamo un momento alla finestra ci accorgiamo che al di fuori del nostro paese l'automobile è tenuta in ben altra considerazione e non viene solo vista come un molock divoratore di paesaggi ed energia. In realtà è un mezzo nel quale credono non solo alcuni paesi produttori, considerati un po' i difensori d'ufficio dell'auto, ma addirittura i cosiddetti paesi nuovi all'est dove non esiste la molla del logico e necessario profitto aziendale mentre ogni produzione viene studiata solo in funzione — si afferma — dei benefici che può portare alla collettività. Non si tratta

2

La mobilità per l'uomo moderno è un bene insopprimibile ma in base ad una serie di parametri occorre vedere dove conviene l'uso del mezzo pubblico e dove conviene l'uso del mezzo privato.

A questo proposito il Congresso della FIA a Sofia, del quale vale occuparsi ancora oggi, ha raggiunto un significato del tutto particolare, certamente impensabile attualmente in un paese occidentale. « Rara avis » in questi periodi, a Sofia è stato lo Stato stesso ad assumere la difesa dell'automobilismo, organizzando e credendo in una manifestazione molto attesa perché cadeva subito dopo la ventata dell'austerità. Tutta la città è stata mobilitata per quel Congresso, sentito da tutto il paese ed inaugurato dal primo ministro con un intervento televisivo della durata di due ore e mezzo. Certamente da noi un congresso per la difesa dell'automobile non avrebbe ricevuto tanto lustro e tanti consensi.

Anche la delegazione italiana era particolarmente numerosa, con l'avvocato Carpi de Resmini in testa, ed ha potuto piacevolmente constatare come soltanto sotto l'egida di un paese che applica una politica automobilistica aperta ed intelligente, il congresso della FIA abbia potuto mettere in luce i pregiudizi che hanno caratterizzato la recente politica occidentale nei confronti delle quattro ruote.

lità nei confronti dell'automobile che arriva a punti di fobia con argomentazioni discutibili mentre i trasporti su strada prioritari debbono essere considerati un elemento indispensabile della vita moderna. Inoltre è stato sottolineato che con ogni probabilità per i prossimi decenni non vi potrà essere un valido sostituto del petrolio come fonte di propulsione dei trasporti su strada ma si ritiene contemporaneamente che le risorse di energia conosciute sono sufficienti a permettere che l'automobile nella sua attuale concezione tecnica continui ad essere utilizzata per questi decenni. L'unica condizione è una sana politica che elimini gli sprechi ai quali crediamo che nemmeno chi brama un uso ad oltranza dell'auto sia favorevole. Si raccomanda infine che venga iniziata una lotta precisa contro lo spreco del petrolio per gli usi termici e che i più grandi sforzi siano rivolti ad ottenere l'uso del petrolio come risorsa base dei trasporti.

Notevole interesse hanno suscitato anche i progressi che i costruttori hanno ottenuto in fatto di consumi e sotto il profilo della sicurezza. Per quest'ultimo punto il congresso ha valutato l'opportunità di azione coordinata (costruttori,

struttura delle strade e regolamenti) mentre di fronte al problema dell'energia è stato auspicato un orientamento verso una automobile media che consumi meno mentre è chiaro che sono da incoraggiare tutti gli studi dei costruttori atti a permettere, con identiche prestazioni, un risparmio dei consumi.

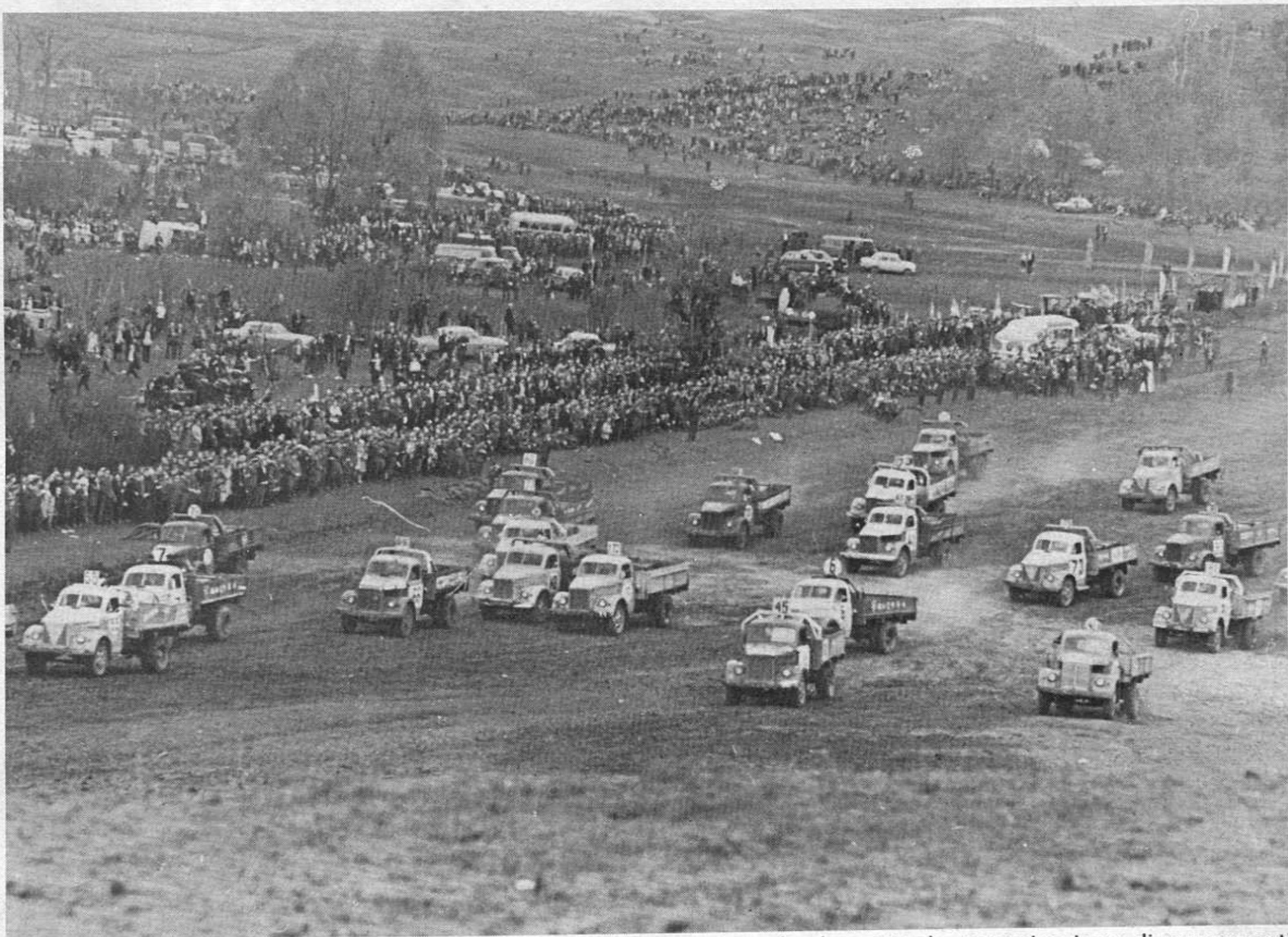
La mozione si è occupata anche della lotta all'inquinamento ed afferma che con troppa leggerezza le colpe di questa piaga dei giorni nostri sono attribuite all'automobile mentre è necessario approfondire scientificamente quali sono i tassi di inquinamento che i gas di scarico producono, scoprire quali sono i limiti veri e se necessario eliminare le norme arbitrarie. Infatti è stato constatato che queste norme vengono dettate su basi emozionali nient'affatto scientifiche: se uno studio matematico dimostrerà che l'auto può emettere gas oltre i quali sussiste un pericolo le norme saranno da augurarsi ma in assenza di un solido aggancio sono da scartare come una accusa infondata.

Il punto centrale della mozione richiama infine all'attenzione dei governi e dell'opinione pub-

certo di fare un esame politico dei vari sistemi, ma ci sembra decisamente importante l'esempio di questi Paesi che hanno una motorizzazione in via di sviluppo, dal momento che non soltanto vengono ignorate le campagne contrarie all'automobile ma quest'ultima viene considerata come mezzo di progresso e libertà individuale.

Non esistono nemmeno, come nei Paesi occidentali ed in Italia soprattutto, i due fondamentali partiti dei sostenitori e degli oppositori dell'automobile. Esiste soltanto una componente responsabile che si preoccupa di inserire nel migliore dei modi l'automobile nel contesto sociale ed umano. Sono veramente illuminanti alcune parole del primo ministro bulgaro che in occasione del congresso della Federazione Internazionale Automobilistica, tenuto a Sofia nel maggio scorso, ha dichiarato ufficialmente che « l'automobile è un simbolo tecnico e sociale di prosperità e di cultura, legato a molti aspetti della vita moderna ».

Ecco la giusta dimensione nella quale va inquadrata l'automobile: come va combattuta la mentalità dei patiti che vorrebbero le autostrade nel centro di Venezia, così va combattuta quella dei fisati di segno opposto che dicono basta alle auto ed autostrade, solo perché non hanno saputo e voluto risolvere in tempo certi problemi. Occorre dunque ricercare un giusto equilibrio fra questi due punti di vista.



A Ryazan si è celebrato il X Giubileo Cross-Country per camion che ha visto la partecipazione di concorrenti provenienti da Lituania, Estonia, Georgia. Nella foto i GAZ-51 che hanno dato vita ad una gara entusiasmante

blica il fatto che il trasporto individuale deve continuare a soddisfare in un prossimo futuro una parte preponderante della mobilità delle nazioni moderne. Questo provoca delle conseguenze e provoca una politica dell'assetto del territorio che concili l'uso dell'automobile con la difesa dell'ambiente. Inoltre viene ritenuto necessario il coordinamento tra il mezzo pubblico e quello privato da attuare non gravando su quest'ultimo (azione fiscale) ma migliorando soprattutto i mezzi pubblici cittadini, ai quali la mozione della FIA fa riferimento.

Condizione necessaria per la salvezza dell'automobile è anche la disponibilità completa per una politica di assetto territoriale che ne permetta un uso razionale (bando quindi agli utenti ad oltranza che adottano l'auto anche se per i minimi spostamenti cittadini) e senza deturpare l'ambiente nel quale viviamo.

Come si vede le proposte moderate ci sono e la messa al bando dell'automobile è solo un atteggiamento grottesco. Spetta agli organi responsabili ora prendere le necessarie e giuste misure.

d. b.



Dopo la 1000 km di Zellweg, sperare ancora in un capovolgimento della sorte per quanto riguarda i colori nazionali nel mondiale Marche resta un fatto di... discrezione. Ma non è per questo che abbozziamo un commento, bensì allo scopo di far quattro chiacchiere vegetariane su ciò che si è rivelato il «tallone di Achille» delle Alfa Romeo nella prova austriaca.

Dopo 150 km di gara infatti Jacky Ickx si è visto costretto a lasciare che monsieur Pescà prendesse il largo, visto che le gomme di sinistra della sua «33» seminavano il battistrada a pezzi e bocconi su e giù per tutto l'Oesterreichring.

Il brioso inconveniente si verificava in corrispondenza della spalla, riteniamo quella esterna ma potrebbe darsi il contrario, almeno dietro; più che abbastanza per indurre a miti consigli qualsiasi esagitato, ma non sufficiente per impedire a Jix di segnare — a circa 1/4 della distanza — il controverso 1'35"81 del giro più veloce a 222 e rotti di media.

La scelta e il dimensionamento di ruote e gomme, salvo il caso di certe formule parrocchiane per le quali vengono imposti marca e tipo di pneumatici, resta uno studio da fare in combutta, fra progettista del trabiccolo e fornitore delle coperture.

A costo di dire cose ovvie, ricorderemo poi che il pneumatico «giusto» risulterà definito — nei limiti della produzione prescelta — dal tipo di vettura in particolare, dal suo peso, dalla potenza installata e dalla velocità massima raggiungibile in corsa.

Chi scrive non era sul posto ed è quindi costretto a bypassare i già citati misteri della Sfinge mediante un'ipotesi del tutto cervellotica, ma utile se non altro per fissare le idee: ammettiamo che gli Alfoni fossero calzati con degli 8,6/20 x 13" davanti e dei 13,5/24 x 15" al retrotreno. Stabilito che per girare sotto l'1'36" occorre tirare i 285-290 sul dritto che precede la Curva Bosch, non ci resterà che esigere dalle ruote anteriori un regime di rotazione di 50 giri al secondo, pelo più pelo meno.

Provi il lettore a contare ad alta e squillante voce da uno a cinquanta in un secondo e gli garantiamo un rapido surriscaldamento della lingua, puranco non gravata del peso corrispondente ai sette quintali di vettura transitoriamente ripartiti sulle impronte di appoggio.

Tanto abbiamo osservato, semplicemente per dare un'idea tangibile delle condizioni di esercizio di un pneumatico da corsa. Ma non spiega da solo i motivi della falcidia che ha colpito le gomme Firestone utilizzate dalle Alfa Romeo. Tanto più che, come AUTOSPRINT riportava nel numero scorso, le stesse identiche coperture erano utilizzate da una Gulf tutt'altro che rinunciataria, senza inconvenienti o quasi. (Un battistrada ce l'hanno rimesso pure loro...).

Rimanendo sempre sul piano dei principi generali, la velocità massima di utilizzazione di un pneumatico in condizioni di sicurezza dipende dalla sua temperatura. Non a torto si usa dire nell'ambiente che, oggi, le corse si vincono col termometro, data l'importanza del tyre-temperature checks nella messa a punto generale della vettura.

Chiaro che le temperature ottimali di regime non vengono stabilite a capocchia o interpellando la strega personale di Mario «Big Wop» Andretti. Per i pneumatici da corsa, esse vengono determinate su appositi banchi prova a rullo che permettono alla ruota in condizioni-corsa di raggiungere la «velocità» simulata per la quale si verifica lo scoppio. A questo punto, la temperatura dei rimasugli farà da parametro nel determinare la temperatura da non superare in esercizio, dato un conveniente margine di sicurezza.

In genere i valori massimi sono compresi, per la vasta gamma di coperture disponibili e relative mescole, tra i 150 e i 200 gradi Fahrenheit che — se li preferite in Centigradi — sarebbero 65 e 93 gradi all'incirca. Ma sarebbe troppo comodo che una temperatura, magari ideale, si manifestasse e fosse «quella» per ciascuna ruota.

Avrete certamente seguito qualche volta il balletto estemporaneo che il gommarolo di turno compie attorno a una vettura non appena la stessa si arresta al box. Esiste una apposita routine per questo tipo di rilievi e la sequenza prevede il giro della vettura in senso orario, a partire dal pneumatico posteriore destro.

Per ciascuna gomma vengono rilevate tre temperature, rispettivamente nell'ordine: interno, centro, esterno della fascia battistrada.

