

LEGGETE SUBITO

A proposito di certi «DIBATTITI»

C'è davvero chi «sgonfia»...

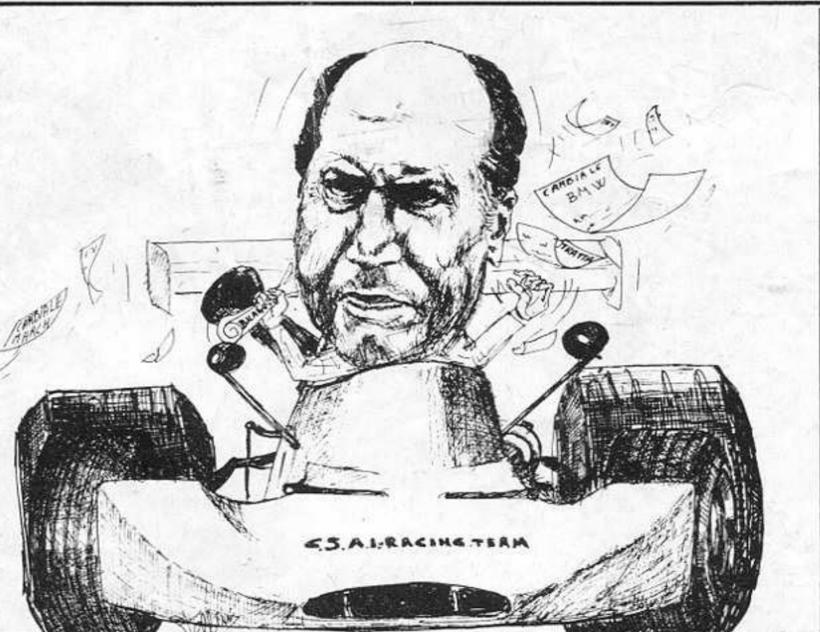
E' il momento di augurare anche ai nostri lettori BUONE VACANZE. Buone si fa per dire, con i tempi che corrono! Ma è una ragione di più per dare, con tutto il cuore, questo augurio. AUTOSPRINT con questo numero va a prendersi un bagno con tutta la redazione. Un bagno di sette giorni. Salterà infatti il numero della prossima settimana, quello che in teoria dovrebbe essere calcolato per martedì 13 agosto. La redazione invece resterà chiusa da martedì 7 agosto a Ferragosto. Riapriremo il giorno 16 per preparare il numero 33-34 che riporterà AUTOSPRINT nelle edicole martedì 20 agosto, con i resoconti anche di tutte le gare svoltesi nel frattempo, e, in particolare, sia dell'ormai declassata 1000 KM di Francia al Paul Ricard di Ferragosto, che del G.P. d'Austria del 18 agosto, dal quale si attendono ulteriori chiarimenti all'incertissimo mondiale F. 1 di quest'anno.

Purtroppo queste vacanze-lampo porteranno anche a noi alcuni problemi. Il nostro Editore Luciano Conti ha deciso di fare alcune scelte, collegate alla difficile situazione dell'editoria nazionale. Per garantirsi dai continui aumenti, sia nel settore tipografico che in quello della carta, e nell'intento di non compromettere la vitalità del settimanale, soprattutto nei tempi di uscita, ha deciso per il momento di sospendere la pubblicazione del supplemento mensile. Agli abbonati è stata già inviata una lettera in merito per garantire l'impegno circa due anni fa contratto con loro.

Inoltre, anche per poter assicurare la certezza di distribuzione del giornale (nei tempi che si era riusciti a raggiungere più equilibrati e certi negli ultimi mesi) e anche per un nuovo scatto in alto del prezzo di approvvigionamento della carta, è praticamente certo che, a fine agosto, si dovrà fare un ulteriore ritocco al prezzo del settimanale portando a 350 lire la copia.

E' ovvio che, anche se la direzione e la redazione della rivista possono avere dubbi sulla validità ottimale di queste escala-

FRASI SCELTE (dal «DIBATTITO SUL MOTORISMO» nel Corriere della Sera):
«...abbiamo letto i necrologi di Pasolini, di Saarinen, aspettiamo il prossimo...» (GIULIANO ZINCONI)
Tocchiamo ferro?
«...forse si fondono in essa (la passione motoristica n.d.r.) le due spinte del super omismo di marca fascista e l'altra, ben più torbida e oscura dell'aggressività erotica...» (CARLO CASTELLANETA)
Di rigore le «piste nere»...
«...in fondo sarei felice se gli amici per qualche mio onomastico facessero una colletta e mi dicesero: ti abbiamo affittato Monza per un giorno...» (LUCA GOLDONI)
Una tantum...



— E bravo l'ing. Rogano!... Hai visto che si è messo a correre per capire meglio gli azzurrini?!...
— Macché,.... E' almeno per sfuggire alle critiche...
('disegno di G. STELLINI - Ferrara)

tion, è peraltro certo che i miracoli non li può fare nessuno, quando ci sono da far quadrare delle somme. L'unico miracolo, ma non lo consideriamo tale per il piacere che ancora ci offre il nostro lavoro, potete chiederlo e attendervelo da noi della redazione.
Per quanto ci riguarda, non chiederemo nulla di più al lettore se non la certezza di garantirlo, sempre, da parte nostra della migliore qualità dell'informazione, dei servizi e del contenuto quindi di AUTOSPRINT. Per quello, almeno che ci è concesso di fare nelle strettoie del nostro lavoro, quando esso entra nel tunnel di quello altrui.
L'augurio del direttore

è che i nostri centomila e passa acquirenti, settimanali e gli incalcolabili lettori in più che essi garantiscono, continuino a sostenere il gusto della nostra fatica, perché è un modo, forse l'unico ormai, di mantenere salda questa unica superstite e vitale frontiera dell'automobilismo agonistico.
Marcello Sabbatini
● Con tante zanzare che sibilano rabbiose, sapete che c'è? Lasciamo che, perlomeno, sia la zanzara-sprint a starsene tranquilla, lasciando un paio di settimane di relax alle abituali «vittime». Buone vacanze!...

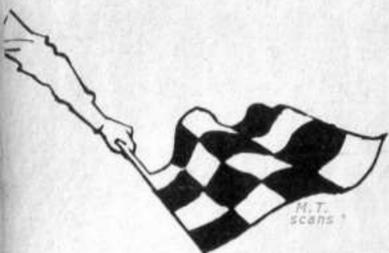
Caro direttore, le allego questo articolo che certamente avrà già letto, ma che è la prova della campagna antimotoristica che sta conducendo il «Corsera». Definire un campione come Agostini disumano soltanto perché vuole al più presto riprendere a correre è segno di esacrante ignoranza.
Almeno si dovrebbe lodare il coraggio e la passione che ha per questo sport. Il signor Zincone farebbe meglio a tacere invece di cadere in contraddizioni perché, se Agostini vuol correre anche se non è in grado, non è certamente per soldi ma per la pura e semplice passione che ha nel sangue. Che gli sport motoristici sono governati male, in parte può anche essere vero, ma non vedo la necessità di considerare i suoi protagonisti al pari di schiavi, gladiatori e di kamikaze votati alla morte.
Dario di Leonardo Cattolica
Cari amici di Autosprint, ciao, sono ancora a disturbarvi per mandarvi il ritaglio del «Corsera» del 27-7 dell'articolo (?) di Giuliano Zincone. Sono talmente imbestialito da quanto leggo in questo arti-

Dice un vecchio e saggio proverbio popolare: non me la prendo con mio figlio perché gioca, ma perché si vuol rifare... Ecco, tutto quello che voi amici lettori avete scritto, in plebiscitaria reazione all'infornuto critico giornalistico del «Cor(s)era», si potrebbe rimandare alla popolare verità di quel detto. Qui ospito due altre lettere, reazioni ad ulteriori scritti apparsi su quel giornale dopo che la clamorosa gaffe dell'incompreso articolo-alla-rovescia aveva suggerito allo staff redazionale (e forse direzionale) di quel quotidiano, la preoccupata ricerca di una via di uscita allo «sgonfiamento» di Niki Lauda. L'estensore dell'ambizioso corsivo è stato costretto, se non lo sapete, a scioccante spiegazione. Ma non è riuscito, peraltro, a rinunciare a quel tono di superbia che in genere mal nasconde nelle sue fatiche giornalistiche. Così, nel concedere al lettore «che ha sempre ragione», non ha resistito a ripagarsi con un «mi scappa da ridere...» (di aver dovuto fare la precisazione, ovviamente). Certo che ha pagato male la presunzione del dimenticare quello che anche il più occasionale studente di legge dovrebbe conoscere: cioè che non bisogna mai fare il processo alle intenzioni (in questo caso di anticipare «...quelli che probabilmente sarebbero stati i ragionamenti dei nemici di Lauda...»). Gli scritti di Kafka e Solgentzyn chiariscono che l'abitudine a questi processi esiste, ma in strutture ben diverse (ancora) dalla nostra. Evidentemente la sempre più decisa disposizione del «Cor(s)era» all'anticipo di questo modello gioca di questi scherzi...
Ma dicevano della via di fuga. Per ritrovare un minimo di credito tra gli appassionati di motorismo e conservarsi soprattutto la faccia socioculturale che sempre più ormai il



colo (?) che deve essere scritto da qualcuno che soffre di un evidente complesso di inferiorità e di «TRAVETTISMO CRONICO». Se dicessi ciò che penso verrei certamente censurato e denunciato: si può minare tranquillamente un treno, oggi, ma a quanto pare, fa più schifo uno dedito al motorismo, vero? Lascio a voi, tramite il nostro caro settimanale, di trovare le parole adatte per replicare.
Sempre tanti auguri per il nostro settimanale.
Gilberto Rossi Vedano al Lambro

Cor(s)era ostenta, ecco inventato sul momento uno spocchioso dibattito sul motorismo, che ha preso lo spunto dalla concomitante vicenda amara di Agostini ad Anderstop. Di qui le lettere di reazione delle quali ve ne stralciamo qui due a simbolo.
Spiegato il perché di questa improvvisa sortita di impegno dibattimentale, ci sarebbe poco altro da aggiungere o da commentare. Lo sport motoristico da qualche anno permette stucchevoli esercizi letterari (di personaggi più o meno qualificati) che si eleggono a giudici, analisti o censori, di un fenomeno passionale, contro il quale si sciupa il veleno di chi probabilmente, non riuscendo a identificarsi in personaggi che nella vita di ogni giorno riescano ad esprimere almeno un pizzico di altrettanto generoso coraggio non hanno forse altra via per riproporci una loro verginità, se non bollando con la retorica più logora gli aspetti di quella passione.
Non c'è troppo da aggiungere e tanto meno da arrabbiarsi. Abbiamo letto finora tre di queste esercitazioni di retorica e il fatto stesso che non siano riuscite ad esprimere alcunchè di originale, se non altro nelle immagini comparative o nelle scelte dei vocaboli, significa che questi signori — comunque si chiamino — non hanno argomenti. E soprattutto non hanno fantasia.



DOVE

corriamo domenica



La
CERAMICA SANTERNO
di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima settimana

AGOSTO

Le corse in calendario dal 10 al 18 agosto 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
10-11	Corsa a Mid-Ohio	Stati Uniti	Circuito di Mid-Ohio di km 3,862		●●● Can-Am	Velocità in circuito	Mark Donohue (Porsche 917-30) in 1'56"16", media kmh 163,088
10-11	Salita Eurohill	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, FV, FSV	Velocità in salita	
10-11	Salita Rheingau	Germania			●●● tg	Velocità in salita	
10-11	Giro dell'Isola di S. Miguel	Portogallo			●●●	Rally	
11	Cannon Race	Svezia	Karlskoga Motorstadion di km 3		●●● Camp. europ. F. 2	Velocità in circuito	J.P. Jarier (March-BMW) in 59'14"4
11	Trofeo di Zandvoort	Olanda	Circuito di Zandvoort di km 4,226		●●● Camp. europ. Turismo	Velocità in circuito	Hezemans-Quester (BMW 3.5) 143 giri in 4.16', media kmh 150,911
11	Euromarche 2000	AC Enna	Circuito di Pergusa di km 4,800		●●● Camp. europ. Marche 2 litri	Velocità in circuito	Vittorio Brambilla (Abarth-Osella) in 1'29"13, media kmh 195,501
11	Talladega 500 Alabama	Stati Uniti			●●● Stock-car	Velocità in circuito	Richard Brooks (Plymouth) media kmh 234,084
11	Salita di Huy	Belgio			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in salita	
11	1. Trofeo Cementerie del Trasimeno	Scud. Carpine	Autodromo di Magione di km 1,800	ore 9,30 ore 19	● T1, T2, GT3, GT4, F3, FF, Mexico	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
11	Trofeo Bognanico Terme	Terme Bognanico A.S. Ornavasso	Pista di Ornavasso		●	Autocross	
15	1000 Km Paul Ricard	Francia	Circuito Paul Ricard di km 5,810	ore 17 ore 23	●●● Camp. mond. Marche	Velocità in circuito	Non disputata nel 1973
15	Salita Tele-Dudelange	Lussemburgo			●●● tg	Velocità in salita	
15	Svolte di Popoli	AC Pescara	Part. Popoli Arr. S. Benedetto i. T. di km 8	ore 9 ore 14	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Frank McBoden (Chevron B21) in 3'58"3, media 120,856
15	Trofeo Mare Pulito	Scud. Santamonica Riccione	Autodromo Santamonica di km 3,300	ore 14,30 ore 19	● T1, T2, GT3, F. Monza	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
17-18	S. Ursanne-Les Rangiers Svizzera	●●● Camp. Eur. Montagna			●●● Velocità in salita	R. Salomon (March-BMW) in 4'07"17	
17-18	Corsa a Keimola Finlandia	●●● FV, FSV			●●● Velocità in circuito		
17-18	Corsa a Kassel Calden Germania	●●● T1, T2, GT3, GT4, F3, FV, FSV			●●● Velocità in circuito		
17-18	Salita di Poissons Francia	●●● tg			●●● Velocità in salita	Andruet (Abarth) in 1'00"7 nuovo record	
18	G.P. d'Austria Austria	●●● Camp. Mon. Piloti F. 1			●●● Velocità in circuito	R. Peterson (Lotus JPS) in 1.28'48"78, media 214,850 n. r.	
18	Corsa a Thruxton Gran Bretagna	●●● F. 5000			●●● Velocità in circuito		
18	XIV Coppa Florio AC Palermo	●●● Camp. Eur. GT			●●● Velocità in circuito	La corsa riprende dopo lunga sospensione	
18	Salita di Herbenmont Belgio	●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2			●●● Velocità in salita		
18	Salita del Calvario Spagna	●●● tg			●●● Velocità in salita		
18	Rally Ruta de la Uva Spagna	●●●			●●● Rally		
18	6. Trofeo Nardi AC Perugia	● T1, T2, GT3, GT4			● Velocità in salita	F. Piloni (Abarth Osella) in 6'12"2, media 115,099 kmh	

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

10-11 agosto: RALLY VALLI PIACENTINE - rinviato a dicembre ● 18 agosto: CONTINENTAL 5000 - annullata ● 18 agosto: TRANS-AM EDMONTON - annullata.



TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.52

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.52 di Bologna e vi risponderà TELESPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte, naturalmente nei giorni delle corse (sabato e domenica). TELESPRINT, la rubrica di tutte le corse minuto per minuto, è un servizio per i lettori di AUTOSPRINT.



LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG

● Mi diverte l'aneddoto su Stuck alla gara di F. 2 a Rouen. Prima della gara il pilota aveva concesso un'intervista alla televisione e Quester che si trovava fuori del campo delle telecamere, faceva smorfie nel tentativo d'indurre Stuck a ridere. Si può invece dire, per Hans, che «ride bene chi ride l'ultimo». Quando Quester ha chiesto uno spray di liquido per pulire la propria visiera, Stuck gli ha lanciato una bombola che, come Quester ha scoperto troppo tardi, conteneva vernice nera!

La COSWORTH tenta INDY (con PENSKE)

LONDRA - Potrebbe anche darsi che la Cosworth abbia intenzione di andare a Indianapolis. Anche il solo mormorio che Duckworth stia lavorando attorno a una versione con compressore del suo V8 tre litri Grand Prix di gran successo, sarà sufficiente per far tremare gli ostinati dell'USAC, che danno la loro fiducia, e grosse somme di denaro, un anno dopo l'altro, all'antiquato Offenhauser. In ogni modo, Duckworth non si occuperà personalmente di Indy, sarà aiutato da Penske. La Cosworth ha preparato un gruppo di V8 speciali con albero motore, camicie e pistoni nuovi, che portano la cilindrata a 2800 cc. per rispettare i regolamenti di Indy circa i compressori.

Prima avevo l'impressione che questi motori fossero stati preparati per Parnelli Jones, ma in effetti erano invece stati costruiti apposta per Penske. I tecnici addetti a quei motori si occuperanno dello sviluppo del Cosworth con compressore in America e, anche se Roger minimizza il progetto, dicendo: «Si tratta soltanto di basamenti, bielle e roba simile diversi...» si può essere certi che non pensa soltanto a dare lavoro ai suoi meccanici attorno a un motore. Durante la loro stagione con le Porsche 917/S Can-Am con compressore, i suoi tecnici hanno acquisito grande esperienza, in fatto di compressori, quando lavoravano in stretta collaborazione con i tecnici tedeschi, procedendo poi al lavoro di sviluppo in pista del motore a 12 cilindri contrapposti con compressore.

L'aspetto delle corse a Indianapolis è cambiato, con la limitazione del carburante disponibile per la 500 Miglia, rendendo economia ed efficienza dei motori assai più importante di quanto lo fosse in passato, tempi in cui la semplice potenza e un minimo di sicurezza era-

no ciò che serviva ai piloti. In fatto di efficienza, il Cosworth DFV V8 ha certo la meglio, nei confronti del vecchiotto Offenhauser, quindi i tecnici di Penske sono avvantaggiati nel loro programma riguardante i compressori.

La nuova Penske F. 1, costruita nelle officine ex McRae a Poole nel Dorset, è parte del programma per aggiungere una nuova dimensione alle gare USAC, dato che ovviamente la vettura equipaggiata con un Cosworth con compressore si adatterebbe subito alle gare USAC. A Dijon, Penske ha detto di sperare che un cambiamento nei regolamenti USAC nel 1976 porti a motori tre litri da corsa in lizza con motori di serie di cinque litri, sicché vetture di F. 1 e di F. 5000 potranno gareggiare insieme a Indy; il suo programma relativo ai compressori è però presumibilmente una precauzione, nel caso che l'USAC non abbandoni i suoi attuali regolamenti in fatto di motori.

Il motivo sempre dato, per il fatto che la Cosworth non costruisce un proprio motore per Indianapolis, è che dovrebbe essere un «motore vincente» (altrimenti non varrebbe la pena costruirlo) e sarebbe quindi minacciato di esclusione da qualsiasi improvviso cambiamento nei regolamenti, come avvenne per la turbina.

● La Cosworth ha confermato di avere accantonato il suo motore da corsa due litri V6, anche se il prototipo avrebbe dovuto essere pronto per le prove più avanti nell'anno. Quando accennò sulle prime al progetto, Duckworth ammise che non trovava molto interesse commerciale, o di altro genere, nella categoria sport due litri, alla quale era destinato il motore, e si vede che un esame più attento lo ha convinto della saggezza dei suoi dubbi iniziali.

● Qualche settimana fa ho deciso di diventare un motociclista e, benché da una votazione familiare sia poi stato deciso che non l'avrei fatto (per due voti contro uno, dato che mia moglie ha votato anche per la nostra bambina treenne) sono invece riuscito a prendere in prestito una Yamaha per sperimentare le due ruote per alcuni giorni. Anche Denny Hulme era entusiasta all'idea di procurarsi una moto, a questo punto, però, credo che una votazione avvenuta nella sa-

la di riunione alla McLaren abbia posto fine al suo desiderio, ancora prima che si passasse a un referendum in casa Hulme. E' notorio che le moto sono delle «rompi-gambe» per i piloti automobilistici. La Yamaha DT 125 è un mezzo sportivo, tipo strada-circuito, con un motore a un cilindro di 123 cc che eroga 13 energici HP a 7000 giri-min. ed ha un cambio a cinque marce. Non parrebbe una potenza da capogiro, però dà l'impressione di essere più che sufficiente quan-

do si esce dalla strada per andare nei campi, come ho fatto io per permettere a Denny di dare sfogo alle sue ambizioni. Non gli è piaciuto. Ha detto che era troppo potente (troppo potente, con 125 cc?) e troppo «estrosa». Dopo avere coperto qualche prudente giro del campo, ha dichiarato che era decisamente più pericoloso di quanto avesse previsto e che da quel momento si sarebbe attenuto alle quattro ruote.

Eoin S. Young

Con «riluttanza» respinto dal RAC il reclamo Ferrari

Bandiera rossa sotto inchiesta!

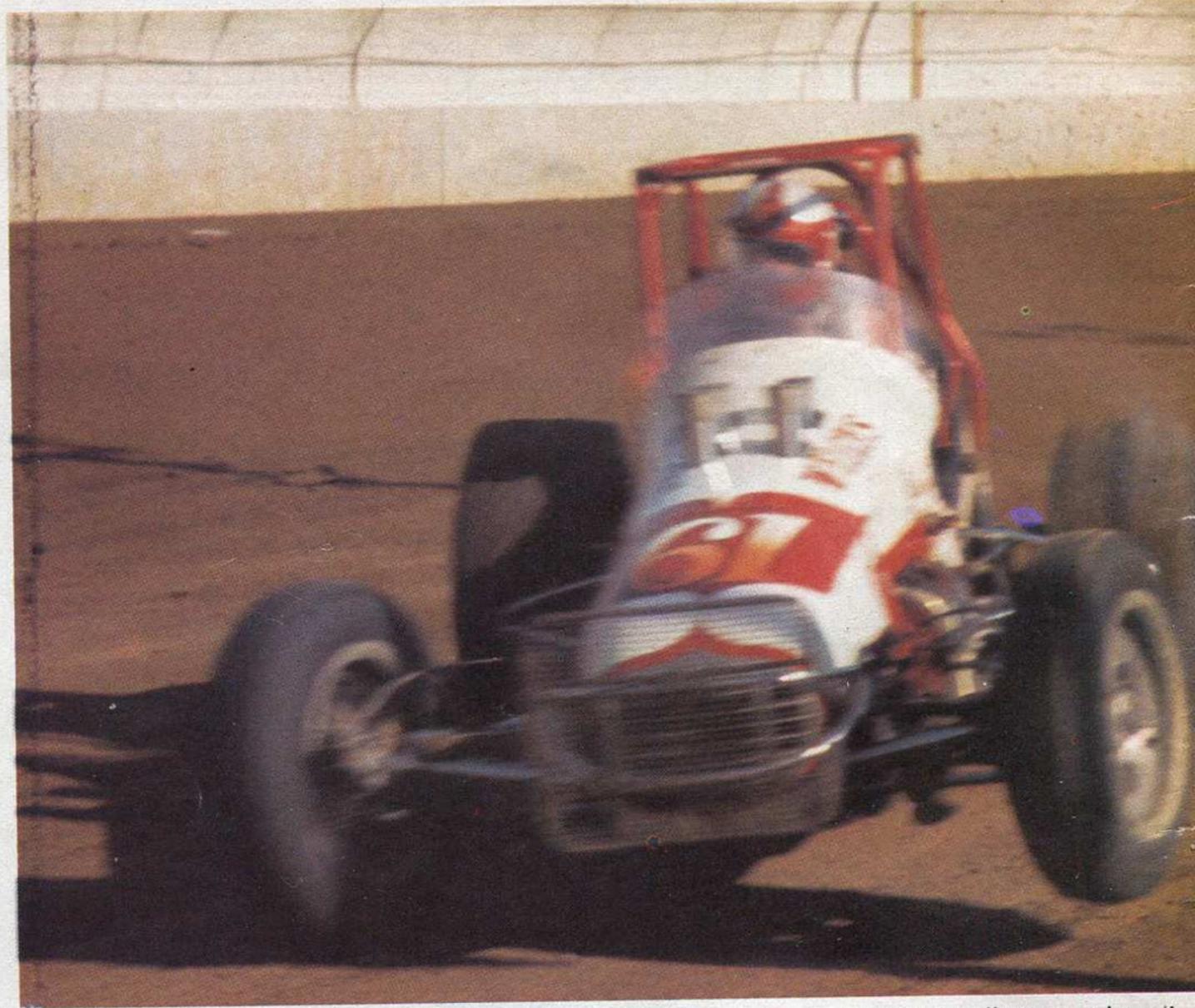
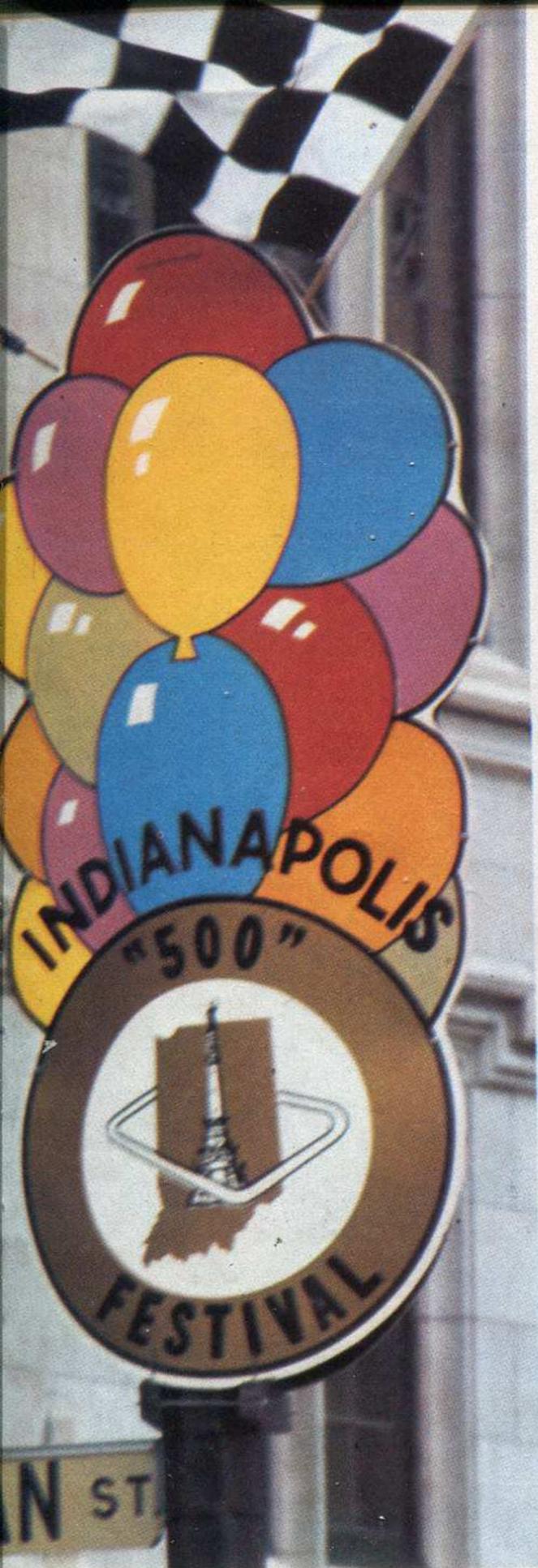
LONDRA - Il tribunale del RAC ha respinto la protesta della Ferrari a proposito della fermata di Lauda al box. «I commissari sono d'accordo nell'ammettere che il pilota si è trovato la strada ostruita, ma hanno ritenuto che, quale Ente nazionale, il RAC non ha l'autorità per cambiare i risultati di una gara internazionale, con possibile danno per altri conduttori». Questa dichiarazione sembra eliminare efficacemente la responsabilità di non avere controllato a dovere la gara, per la quale il solo RAC era responsabile, mentre al tempo stesso lascia aperta la strada alla CSI per appoggiare il reclamo della Ferrari.