Saremmo stati pronti ad accettare un cortese diniego (ma non avremmo neanche fatto la domanda) di fronte ad un nostro eventuale tentativo di conoscere i dati cui abbiamo appena fatto cenno. Queste dodici temperature sono infatti, nel loro insieme, un ritratto parlante delle condi-



MOMO

LINEA SPORT
ROSSI

Campagnolo

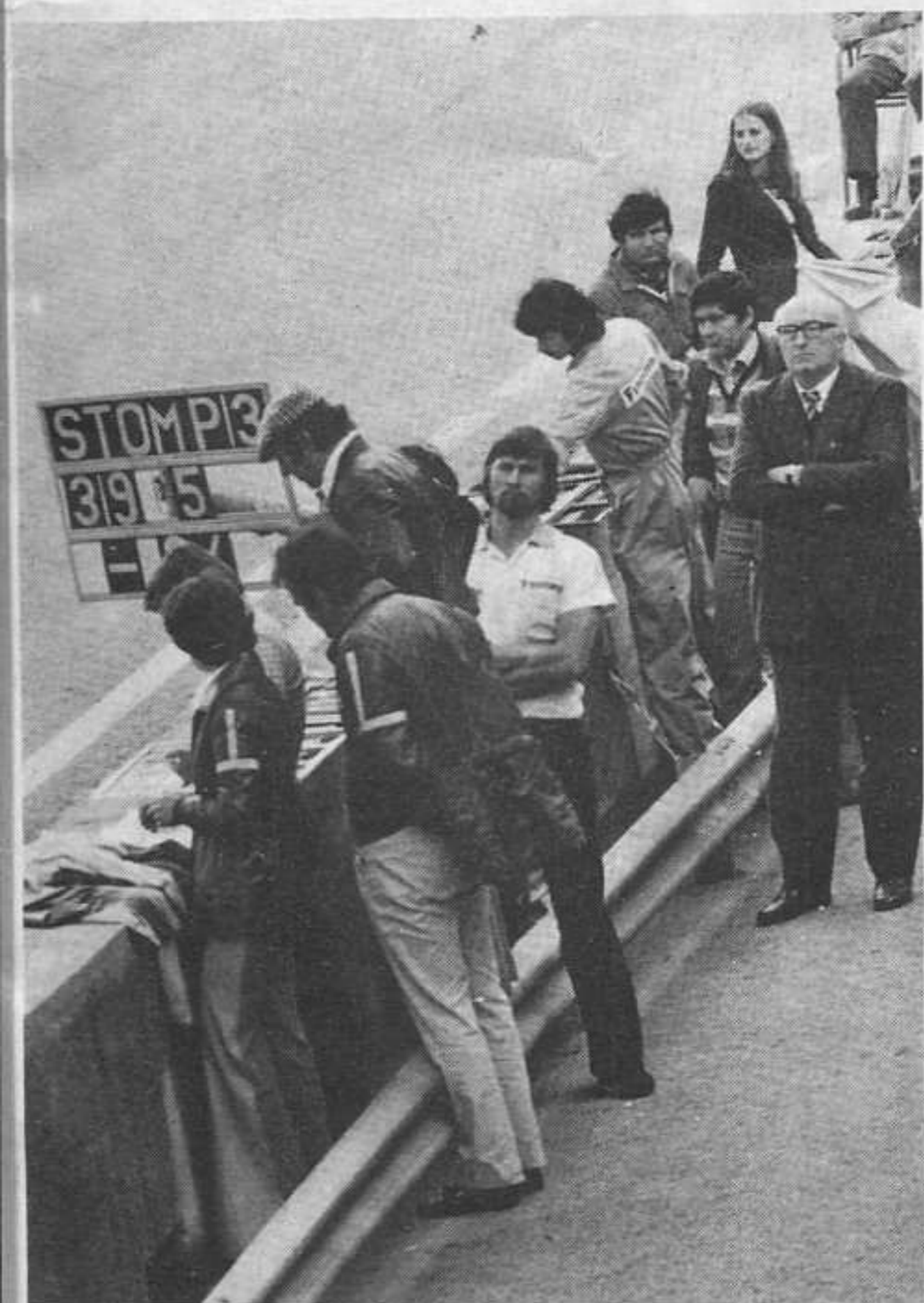


PORTA PORTESE 6 AUTOACCESSORI ROMA TEL. 5806812 5891274

Perchè proprio (e solo) le GOMME ALFA?

La prova del (le) 12 temperature

Prime prove della 1000 Km d'Austria: con accanto Merzario un poco leghino lckx fa gli sberleffi al fotografo (a destra sopra). Tenterà poi di farli anche alla Matra, ma le gomme... lo faranno imbronciare (foto a sinistra). Forse anche quei moscerini dietro la sua testa potrebbero essere una spiegazione, ma questo potremo svelarvelo nel prossimo numero di Autosprint



Le cose stanno andando poco bene all'Alfa Romeo: lo si può chiaramente notare dalle perplesse espressioni della gente dei boxes

zioni in cui opera la vettura e la loro interpretazione è della massima importanza per tutti i responsabili della messa a punto; nonché per la... concorrenza qualora ne venga messa al corrente da una che spiffera.

Una differenza di 5-6 gradi fra zona e zona di uno stesso battistrada può considerarsi come massimo tollerabile, sebbene sia opportuno controllare se la temperatura maggiore si verifica o meno su entrambi gli interni, gli esterni o le zone centrali delle due gomme di uno stesso lato.

Da questo esame, una giusta interpretazione può suggerire eventuali eccessi di camber (positivo o negativo) o anche un'erronea convergenza (o divergenza) di uno o entrambi i treni.

Meno importante, anzi piuttosto normale, una maggior temperatura delle gomme di sinistra, (a condizione che non giochino il tiro secco del 26.mo giro di Jacky). A questa differenza concorrono due motivi di cui uno reale dato dal senso usualmente orario in cui si corre su quasi tutte le piste e che mette prevalentemente in appoggio il lato sinistro, ed uno fittizio dovuto al tempo durante il quale si controllano le prime due gomme nella sequenza già detta. Simultaneamente le altre, ossia quelle di destra, si raffreddano un pochetto.

Per consuetudine, un pneumatico destinato a dare delle noie in corsa denuncia questa tendenza con una temperatura uniformemente eccessiva; il rimedio consiste nella sostituzione con una miscela di altro tipo e in certi casi — vedi Matra a Monza — nel passaggio a diverse dimensioni. Se queste sono inferiori, proprio come nel caso in esame, può succedere vedi caso proprio quello che è successo

alla Matra, ricordate?

Ricordiamo di aver visto alle prove di Le Mans le gomme posteriori colle quali Artario sparava tempi del terrore (3'31"0). Dimensioni a parte, si trattava di una coppia di «A 1330 MY B 46».

Che significa? Beh, ma allora... ci volete proprio far tradire la patria. Comunque, non ci dispiace che ce lo abbiate domandato.

Procedendo per ordine, troviamo la «A» che stabilisce un quantitativo superiore a cento pezzi per la partita di provenienza del pneumatico. Poi però troviamo il «1330» che sta ad indicare un particolare riferimento alla cosiddetta «bibbia» o registro generale Firestone. Ne potremmo anche presumere che si tratta di una partita fatta apposta e/o acquisita in blocco per l'Alfa Romeo.

Viene quindi il «MY», che non significa Mylano ma si riferisce al tipo di costruzione: composizione e qualità delle tele, numero delle stesse, angolazione dei cords, ecc. Solitamente questo indice si compone di una sola lettera, ragion per cui la combinazione di M ed Y dovrebbe rappresentare un ibrido.

E finalmente eccoci alla B, che si riferisce sempre al tipo di gomma. Non abbiamo avuto occasione di scoprire indici superiori al 46 ma in questo campo tutto è possibile. In fondo poi, dobbiamo anche riconoscere che a questi livelli solo un rapido consumo può evitare al pneumatico di venir superato dai tempi. Così, forse, però, è un po' troppo!

Giuliano Orzali



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



Caro AUTOSPRINT, ho appreso dal giornale, con evidente amarezza, la nuova sconfitta delle Alfa e Zeltweg; e mi sono reso conto che oramai contro lo strapotere Matra, anche per questo anno c'è poco da fare.

E' veramente desolante pensare che l'Alfa Romeo, che in teoria ha tutte le carte in regola per ottenere i successi che le spettano, debba segnare il passo di fronte ad una squadra che, sempre in teoria, non foss'altro che per l'esperienza in meno, dovrebbe esserle un gradino più sotto.

A questo punto dovrei dilungarmi in considerazioni che anche voi avete fatto e in modo migliore, perciò non ne parlo.

Mi rimane solo la rabbia impotente di chi non capisce PERCHE' debbano accadere queste cose, e si chiede di CHI è la colpa se colpa c'è.

Potrebbe Lei, dott. GUANI, trovare due minuti di tempo per rispondermi attraverso il nostro giornale?

Ugo Pandolfo - Palermo

Da noi c'è chi la declassa a «tigre di carta», ma il rug-gito del suo boxer solleci-ta anche lord HESKETH

L'ALFA da salvare



Giro questo « grido di dolore » al Presidente dell'Alfa Romeo. In verità, caro Pandolfo, con ben poca speranza che egli voglia o possa rispondere. A parte che lascio solo a lei la convinzione che la « esperienza in meno » Matra dovrebbe porre la Casa francese un gradino più sotto l'Alfa (chissà poi perché, se pensiamo alla Ferrari degli anni passati nei confronti di certi assemblatori!...) capire il perché della situazione Alfa non è poi tanto difficile. Basta tener mente a quella che è, in tutte le dimensioni, la realtà della situazione italiana di oggi. Dalla voglia di lavorare, ai livelli soprattutto di minore responsabilità, al tono di sufficiente disprezzo che si è andato sviluppando ai massimi livelli dirigenziali, non solo di quella che è la Casa automobilistica di Stato.

Bisogna dircelo una volta per tutte. L'Autodelta, almeno per quest'anno, ancora vive a dispetto persino di autorevoli dirigenti dell'Alfa, oltre che della politica automobilistica di Stato. La stessa coordinazione delle responsabilità dirigenziali in tutti gli organi dirigenziali attuali mostra il verificarsi di analoghe carenze che spiegano tutto. Dalle macchine avariate che escono dalle catene di serie a danno del compratore, alle vetture da corsa tradite da guasti della più spicciola banalità.

Se lei valuta che il gioco delle competenze, che fa annaspere la burocrazia italiana a tutti i livelli e in tante vicende a danno del cittadino medio, trova analoga manifestazione in una equipe tecnico-sportiva, che tutto dovrebbe avere per giungere a dei risultati meno che collettivo decisionale e schematico rispetto delle competenze prestabilite, allora farebbe presto a capire!

Lo sa che l'Autodelta, per come è strutturata ed impostata, non può con i suoi tecnici modificare una virgola tecnica dell'impostazione generale della vettura studiata dal reparto progetti Alfa Romeo? Il buon senso dell'ex Presidente Luraghi e del compianto ing. Satta, risolveva nel passato tante piccole e grandi situazioni. Oggi, non è una rivelazione tutto questo, ciò è sempre

meno possibile. Non è una malignità affermare che il trionfo dell'Alfa a Monza indispetti più che entusiasmare certi settori responsabili dell'azienda.

Si sa — per esempio — che il problema dei freni può essere risolvibile a patto di sostituire un tipo di freni con un altro. Ma i tecnici Autodelta sono costretti a ricorrere a palliativi occasionali per non poter risolvere alla base il problema, che comporta una ristrutturazione generale della vettura, nel qual caso si cade sotto la forca caudina delle altre competenze da rispettare nella rielaborazione del progetto. E' trattandosi di una azienda statale, tutto diventa più difficile, come in tutti gli organismi dello Stato. Forse ci manca solo la carta da bollo!

Certi ambienti responsabili dell'Alfa Romeo, che non conoscono o persino non vogliono sapere nulla di corse, hanno il diritto di poter decidere anche i problemi spiccioli della squadra, quelli che, se non altro per buon senso, dovrebbero lasciare ad altri che ne hanno più diretta conoscenza e responsabilità. Non è problema di uomini, intendiamoci, o di persone precise, ma di un sistema sbagliato e che è dietro a tutta questa vicenda dell'Alfa Romeo da corsa e che non si esaurisce nell'Alfa da corsa. Infatti analogie si trovano anche nella conduzione aziendale o nei programmi di produzione, che, oggi, i (pochi) dirigenti responsabili e capaci si trovano a dover patteggiare con personaggi politici o politicizzati, che tutto hanno meno la capacità di avere una visione chiara e seria del problemi.

Ciò è stato dimostrato, persino in quella che è la scelta dei modelli da incrementare o sostenere, sia pure in funzione di clientela sportiva. Tanto è vero che l'Alfa oggi è rimasta fuori dal giro dei Campionati europei e nazionali Turismo, che pur erano stati alla base del successo aziendale negli anni ruggenti della presidenza Luraghi.

Il male non oscuro dell'Alfa è davvero il male dell'

Italia '70. Ecco perché ha persino un aspetto proditorio lo stucchevole neretto apparso lunedì 1 luglio in una pagina sportiva del quotidiano torinese della Fiat. Ecco, sotto il titolo «POVERA ALFA» che cosa c'è scritto:

« E adesso, povera Alfa? La "1000 km" di Zeltweg avrebbe dovuto portare, finalmente, un successo. Invece, ecco, l'ennesima sconfitta, tanto più grave in quanto da mesi sentivamo dire che sui circuiti veloci — come Zeltweg appunto o Monza — le "33" dodici cilindri erano più forti delle Matra-Simca.

« Problemi di gomme, si dice. Peccato siano capitati proprio in questa occasione. Ce ne stupiamo molto, comunque: e allora, le prove "private" di qualche giorno fa a quelle "ufficiali" a cosa sono servite, se non hanno messo in evidenza tale problema?

« Intanto la Matra-Simca ha in pratica riconquistato il titolo mondiale. Bravi i francesi, ma avevano di fronte una "Tigre di carta" ».

E' una prosa che dedichiamo a tutti gli appassionati d'automobilismo. Perché essi sapranno così chi ringraziare, se tra qualche mese gli organi tutori e dirigenziali dell'Alfa faranno saltar fuori la trovata di risolvere il problema del miliardo di deficit del bilancio '73, con il taglio agli impegni sportivi (la comoda e più facilissima trovata per gli economisti da strapazzo che giocano in questa nostra Italia depauperata).

Non fa onore (e nemmeno un favore) alla Fiat che si possa così colpire uno sforzo tecnico comunque notevole di una Casa rivale. A parte l'infantilismo di certe considerazioni sulla « tigre di carta », (sarebbe il caso domandarsi se, negli anni passati, non si trovava la nuova cuginetta Fiat di Maranello nelle stesse condizioni anche di gomme) vale la pena informare il cronista poco informato che, sì, l'Alfa sapeva dalle prove della vigilia a Zeltweg di certi problemi che si manifestavano sulle sue gomme a limiti velocistici particolarmente notevoli.

I tecnici della Firestone in quella occasione avevano portato un tipo di gomme speciali da F. 1. Ma che esse scesero (anteriore sinistra) nel corso delle prove di Stommelen che, come sapete, realizzò tempi poi non ripetuti nel confronto diretto con la Matra.

In occasione della corsa, austriaca, la Casa americana portò delle nuove gomme, con soluzioni diverse anche sul battistrada. Ma, lo si è visto, esse non hanno dato risultati migliori. E di ciò sappiamo che lo stesso tecnico Firestone si è scusato con i dirigenti Alfa perché, con molta onestà professionale, egli ha detto: «Non conta se una macchina è diversa dalle altre, a noi spetta dare a ogni macchina gomme che non scescono». Ciò vale anche a chiarimento e appendice a quanto avete letto nella pagina precedente del nostro Orzali, nella sua analisi tecnica sulla sconcertante vicenda di Zeltweg che ha tagliato l'Alfa fuori della mischia mondiale '74, forse definitivamente per il maxi punteggio già raggiunto dalla Matra.

Probabilmente è vero che la maggiore potenza del motore Alfa, con buona pace di tanti increduli (soprattutto gli ilari fratelli fiorentini che leggerete appresso) possa avere la sua incidenza. Però occorre fare una volta per sempre una certa considerazione. Forse non è un caso che certe « reazioni » sulle gomme, magari anche dovute al peso e alla generale aerodinamica vettura Alfa, si sono verificate a secondo del pilota che ha provveduto al tipo di messa a punto. Fuor di luogo che le macchine da corsa palesano certi difetti (o certe conseguenze tecniche) nel momento in cui vengono stimolate

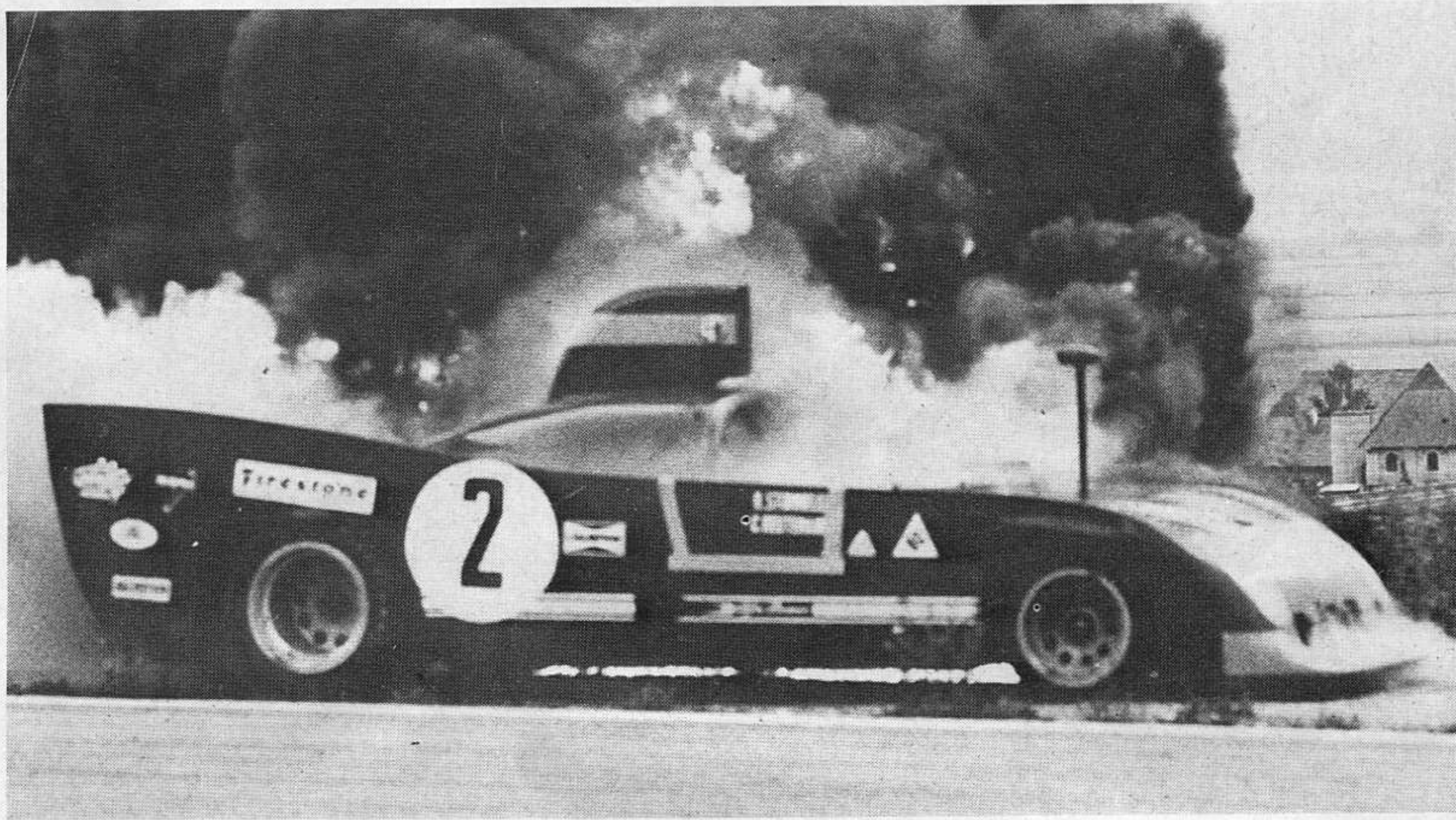
nimento. La rabbia e l'ilarità che la fanno suscitare, come forse avrai capito, l'Alfa Romeo, unica rappresentante italiana nel M.M. Ed ecco perché: la suddetta marca, che « diceva » di puntare al titolo, si è preparata meticolosamente per tutto l'inverno, ha ingaggiato validi piloti e, dopo alcune ottime dimostrazioni (4 ore di Le Mans), ha vinto la sua prima gara (Monza) dal lontano '71. Poi, con incredibile sufficienza ha regalato venti punti alla Matra su un tipo di circuito dove avrebbe potuto bissare il successo. In seguito, partecipa ad altre due gare in circuiti favorevoli in tutti i sensi (vedi i commissari dei boxes a Imola) alla Matra, e quindi è costretta a mangiare la polvere dietro alla Sport blu. Ma è qui l'altra bella trovata: l'Alfa dà intelligentemente forfait ad una gara in un circuito sul quale ha mostrato le sue possibilità di vittoria all'inizio della stagione (mentre la Matra è alle prese con problemi di durata), se ne va intanto a prepararsi per due settimane a Zeltweg col bel risultato che sappiamo. Ma diciamo, all'Alfa Romeo credono di vincere il Mondiale Marche facendo test sui circuiti e dichiarando « in segreto » ai giornalisti di avere motori da 520 cv? Si rendono conto che, con la loro stramba partecipazione alle corse, la Matra, a metà campionato, ha già tante vittorie quante ne totalizzò lo scorso anno? Vogliono forse fare una figura peggiore di quella della Ferrari? Ma l'Alfa non è nuova a simili trovate: vi ricordate nel '71 il forfait ad Imola « per difendere » il prestigio della 33 (3 vittorie nel M.M.) contro lo strapotere della sfortunata 812 P, oppure le continue rinunce dell'anno

sto gli americani di Andretti e alcune scuderie private (i contatti con Williams sono molto avanzati). L'ultima indiscrezione riguarda lord Hesketh, piombato a Settimo Milanese col suo jet personale per acquistare pronta cassa motori boxer Alfa. Come sapete lord Hesketh doveva avere un suo motore 12 cilindri realizzato presso l'officina da lui appoggiata, ma problemi economici capitati ai proprietari di questa « factory » (probabilmente anche tecnici) hanno convinto il simpatico mecenate '70 dello sport automobilistico di cercarsi un'altra strada anche per sfuggire al monopolio Cosworth.

Quale credete sia il problema, adesso? Soltanto quello di convincere i dirigenti Alfa a utilizzare anche in positiva chiave di bilancio dei pagamenti, il gioiello tecnico di cui sono venuti a disporre. Sarebbe veramente assurdo che l'Alfa non mettesse a frutto proprio il vantaggio offerto dal propulsore che tanto piace e che sarebbe necessario forse non solo allo sport automobilistico. Anche nello stesso suo interesse di Casa.

E' noto infatti che la diretta concorrente BMW sta preparando un 12 cilindri per la F. 1. Sarebbe assurdo che l'Alfa ripettesse gli errori e le abitudini di malintese « gelosie » per il proprio prodotto molto richiesto, nei quali è caduta la Ferrari nel passato. Essa non volle mai vendere i suoi motori, con la preoccupata scusa che « sarebbero stati copiati ». Duckworth e Costin, realizzando su richiesta della Ford il loro Cosworth, non hanno avuto problemi a cederne a decine a qualsiasi compratore. E non ne hanno pagato nessuno scotto tecni-

Alle 15,14 ora locale nel corso dell'86. giro, per un ritorno di fiamma ha preso fuoco dopo alcune piroette l'Alfa di Reutemann. Il pilota è riuscito a mettersi in salvo rapidamente, mentre gli addetti al servizio anticendio hanno domato le fiamme con grande rapidità. Oltre ai normali pompieri, sono stati istruiti ed equipaggiati (foto sotto) giovanissimi volontari per avere gente di scorta in caso di necessità



al massimo, è indubbio che queste carenze hanno un modo di evidenziarsi se il pilota ricorre a delle scelte di adattamento tecnico che, assicurandogli più facilità di guida, obbligano di contro la macchina ad una maggiore sofferenza, con le conseguenze per esempio nel caso di Zeltweg sulle gomme.

Forse per questo non è un caso che, fin quando Merzario ha provveduto alla messa a punto dell'Alfa Romeo 33t12, come prima di Le Mans e prima di Monza, i risultati (a parte avarie tecniche tutte particolari e occasionali) siano stati di un certo tipo. Invece, quando per gli impegni F. 1 del comasco o per sue indisponibilità fisiche (polso fratturato dopo Imola e incidente stradale prima di Zeltweg), essendo stata la macchina messa a punto secondo i criteri di Stommelen, si è verificata una certa scelta di sovraccarico aerodinamico, evidenziato da dosaggio di spoiler e alettoni, a portare probabilmente alle note conseguenze.

Una controprova forse l'avremo dalla stessa 6 Ore di Watkins Glen della prossima settimana per la cui preparazione di vigilia, approfittando della sua presenza in loco e della sua qualità di collaudatore Firestone, si sta occupando stavolta Andretti, notoriamente più vicino a abitudini e concezioni tecnico-agonistiche del pilota comasco.

Avevo accennato agli ilari fiorentini. Ecco il loro documento di rabbia e di amarezza col quale si può chiosare questa particolare eco della vicenda Alfa '74:

Caro Autosprint, ti scriviamo in preda ad un sentimento misto di ira e di ilarità; abbiamo appena udito il risultato della 1000 km di Zeltweg che come sai ha visto la vittoria degli immane Pescarolo e Larrousse con tre giri di vantaggio sull'Alfa. La nostra, però, non è una lettera riguardante solo questa gara, ma contiene sentimenti e pensieri che con l'andare del M. M. ci sono venuti e che ci pare opportuno dire dopo questo avven-

scorso che facendo mancare il necessario test agonistico alla 33t12, la resero una vettura con ottime capacità potenziali, ma carente sul piano dell'affidabilità ed esperienza tanto da farsi battere addirittura dalla Gulf? Vogliamo solo che la gente ormai si ricreda sul conto dell'Alfa e della sua attività sportiva.

Gino, Stefano e Andrea Orsi - Firenze

Mi sembra di aver già risposto a sufficienza a buona parte anche di questa lettera nelle righe precedenti. Quello che conta, comunque ed è anzi da premettere ad evitare malintesi, è che questa mia « difesa di ufficio » dell'Alfa, posso a buon diritto rivendicarla perché mi sembra di essere stato anche nel passato, in AUTOSPRINT, un non tenero critico di certe vicende negative, anche della stessa conduzione tecnico-sportiva della squadra del quadrifoglio.

Però, se c'è una volta che tante critiche sono ingiuste è proprio questa per le ragioni su accennate. Cari amici, non è fantatecnica riaffermare che il boxer Alfa Romeo 12 cilindri ha raggiunto nell'edizione di quest'anno una potenza di oltre 500 HP, precisamente 518 in una versione della nuova testata. Lo testimoniano non solo i tempi di Monza e di Zeltweg, ma la stessa differenza di peso (in più) rispetto alla Matra che l'Alfa Romeo ha accusato.

Se non avesse avuto dei cavalli, state pure tranquilli che certe prestazioni non si sarebbero verificate! D'altronde gli stessi tecnici Matra hanno ammesso questa prevalenza dell'Alfa Romeo e, questa è una primizia, che il boxer milanese non abbia nulla da invidiare nemmeno allo stesso Ferrari piatto 12 cilindri, è confermato dall'assidua corte che molti responsabili di squadre F. 1, stanno facendo da alcuni mesi all'ing. Chiti dell'Autodelta.

Le richieste fioccano. L'Alfa 12 cilindri lo hanno chie-

co. Siamo solo noi in Italia che abbiamo queste preoccupazioni, favorendo sciupii di ricchezze e rinunciando a mettere a frutto il meglio che produciamo in certi settori, fosse pure purché nella preoccupazione che qualcun altro, con la disponibilità del nostro prodotto, possa farlo rendere meglio!