A Londra la casa di Maranello era rappresentata dall'avv. Luca di Montezemolo, mentre a sostenere la legittimità dell'intervento del direttore di gara si erano presentati Mayer della McLaren ed Ecclestone della Brabham, uno dei quali, il primo, direttamente interessato nella questione. Difensori molto parziali e che sono stati smentiti anche dal presidente del giury, quel Lord Shawcross che fu uno degli accusatori al processo di Norimberga. Questi infatti ha affermato che il direttore di gara ha sbagliato impedendo a Lauda di rientrare in pista per portare a termine il suo 74. giro, la qual cosa ha impedito al conduttore della Ferrari di aggiudicarsi quel quinto posto che secondo le segnalazioni dei cronometristi ufficiali avrebbe sicuramente conseguito con il semplice taglio della linea d'arrivo.

V'è inoltre da tenere presente che al termine della discussione e forse per dimostrare il loro rammarico, i membri della commissione giudicante hanno disposto la restituzione della tassa di reclamo alla Ferrari. Una decisione che non concorda affatto con i regolamenti sportivi.

Ora alla Ferrari non resta che adire alla Commissione d'Appello della FIA, ma a prescindere da quelle che saranno le decisioni di questo ente giudicante, la casa modenese corre il rischio di vedersi, magari, restituire due importantissimi punti quando questi non serviranno più a nulla in conseguenza dei prossimi «meeting».

In ogni caso è apparso evidente che il tribunale del RAC ha respinto il reclamo dell'austriaco «con riluttanza». Ora ci sarà un'inchiesta ufficiale per scoprire chi è stato a sventolare la bandiera rossa a Lauda, senza la minima autorità per farlo, e pare che ci sia un mistero sull'identità di chi è stato a prendere l'iniziativa.



V8/Blog

Una delle più famose piste ovali per « dirt-track » si trova ad Indianapolis, vicino all'universalmente nota pista della 500 miglia del superbrivido

Qui sopra, Rich Leavell impegnatissimo, con la sua Welch Spinter, a contrastare l'attacco che gli porta la Siebert Olds Special di Bruce Walkup. Le midgets sono all'avanguardia come sicurezza passiva, grazie anche alle robuste gabbie sopra al pilota (Foto A. MANOCCHIA)

INDIANAPOLIS - Gli Stati Uniti d'America sono, oseremmo dire quasi per destinazione, la terra dei fenomeni temporanei: da qualche tempo, ad esempio, è ricominciato il « boom » delle macchine « Sprint », una vera attrazione che ha un seguito calcolabile in 80 milioni di « aficionados », veri piccoli mostri della velocità che hanno il potere di interessare anche i piloti famosi, quelli che gareggiano domenicamente in competizioni altrimenti blasonate come Indianapolis, Ontario e Pocono.

« Sprint », come per forza sape-
pete, è sinonimo di velocità, ma non velocità in senso assoluto in quanto ad essa deve accoppiarsi in questo caso anche un pizzico di ardimento, di spericolatezza, di follia, come la maggioranza dei concorrenti mette in mostra con grande dovizia. Una gara di « sprinters » è paurosa, tremendamente impressionante. Ho fotografato gare auto-

mobilitiche di vario tipo, ma se escludiamo la partenza allucinante di Indianapolis, non credo vi sia corsa che impressioni tanto come quella degli sprinters.

La gara si svolge in questo modo. Alle 14 del giorno fissato, le vetture, portate su furgoni, giungono ai box. Sono in genere circa 40 e subito i meccanici iniziano le operazioni di messa a punto, mentre uno specialista lavora con uno scalpello rosso fuoco o addirittura con un saldatore elettrico sui pneumatici posteriori per rendere più profondi i disegni, normalmente a rombo più largo e profondo quello di destra, a losanga quelli di sinistra.

Un'ora prima del via vengono effettuate le prove di qualificazione e uno alla volta piloti e vetture compiono un giro di riscaldamento e uno di qualifica. Al via partiranno soltanto i migliori 33 qualificati. L'allineamen-

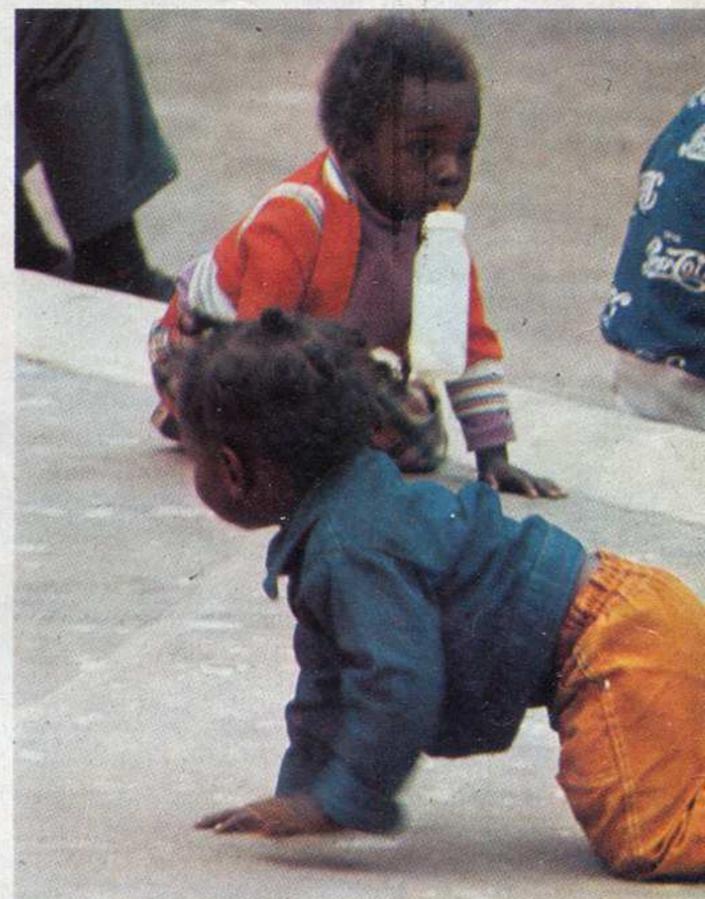
to di partenza è del tutto caratteristico in quanto le « Sprint » vengono messe in moto con la spinta di furgoni speciali. Quando si abbassa la bandiera, i 33 rombanti piccoli bolidi, che purtuttavia ricordano i macchinoni di 30 anni fa ad Indianapolis, scattano cercando di sopravanzarsi per prendere la prima curva in modo più favorevole.

Ed è veramente spettacolare il modo di curvare perché, invece di comportarsi come in qualsiasi altra circostanza, i piloti mettono la vetturina di traverso, scivolano di fianco (in completa derapata) per raddrizzarsi soltanto quando hanno il muso in direzione del successivo rettilineo alla maniera dei rallisti. Due sono le manches e due naturalmente i vincitori; l'assoluto verrà determinato dal miglior tempo e dalla maggiore velocità ottenuta. Incidentalmente vi dirò che la corsa alla quale ho assistito tempo fa sull'ovale di

un miglio dell'Indiana State Fair Ground, è stata vinta da A. J. Foyt che si è piazzato primo in entrambe le manches. Il fondo della pista è in terra rossiccia, battuta, che tuttavia viene profondamente scavata dalle mostruose ruote posteriori dei piccoli bolidi che molte volte, quando non riescono ad impostare la curva nel modo più confacente, volano per aria come tanti modellini.

Il campione della scorsa stagione è Rollie Beale, un ferroviere di 44 anni che è riuscito a battere proprio sul filo di lana della classifica finale il pilota Indy Lee Kuzman. Famosissimo, anzi vero astro della divisione sprinters, è il giovane hippy Jan Opperman che il 25 maggio scorso ha pilotato una Parnelli Jones nella 500 miglia di Indianapolis.

Scorrendo l'albo d'oro della categoria sprinters, vi si leggono nomi famosi come quello di Ga-



Nelle foto in alto, vediamo due esempi del « balletto » cui danno vita le sprinters per la gioia degli appassionati. A sinistra ancora Leavell, a destra Greg Leffler su una vettura da lui stesso costruita, una Leffler Special, appunto

In alto, la Weaver's Special di Jerry Nemire. Queste vetture sono molto spettacolari e attirano sempre (qui sopra) « nuovi » aficionados...

ry Bettenhausen, campione 1971, Salt Walther, Sam Session, campione 1972, Lee Kunzman, Bruce Walkup asso della categoria stock-car, Duan Carter, Larry Dickinson, Tom Bigelow, Johnny Parson e quello degli italo-americano Joe Saldana e Billy Cassella entrambi provenienti dalle motociclette. Figura anche il nome di Merle Bettenhausen, fratello di Gary, che pur avendo riportato l'amputazione di un braccio in una gara del Wisconsin, continua a gareggiare con una vettura sponsorizzata dal fratello. Anche George Snider, Larry Cannon e, talvolta A. J. Foyt non disdegnano di partecipare a queste competizioni.

Quanto costano e quale potenza hanno questi « mostriciattoli »? Il loro prezzo varia dai 15 ai 30 mila dollari (dai 9 ai 18 milioni di lire circa) e nella grande maggioranza sono dotati di speciali motori Chevrolet 8 cilindri a V, mentre i telai sono

di diversi costruttori. Quasi tutte le « sprint » sono sponsorizzate da ditte di un certo valore commerciale.

La velocità può toccare punte di circa 210 kmh mentre in curva girano intorno ai 150 kmh. Il freno è situato alla sinistra della vettura con una leva all'esterno, ma viene raramente azionata dal pilota; la leva del cambio a due velocità si trova fra le gambe del conduttore.

E parlando di velocità, bisogna dire che il record dell'ovale di Indianapolis, situato a dieci minuti di strada dal più famoso catino d'America, appartiene a Mario Andretti che nel 1968 fece registrare la media primato di miglia 108,111 orarie (173,987 km orari). Sino ad ora la massima velocità ottenuta da altri piloti è di miglia 103,836 per cui si ritiene che il record del famoso asso di Nazareth avrà ancora lunga vita.

« Ho cominciato con le "dirt

road track" (le piste a fondo battuto) — dice Mario — ed ho provato tanta soddisfazione a guidare quei piccoli bolidi che molto spesso torno a gareggiare con Al Unser, A. J. Foyt e Parnelli Jones ».

Molti chiamano questo genere di corse « rodeo automobilistico » e una certa rassomiglianza c'è in quanto i piloti saltano sulle vetture come fanno i cowboy allorché saltano sul toro lanciato in corsa. La maggioranza delle quaranta manifestazioni annuali (da marzo a novembre) hanno il loro svolgimento nel mid-west anche perché è un punto facilmente raggiungibile, anche dal sud dove in maggioranza vivono i piloti sprinters.

Il campionato USAC sprinters, che viene determinato in base ai punteggi ottenuti durante l'anno (50 punti al vincitore di manche, 43 al secondo, 37 al terzo e così via), ebbe inizio nel 1961 anche

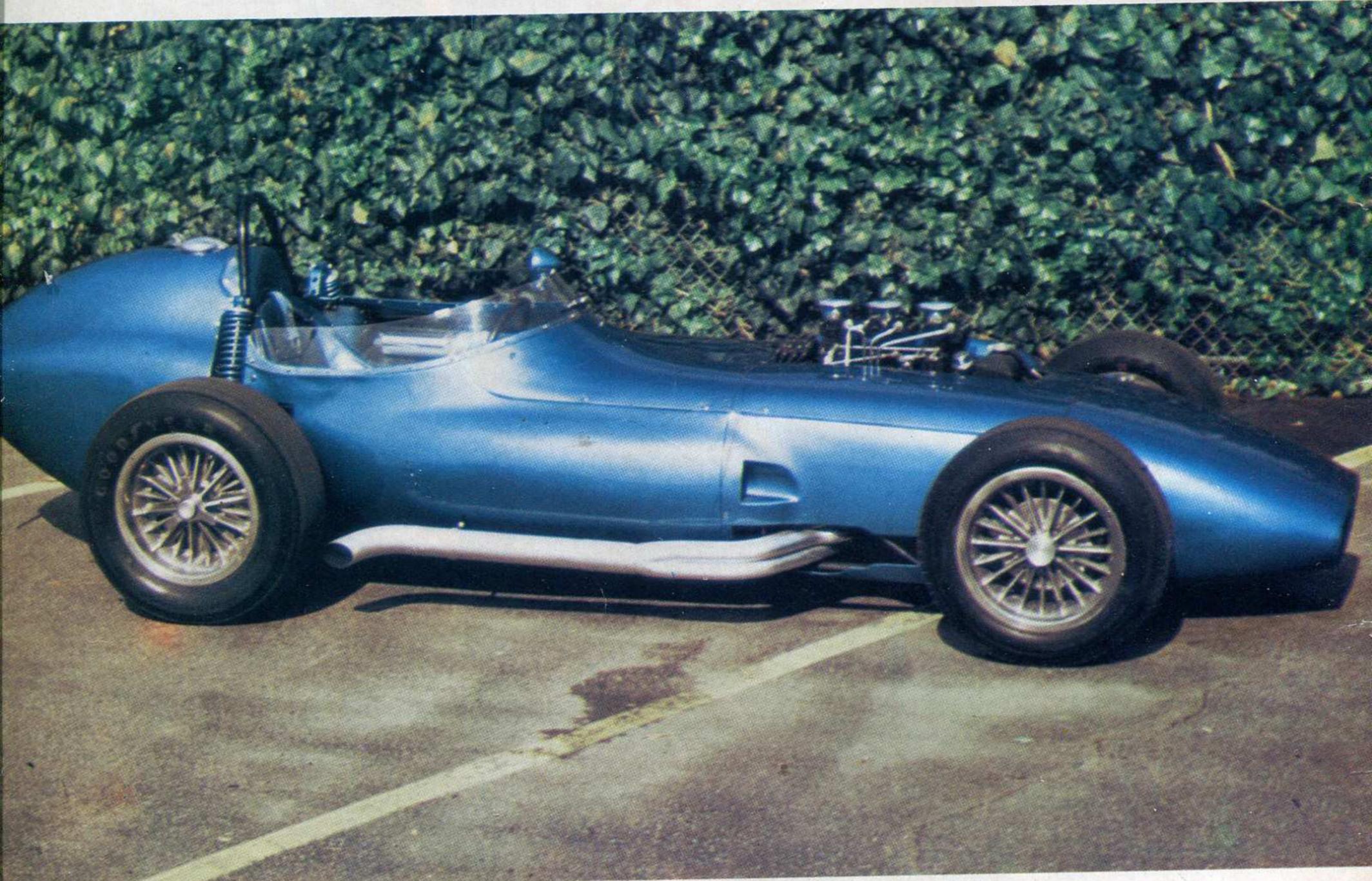
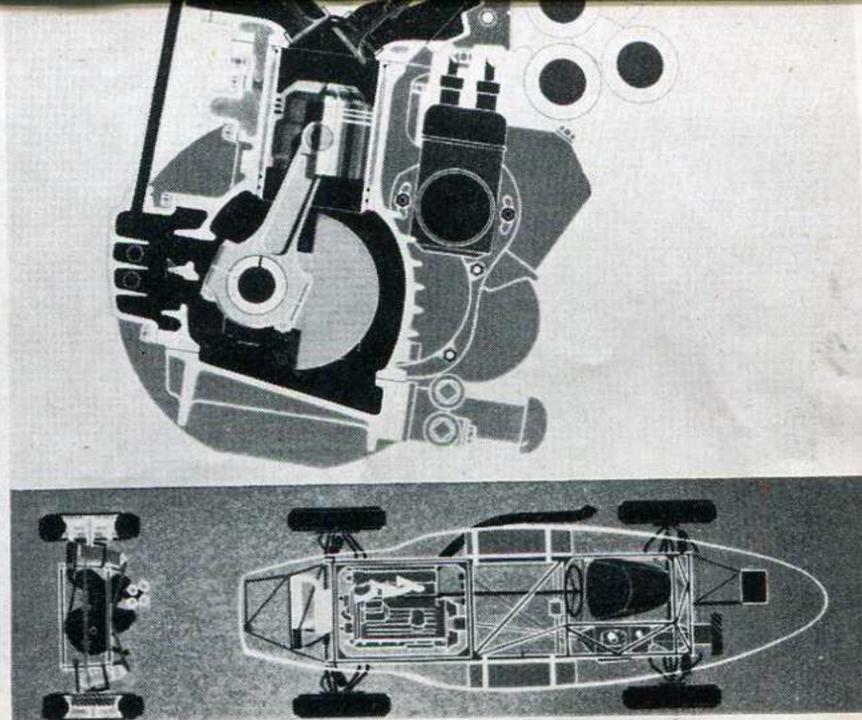
se un tal genere di gare era stato iniziato molto prima. L'unico pilota che sia stato capace di conquistare due titoli consecutivi (1961-1962) è Parnelli Jones, patron della omonima scuderia. Altri, ad esempio, Roger McCluskey (1963-1966), Larry Dickson (1968-1970) e Gary Bettenhausen (1969-1971) hanno tentato di ripetere disperatamente l'exploit di Parnelli Jones, ma non vi sono riusciti.