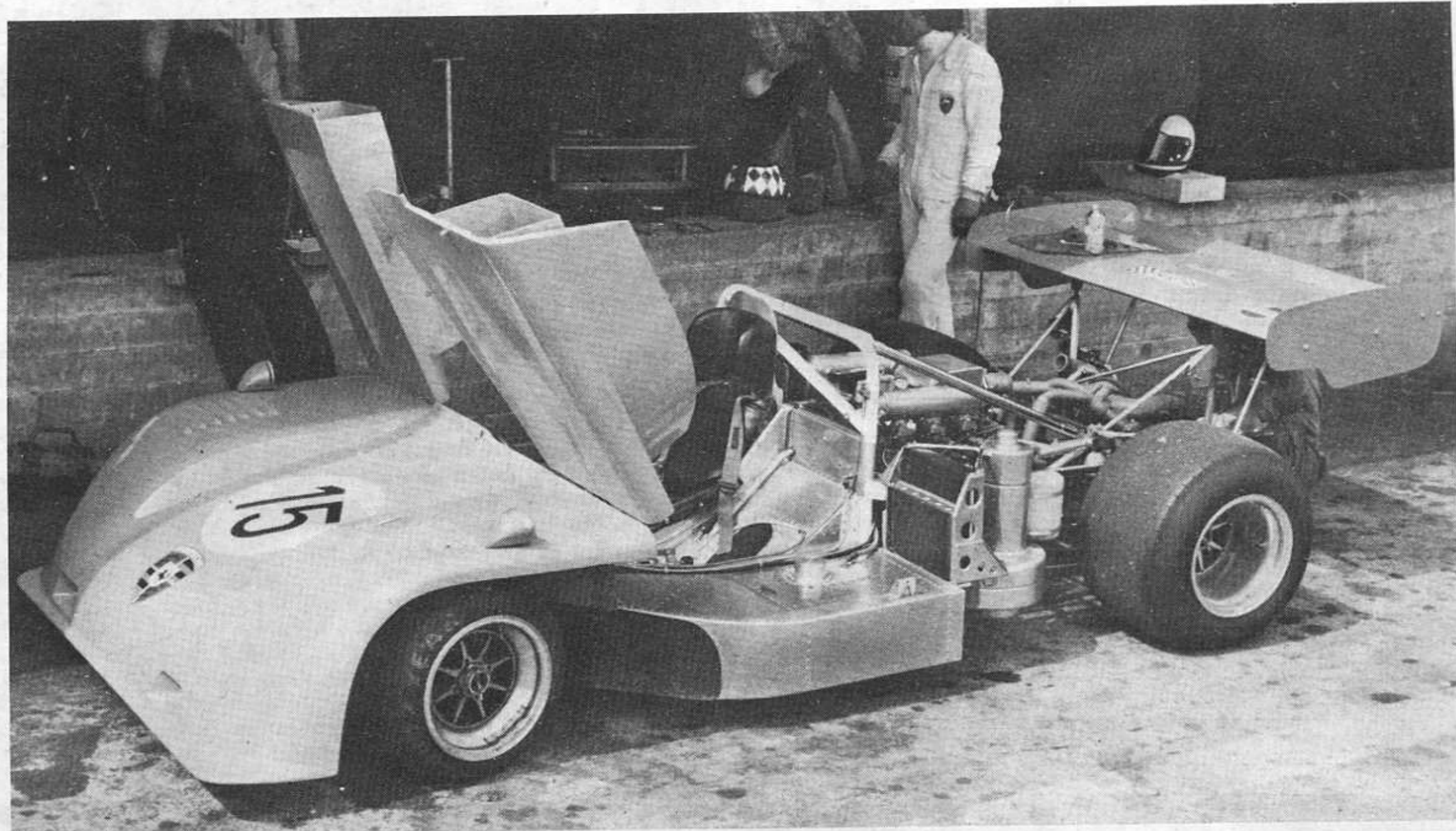
E' stata la preoccupazione di sempre della Ferrari, come quando rifiutò a Chapman alcuni anni fa, nonostante i buoni uffici di Chinetti, i suoi 12 cilindri per i quali il patron Lotus avrebbe fatto carte false. Secondo voi ci avrebbe rimesso la Ferrari a vincere qualche mondiale con Clark con l'etichetta del telaio Lotus? Anche se il Ferrari usato a Londra avesse mostrato più cavalli di quello adoperato a Maranello, che cosa ci sarebbe stato di male? La Porsche ha dominato la scena tecnica mondiale automobilistica con i suoi cambi ed altri brevetti, senza per questo perdere nulla della sua qualificazione originale, nel momento in cui le Porsche si mostravano come Porsche e basta.

E' augurabile davvero che l'Alfa non ripeta questo errore, per malinteso senso di gelosa custodia delle proprie produzioni di alta qualità tecnica. Soprattutto ciò dimostrerebbe ancora una volta le cecità di certi ambienti dirigenziali dell'industria di stato, perché uno sfruttamento, come vendite, del gioiello boxer da corsa assicurerebbe comunque indipendente vitalità di lavoro al reparto speciale di Settimo Milanese. E ciò dovrebbe essere un vantaggio e una fonte di mantenimento del lavoro ad alti livelli, senza guardare come pericolo « indipendentistico » a questa pregevole isola tecnica.

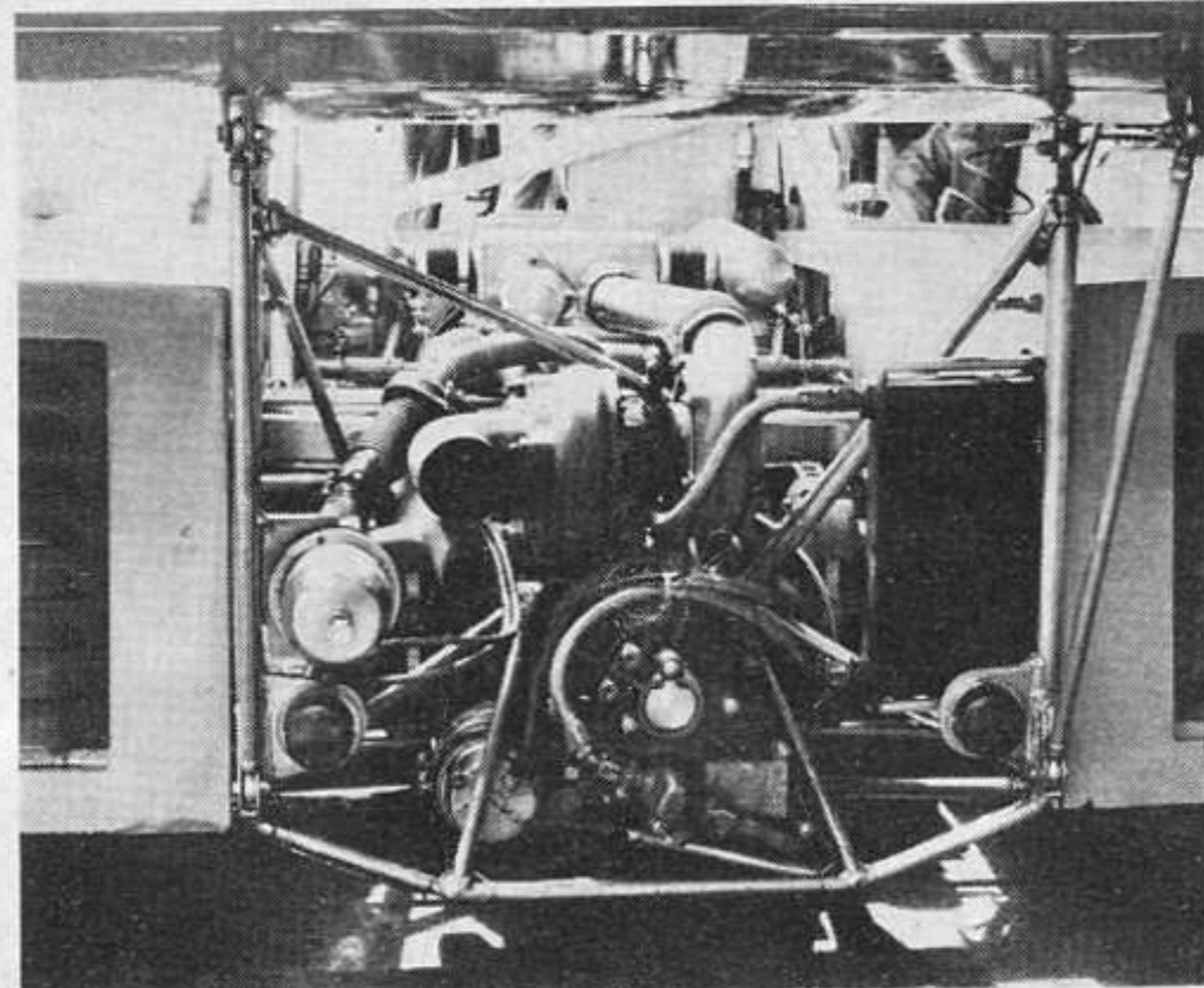
Se anche il risultato dell'impegno agonistico Alfa quest'anno fosse stato solo questo, dovrebbe bastare a tanti scettici e critici! No, l'Alfa Romeo non si è dimostrata finalmente una tigre di carta, ma una ruggente belva d'acciaio (o di titanio, se preferite).

Ecco la **KMW**
la **PORSCHE**
sperimentale
«privata»

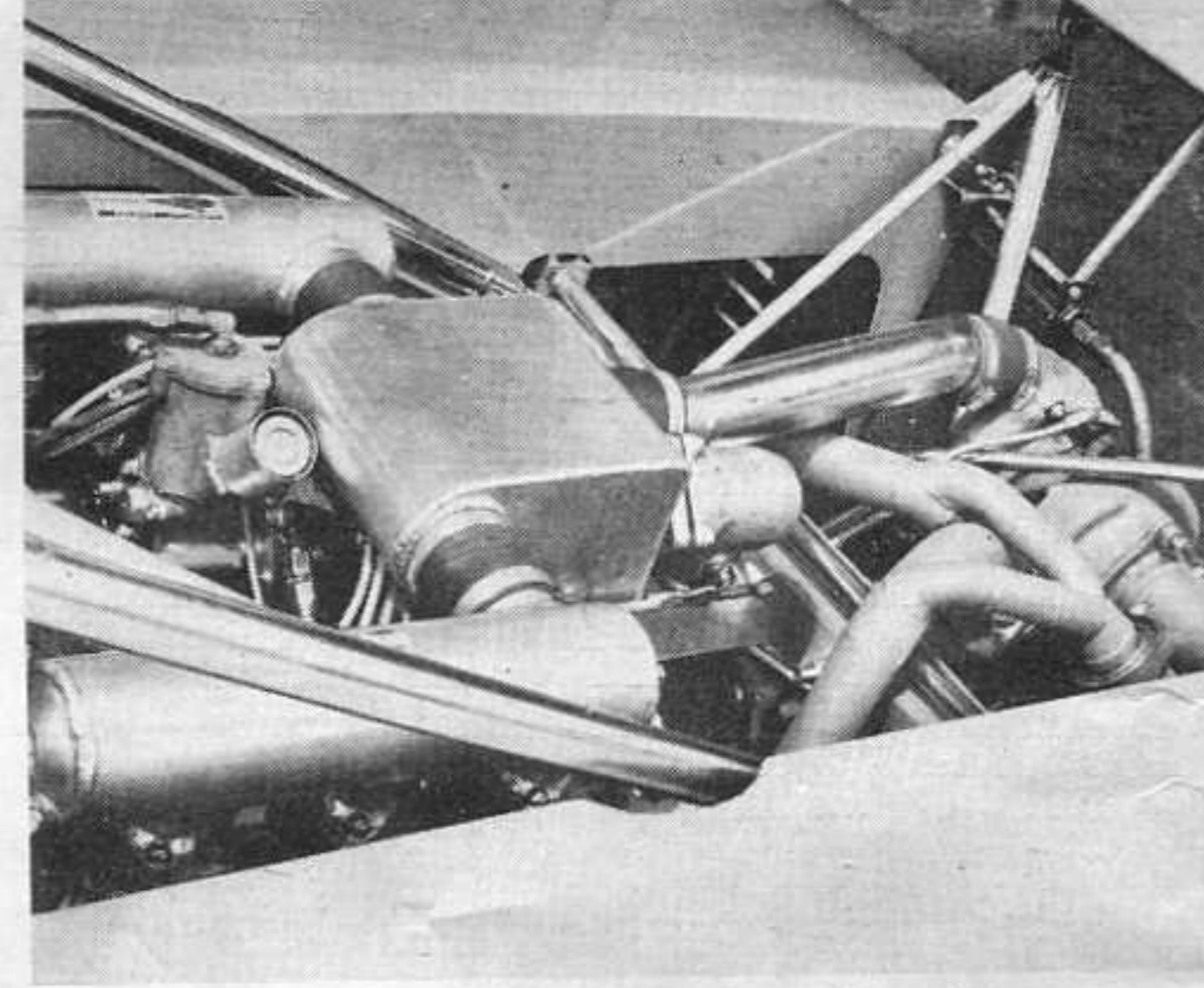
Il turbo Spider



Sotto: la semplice e pulita linea esterna della Porsche sovralimentata costruita dalla KMW. A destra: la scocca della KMW SP 30 T, che ha esordito in Austria. Ha avuto poca fortuna, perché tamponata in partenza da una incauta Chevron



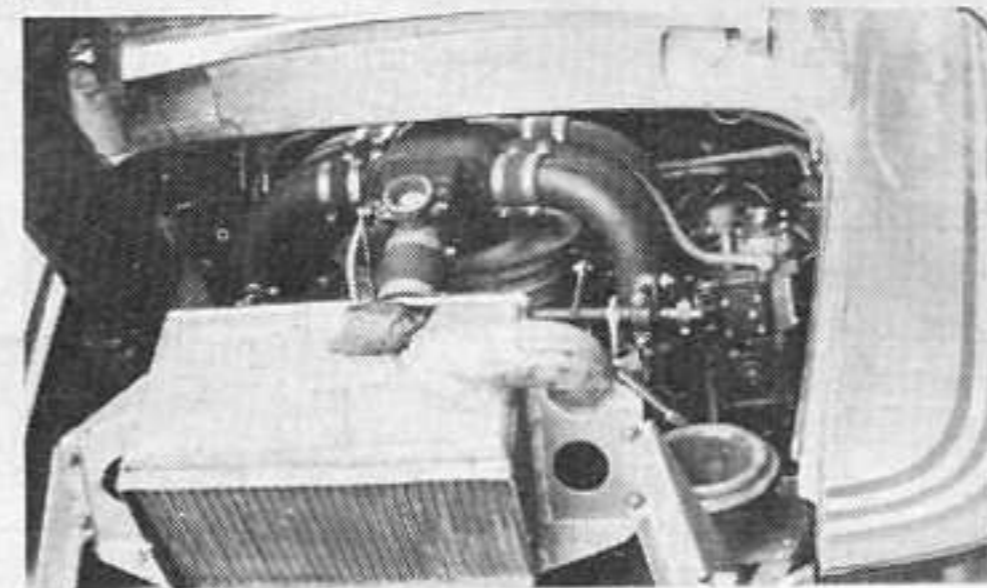
Vista dall'alto della sistemazione del compressore sulla KMW. Il Porsche 6 cilindri è di 2140 cc