I premi in queste gare sommano a 25-30 mila dollari (circa 18 milioni di lire) per 50 giri, pari a 50 miglia di competizione. Comunque lo spettacolo che gli sprinters offrono, veramente mozzafiato e pericoloso specie per i fotografi che si piazzano dietro i guard-rails della prima curva, vale la pena di essere seguito. Non sarebbe altrimenti il « fenomeno (continuato) del momento ».

Adriano Manocchia

Dalla SCARAB ad oggi aggiorniamo il dizionario delle monoposto all' europea

Le F. 1 dell'altro mondo



LONG BEACH - Dato che il nucleo delle corse americane (vere) è rappresentato da vetture Indy e di serie costruite in America e da vetture Can-Am e di F. 5000 importate, è ovvio che le competizioni di F. 1 sono sempre state considerate come qualcosa di esotico. Ed è anche dubbio che una frazione, sia pur piccola, degli appassionati europei ed americani, ricordino che Dan Gurney vinse la corsa di F. 1 del 1968 a Spa-Francorchamps, gareggiando con la Eagle di sua costruzione, equipaggiata con motore Weslake V12.

Ma Gurney non è stato il primo costruttore americano di F. 1 del periodo susseguente la seconda guerra mondiale. Era stato preceduto da Lance Reventlow, il figlio della miliardaria Barbara Hutton, proprietaria dei grandi magazzini Woolworth. La sua vettura si chiamava Scarab ed iniziò come una sport. In seguito furono costruite tre Scarab di F. 1 e una fu distrutta a Silverstone da Charles Daigh, pilota del team di Reventlow. In complesso le Scarab non fu-

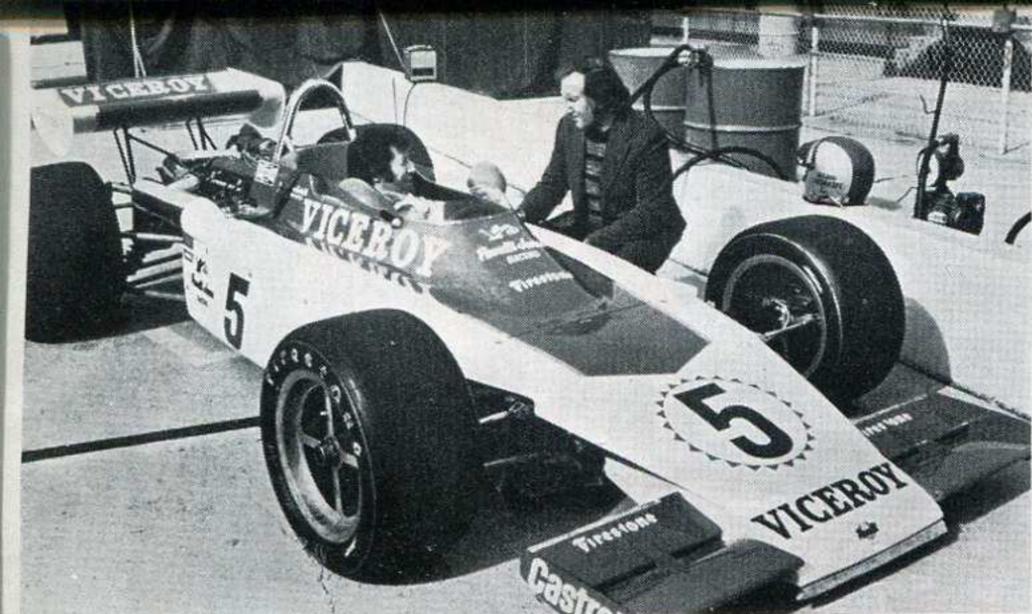
rono vetture soddisfacenti, non essendo abbastanza veloci, per non parlare del fatto che arrivarono troppo tardi sui circuiti dei grandi premi, dato che i loro motori a quattro cilindri erano anteriori, mentre tutte le vetture avversarie montavano già motori posteriori.

Nei programmi delle attuali gare di F. 1 a Watkins Glen, si dice che la prima competizione americana di F. 1 si svolse nel 1959 a Sebring. Poiché il luogo era assolutamente inadatto a quel tipo di gara — si svolgeva sul locale aeroporto — l'anno seguente fu spostata a Riverside in California e dal 1961 si corre a Watkins Glen.

Comunque, volendo essere precisi dal punto di vista storico, il primo Gran Premio americano ufficiale si svolse nel 1908 a Savannah, Georgia, e quella gloriosa era dei grand prix ebbe fine a San Francisco nel 1916. Naturalmente quelle epiche corse non facevano parte di alcun campionato mondiale, benché attirassero i migliori piloti dall'Inghilterra, dalla Germania, dall'Italia e dal-

la Francia. Pertanto l'unico e solo pilota americano compreso nel prestigioso elenco dei campioni del mondiale è Phil Hill, che si aggiudicò questo onore pilotando per la Ferrari nel 1961. Purtroppo la seconda speranza americana, per l'ottenimento dell'alloro, è sparita quest'anno in Sud Africa, ove perse la vita Peter Revson. E ora passiamo alle vetture.

❶ La **EAGLE**, costruita dall'All American Racers a Santa Ana, California, impresa di proprietà di Gurney, fu progettata come una F. 1-F. 5000 e venne sottoposta a prove l'inverno scorso. Adesso partecipa alla serie americana di F. 5000 ed è equipaggiata con un Chevrolet di cinque litri, questo per mettere in luce ogni eventuale problema prima di montare sul telaio, in autunno, un motore Cosworth Ford. L'anno prossimo sarà pilotata da Brett Lunger, erede della grande società chimica Du Pont de Nemours, che combattè in Vietnam ove rimase ferito. Agli inizi Gurney prevede di costruire tre vetture di F. 1 e cerca un secondo pilota per la stagione 1975.



A sinistra, i disegni della vecchia Scarab F. 1, con motore a 4 cilindri con distribuzione desmodromica, che vediamo nel fotocolor nella pagina accanto. Qui sopra, Andretti (con Phillippe) nella più recente F. Indy Viceroy-Parnelli, l'ultimo stadio progettuale prima dell'attesa F. 1 della squadra

Qui sopra, la Talon F. 5000 per ora pilotata da Sam Posey. Come la Eagle, la Talon ha prima «tastato il terreno» con una F. 5000, prima del salto nella Formula 1. Nel disegno sotto, l'aspetto definitivo della Penske di Formula 1, il primo e più perfezionato dei recenti progetti USA in F. 1



PENSKE FORMULA 1

② La **PARNELLI**, progettata soprattutto per Andretti da Maurice Phillippe, alle officine Parnelli Jones a Torrance, California, potrebbe essere pronta per il G.P. d'Italia in settembre, se andrà tutto bene. La vettura, comunque, parteciperà certamente ai grandi premi degli Stati Uniti e del Canada quest'anno, ma fin'ora Phillippe, che in passato progettava le Lotus, prima di trasferirsi in California tre anni fa, rifiuta a qualsiasi fotografo di scattare foto della macchina, che viene sottoposta a prove sul circuito dell'Ontario.

Quest'anno la vettura monterà il motore Cosworth, ma per il 1975 sarà equipaggiata forse con un Alfa a 12 cilindri contrapposti, sempre che le attuali trattative vadano a buon fine. Mentre Gurney costruirà le Eagle per la propria squadra, oltre che per la clientela — sua abitudine già con le vetture Indy che hanno avuto tanto successo — le Parnelli vengono costruite soltanto per la squadra. Inoltre l'anno prossimo verrà messa a punto una Parnelli F. 5000 derivata dal-

la F. 1, un comportamento all'opposto con quello dell'impresa di Gurney.

③ La terza vettura, la **TALON**, è stata costruita dalla McCormack Racing a San Juan Capistrano, California. L'anno prossimo, epoca per la quale è previsto il debutto della versione di F. 1, sarà pilotata da Sam Posey che si mise bene in luce a Le Mans qualche anno fa. Il team Talon è patrocinato dalle Industrie Norris, che hanno fabbriche in Canada, Belgio, Inghilterra, Australia, Spagna, Nord e Sud Africa, e sono abbastanza solide, finanziariamente, per potere patrocinare una squadra. Per adesso, almeno per quanto se ne sa, anche questa vettura monterà un motore Cosworth e l'anno prossimo è previsto che il team disponga di almeno due macchine per piloti americani.

④ La quarta vettura, la **PC-1 (PENSKE CARS e l'1 significa il numero del modello)** monta un Cosworth-Ford ed è stata presentata alla fine di giugno, dopo essere arrivata in volo dall'Inghilterra ove era stata costruita nelle officine della Penske Cars Ltd

nel Dorsetshire. Questo stabilimento, ove prima si costruivano le Leda, sarà il quartier generale europeo del team.

Ci vollero sei mesi per costruire il prototipo progettato dall'inglese Geoffrey Ferris, che ha lavorato in stretta collaborazione con Mark Donohue, Don Cox e Heinz Hoffer, di origine svizzera, direttore corsa di Penske in F. 1. La vettura non è dunque opera di un solo uomo, bensì di un «comitato» formato di quattro esperti i quali utilizzano le migliori parti delle attuali vetture di F. 1. Si tratta di un progetto più evolutivo che rivoluzionario e in questo periodo Donohue sta svolgendo prove e decidendo chi sarà a pilotare la vettura al suo debutto al G.P. del Canada, il 22 settembre.

Per quanto riguarda nuovi piloti americani di F. 1, si è già formata una «coda» che comprende «cadetti» reclutati a Indianapolis e dalle fila dei conduttori di F. 5000, tutti desiderosissimi di arricchire la loro carriera con nuovi allori.

Charles G. Proche

Chi è, con chi e come lavora il personaggio nuovo americano del grande circo della F. 1

Le ambizioni di PENSKE

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Mentre Roger Penske si aggirava in mezzo ai boxes, durante il GP di Francia a Digione, si lasciava alle spalle una scia di congetture preoccupate. Molti, fra i direttori delle squadre di F. 1, lo conoscevano soltanto di fama, ma era sufficiente perché lo giudicassero un temibile avversario, anche se non aveva con sé né squadra né vettura! Chi avrebbe ingaggiato? Chi avrebbe assunto come meccanici il suo direttore di squadra, Heinz Hofer? Che atteggiamento avrebbe preso verso l'Associazione dei Costruttori di F. 1 e il loro sistema di qualificazione? E come si sarebbe comportata l'Associazione, nei confronti dell'atteggiamento di Penske?

Come al solito Roger non si comprometteva, ma questa volta faceva così perché svolgeva il ruolo di direttore corsa «novellino» e tasta il polso a un tipo di competizione nuova (per lui), prima di prendere importanti decisioni da qualsiasi punto di vista.

La Penske PC-1 è già finita — come avete visto — ed è stata annunciata alla stampa negli Stati Uniti. Non presenta nessun radicale progresso tecnico, essendo di proposito un progetto convenzionale di Geoff Ferris, sulla linea dei «kits» inglesi, sicché i problemi relativi al suo sviluppo saranno mantenuti al minimo, con questa prima vettura.

Benché Penske abbia chiacchierato con numerosi piloti a Dijon, molti non li aveva mai conosciuti prima di allora e quando è partito non aveva preso nessuna decisione definitiva. Il suo programma di Grand Prix era stato steso con Peter Revson come pilota, ma quando Peter perse la vita in prova prima del GP del Sud Africa, a Kyalami, Penske si è tristemente trovato costretto a rivedere la situazione. Aveva offerto la guida per i grandi premi a Donohue, il campione Can-Am e vincitore a Indy ritirato di recente dalle competizioni, ma questi non gareggerà, pur svolgendo tutte le prove di sviluppo con la vettura.