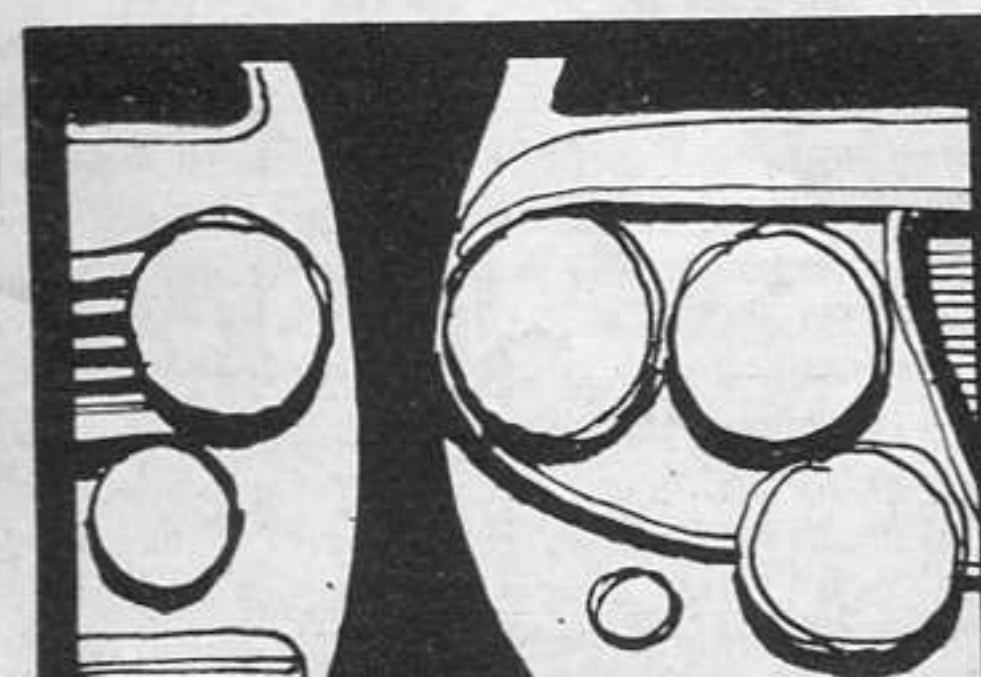
Vista posteriore della KMW, col turbocompressore e col telaio di supporto dell'alettone



Continui perfezionamenti alle Porsche Turbo. In Austria entrambe le macchine avevano la ventola di raffreddamento posta orizzontalmente. Grande groviglio di tubature all'interno dell'abitacolo delle Porsche Turbo. Servono per i tanti strumenti da usare ed anche per i controlli delle temperature e delle pressioni del turbo-compressore



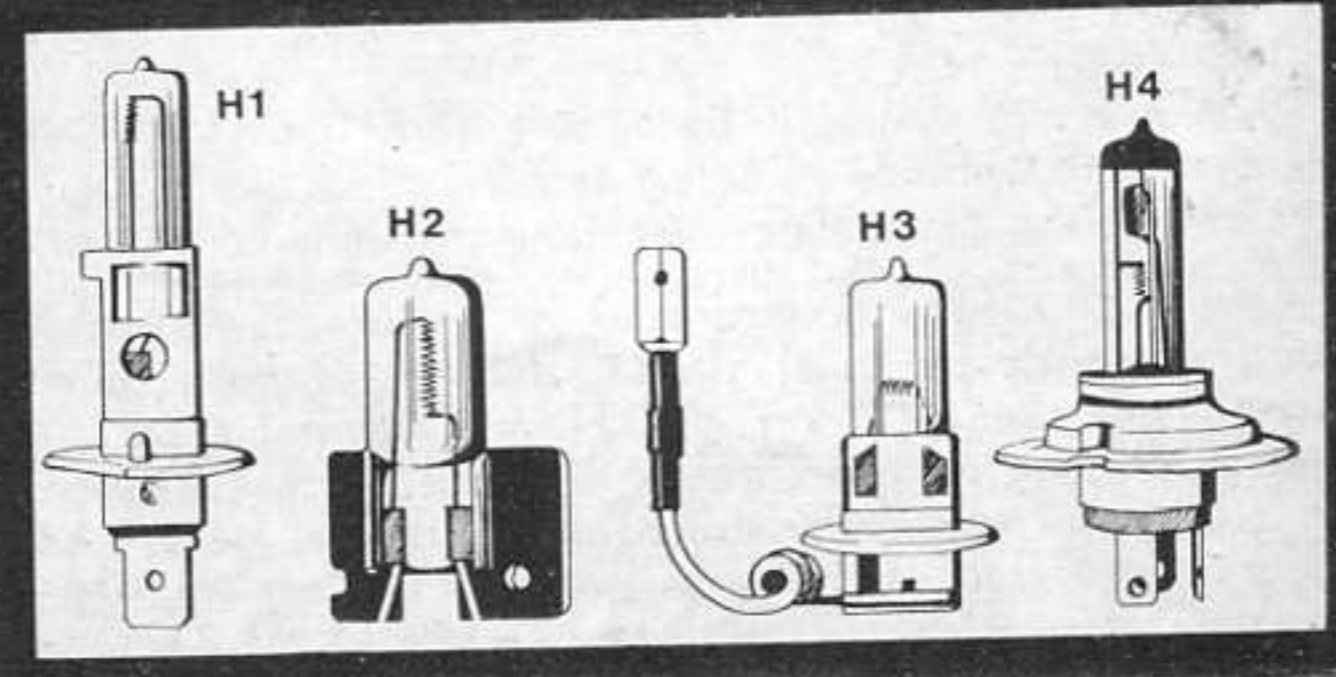
Nuovo sistema di rifornimento alla Gulf. Anziché i serbatoi metallici hanno utilizzato un serbatoio elastico, che può contenere fino a 42 galloni e mezzo (oltre 150 litri)

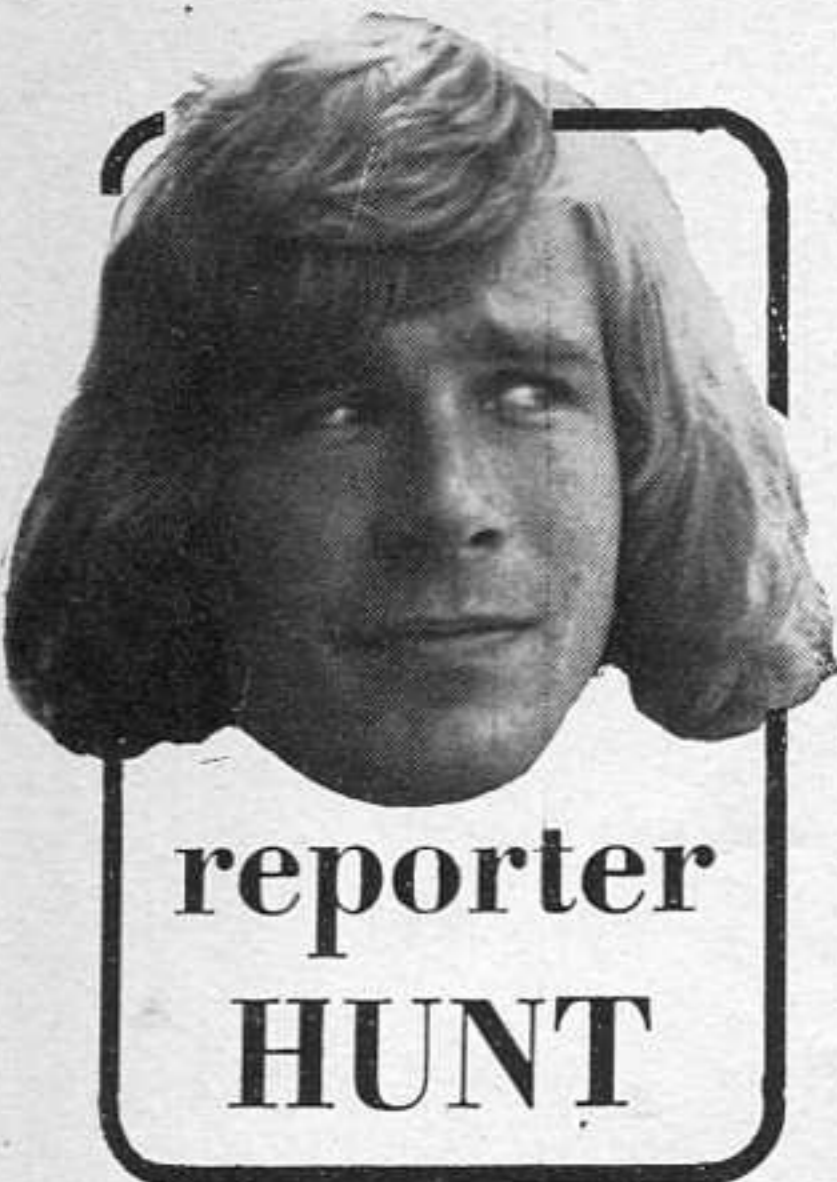


PIU' LUCE, MA...
MAZDA

LAMPADINE
PER AUTO
AGLI
ALOGENI

richiedetele presso
i migliori elettrauto





reporter
HUNT

LONDRA - Dopo un'attesa troppo lunga, ho finalmente ottenuto il mio primo punto della stagione nel campionato del mondo. Più significativo ancora, Alexander, Harvey e la squadra hanno preso i loro primi punti come costruttori, exploit notevole tenendo conto del fatto che la Hesketh Racing nacque soltanto due anni fa come complesso privato di F. 3 e, da allora, ha continuato a iscriversi alle gare da indipendente.

La parte del leone nella « colpa » di tutto ciò è da addebitare all'uomo che voleva soltanto condurre una vita tranquilla correndo

con una propria F. 3. Per renderla ancora più tranquilla, pensò che sarebbe stato ancor meglio se i quattrini li avesse sborsati qualcun altro per cui, quando Bubbles Horsley ottenne l'appoggio di Hesketh per la sua F. 3, senza accorgersene fece ciò che secondo un detto inglese, si chiama « farsi il proprio letto »... nel quale ora giace per sedici ore al giorno. Trascorre gran parte del tempo brontolando che non aveva mai voluto essere un direttore di squadra, però credo che sotto sotto gli piaccia e spero che continuerà a « soffrire » ancora per molto tempo.

La « tattica » del centimetro

Continuando a seguire le abitudini della stagione di Grand Prix 1974, il primo giorno di prove ad Anderstorp ha visto il dominio del « Commissario del Tempo », il quale ha deciso di rendere l'atmosfera interessante, creando « acquazzoni e intervalli soleggiati ». All'inizio la pista era asciutta, però nessuno è riuscito a segnare un tempo molto veloce, prima che arrivasse un breve acquazzone e ognuno andasse a mettersi a riparo. A suo tempo il sole è riapparso sicché tutti si sono rallegrati di nuovo, preparandosi a scendere in pista appena fosse stata asciutta, invece non si è mai asciugata completamente perché arrivava sempre un altro acquazzone a bagnarla. Al termine della giornata, quindi, tutti sono rimasti col tempo segnato nei primi quindici minuti. Essendo stato pronosticato tempo molto simile per l'indomani, noi (e parecchi altri) eravamo preoccupati circa la nostra posizione per ordine di merito (undicesimi) e anche perché non sapevamo assolutamente che pneumatici ci sarebbero occorsi per gara, né come preparare la vettura.

Comunque, dopo un violento scroscio di pioggia, subito prima delle prove, il sabato è andato tutto bene e, quando si è asciugata, la pista è poi rimasta in ottime condizioni per tutta la sessione. Avevamo talmente fretta di provare tutte le mescole dei pneumatici e di svolgere i vari tests del telaio che posso onestamente dire di non essere mai sceso dalla vettura durante la prima sessione di un'ora e mezzo, per cui alla conclusione la macchina era piuttosto bene a punto. Per la sessione finale avevamo rapporti diversi e ci siamo concentrati unicamente per segnare un buon tempo.

A quel punto eravamo « staccati » di circa 1", con 1'26"1 contro 1'25"1 di Scheckter, con cinque o sei vetture in mezzo.

L'ultima sessione è risultata molto serrata fra i leaders, con le centinaia di secondi che diventavano di grande importanza; circa a metà avevamo migliorato il nostro tempo, portandolo a 1'25"4, per cui tutto pareva promettere bene, ma proprio al mio penultimo giro ho cominciato a restare senza freni e, ancor più importante, alla staffa di montaggio della leva del cambio è venuta una crepa da usura, sicché con il nostro sforzo finale così bloccato eravamo ormai rassegnati a trovarci in terza fila, posizione di cui non eravamo scontenti tenendo conto della situazione dei pneumatici (tutti quelli che usavano i Goodyear utilizzavano mescola molle mentre noi avevamo quella da corsa) volevamo però migliorare la nostra posizione per via della difficoltà nel superare.

Nonostante le tette previsioni sul tempo, il giorno della gara faceva bello. Per via di preoccupazioni sul consumo dei freni su pista asciutta Bubbles mi ha lasciato coprire soltanto cinque giri durante il « riscaldamento » del mattino presto. Come sempre, ho girato cercando di farmi la mano, procedendo a un ritmo abbastanza veloce, soltanto per accorgermi che ero più lento di 1 secondo e mezzo dei piloti più veloci.

Al via Peterson, che mi era vicino sullo schieramento, ha messo in atto il riconosciuto privilegio « del pilota locale » ed è partito anzitempo, portandosi in seconda posizione. In tutti gli anni in cui ho gareggiato all'estero, l'Inghilterra è l'unico paese ove abbia mai visto effettivamente penalizzare chi parte in anticipo

e, poiché succede si può dire abitualmente, spero molto che applicheranno questa « legge non scritta » e non mi penalizzeranno quando scatterò prima del tempo a Brands Hatch!

Ho fatto una partenza media, per cui ero soltanto settimo alla prima curva, perché si direbbe che Reutemann si sia auto-concessa una « licenza » per partenza anticipata su tutti i circuiti, che ha regolarmente fatto per raggiungermi sulla linea del via.

Per me i primi giri sono stati una lotta per tenere il passo dei leaders; sul momento ero un poco sconcertato sul perché di questo fatto, ma dopo è saltato fuori che ovviamente la Goodyear aveva pneumatici con mescola molto più tenera di quella dei miei Firestone. Comunque, entro dieci giri questo vantaggio era più o meno scomparso e ho superato Reutemann che mi ha reso un gentile servizio facendo un errore in una curva, oltre all'aiuto che mi ha dato il ritiro di Ronnie. Mi sono così trovato in quinta posizione con l'avvilente spettacolo di un paio di lontane Tyrrell, separate da due Ferrari. Ci ho messo poco a raggiungere Regazzoni che arretrava regolarmente, ma non vedevo come passare avanti. Per questo mi sono tenuto il più vicino possibile, comportandomi in complesso nel modo più provocatorio, che lui poteva vedere nello specchietto retrovisore.

Proprio quando cominciavo a sentirmi seriamente frustrato, sono stato « graziato » per un guasto che ha fatto fermare Regazzoni.

Avevamo coperto più o meno venti giri e ora mi trovavo in quarta posizione, staccato da Lauda di 8", che ho regolarmente ridotto a zero

verso il trentesimo giro. Dopo mi sono imbarcato nei più irritanti quaranta giri della mia carriera. La Ferrari di Niki aveva molta più potenza della nostra vettura, per cui su ogni rettilineo lui si faceva un vantaggio di una ventina di metri (di più su quelli più lunghi) e non è assolutamente possibile superare qualcuno, quando si parte con un deficit di circa venti metri. Nelle curve, invece, mi avvicinavo fino alla sua scatola del cambio, soltanto per vederlo sparire appena eravamo di nuovo in rettilineo.

Avendo presto capito che una normale manovra di superamento era impossibile, ho dovuto optare per la « tattica del tartassamento ». Si tratta di un lavoro molto duro, perché basilamente consiste nello stare vicino al massimo alla vettura che precede — e per vicino intendo addirittura centimetri — per potere sembrare il più possibile enorme e minaccioso nello specchietto retrovisore; è faticoso perché, oltre alla particolare concentrazione necessaria per pilotare così da vicino, la vettura diventa molto meno maneggevole essendo la sua aerodinamica disturbata dal pilota che precede.

L'altra e più importante ragione per stare vicino consiste nel fatto che, se arriva l'errore, si deve essere nella posizione giusta per approfittarne. Se si arretra « per riprendere fiato », è possibile che l'errore accada proprio allora e i bravi piloti di Grand Prix danno raramente una seconda possibilità.

Lauda ha fatto una corsa impeccabile, cioè impeccabilmente lenta visto che non ha commesso nessun errore. Qualunque cosa facessi, lui continuava a marciare sereno lungo i rettilineo. Alla conclusione, dopo avermi tenuto a bada per quaranta giri, ha fatto un minuscolo errore; non era sufficiente per lasciarsi superare, però alla curva successiva, benché fossi staccato da lui di due lunghezze, sapevo che non avrei mai avuto un'altra possibilità per cui mi sono costretto a non frenare. Sono arrivato in curva decisamente troppo veloce, filando dritto verso la parte centrale della vettura di Niki, ma dopo lui ha detto che l'aveva previsto per cui ha fatto posto, lasciandomi che me la sbrogliassi (si deve essere divertito un mondo).

Poi mi è stato segnalato: 18" sulle Tyrrell, a dodici giri dalla fine, e benché fosse un compito privo di speranze era nello stato d'animo di tentare. I miei tempi sono scesi di quasi 2" e ho cominciato a forzare, ma non sono riuscito a mantenere il ritmo. Alla fine non ce l'ho fatta, anche se per poco, e ho tagliato il traguardo con 3 avvilenti secondi di distacco.

James Hunt



Prodotti dalle



per tutti i tipi di auto,
in nove modelli

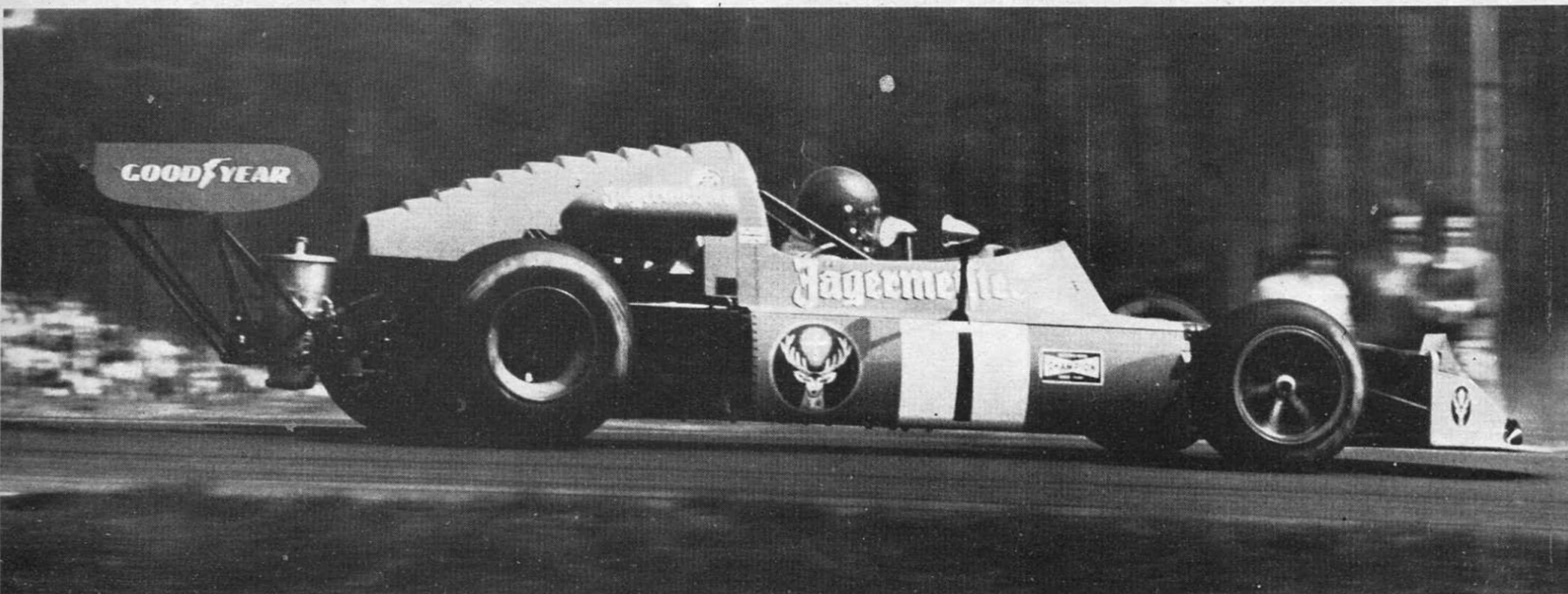
Fonderie ZETA spa - V.le Trento 37/a - SACILE (PN)
Telefono 0434/71059-72265

Doveva essere l'anno austerità e invece è diventata la stagione dell'incertezza come in F.1 (e i nostri piloti si sono demoralizzati)

La guida pesante

Classifica EURO F. 2

	MONTJUICH	HOCKENHEIM	PAU	SALISBURGO	HOCKENHEIM	TOTALE
STUCK	9	9	—	—	4	22
LAFFITE	—	—	6	9	6	21
DEPAILLER	6	3	9	—	—	18
JABOUILLE	4	—	3	—	9	16
LECLERE	1	4	2	—	2	9
PURLEY	—	—	1	6	—	7
SUTCLIFFE	2	—	4	—	1	7
WATSON	—	6	—	—	—	6
TAMBAY	—	2	—	3	—	5
DOHLEM	—	—	—	4	—	4
SERBLIN	3	—	—	—	—	3
PRYCE	—	—	—	—	3	3
FLAMMINI	—	—	—	2	—	2
ROOS	—	1	—	—	—	1
PALM	—	—	—	1	—	1



Hans Stuck, reduce dalla vittoria di Pau e leader dell'Euro Formula 2, non sarà presente alla gara del Mugello perché impegnato dalla BMW al Nurburgring per la corsa Turismo, con evidente disappunto della March che perde per questo impegno il suo capofila a tutto vantaggio degli avversari

potrebbe tradire STUCK

Malgrado mi sforzi di guardare alle corse attraverso la selva di biberon che intralciano la mia vita da qualche settimana, la visione che ne ho è incerta, piena di quei dubbi che solo il colloquio continuo con i protagonisti può togliere. Per esempio leggendo la classifica del Campionato Europeo di Formula Due, prima ancora di Stuck e Depailler viene fuori Jacques Laffite che con la sua March privata se ne sta tra il chiacchierato duo-casa. Viene da chiedersi: ma come è possibile che con tutte le polemiche che si sono fatte per gli aggiornamenti esclusivi che la March ha prodotto per i suoi piloti ci sia chi riesce a stare al passo senza farsi prendere troppo dal panico? A mio avviso la risposta è da cercare nelle esperienze già fatte.

Per esempio la March Formula Uno che Hesketh aveva comprato per Hunt lo scorso anno andava sistematicamente meglio di quella ufficiale di Jarier. Il Lord, Postlethwaite, Bubbles e tutti quelli del Team si erano concentrati su quella macchina e la sviluppavano di corsa in corsa stando attenti che tutto fosse perfetto. Quest'anno, con la loro Hesketh hanno più difficoltà. Non significa che abbiano sbagliato a costruirsi la macchina in proprio, significa solo che devono compiere anche il cammino che lo scorso anno aveva fatto per loro Robin Herd progettando la March. Sempre per farsi alle esperienze, un errore probabilmente lo ha compiuto Harper, un mese fa, vendendo le March 72

di Quester e Purley per prendere le Chevron B 27. Lui si è arrabbiato, ne ha fatta una questione di principio, i soldi li aveva per fare le cose bene ed il tradimento della March che presentava le sue macchine migliori di quelle dei clienti lo ha toccato profondamente. Però ora si trova a metà stagione a dover ripartire da zero e, alla lunga, non so se questo sia saggio.

Certamente saggio è quello che hanno fatto Laffite e Paoli mettendosi a lavorare di buzzo buono sulle loro March BP ricorrendo, tra l'altro, a molta della esperienza fatta con le Martini in Formula Tre. La March è buona fin dal 1973, lo si sa perché Jarier ha vinto il Campionato e perché anche col motore Ford va forte: allora perché cambiarla? Forse è meglio curarla e svilupparla. Dopo l'inizio disastroso ecco che i risultati per il team francese si vedono; niente da stupirsi poi se il radiatore è rimasto avanti e certe soluzioni adottate sembrano quasi un regresso. Vale più una macchina perfetta col radiatore avanti che una con tutti gli aggiornamenti e una messa a punto approssimativa. Lauda, per esempio, nel 1972 ha perduto il Campionato Europeo, proprio con la March, per mancanza di perseveranza nelle scelte: Ray Wardell, che allora era ai suoi primi passi nella gestione di un team, sotto la responsabilità di avere Peterson come prima guida e Lauda candidato all'Europeo, quando si presentarono i primi inconvenienti decise che la colpa era dei motori non

abbastanza potenti (era ancora l'Era Ford). Si mise a provare tutti i motori che c'erano sul mercato, ma, prova questo e prova quello, spese tutto il budget e non ottenne più risultati. Alla fine dell'anno ci si accorse che la macchina non andava bene perché la carreggiata era troppo larga... ma era la fine dell'anno. Per tutta risposta Surtees insistette per tutta la stagione col suo 1850 cc Hart e col telaio così come era nato, dando ad Hailwood il Campionato.

Tutta questa storia è presa un po' alla larga per fare un primo accenno agli italiani che quest'anno sono tanti in Formula Due. Non so esattamente cosa stia succedendo e che cosa stiano pensando in questa fase della stagione, ma se si trovassero in un momento di calo di convinzione farebbero bene a cacciarselo dalla mente: demoralizzarsi così presto è il modo migliore per rinunciare. Tanto per parlare ancora con un esempio — è gratuito fare delle teorie — lo scorso anno Vittorio Brambilla alla corsa di Hockenheim di giugno era ancora molto in ombra. Nessuno poteva pretendere che sarebbe diventato il beniamino di Mosley ed Herd con la sua seconda parte di stagione.

Guardate invece Coulon quest'anno: con Vittorio era stato il più brillante dei privati nel '73, mostrando però una debolezza precisa, quella

CONTINUA A
PAGINA 20

Gabriela Noris

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

di non essere convinto delle sue scelte e di voler sempre guardare cosa facessero gli altri. Cambia gomme, cambia motori, cambia rapporti, aveva avuto delle soddisfazioni ma anche dei risultati negativi per questo suo voler cercare sempre qualche cosa di più. Oggi che ha una macchina molto vicina alle ufficiali March (assistita direttamente a Bicester grazie ai molti soldi dell'ANTAR) probabilmente si sente ancora più incerto e le numerose polemiche di cui è stato protagonista è facile che dipendano in parte anche da questo.

E' giusta la politica MARCH?

Con ciò, naturalmente, non si vuole dire che la March con la sua politica di schierare le macchine ufficiali diverse da quelle dei clienti faccia una bella cosa. Ma come si potrebbe dire che sbaglia? Obiet-

si Purley e Quester che hanno fatto il confronto diretto) ma che gode di molto credito presso i piloti che la possiedono (l'erba del vicino...). E' partito tardi ma a Salisburgo è andato forte ed ad Hockenheim si è preso i primi tre punti. Il Campionato ha buone probabilità di essere di Stuck, ma se non lo fosse, Pryce è uno di quelli da tenere in considerazione fino a Vallelunga.

A proposito di Stuck bisogna tener conto del fatto che dopo l'inizio folgorante è uscito a Pau, ha disintegrato il motore a Salisburgo (i pezzi del suo monoblocco sparati per la pista sono stati la causa di tanti altri guai e quello che ha colpito il casco di Laffite ha costituito un po' l'imprimatur alla vittoria per il promettente francese) e quando si è ritrovato ad Hockenheim convinto di bissare il precedente successo è stato battuto duramente. Sempre facendo delle supposizioni (e conoscendo il suo carattere esuberante) se per supplire alla perdita sicurezza di inizio stagione dovesse ricorrere ad una guida più

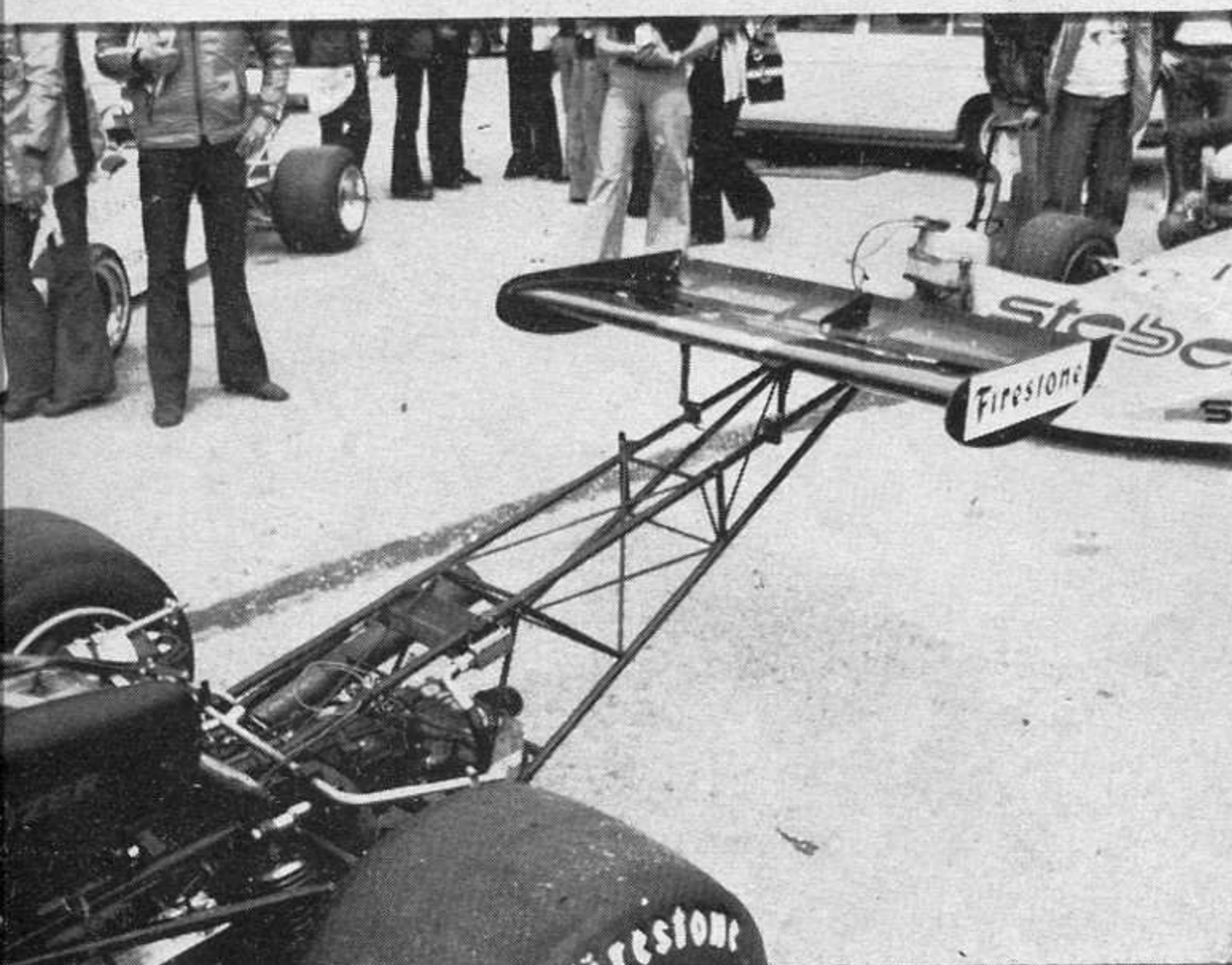
dovrebbe prima o poi toccare a Fittipaldi e che per ora è stata guidata da Schenken, non ha particolarmente impressionato. Sarebbe bello che Fittipaldi la guidasse, potrebbe essere un modo per giudicarla; finora nessun organizzatore ha voluto pagare i soldi che occorrono per avere l'ex Campione del Mondo... a meno che l'ex Campione del Mondo non abbia lui dei dubbi.