Incertezza per il pilota

Ovviamente Penske vorrebbe disporre di un conduttore americano, però, come dice: «Francamente, Andretti è l'unico pilota americano che abbia esperienza nei Grandi Premi sui circuiti europei. Si tratta di un fattore importante e io non devo soltanto cercare fra i conduttori americani, ma anche fra quelli che gareggiano in F. 1 in Europa».

«Carlos Pace sarebbe una possi-

bilità?» gli abbiamo chiesto. «Ho sentito dire che ha da poco firmato l'ingaggio con Ecclestone — ha risposto Roger — per pilotare una Brabham. Non saprei... potrebbe certamente essere un candidato, ma (a questo punto ha riso) non lo conosco neppure». Più tardi, durante il week-end, ha poi fatto la conoscenza di Pace.

L'Associazione dei Costruttori di F. 1 si è dimostrata severa circa la qualificazione del numero di vetture e a squadre nuove, sfidando le organizzazioni già bene impiantate, ma Penske dice che l'anno prossimo non ha intenzione di farsi strada come un bulldozer.

«Sono disposto ad accettare il programma... tutti hanno aspettato il loro turno e lo farò anch'io. Quando andammo a Indianapolis, dovemmo superare le prove per i novellini e accettare la situazione e, secondo me, è così che deve essere. Non intendo affatto cercare di scalzare l'organizzazione... spero che ci saranno quattro o cinque posti disponibili per qualificarsi, l'anno prossimo, e dovremo cercare di occuparli».

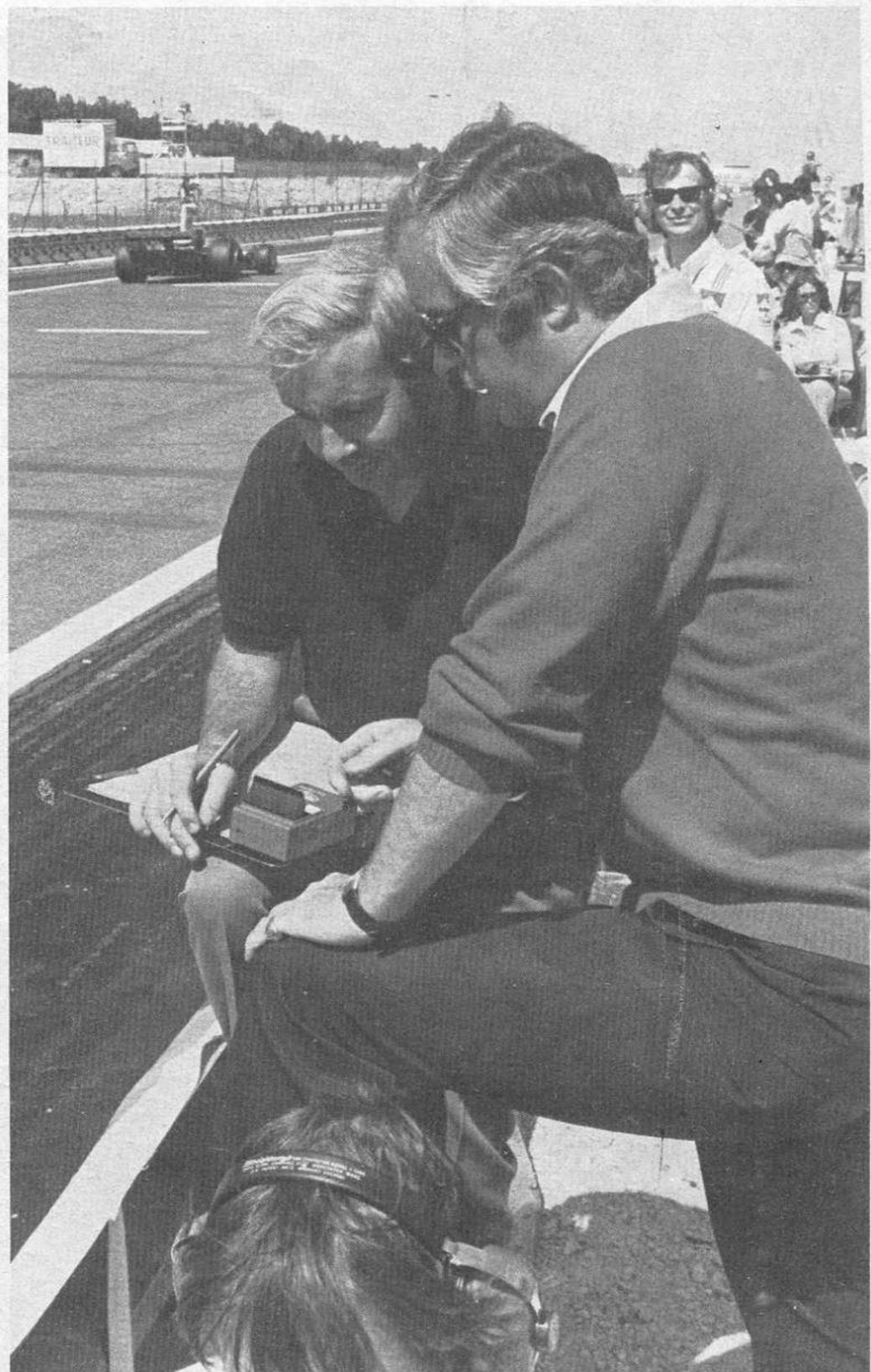
Che cosa succederebbe, se il nuovo team americano non riuscisse a qualificarsi? Per Penske sarebbe un segnale di bufera?

«L'unica persona con la quale potrei lamentarmi sarebbe me stesso, se non ci qualificassimo» ci ha risposto. Una volta Penske disse: «Mostratemi un buon perdente e io vi mostrerò un perdente...» Usa spesso questi motti, come guide da seguire, per la sua carriera. Un altro è il seguente: «Pongo sempre le mie mete una cinquantina di metri oltre dove dovrebbero effettivamente essere, poi finisco a circa venticinque metri dalla meta».

Il suo progetto consiste nel costruire le vetture in Inghilterra nelle officine usate da Len Terry e ultimamente da Graham McRae, a Poole nel Dorsetshire. Il vero e proprio lavoro di sviluppo sarà svolto invece al suo quartiere generale a Reading, in Pennsylvania.

«Mark — dice — effettuerà tutte le prove, il che sarà vantaggioso per noi tenendo conto delle sue ottime doti. Proprio dietro l'officina abbiamo una specie di pista che ci servì per le vetture Can-Am e Indianapolis, per cui avremo un'idea sulle capacità in curva di questo tipo di veicolo. Dopo andremo su una pista ad alta velocità, per studiare l'aerodinamica su un rettilineo di due miglia, che possiamo utilizzare per controllare frenaggio, trascinamento e così via. Quando tutto sarà soddisfacente, andremo su un vero e proprio circuito e vedremo che cosa succederà».

Il tecnico di Penske, Don Cox, ha lavorato con Donohue e con Fer-



Penske e Mayer a Digione. Roger e Teddy avevano lavorato congiuntamente nelle corse americane quando Penske concorreva con le McLaren

ris attorno al progetto della F. 1 e durante le prove avranno il vantaggio di potere usufruire di un'apparecchiatura elettronica di registrazione. Penske dice che tutti i dati verranno immessi in una «banca computer» in modo che, per esempio, sistemazioni diverse delle sospensioni possono essere inviate dall'Europa per telex, immesse nel computer e i risultati delle prove precedenti rispediti via telex entro pochi minuti.

Dallo sci al bolide F. 1

Il trentunenne Heinz Hofer è il direttore squadra del programma di F. 1 e Penske è molto bene impressionato per il lavoro che ha svolto, facendo progettare e costruire la vettura in Inghilterra in sei mesi. Svizzero, Hofer era maestro di sci nel Colorado, quando conobbe Penske, e in seguito lavorò nei teams Can-Am e Indianapolis di Penske. «Heinz ha fatto un lavoro straordinario nel coordinare il programma — dice Roger —. Coordinare e provvedere alle comunicazioni sono importantissimi, nel nostro genere di lavoro, e Heinz ha proprio il bernoccolo per queste cose. Parla tre o quattro lingue e questo è di aiuto nell'abbattere le barriere in

Europa, quando si è in giro. Sa che cosa aspettarsi dal team e dalla vettura. Ferris è il progettista che ha lavorato con Don e con Mark e ha fatto un lavoro magnifico. Il capo meccanico è Karl Kainhofer, il quale è con me fino da quando cominciai a gareggiare in circuito nel 1959. E' uno dei migliori meccanici che io conosca, per quanto riguarda la preparazione e il montaggio di una macchina. Fondamentalmente non si tratta di quanto veloce sarà la vettura, ma del fatto che alla fine della stagione potremo andare alle corse sapendo che non avremo grossi problemi. Avremo una buona attrezzatura e cercheremo di fare un lavoro decoroso».

Benché Penske abbia intenzione di continuare nel 1974 con una vettura USAC e anche con la sua Matador nelle gare NASCAR, oltre al team di F. 1, dice che ci sarà un sistema di priorità. «Ogni tipo di gara rappresenta un'operazione assolutamente distinta — assicura —. Il team di F. 1 avrà una sua tecnica, una sua attrezzatura, e un finanziamento separato, in quanto ha un bilancio appunto a sé, sicché se abbiamo un problema in un altro settore non possiamo prendere de-

Eoin S. Young

CONTINUA A PAGINA 20

Gran ritorno a MID-OHIO
contro le pigliatutto
SHADOW (e la benzina)

Rispunta nel CAN-AM la turbo PORSCHÉ con REDMAN

NEW YORK - Il volto a due toni per le bruciature riportate nell'incidente del 1969 era sorridente più del solito. Era il volto di Brian Redman, il 37enne inglese che, ritornato all'attività dopo essere andato volontariamente in ritiro, accettava con molta soddisfazione il contratto offertogli da Roger Penske, colui che vuol passare alla storia automobilistica sportiva come Ferrari, Chapman e Tyrrell.

Penske, un mese fa, dopo aver visto la lenta agonia della Can-Am, dopo aver assistito al duello tra Follmer e Oliver su Shadow, ha fatto togliere dalla naftalina la Porsche di Mark Donohue, con la quale l'ex ingegnere del New Jersey vinse il campionato scorso, annoiando anch'egli con i suoi soliloqui fragorosi e l'ha fatta tornare nuova.

« Abbandonai la Formula Uno perché troppo pressante, confusa, poco remunerativa », dice Redman. « Amo correre, ma non voglio essere prigioniero di una categoria che, perché porta il nome mondiale, rende schiavi uomini e macchine ».

Sarà una filosofia tutta particolare, forse troppo spicciola, che francamente è difficile da interpretare, comunque fa lo stesso. Redman non corre più in Formula iridata per cui ci interessa quando è nell'abitacolo della 5000 o quando piloterà il bolide tedesco col quale potrebbe intralciare la via ai due lanciatissimi piloti-avversari (sul serio) della Shadow.

La vecchia-nuova Porsche 917/30 verrà presentata sulla pista del Mid-Ohio l'11 agosto prossimo, con un unico neo: il consumo del carburante. Calcolando il quanti-

tativo di benzina a disposizione ed il relativo consumo del « monstre » teutonico, si renderà impellente una sosta al box per il pieno, sempre che questo carburante le sia messo a disposizione. Questo è l'interrogativo che Penske cerca di risolvere al più presto. Col turbo compressore la macchina è imbattibile.

Il contratto Penske-Redman prevede una sola corsa che potremmo definire d'assaggio. Se il risultato sarà ottimo, se non sorgeranno problemi insolubili, allora forse la scuderia della Pennsylvania penserà a portarsi in California, se il calendario consentirà a Redman di partecipare alla Can-Am.

Ma per Penske, questa Can-Am non diverrà un incubo poiché ne ha già abbastanza della categoria Stock, dove la Matador bianco-rosso-blu che occupa il terzo posto in classifica generale è stata affidata a Bobby Allison il quale due settimane fa sull'ovale di Atlanta dovette fermarsi al 12. giro per un pistone spaccato. La macchina si presenta ottimamente preparata tanto che per la « Firecrackers 400 » di Daytona ottenne la prima posizione di partenza, guidò il gruppo sedici volte ma poi dovette rallentare e finire quinta per problemi secondari.

Alla Matador, Roger aggiunge la Formula Uno che debutterà a Toronto a settembre e quindi a Watkins Glen, ed ancora è indeciso a chi affidare la sua nuova vettura.

I. man.

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

naro dal bilancio della F. 1 ».

In effetti lo sviluppo della nuova Penske F. 1 è parte dei futuri programmi di Penske per le gare USAC e Roger prevede un cambiamento nei regolamenti USAC, nel 1976, regolamenti che sostituiranno i correnti motori con compressore con tre litri da corsa e cinque litri di serie, in modo che le vetture Grand Prix e F. 5000 possano essere accettate a Indianapolis.

Nel caso che i nuovi regolamenti non vietino i compressori, Penske ha già preso accordi con la Cosworth perché gli costruisca speciali versioni di 2800 cc del DFV V8, al quale i suoi costruttori di motori in America monteranno un compressore. Tali motori si adatterebbero quindi subito a uno sviluppo della Penske F. 1.

Una banca come sponsor

La nuova macchina avrà probabilmente il nome più lungo mai visto, in fatto di patrocinio, essendo ufficialmente una First-National-City-Bank-Travelers-Cheque-Penske. Roger è un poco imbarazzato all'idea di costruire una vettura più lunga, per potere « ospitare » il nome del suo patrocinatore, però è contento di avere posto piede in un nuovo settore in questo campo. « E' un patrocinatore nuovo — dice — non abbiamo cercato di rubare quello già esistente di altri e credo che potrebbe aprire porte per far entrare l'American Express, la Banca d'America e altre società del genere nelle competizioni, quando vedranno quanto risalto noi diamo al nostro patrocinatore ».

Uno dei problemi di Roger consiste nel fatto che il pilota di suo gradimento potrebbe non essere disponibile fino alla conclusione di questa stagione, ma il suo programma richiede le iscrizioni al GP del Canada in settembre e al GP degli Stati Uniti in ottobre. E' un problema che deve essere risolto, ma su questo punto Roger è ragionevole e accomodante.