Migliori le ELF dopo le modifiche

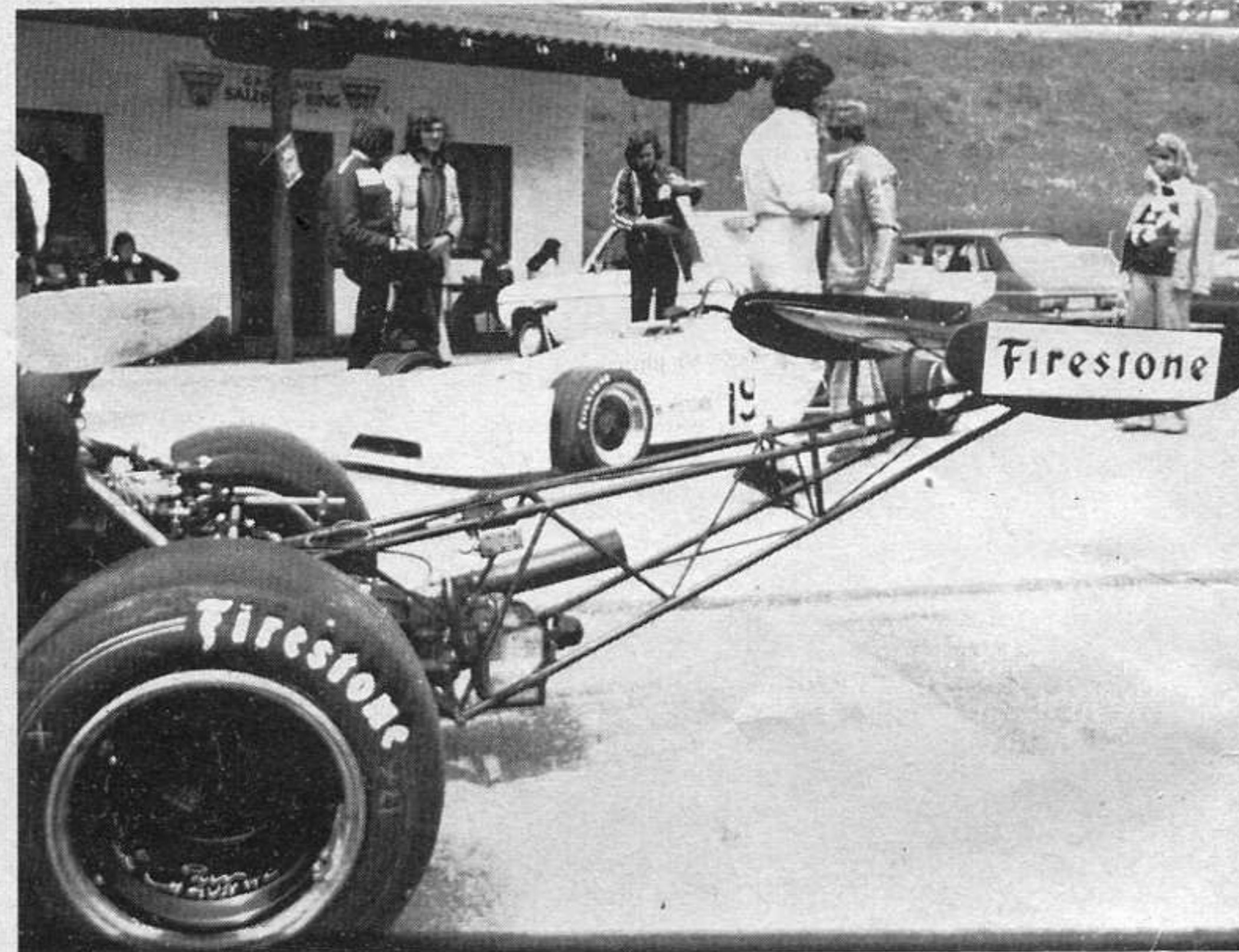
Sorprendenti invece le Elf 2 non tanto per la vittoria di Jabouille in quanto già lo scorso anno avevano dominato a Pau, ma perché continuano a progredire anche se i risultati sembrano essere più il frutto della tenacia che quello di un effettivo valore della macchina. Da come era terminata la stagione 1973 l'avvenire non sembrava molto roseo: invece una drastica riduzione della carreggiata, migliorie a freni e sterzo e qualche adattamento alla car-

senza le abbiamo scritte è certo che il francese di punti ne farà. Per il resto le cose parlano da sole. Un ultimo punto non mi è perfettamente chiaro e cioè quando in Italia ci si accorga del genere e del numero di avversari contro cui corrono i piloti italiani. Su un giornale straniero, recentemente, c'era una foto della March di Bozzetto con un lusinghiero commento rivolto al nostro pilota. Serblin all'estero è molto considerato, così come Flammini, Martini e Truffo. Sono tutti senza esperienza, loro e sovente chi li accompagna. Non conoscono le piste, i rapporti da mettere e le regolazioni da fare, i tecnici delle gomme e neppure cosa sia una corsa tanto lunga e impegnativa come sono le prove di Campionato Europeo.

Io li ammiro perché lo so, dopo cinque anni di Formula Due, forse qualcun altro lo sa, ma sono convinta che molti dei nostri si stiano demoralizzando di riflesso a quello che ritengono pensì l'opinione pubblica di loro, Emerson Fittipaldi prima, Reutemann poi, quando era-



La ricerca aerodinamica che in passato conobbe traguardi «monumentali» di notevole rilievo e che ultimamente si era «ridimensionata», ha ripresen-



tato una caratteristica esasperazione nell'allettone posteriore della Elf F. 2 del pilota francese Jabouille, con questo «traliccio» davvero originale

L'esagerazione appendi... colare

tivamente gli avversari non sono poi così lontani e sia Elf 2 che Chevron mostrano di potere diventare pericolose. «Faremo delle modifiche quando ci accorgeremo di non essere i più forti — ci disse durante l'inverno — del resto dovremo pur sperimentare gli aggiornamenti prima di offrirli ai clienti». Queste modifiche sono arrivate già alla prima gara e non hanno più cessato. Risultato? Quello che doveva essere un anno tutto March BMW è diventato un Campionato molto incerto ed interessante. La politica March è forse poco corretta ma certamente stimolante.

Correre a Montecarlo in Formula Tre e vincere come ha vinto, ha giovato a Pryce molto più di quanto gli avrebbe valso gareggiare con la Token F. 1. Non solo la Shadow ora se lo prende in squadra (a proposito, anche Postletwaite sembra prendere la stessa strada) ma il suo prestigio è salito ad ogni livello. Eppure Pryce già lo scorso anno con la Rondel F. 2 aveva fatto cose spettacolose, fallendo la vittoria al Norisring per un soffio. Ora ha la Chevron BMW, una macchina che come telaio non è migliore della March (per ammissione degli stes-

pesante, per gli avversari potrebbe essere una opportunità non piccola (chi ha dimenticato i tanti cambi distrutti ed i semiassi spezzati del 73?).

Continua la crisi SURTEES

Sempre vista da lontano pare che la crisi della Surtees, già iniziata da tempo, stia proseguendo a tutto spiano. Watson è molto forte, lo dimostrò al suo esordio nel '70, con la Brabham BT30, e lo ha confermato sempre con la Brabham BT42 in F. 1 quest'anno. Eppure alla guida della macchina ufficiale di Surtees le cose gli vanno tutt'altro che bene e l'unico risultato è stato quello di Hockenheim in aprile. Il bello è che, come Dolhem a Salisburgo, le cose ai piloti di Surtees vanno meglio coi vecchi ma tutt'altro che morti (e tanto economici...) motori Ford che con i BMW. A parte le sconcertanti avventure dei due sudamericani Ortega e Morello, mai qualificati con le loro fiammanti TS15A con motore BMW, la terza macchina del Team, quella che

rozzeria hanno dato quella spinta per avvicinarsi alle March che non sembrava possibile.

Meriti, naturalmente, anche a Schnitzer che col suo motore BMW ha tolto alla Elf il complesso del Ford al quale venivano riferiti molti dei passati insuccessi. Alla Elf, in effetti, hanno cambiato anche marca di gomme passando alla Firestone, ma sarebbe molto difficile fare ipotesi in questo campo: mai come da lontano le gomme non appaiono altro che rotonde e nere. Insomma, in quello che doveva essere l'anno dell'austerità, la Formula Due dimostra di confermare tutta la sua tradizione e, anzi, di superare sé stessa dal punto di vista dell'impiego tecnico ed agonistico sebbene manchino quasi del tutto i grossi nomi dei classificati CSI.

Presentando la stagione, tre mesi fa, avevamo indicato come favoriti al Trofeo d'Europa Depailler, Coulon, Watson, Pryce, Jabouille, Stuck e Laffite. La classifica Europea dopo 5 prove li dà in questo ordine: Stuck primo, Laffite secondo, Depailler terzo, Jabouille quarto, Watson ottavo e Pryce dodicesimo (ma con due sole corse). Manca Coulon e se anche le ipotesi su questa as-

no ancora tra i tanti della Formula Due facevano sovente questa affermazione: «Il mio Paese è lontano, là vogliono i risultati, non capiscono cosa è questo inferno della Formula Due». Col tempo sono usciti. I nostri non vivono in un Paese lontano ma la paura che hanno è la stessa, perché vivono in un Paese dai grandi entusiasmi e dalle pronte smentite, in un Paese latino in altre parole.

E' necessario rassicurarli

Credo che meritino di essere molto rassicurati su quello che stanno facendo, che è buono, e sul fatto che del buono ne faranno ancora di più in futuro. Questa volta parlo per esperienza: prima di avere il mio piccolo infernale Alex pensavo molte cose diverse sul ruolo materno. Sto facendo un sacco di errori e se mi trovassi in una gara tra mamme non so che risultato in classifica avrei. Ma la prossima volta...

Nello scorso numero, per difficoltà di trasmissione (un uragano abbattutosi su Rouen ha bloccato tutte le comunicazioni), non siamo stati in grado di pubblicare tempestivamente resoconto e classifiche della gara di F. 2 a inviti svoltasi a Rouen. In forma sintetica, naturalmente, ovviamo all'inconveniente documentando in tal modo gli appassionati in materia.

Come era andata a **ROUEN nel diluvio**

STUCK
parte 1°
e rimonta

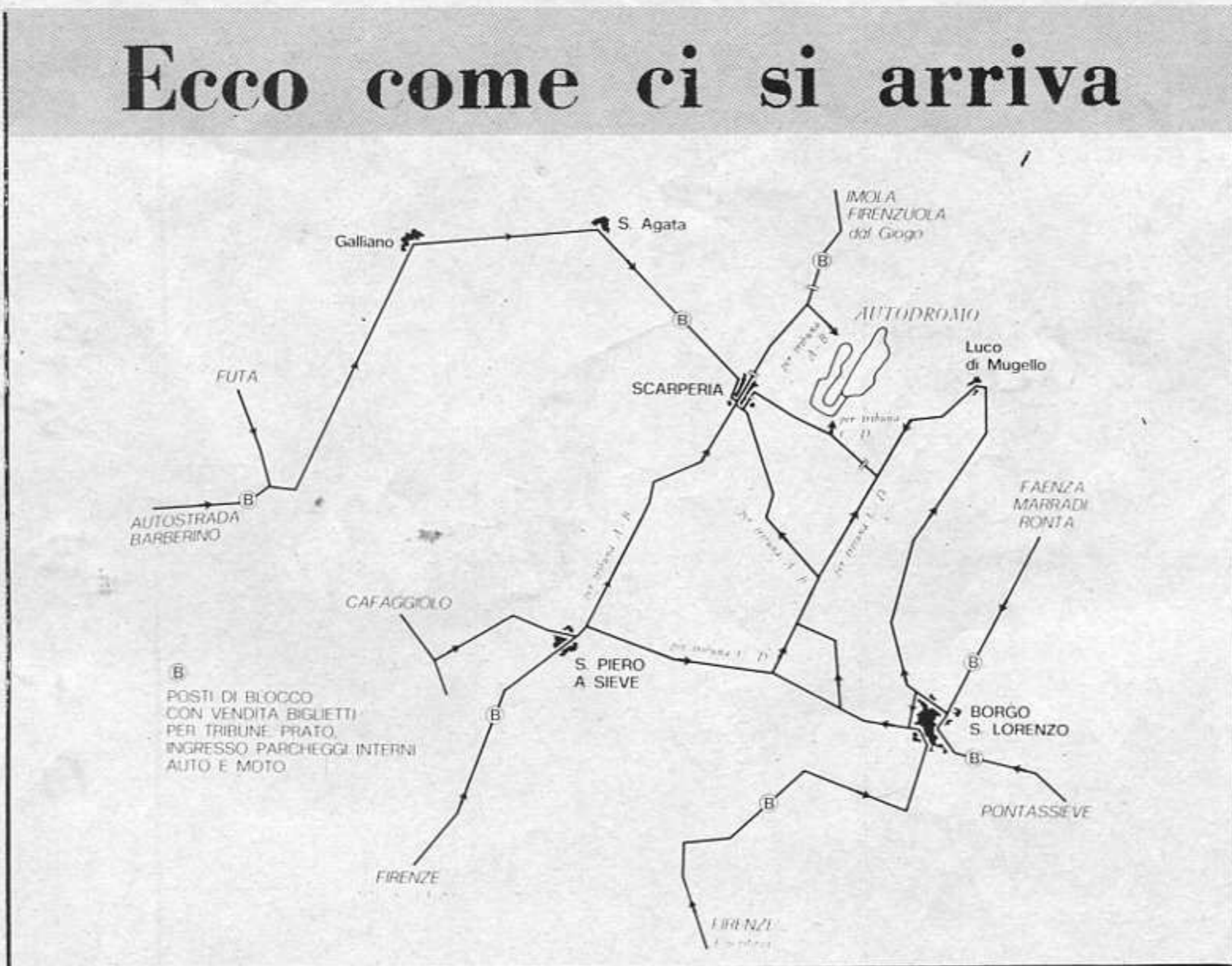
ROUEN - Il G.P. di Rouen F. 2 è stato disputato sotto una pioggia torrenziale che ha disturbato la corsa specialmente nelle battute iniziali. Hans J. Stuck è andato in testa sin dai primi giri e vi è rimasto mentre gli altri concorrenti si fermavano per montare gomme da pioggia. A un certo momento, in seguito a foratura, il pilota tedesco ha dovuto fermarsi ai box ed ha ripreso in seconda posizione con 50 secondi di distacco dall'inglese David Purley su Chevron-BMW. In quel momento la pioggia è cessata e tutti i concorrenti hanno effettuato una nuova fermata per il cambio dei pneumatici.

Al 28. dei 37 giri, Stuck è tornato nuovamente al comando che ha mantenuto sino al termine. Il francese Laffite su March-BMW ha stabilito il giro più veloce a 178,327 kmh di media, ma la sua buona prestazione è stata compromessa da una serie di fermate ai box per noie alle gomme.

IL MUGELLO
vi attende



Ecco come ci si arriva



Si sperava più ricca la 4 ORE MEXICO

FIRENZE - Alcuni piloti di F. 1 dovevano prendere il via alla «Quattro Ore Internazionale di Etienne Aigner-Ford Mexico» in programma domenica, dalle 9, alle 13, sull'autodromo del Mugello. Dopo i primi contatti sono però sorti molti ostacoli. Anche Agostini, che sembrava disponibile ha rinunciato con... la scusa del «no» YAMAHA. In ogni modo tra i piloti certi in pista saranno Casoni, Schenetti, Francia, Colombo, Pesenti, Rossi, Ghinzani; ed ancora Fargion, Baronio, Donà, Mantova e Babbini vincitori della «Quattro Ore» di Misano l'anno scorso, Fargion, Presenzini. Alla «Quattro Ore» prenderanno parte 40 macchine con piloti provenienti, oltre che dall'Italia, dalla Gran Bretagna, dalla Germania, dall'Austria, dal Belgio e dalla Svizzera.

L'elenco dei partecipanti quasi definitivo alla 4 Ore Mexico sarebbe questo: Mascagni-X; «Naife»-Ciardi; «Tacus»-X; «Spi-fero» - Duval; Schenetti-Casoni; Clemente-Ickx; Gallo-X; Muccini-X; Nappi-Squillace; Palombelli-X; Grimaldi-Gellini; Shangry-Là; «Gonzales; Benusiglio - «Pal-Joe»; Coscera-Corti; Presenzini-X; Fargion-X; Pechioli-X; Drovandi-Cangelli; Guarducci-Garbaccio; Lumini-Belli; Aldrovandi-X; Pizzicannella-Micangeli.

sprint pag 21 CL
G. P. DI ROUEN F. 2 - Circuito di Rouen, 1 luglio 1974

LA CLASSIFICA
1. Hans J. Stuck (March-BMW) km 205,091 in 1.19'04"0 alla media di 155,633 kmh; 2. Purley (Chevron-BMW) 1.19'53"4; 3. Leclere (Elf-BMW) 1.21'04"1; 4. Coulon (March-BMW) a 1 giro; 5. Tambay (Elf-BMW) a 1 giro; 6. Laffite (March-BMW) a 1 giro; 7. Depailler (March-BMW) a 2 giri; 8. Jabouille (Elf-BMW) a 2 giri; 9. Quester (Chevron-BMW) a 2 giri; 10. Gubelman (March-BMW) a 3 giri; 11. Watson (Surtees TS15) a 4 giri. **Giro più veloce:** Laffite in 1'51"9 alla media di 178,327 kmh.

Le Ore del Mugello

Giovedì 11: dalle 9 alle 19, prove libere F. 2.
Venerdì 12: dalle 15 alle 16,30 prove di qualificazione F. 2; dalle 16,45 alle 18,15 prove di qualificazione Ford Mexico; dalle 18,30 alle 20 prove di qualificazione F. 2.
Sabato 13: dalle 11 alle 12,30 prove di qualificazione Ford Mexico; dalle 15 alle 16,30 prove di qualificazione F. 2; dalle 18,30 alle 20 prove di qualificazione F. 2.
Domenica 14: ore 9 partenza 4 Ore Mexico; ore 16,30 partenza 1. manche F. 2; ore 18,15 partenza 2. manche F. 2.

Con questi NUMERI i PILOTI F. 2

1	Maurizio Flammini	March 742	BMW
2	Duilio Truffo	March 742	BMW
3	Giancarlo Martini	March 742	BMW
4	Brian Henton	March 742	BMW
5	Jacques Coulon	March 742	BMW
6	Jean Pierre Jabouille	Elf 2	
7	Michel Leclere	Elf 2	
8	Alain Serpaggi	Elf 2	
9	Patrick Tambay	Elf 2	
10	Cosimo Turizio	March 742	BMW
11	Carlo Giorgio	March 742	Ford Holbay
12	Jacques Laffite	March 742	BMW
14	Jean Pierre Paoli	March 742	BMW
15	Gabriele Serblin	March 742	BMW
16	David Walker	GRD 274	Ford
18	Gerard Pillon	March 742	
19	Claude Bourgoignie	GRD 274	Ford
20	Tom Pryce	Chevron B 27	
21	David Purley	Chevron B 27	
22	Dieter Quester	Chevron B 27	
23	Bob Marsland	Chevron B 27	
24	Masami Kuwashima	March 742	BMW
25	Bill Gubelman	March 742	
26	Jean Claude Favre	March 742	
27	Fausto Merello	March 742	
28	Guillermo Ortega	March 742	
29	« Shangry-Là »	Brabham BT 40	
30	Patrick Depailler	March 742	BMW
31	Jurg Siegrist	Brabham BT 40	
32	Andy Sutcliffe	March 742	

I prezzi dei biglietti

Tribune	L. 5000
Prato	L. 3000
Militari e rag. tribune	L. 4000
Militari e rag. prato	L. 2000
Autovetture	L. 1000

«Maretta» al CONSIGLIO GENERALE ACI
(una nuova commissione rielaborerà il
testo del progetto varato a MANTOVA)

Gli Automobile Clubs contestano la «democratizzazione»

Lo scarno e sibillino comunicato CSAI (che leggete sopra), emesso in chiusura dei lavori del Consiglio Generale dell'ACI che ha approvato il progetto di democratizzazione della CSAI non spiega che in realtà la strada che porterà la nuova gestione del potere automobilistico in Italia non è così piagnucolosa come sembra in apparenza. Stando al comunicato sembrerebbe che l'ormai rielaboratissimo progetto (vedi Autosprint n. 48-73) mediante il quale la CSAI verrà strutturata attraverso un Consiglio Sportivo Nazionale, un Comitato esecutivo ed un Presidente, sia passato integralmente. In realtà la discussione del nuovo statuto è stata piuttosto movimentata, soprattutto perché lo stesso non è per niente gradito agli AC provinciali che si sono battuti a fondo per ri-

vedere diversi punti.

Agli AC infatti è sembrato che la loro partecipazione alla nuova CSAI fosse troppo simbolica e secondaria, assolutamente sproporzionata soprattutto agli oneri economici che sono costretti a sobbarcarsi.

La posizione del «Pantalone» non piace agli AC provinciali, tanto più in futuro, quanto delegati di zona eletti dalla «base» (piloti e tutti gli altri tesserati CSAI) avrebbero avuto, in pratica, un potere maggiore di uno stesso presidente di Automobile Club. Per questa ragione il progetto ha ricevuto solo una approvazione di massima e per la stessa ragione è stata creata una nuova commissione composta dai presidenti degli AC di Torino, Milano, Bologna, Firenze, Palermo e Roma con in più il presidente Rogano ed il

ROMA - La CSAI ha diramato questo comunicato: « Il Consiglio generale dell'ACI ha dato approvazione di massima al progetto del nuovo regolamento per la democratizzazione della CSAI, organo cui è devoluto il potere sportivo automobilistico italiano. Il Consiglio ha stabilito che il regolamento andrà in vigore il 1. gennaio 1975. Una commissione nominata dal presidente dell'ACI provvederà al coordinamento del testo, che verrà ratificato dal Consiglio Generale nel prossimo autunno. Secondo il nuovo regolamento, la CSAI esplicherà la propria attività attraverso un Consiglio Sportivo Nazionale composto da membri designati (il presidente, i rappresentanti dei costruttori di automobili, dei piloti, delle scuderie automobilistiche e degli enti proprietari di autodromi, la federazione karting e degli enti organizzatori di gare) e membri delegati eletti su base territoriale dai tesserati della CSAI. Il Consiglio Nazionale, cui è demandato il compito di deliberare circa l'indirizzo e lo svolgimento dell'attività sportiva e pronunciarsi sulle provvidenze atte a promuoverla, designerà un comitato esecutivo. Ne faranno parte, insieme al presidente della CSAI, alcuni membri designati dallo stesso consiglio nazionale e alcuni delegati eletti. Dopo la ratifica del regolamento si terranno le elezioni, che avranno luogo nel corso di assemblee indette nelle varie zone con un preavviso minimo di trenta giorni. »

dottor Saliti, con l'incarico di rivedere lo statuto tenendo conto delle numerose richieste degli AC.

Al momento si sa che la prima riguarda la presenza di tre presidenti di AC nel Comitato Esecutivo mentre anche la divisione per zone delle quali dovevano essere nominati i delegati sarà corretta e si passerà probabilmente alla divisione per Regioni. Una volta portati a termine questi lavori il testo tornerà sul tavolo del Consiglio Generale, che comunque ha già operato un ritocco importante rispetto di Mantova: l'AICA, l'Associazione dei circuiti ha trovato « ospitalità » tra i membri del Consiglio Sportivo Nazionale, cosa che Rogano osteggiava.

d. b.

CORSE & TURISMO

Anche questa lezione ci viene dall'estero (ma la TOSCANA è pronta)

FIRENZE - Le corse automobilistiche ed in particolare gli autodromi permanenti, possono essere validissimi strumenti di promozione turistica, una motivazione rivolta verso un potenziale ed interessato pubblico. Naturalmente ciò non avviene in Italia, ma in Austria, paese turisticamente meno valido del nostro « Bel Paese » ma dove si cerca di attirare i turisti in tutti i modi, esattamente il contrario delle usanze nostrane. Da noi le corse fanno comodo solo quando ci sono gli incidenti ed i nemici dell'auto e dello sport dei motori trovano modo di fare le loro orazioni moraleggianti. Questa posizione è negativa anche sotto l'aspetto turistico.

La lezione austriaca dimostra, infatti, che anche in questi casi non riusciamo a vedere al di là della punta del naso e non sfruttiamo le risorse che abbiamo, anzi le denigriamo. L'Ente nazionale per il turismo austriaco, ente governativo, ha addirittura attuato una campagna pubblicitaria sui maggiori periodici italiani per propagan-

dare il turismo da corsa, con allettanti foto e testi, possibile su due circuiti; l'Osterreichring (Zeltweg) ed il Salzburgring ad ovest di Salisburgo.

In entrambi i circuiti è in funzione la scuola di pilotaggio veloce di Jim Russel con lezioni ad ore, settimanali, per il fine settimana da marzo a novembre. Nel materiale che invia su semplice richiesta, l'Ente turistico austriaco si legge che « macchine, casco ed occhiali sono messi a disposizione degli allievi, mentre sono da portare le scarpe da ginnastica ». Per i migliori allievi vi è la possibilità di scendere in gara su macchine della scuola, mentre il miglior allievo dell'anno ha la possibilità di gareggiare nelle altre manifestazioni di Jim Russel in America, Canada ed Inghilterra. Adirittura sono ammessi coloro che non hanno ancora (!) la patente. Una lezione costa circa 30 mila lire, ma vi sono varie formule.

Naturalmente l'Ente per il turismo austriaco invia insie-

me al programma automobilistico altri depliant sulle varie regioni, sull'arte, sulle attrattive del resto del paese.

E pensare che alle spalle dei due circuiti ci sono sì bei boschi e campagne ma non certo ciò che potremmo offrire noi. Pensiamo un po' ai nostri autodromi ed al loro potenziale abbinamento turistico: Vallelunga-Roma no comment; Pergusa - la scoperta della Sicilia; Magione e la verde Umbria piena di arte e di storia; Misano e la riviera adriatica e lo stesso per Imola a due passi dal mare; il Mugello con Firenze e la Toscana. Inoltre gli autodromi di Monza e Varano, pur se turisticamente meno validi, ma al centro di importanti zone commerciali.

Ma in Italia la possibilità di certi abbinamenti non passa neanche per la mente ai responsabili del nostro turismo, che vanno avanti su vecchi e superati cliché, cercando di vendere l'immagine dell'Italia « pizza, amore e mandolino », una Italia finita da un pezzo.

Ed è questa una proposta che facciamo ai tenitori nazionali delle sorti turistiche: nella loro azione di promozione inseriscano anche il settore degli autodromi, dello sport automobilistico ed anche di altri sport in generale e vedranno che un certo pubblico risponderà positivamente.

D'altra parte un esempio di valorizzazione turistica legato anche alle corse d'auto c'è: è l'Isola d'Elba la cui fama all'estero si è sviluppata rapidissimamente anche in seguito alla organizzazione del suo rally internazionale.

Se qualcuno vuol approfondire l'argomento, l'Ente Sviluppo dell'Elba potrà fornire ampi ragguagli, a cominciare dalle recensioni dei giornali di tutta Europa, nei quali si parla sì del rally, ma anche dell'Isola d'Elba e delle sue caratteristiche.

Le corse possono quindi aiutare anche il turismo: basta che lo si voglia dato che non costerebbe nemmeno molto.

Marco Grandini