« Il pilota che utilizzeremo in gara quest'anno, non sarà necessariamente quello di cui disporremo nel 1975, però sarebbe un'occasione per qualcuno di provare e di lavorare con noi; se da adesso alla fine dell'anno si mettesse bene in luce, sarebbe naturale continuare così. Se invece non si trovasse bene, potreb-

be andare via ma cercheremmo di fare in modo che per lui valesse la pena fare la giocata d'azzardo con noi, tanto per cominciare ».

Roger Penske ha le « physique du rôle ». E' un bell'uomo moderno, uno sportivo dall'aria pratica, insomma l'immagine del successo americano. E il compendio del dirigente americano, che esige efficienza assoluta e il successo al di sopra di qualsiasi cosa. Le sue squadre da corsa sono un'appendice della sua mania per un lavoro brillante ed efficiente, le cui qualità siano ben visibili. Il suo atteggiamento piace ai patrocinatori e si può dire che in lui si fondano le caratteristiche di Teddy Mayer, Ken Tyrrell e Bernie Ecclestone. Potrebbe anche rappresentare un'opposizione formata di una sola persona, nei confronti dell'Associazione dei Costruttori di F. 1, anche se insiste nel dire che entrerà in F. 1 in un punta di piedi.

Mira a imparare o a vincere nel 1975? « Se non mirassi a vincere, non sarei qui — ha risposto — però ci sono altre 25 o 26 persone con la stessa idea, per cui sono sicuro che non sarà facile... ».

E' indubbio che le gare di Grand Prix non sono facili, però si ha l'impressione che, secondo Penske, sarà soltanto una questione di tempo, prima che il successo arrivi.

« Quando cominciammo a gareggiare nelle competizioni NASCAR per vetture di serie — dice — ci occorsero tre anni, però adesso siamo competitivi e in gara stiamo fra i leaders. Per vincere a Indianapolis impieghiamo quattro anni. Il primo ci piazzammo settimi, il secondo secondi, il terzo avremmo dovuto vincere la "500" e il quarto l'abbiamo vinta ».

Un tempo le gare USAC erano ritenute una forma redditizia dello sport automobilistico in America, con la « 500 » di Indy quale premio massimo. Penske continua ad avere una grande opinione della corsa d'Indianapolis, ma non si può dire altrettanto per le gare USAC quali serie.

« E' il peggior insieme in cui sia immischiato — dice Roger — Indianapolis è fantastica, ma in contrasto gareggiamo a Phoenix, davanti a 75.000 persone, incorrendo nelle stesse spese che affrontiamo per Indy. E' assurdo. Se l'USAC non si spaccia a cambiare i regolamenti, andremo a Indianapolis per partecipare a quella corsa soltanto, poi ci dedicheremo alla Formula A e ai Grandi Premi... ».

e. s. y.

Chi
«cerca»...
trova

GOO

Chi cerca il modo giusto per risolvere tanti problemi (partenza immediata a motore freddo, minor consumo di olio, protezione del motore da tutti gli stress, differenziale silenzioso, cambio agile e sciolto, ecc.), trova GOO: l'additivo per olio che rinvigorisce la vettura vecchia e mantiene giovane quella nuova.

GOO va bene su qualsiasi vettura: è sufficiente che ne versiate una lattina nella coppa, per sentire subito il motore « rotondo »; ne basta una sola nel differenziale per zittire, definitivamente, i rumori da rotolamento; una sola lattina nella scatola del cambio vi darà, subito e per sempre, una scioltezza nuova nella guida.

GOO è raccomandato da OSELLA notissimo nel mondo dell'automobilismo sportivo per la famosa

ABARTH-OSELLA 2000

GOO è distribuito dai migliori rivenditori ricambisti.

sele
com

SELECOM SpA

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH
CAN-AM
(dis. Bertone)
GAUSS
GOO
NGK
SPARVA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

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



Televedremo in diretta il G.P. AUSTRIA F.1

● Dopo esserci persi il G.P. di Germania al Nurburgring speriamo sia la volta buona con la successiva gara del mondiale F. 1, che come è noto si svolgerà sul circuito austriaco, velocissimo, di Zeltweg. In questa occasione anche la nostra Rai TV si collegherà in diretta con la pista alle ore 15,55 e dovrebbe trasmettere tutta la gara (o almeno una buona parte): naturalmente anche la TV Svizzera avrà le stesse immagini, certamente per un paio di ore sui teleschermi dalle 15,25 alle 17,25. Tra le novità che la TV elvetica sempre ci porge, avremo un supplemento tecnico alla pur sempre valida telecronaca dell'esperto Foletti: ci sarà l'ing. Gianpaolo Dallara che cercherà di chiarire quando ce ne sarà bisogno oltre che le innovazioni tecniche delle vetture, anche le fasi più interessanti della corsa.



tv



radio

Programmi dal 7 al 20 Agosto

<p>DOMENICA 11 Nazionale Ore 21,30 - La domenica sportiva (edizione estiva)</p> <p>DOMENICA 18 Secondo programma Ore 15,55 - G.P. d'Austria - telecronaca diretta</p> <p>Nazionale Ore 21,30 - La domenica sportiva (edizione estiva)</p> <p>TV Svizzera</p> <p>Ore 18,20 - ... Ore 22,00 - ...</p> <p>LUNEDI' 12 Ore 19,45 - Obiettivo sport, commenti e interviste</p> <p>DOMENICA 18 Ore 15,55 - G.P. d'Austria - telecronaca diretta Ore 22,00 - La domenica sportiva</p> <p>LUNEDI' 19 Ore 19,45 - Obiettivo sport, commenti e interviste</p>	<p>DOMENICA 11-18 Secondo progr. Ore 17,30 - Musica e sport</p> <p>TUTTI I GIORNI Secondo programma Ore 7,30 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti</p> <p>SABATO-DOMENICA Programma nazionale Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 19,00 - 21,00 - 22,50</p> <p>Secondo programma Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 18,30 - 22,30</p>
--	--

Il comasco «rientra» nella 2000 ad ENNA Col BMW di FITTIPALDI l'OSELLA per MERZARIO

● L'ing. Mingrino, il presidente-organizzatore di Enna-Pergusa, è tra i pochi forse che ringrazia i dirigenti Alfa della decisione di sospendere, da agosto, l'attività agonistica della squadra sport Alfa Romeo. L'improvvisa «libertà» ha aperto la strada alla partecipazione di Arturo Merzario almeno alla gara Euro Marche 2000 siciliana del prossimo 11 agosto. Sarà un ritorno certamente spettacolare questo del fantino comasco, in quella categoria che l'ha definitivamente affermato come pilota di grandi possibilità.

Della indisponibilità '74 di Merzario, come sapete, han fatto particolarmente le spese l'Abarth e Osella, le cui macchine sono state drasticamente declassate a comprimarie in questa stagione che, pure, era cominciata con tante ambizioni. Non c'è dubbio che il comasco era stato, almeno l'anno scorso, anche un buon paravento per certe paventate lacune tecniche che sono poi clamorosamente esplose quest'anno.

Arturo Merzario però non sarà alla guida di un'Abarth-Osella. La sua rentrée assume persino i toni di indiretta polemica. Egli infatti disporrà di una vettura con telaio Osella PA2, ma che non disporrà di motore Fiat-Abarth.

L'operazione avviene in forma strettamente privata con la macchina (appunto Osella) proprietà di ALVAL, l'animatore della Scuderia bresciana «Città dei Mille», con i colori proprio di questo team, Merzario disporrà di una Osella dotata per l'occasione di un motore BMW 2 litri, che viene direttamente dalla Casa tedesca, precisamente è quello che era stato appositamente preparato per il previsto impegno di Fittipaldi in F. 2.

Appena si è profilata la possibilità di disporre di Merzario, Jochen Neerpasch ha subito provveduto a mettere a disposizione due motori originali ultimo modello, della serie F. 2, per il pilota comasco. Naturalmente in questa settimana, sembra a Misano, si cercherà di eseguire almeno un test, prima di spedire l'inedita vettura in Sicilia per l'avventura che certo susciterà grosse reazioni in quel di Torino. Al «assistere» Merzario sarà Tomaianni, il progettista di Osella che ha molto avanti il progetto della F. 2, sempre per Merzario.

Per la squadra Osella-Abarth garreranno in Sicilia Brambilla, Craft e Lafosse sulle cui PA-2 saranno montati motori 4 cilindri Abarth elaborati però proprio da Osella.



LA
PIU' AVANZATA
TECNOLOGIA
E' AL
VOSTRO SERVIZIO

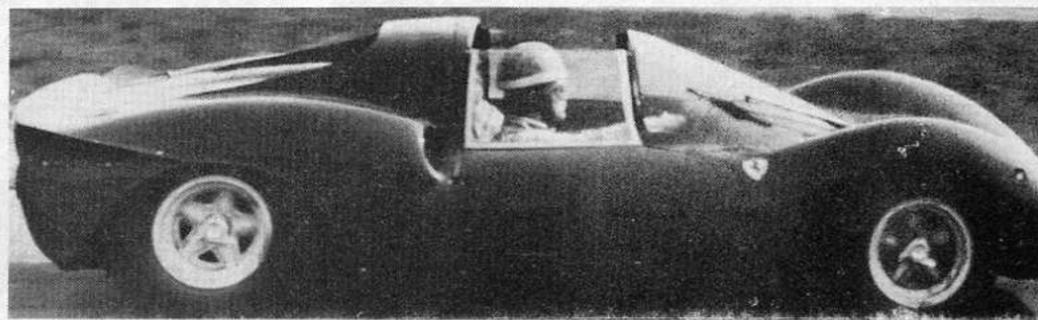
INDUSTRIA RUOTE IN LEGA LEGGERA

STILAUTO

Nuovo stabilimento 20156 MILANO - ITALIA
Via Barnaba Oriani 22/10 telefono 02/3086165

Due libri, due autobiografie, (profondamente diverse negli intenti) di personaggi del mondo motoristico (di ieri e oggi)

L'AGONISMO (ante «caduta»)



Autodromo di MODENA, 1967: «AGO» sul DINO

Non sappiamo se, tra i telegrammi ricevuti a consolazione della caduta amara di Anderstorp, (che il fotocolor nel tondo documenta nella pagina accanto) per Giacomo Agostini ci sia stato anche stavolta quello di Enzo Ferrari. Il «Drake», questa è confidenziale, un telegrafico incoraggiamento glielo fece già pervenire quando, alla prima sconfitta in Yamaha, si scatenò la buriana delle facili accuse da parte di coloro che non avevano perdonato ad Agostini non tanto di aver lasciato la MV, quanto di averlo saputo da un giornalista più bravo. Ferrari, che è molto sensibile a queste compagnie al suo duol cinquantennale con le «tigri della carta stampata», sfogò così la voglia di essere vicino al suo... mancato pilota di sette anni fa, anche se probabilmente non avvertiva (o mostrava) lo sconcerto di una solidarietà del genere per un pilota italiano (sia pure a due ruote) che — a conti fatti — era stato costretto a lasciare la sua cuccia nazionale dove gli era stato preferito un rivale straniero. Vale a dire soffriva di una vicenda del genere di quelle cui il duro di Maranello aveva ciclicamente costretto tanti altri campioni nazionali del suo entourage motoristico, con analoghe scelte tipo MV.

essere le tappe di una carriera sportiva. Ma c'è — a conforto persino delle tesi di quei «sgonfiatori» cui si accenna a pag. 2 — anche quel pizzico di anticonformismo, che arriva persino a piccanti confessioni casanovistiche, a dare vivacità all'insieme delle pagine, che se non toccano vertici di lirismo letterario, senz'altro raggiungono i traguardi più congeniali alla prosa dei best-seller popolari.

I retroscena delle corse

Lo sportivo puro può pascersi con i retroscena meno noti di certe vittorie, di certi episodi, di certe sconfitte inspiegabili; l'appassionato un po' malizioso e linguacciuto, i fans da caffè hanno di che solleticarsi con le divagazioni sesso-forte che catalogano a sufficienza le evasioni sentimentali del Nostro, da quando mischiava al sacro della Lodola (motocicletta) il profano delle già conturbanti calzette bianche della miope Nicoletta, per scatenarsi impavido da Annamaria, a Rosita, Anna, Jill, Bernadette, Lidia, Adria, Lina, o tra le mutandine rosse di una «leva» tutta inglese, passando sotto le forche caudine della profuga di Brno, la Evelyn che stava per «incastarlo» alle nozze, caprioleggiando con la vorace Ursula nel fondo di un camioncino balzellante da Firenze a Bologna, in un insolito amore tutto «meccanico» tra gomme, moto e pezzi di ricambio, che nemmeno la fantasia di un esperto della neolletteratura pornoverista sarebbe riuscito a immaginare. Anche la fedele Lucia di oggi avrà avuto di che indispettirsi a scoprire una sì precisa anagrafe nel taccuino del suo Jacky rubacuori.

In attesa dunque che le pagine future di una riedizione aggiornata ai momenti diventati forse più amari della sua carriera tanto ricca di successi, eccovi intanto uno stralcio dal libro-verista di Agostini, con il racconto circostanziato del suo mancato passaggio all'automobilismo, nel momento in cui è stato più vicino a questa decisione. C'entra anche AUTOSPRINT, come sapete, nella storia e lui lo ricorda, ma è importante annotare questa analisi in prima persona col perché non si è mai deciso alle macchine da corsa col volante.

...quell'anno ebbi la mia prima esperienza come pilota di autovetture da corsa. Ciò avvenne per iniziativa di una rivista specializzata. Erano anni nei quali l'automobilismo italiano andava alla ricerca affannosa di un uomo che potesse riprendere le gesta dei grandi piloti del passato, e l'attenzione di molti era naturalmente puntata sul mio nome.

Io avevo già espresso, nel corso di più interviste, il mio interesse per l'automobilismo, e un redattore di Autosprint, che ben conoscevo, mi telefonò a Lovere proponendomi di provare una Dino, la più recente vettura da competizione di Ferrari, all'autodromo di Modena. «AUTOSPRINT» aveva ottenuto da Ferrari una macchina per una giornata di prove e volevano che fossi io a collaudarla.

Questa esperienza mi affascinava ma sapevo che essa avrebbe turbato il clan della MV. Inoltre, rappresentava un'incognita anche per me, poiché i risultati che avrei ottenuto sarebbero stati pubblicizzati sulle pagine della rivista. Tergiversai qualche giorno, poi decisi di chiedere l'opinione del dottor Rolla, il farmacista di Lovere che consideravo il più saggio dei miei consiglieri. Inconsciamente, speravo che mi facesse recedere da quell'avventura. Invece se ne dimostrò entusiasta e riuscì a dissipare i dubbi che gli esposi. L'indomani mi accompagnò a Modena. Mi sentivo nervoso come alla vigilia della prima gara ufficiale in moto. Non avevo confidenza con le auto da competizione e ciò aumentava il mio timore. Il dottor Rolla, vedendomi così teso mi propose un suo piano: si sarebbe messo in qualche punto della pista e ogni tre o quattro giri mi avrebbe fermato e fatto scendere per sgranchirmi.

L'automobile era lì, dinanzi ai boxes, accucciata e minacciosa. Attorno si trovavano i giornalisti di «Autosprint», qualche meccanico e il direttore sportivo della Ferrari. Mentre mi mettevo ai comandi, questi si rivolse sottovoce a Rolla dicendo: «Adesso voglio vederli questi motociclisti. Qui arriva gente che ha sempre guidato, ma da questa macchina scendono tremando». Queste parole colpirono il mio orgoglio. Glielo avrei fatto vedere io.

Trovare un buon assetto all'interno della vettura non fu facile. La pedaliera risultava troppo distante, il sedile eccessivamente largo per le mie misure non mi tratteneva. Fu necessario mettere qualche strato di gommapiuma sullo schienale. Chiesi altri piccoli adattamenti e quando riuscii a sentirmi a mio agio entrai in pista.

L'auto mi sembrò abbastanza docile, non era quel mostro indomabile che mi avevano descritto. Feci qualche giro a bassa andatura, poi cominciai a forzare. Il dottor Rolla, tenendo fede al suo impegno, mi fece segno di fermare ma non avevo assolutamente voglia di scendere a sgranchirmi le gambe. Ci stavo prendendo gusto. Accelerai, e con mio stupore mi accorsi che potevo osare di più e rimanere ampiamente nei limiti di sicurezza. Docile, ben stabile sulla strada, la vettura rispondeva senza esitare alle mie sollecitazioni. I giri si susseguivano. Ai bordi della pista i tecnici di Ferrari cominciarono a mettere in dubbio che io non avessi mai guidato un'automobile da competizione. Controllavano le rilevazioni dei tempi: avevo battuto ripetutamente il primato della pista per quel tipo di vettura, un fatto piuttosto insolito per un principiante. Decisero che era meglio farmi smettere e mi segnarono di rallentare. Mandarono anche Rolla a farmi strane indicazioni. Quando mi fermai, lui mi disse: «Questi sono preoccupati, vai più adagio». «Gli risponda che su questa pista a duecentocinquanta all'ora ci vado anche in moto», borbottai un po' seccato.

Percorsi ancora qualche giro, poi cominciai a sentirmi stanco e giudicai che era venuto il momento di smettere. I meccanici, ai quali basta un colpo d'occhio per giudicare le qualità di un pilota, non si risparmiarono le lodi. Quando Enzo Ferrari venne informato dei risultati di quella prova, disse: «Per Agostini, una Ferrari ci sarà sempre».

Ci furono giornalisti che mi paragonarono a Nuvolari, a Varzi, agli Ascari. Secondo alcuni, avevo già firmato un lauto contratto con la Casa del Cavallino rampante. In realtà, vivevo troppo bene nell'ambiente motociclistico per abbandonarlo, era il mio mondo e non l'avrei lasciato facilmente. L'automobile ti porta, mentre la moto sei tu a portarla: è una cosa completamente diversa. Inoltre, le automobili di quegli anni erano poco sicure, i piloti viaggiavano avvolti in serbatoi di carburante sostenuti da strutture fragilissime, col rischio che prendessero fuoco al minimo urto. Mi bastava l'ebbrezza del pericolo che mi dava la mia moto. Tanto più che la MV stava preparando un sei cilindri che mi avrebbe permesso prestazioni eccezionali, mettendomi al riparo da eventuali contrattacchi delle Case orientali. La messa a punto di questo modello si rivelò piuttosto complessa, così iniziai la stagione 1969 con il collaudatissimo tre cilindri...

MINO come CASANOVA...

Per i tipi della Editrice Calderini, che non a caso è indirizzata spesso nel settore della bibliografia motoristica essendo il suo general manager Cesare Perdisa, non dimenticato protagonista dei ruggenti anni Cinquanta automobilistici, il libro di duecento pagine che è firmato in prima persona dal campionario di Lovere, offre per ora una biografia che — arrestandosi al 1973 — esce già abbastanza dalla didascalica costumanza delle storie vissute in prima persona.

Non è una cartella anagrafica, anche se il filo conduttore delle vicende che riepiloga non possono che



**SOSTA
AL BOX**

STEWART no rally

- **JACKIE STEWART** ha negato che quest'anno parteciperà a dei rallies per la Ford o per qualsiasi altra Casa. Si crede che problemi di assicurazione siano probabilmente la causa che impedisce a Stewart di partecipare anche a tali gare.
- Sempre **JACKIE** ha reso noto, durante una conferenza stampa, alcuni dati interessanti, a proposito della Elf (prima che la Casa venisse ufficialmente lanciata in Inghilterra). Da una raccolta di pareri, svolta mostrando a varie persone un elenco di società petrolifere è risultato che il 63% aveva sentito nominare la Elf, il 58% invece la credeva una vettura e il 16% solo la collegava alla benzina.

TRIMMER «provino» a Maranello?

• Il corrispondente di **AUTOSPORT**, presente al G.P. d'Inghilterra, ha raccontato di avere visto una lettera firmata da un certo Heller, scritta su carta intestata della **FERRARI** e firmata da Luca Montezemolo. Datata marzo era una cortese risposta a una precedente lettera, scritta da Heller, per perorare la causa di Trimmer. Montezemolo proponeva un incontro al Grand Prix inglese e, se le parole di Heller fossero risultate esatte, Trimmer avrebbe potuto fare una gita a Modena più avanti nell'anno, per svolgere una prova. La lettera sottolineava però che al momento alla Ferrari non c'erano posti liberi.

• In un incontro fra il presidente della **FISI** e il Direttore Generale della Lancia **ING. GOBBATO**, è stato chiarito che nei noti avvenimenti di Cervinia, la **LANCIA** era da considerarsi completamente estranea agli stessi. Pertanto la collaborazione **LANCIA-FISI** e sciatori azzurri continua con reciproca soddisfazione.

• La compagnia di assicurazioni americana **ALLSTATE** e la **VOLVO** hanno firmato un accordo per le prove di sicurezza con cuscini d'aria su 75 vetture Volvo 144, modello 1975. Lo stesso accordo era già stato firmato prima fra la Allstate, la Ford e la General Motors.

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

• Fra gli spettatori al G.P. d'Inghilterra c'era anche il pilota sud africano di F. 1 **DAVE CHARLTON**. Ha raccontato che lui e la sua McLaren M23 erano stati sconfitti per la prima volta in questa stagione alcune settimane fa, dalla Lotus 72D del Team Gunston, ex vettura ufficiale. Avendo però vinto cinque sulle sei gare finora disputate, Charlton ha tutta l'aria di poter conservare il titolo di campione sud africano di F. 1.

• La gara di F. 2 in programma ad **ALBI** per il 15 settembre è stata soppressa essendo scaduto il termine di sessanta giorni (precedenti la gara) entro cui i proprietari dovevano svolgere lavori necessari sul circuito.

• Tre piloti sono rimasti gravemente feriti in un incidente in una corsa negli Stati Uniti, a **HUTCHINSON**. Si tratta di Soderberg, Madden e Jack Petty, le cui vetture, dopo un violento scontro, si sono incendiate.

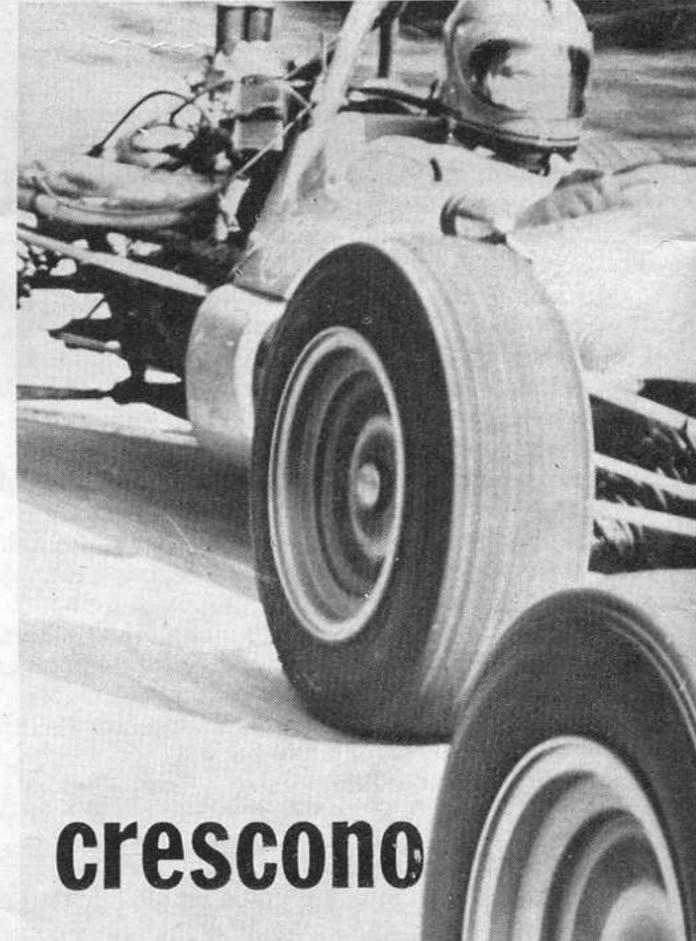
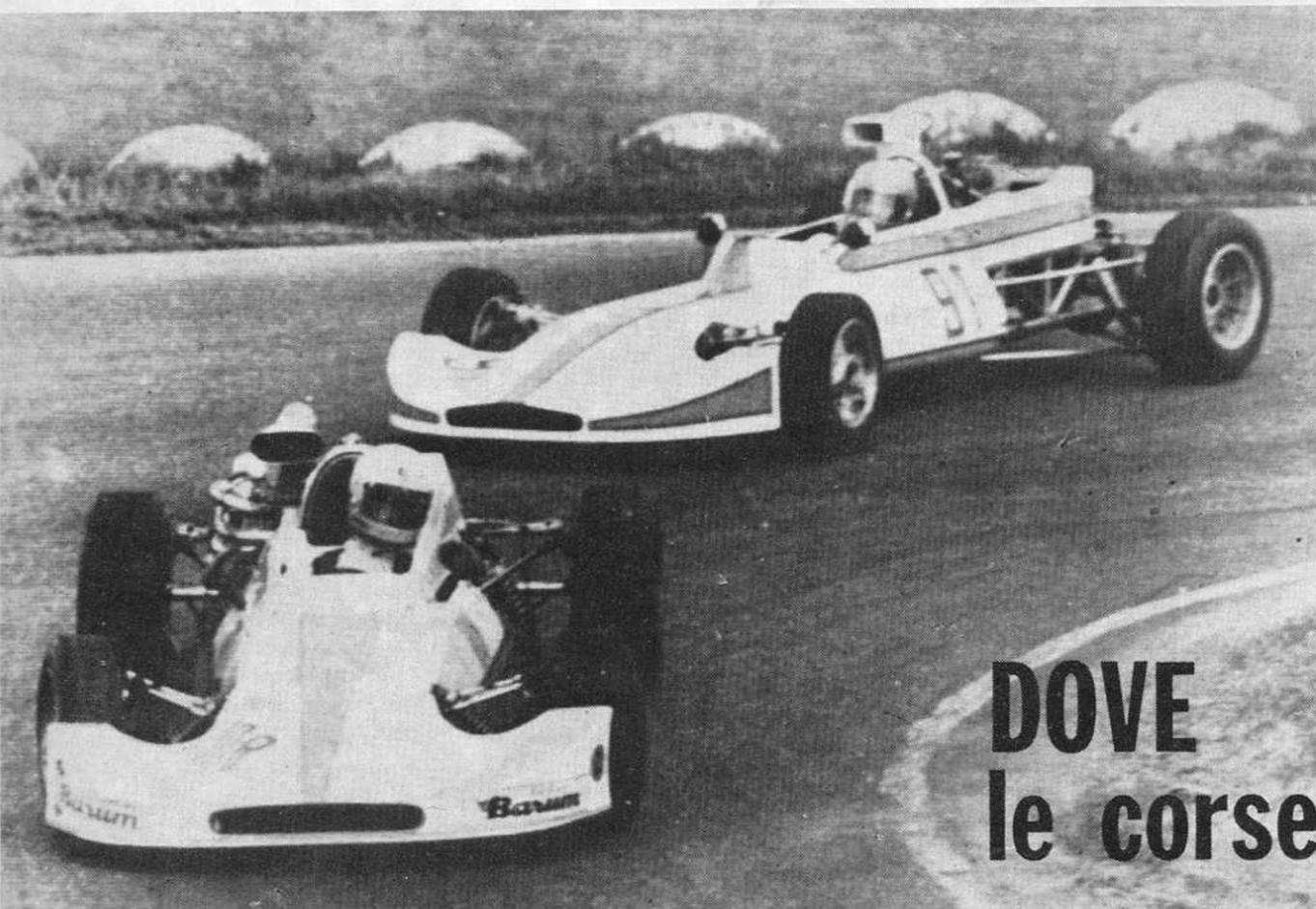
corsa - Gr. 1 classi 850, 1000 e 1150; **2. corsa** - Gr. 1 classi 1300, 1600, 2000 e oltre; **3. corsa** - Gr. 3 tutte le classi; **2. batteria F. Monza**; **6. corsa** - Gr. 2 **4. corsa** - 1. batteria F. Monza; **5. corsa** - classi 500, 600 e 700; **7. corsa** classi 850, 1000, 1150; **8. corsa** - classi 1300, 1600, 2000 e 3000; **9. corsa** - Finale F. Monza. Le corse inizieranno alle ore 14,30 e si susseguiranno di mezz'ora in mezz'ora sino alle 18,30. Le verifiche tecnico-sportive e le visite mediche sono previste per mercoledì 14 agosto, dalle ore 8,30 alle 12,30; le prove, due turni per ciascun raggruppamento, sempre mercoledì, dalle 14,30 alle 19,30.

• **PRYCE** si è dichiarato molto soddisfatto dell'accordo con la UOP Shadow, con grande delusione invece di altri (Hesketh e, pare, anche McLaren). Esiste anche la possibilità che, tanto Pryce che Jarier, più avanti nell'anno ottengano una guida per la Can-Am, probabilmente a Riverside.

MASS per PENSKE

• Sempre parlando di **PENSKE**, come si fa da un certo tempo, sembra praticamente sicuro, come si era accennato, che nel team entrerà Mass. Penske è un tipo che non si arrende e fino dall'anno scorso «faceva la corte» a Mass. Per l'altro posto in squadra c'è persino una voce sul nome di Emerson Fittipaldi.

• Spostando una levetta nell'apposito alloggiamento, il guidatore sceglie la marcia voluta e lascia il resto al sistema automatico. E' questo il vantaggio della nuova trasmissione a comando elettronico **FORD-FERRANTI** usata soprattutto per i pesanti veicoli in servizio pubblico e per i grossi veicoli commerciali.



DOVE le corse crescono

FERRAGOSTO a MISANO

• Santamonica alla ribalta per Ferragosto! Forse per sfatare la leggenda che vuole l'autodromo di Misano dedicato soltanto alle corse motociclistiche, la Scuderia Santamonica di Riccione, debitamente confortata dal placet CSAI, ha indetto per il 15 agosto una manifestazione automobilistica nazionale, riservata alle vetture dei gruppi 1, 2 e 3, nonché alle monoposto Formula Monza. La competizione è denominata «1. Trofeo Mare Pulito» e sarà articolata su ben nove corse. Cioè: 1.

MOSCA - Di pari passo con la diffusione dell'automobile, si allarga in URSS l'interesse per le competizioni. Si corre con tutto, dagli autocarri alle monoposto, anche se queste ultime suscitano naturalmente i maggiori entusiasmi. Nella foto sopra a sinistra, vediamo un episodio di una gara a Minsk per monoposto simili alle Formule 3 internazionali, delle quali, come si nota, è stata ripresa anche l'aerodinamica. Si tratta dei tedeschi orientali Kuter e Tasler, durante la prima manche della «Coppa dell'amicizia dei paesi socialisti». Nell'altra foto a destra, sempre più seguite le gare per le monoposto addestrative. Il reparto auto sperimentale di Tallin, in Estonia, ha recentemente sfornato il nuovo modello di «Formula URSS», la Estonia 18, che deriva dal precedente modello 16 di cui conserva ben poco, dato che è rinnovata nel telaio, nella carrozzeria e nel cambio. Immutato il motore, che è il 4 cilindri VAZ 210 L della ormai popolare «Zhiguli». Come dire: un F. ITALIA alla Sovietica...

• La gara turismo in calendario al «**PAUL RICARD**» per il 1. settembre è stata annullata, per la troppa vicinanza con la 1000 KM che si correrà il 15 agosto sullo stesso circuito.

• Dopo prove soddisfacenti svolte al Ricard con una Ligier, **DARNICHE** ha deciso di utilizzare una di queste vetture al Tour-Auto in settembre. Un'altra la vorrà Therier.

• Dopo gli incidenti avuti nelle gare canadesi di Formula Atlantic, **BERTIL ROOS** aveva perso il suo patrocinatore, Fred Opert. Adesso pare che ne abbia trovato un altro nella persona di un uomo d'affari di New York, Farkas, che ha garantito una certa somma ad Opert perché Ross possa continuare a correre.

• Per il resto della stagione **CYD WILLIAMS** sarà patrocinato in Formula Atlantic, ove corre con una Brabham BT40, dalla Emco Sarm una ditta che fabbrica sacchi a pelo.

• Fredy Amweg, con una **MARCH-BMW**, si è aggiudicato la corsa in salita di Schauinsland, vincendo il campionato svizzero.

• Secondo i dati diramati dalla AISCAT (Associazione italiana società concessionarie autostradali e trafori), il traffico medio giornaliero sui vari tronchi autostradali italiani è stato di 1.043.450 veicoli (748.449 passeggeri e 295.001 merci) nell'ultimo trimestre, con una flessione di circa 50.000 veicoli giornalieri nei confronti del pari trimestre 1973. A conforto di questi dati, tuttavia, sta il ridotto numero di incidenti passati da 3.402 a 2.738 con 74 morti contro i 94 del pari trimestre anno precedente.

• Anche l'Unione Italiana Geografisti dell'Automobile (UIGA) ha sentito il dovere di richiamare l'attenzione del Governo, degli enti che lavorano nel settore della motorizzazione e dell'opinione pubblica, sui seguenti punti: ① il nuovo sensibile aumento del prezzo della benzina, come ogni altra imposta indiretta sui consumi generalizzati e popolari, rappresenta in pratica una imposta inversamente progressiva sui redditi, colpendo così con aliquote particolarmente dure i redditi meno elevati; ② l'imposta straordinaria sulle auto (la cosiddetta « una tantum ») viene ad aggravare pesantemente la situazione di un settore già in crisi, e contribuisce, unitamente all'eccezionale livello di prezzo della benzina, ad aumentare, in taluni casi in modo insostenibile, i costi di esercizio senza alcuna considerazione per l'età e il valore degli autoveicoli e, in pratica, per il reddito degli utenti; ③ l'unico provvedimento concreto nel campo dei trasporti pubblici è stato quello di raccomandare l'aumento delle tariffe, mentre niente si è fatto per affrontare i problemi di fondo della mobilità e per offrire ai cittadini un'alternativa più economica all'uso dell'automobile.



TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

• Data la non agibilità del circuito di Albi, la prova che vi era prevista nel TOUR AUTO il 20 settembre sarà sostituita con una al Karland.

• A voce generale in Inghilterra si vorrebbe che il RAC « inghiottisse il suo orgoglio » radunando tutti gli esperti della nazione per organizzare il Gran Premio inglese, che potrebbe continuare a chiamarsi « RAC JOHN PLAYER GRAN PRIX », organizzato però da professionisti e non da « dilettanti di una volta l'anno ».

• La ditta inglese JAFFREY-DIAMOND ha ricevuto un'ordinazione di 250.000 sterline per un impianto di frantumazione in grado di ridurre automobili fuori uso in frammenti di rottame metallico delle dimensioni di pochi centimetri.

• Alla presenza dell'ing. Sergio Pininfarina, dell'ing. Renzo Carli e dei rappresentanti dell'ANLA e dei Maestri del Lavoro, si è svolta recentemente la premiazione degli « ANZIANI PINIFARINA ».

ITALIA terza esportatrice

• L'ITALIA è al terzo posto nella graduatoria mondiale dei paesi che destinano all'esportazione grosse quote delle vetture prodotte. La precedono Germania e Francia, ma a sua volta precede Giappone, Gran Bretagna e Stati Uniti.

• In giugno le FABBRICHE automobilistiche americane hanno prodotto il 6% in meno che nel giugno dello scorso anno e il 6% in meno del preventivato, a causa di scioperi.

• La BRITISH LEYLAND intende ridurre il numero dei suoi dipendenti in alcuni stabilimenti, per migliorare le prospettive di reddito. Già da alcuni mesi ha bloccato assunzioni di personale.

• Malgrado la ripresa del traffico in entità più normali e il ripristino dei 112 kmh. sulle autostrade, il numero dei casi mortali per incidenti stradali in GRAN BRETAGNA, è diminuito in aprile del 20% rispetto all'aprile 1973.

• La DAIMLER (della British Leyland) ha presentato una nuova vettura di lusso, la Daimler Landalette, destinata soprattutto a scopi di rappresentanza e per capi di Stato. Il motore è quello della Jaguar XK di 4300 cc.

• Il GOVERNO FRANCESE ha autorizzato le Case automobilistiche ad aumentare i prezzi di vendita sul mercato interno del 5%. Si tratta del terzo incremento effettuato dal settore quest'anno.

• Quattro autobus ATLANTIAN della British Leyland percorreranno fra breve la Fifth Avenue e il Riverside Drive di New York in un programma sperimentale mirante al miglioramento dei trasporti pubblici.

Il « tappeto » FORD

• I tecnici della FORD hanno realizzato un « TAPPETO MAGICO » che per mezzo di un computer può riprodurre le differenze di fondo di migliaia di strade nel mondo. Su quel tappeto magico, che serve per lo studio delle rumorosità e delle vibrazioni, si può compiere il giro del mondo in 40 minuti circa.

• La FORD inglese e le sue consociate hanno esportato nel 1973 materiali e autoveicoli per il valore record di 369 milioni di sterline (568 miliardi e 250 milioni di lire, circa), superando di 60 milioni di sterline (oltre 92 miliardi di lire) il valore delle esportazioni dell'anno precedente.

• Il cambio automatico che la FORD ha realizzato per l'Europa, il C3 costruito in alluminio e resine fenoliche, è attualmente sottoposto al Centro Studi Ford di Merkenich ad un test di 300 ore equivalenti a circa 100.000 chilometri di guida.

• Un grosso dirigente della Ford inglese, che pranzava con amici in un elegante ristorante di LONDRA, ha fatto cenno a un uomo in giacca bianca perché portasse da bere al suo tavolo. Quando il compito signore ha portato le ordinazioni, sul vassoio c'era un biglietto con la scritta: « Rallegramenti. Lei è diventata la prima persona al mondo alla quale il re Costantino di Grecia abbia servito da bere ». Già, ma Costantino ha forse comprato una Ford di seconda mano?

• Per la prima volta la FORD INGLESE parteciperà al duro rally Total in Sud Africa (27-31 agosto). L'equipaggio sarà formato da Clark-Mason su Escort RS

MINI aggiornate

• Per la serie Mini la BRITISH LEYLAND ha annunciato molte migliorie, fra le quali ruote più grandi, freni a disco anteriori maggiorati e un aumento della capacità del serbatoio della benzina.

• Dal 1. novembre 1974, per decreto del Ministero dell'Ambiente, in GRAN BRETAGNA il massimo consentito di piombo nella benzina verrà ridotto da 0,64 a 0,55 grammi per litro.

• TOM GOTZL, nominato direttore generale delle vendite di ricambi alla British Leyland, inizierà un tentativo della fabbrica tendente a sviluppare ulteriormente l'esportazione dei ricambi.

• 350 AUTOMOBILI E 1200 PASSEGGERI sono il carico che può trasportare attraverso la Manica il FREE ENTERPRISE VIII il più grande dei ferry-boat della compagnia Townsend Thoresen.

Anche l'AUSTRALIA ha la sua auto a vapore

MELBOURNE - Un'altro tentativo di far marciare una vettura a vapore viene da Melbourne. E' mr. Ted Pritchard che ha progettato e messo a punto un'automobile simile, con le prestazioni di una vettura azionata a benzina. Il motore vero e proprio è completato da un condensatore, un generatore di vapore, un bruciatore a cherosene, una pompa di alimentazione, i serbatoi dell'acqua e gli ingranaggi, e ha una cilindrata di soli 278,5 cc. Originariamente fu studiato nel 1956 per poter competere con un motore a quattro tempi, 6 cilindri da 2785 cc, simile a quello montato sulla Ford Falcon del 1963. I traguardi per il motore a vapore di Pritchard erano stati fissati in 70 HP di potenza effettiva e in una coppia massima di 175 kgm; l'inventore ammette che il prototipo ha raggiunto valori del 20% circa inferiori, ma che il secondo prototipo dovrebbe superarli.

Il motore a V, due tempi e doppio effetto, ha quattro impulsi per giro. Ogni pistone riceve un impulso alle estremità superiori e inferiori della sua corsa, a differenza di un motore convenzionale a combustione interna nel quale un pistone riceve un impulso solo all'estremità superiore. Per raggiungere lo stesso numero di impulsi per giro con un motore a combustione interna, un progettista deve disporre di un motore a quattro tempi e otto cilindri, o di un motore a due tempi e quattro cilindri. Il vapore ad alta pressione viene introdotto alle estremità superiore e inferiore del cilindro mediante valvole a fungo. Il vapore di scarico passa direttamente attraverso i fori nelle pareti del cilindro non coperte dal pistone vicino al termine della sua corsa. A differenza dei motori a vapore convenzionali, nel motore di Pritchard il vapore di scarico non può raffreddare i passaggi attraverso i quali affluisce il vapore caldo in entrata.

Un altro motivo dell'elevato valore della coppia è che la pressione media effettiva di 56 kg/cmq. Un motore convenzionale a combustione interna ottiene un impulso iniziale vicino a questa pressione, ma può solo mantenere una media intorno a 8,4 kg/cmq nella corsa di discesa. Il vapore viene surriscaldato in un sistema di serpentine racchiuse in un contenitore cilindrico piatto. La caldaia Pritchard genera vapore a pressione di circa 84 kg/cmq, e il motore non dispone di scatole del cambio pur avendo quattro marce, tre avanti e una indietro, e un dispositivo di spostamento delle marce. Questo motore è di limitato ingombro, che lo si può montare nello stesso spazio occupato normalmente da un motore a benzina a sei cilindri.

b. b.

• I detenuti di una prigione in California sono rimasti a bocca aperta vedendo un loro compagno lasciare la prigione sul sedile posteriore di una ROLLS-ROYCE argentea, con autista, dopo avere trascorso 46 anni dietro le sbarre; era stata presa a nolo da un'organizzazione per l'assistenza agli ex carcerati.

• Nel primo semestre 1974 il fatturato delle automobili nuove ha subito in GRAN BRETAGNA una flessione del 26% rispetto al pari periodo 1973. Nel mese di giugno, tuttavia, la flessione è stata soltanto del 13,2% rispetto al giugno precedente. La FORD CORTINA è la vettura più venduta nel periodo.



Un motore nuovo

• E' stato sviluppato a Stoccolma, dalla SVENSKA RUOTOR MASKINER, un nuovo tipo di motore a combustione interna. Può funzionare a gas, a benzina o a nafta e può azionare sia impianti stazionari che mobili. Chiamato Nilsson, dal nome del suo inventore, l'unità a due tempi comprende due soli parti mobili, i rotori, che s'incastano l'uno con l'altro a formare camere di compressione di volume alternativamente crescente e decrescente.