

25 anni dopo la GENERAL MOTORS tira fuori una turismo corsaiola: è la «MONZA 2+2» (2300 e 4300)



La G.M. gruppo 2

DETROIT - Dopo un silenzio « ufficiale » che data dagli anni '50, la General Motors ha prodotto una vettura che, sia pure derivata da un modello di produzione, può considerarsi una vettura da competizione. In realtà, dopo l'esperimento pieno di successo della Chaparral di Jim Hall, un progetto che era stato sviluppato segretamente nell'ufficio esperienza della GM, questo nuovo modello corsaiolo non apparirà trascendentale, ma è ugualmente interessante rilevare come il gigante dell'automobilismo mondiale abbia deciso di uscire allo scoperto in un campo nel quale non si era mai esposto direttamente.

La macchina del ritorno è una gruppo 2 derivata dal nuovissimo modello che la General Motors ha introdotto nel mercato questo mese, cioè la « Monza 2+2 ». La vettura è una sorta di subcompact che può montare sia il motore Chevrolet Vega monoalbero 4 cilindri da 2300, sia un nuovo 8V da 4300 derivato dal basamento — ridisegnato — degli imbattibili Chevrolet della Formula 5000. Un motore, quest'ultimo, al quale i cavalli non

L'identi-kitecnico

CHEVROLET MONZA 2+2 (versione competizione)

- **Vettura a telaio portante** in acciaio con pannelli di vetroresina. Lunghezza 4554, altezza 1275, larghezza 1661, passo 2463, carreggiata anteriore 1389, posteriore 1361; altezza da terra 12,44.
- **Motore 8 cilindri** a V di 90°, distribuzione aste e bilancieri, alesaggio 93,24, corsa 78,74, cilindrata 4288 cc. Alimentazione tramite un carburatore doppio corpo Rochester. Cambio a 4 velocità + retromarcia. Ruote in lega leggera, 13x6, freni anteriori a disco, posteriori a tamburo.
- **Sospensioni** anteriori a ruote indipendenti, bracci sovrapposti, molle cilindriche. Posteriore ad assale rigido, barra Panhard, molle cilindriche. Peso a vuoto 1381 kg, distribuzione di pesi 57 per cento ant., 43 per cento post.

dovrebbero comunque fare difetto, anche se ad aste e bilancieri. Pare anche che un terzo motore possa essere montato su questa vettura, che come è consuetudine verrà costruita oltre che con il marchio Chevrolet (ed il nome Monza 2+2) anche con il marchio Buick (con il nome di Skyhawk), e con quello Oldsmobile (con il nome di Starfire). Si tratta di un V6 a 90° di 3800 cc. molto compatto e leggero.

Ovviamente, non è che la vettura è finita qui. Ad una moderna derivata dalla serie

serve ben più che un motore con una buona erogazione di potenza. Infatti, i tecnici e gli stilisti della GM hanno realizzato una serie di parti speciali, in materiale plastico, che rendono la Monza 2+2 non solo molto bella e grintosa a vedersi, ma anche molto veloce e stabile. Si tratta di cofani, portiere, passaruota, appendici aerodinamiche, tutta roba omologata.

La vettura assomiglia molto ad una Porsche, soprattutto nelle uscite d'aria dai parafanghi anteriori e nella parte fron-

tale, ma è evidente che da qualche parte bisogna pure ispirarsi. Nella parte posteriore, la vettura è più originale, dato che si ispira alle Chevy Corvette gruppo 4 che ancora si fanno rispettare nelle gare FIA.

Questa « Monza » speciale dovrebbe essere il prototipo di una nuova classe di vetture da competizione, messa a punto dalla International Motor Sports Association, e che dovrebbe raggruppare vetture dei gruppi FIA 2 e 4 in gare anche di durata. I particolari di questa nuova categoria della IMSA sono in via di definizione, ma già da questa vettura GM si può dedurre che la base sono le regole FIA dei gruppi 2 e 4.

Questo significa che nel 1975 avremo una Chevrolet Monza nel Campionato Europeo Turismo? Probabilmente no, poiché la macchina con le attuali modifiche, è ancora troppo pesante e non ha subito molte modifiche alle sospensioni, ma non è detto che la GM non decida di andare avanti con le indispensabili modifiche ed omologazioni.

Wade A. Hoyt

GARCIA VEIGA lascia MIR e la Formula 5000 americana LELLA a ONTARIO



MILANO - Dopo aver varcato la Manica, la Lella varca l'Atlantico. Infatti, la campionessa alessandrina si appresta a volare negli USA per gareggiare nel GP Questor di Formula 5000 che si svolgerà ad Ontario il 1. settembre prossimo. Dopo la gara del campionato Rothmans a Brands Hatch, la Lombardi vivrà così un'altra eccitante esperienza in questo suo 1974 pieno di soddisfazioni. Ad Ontario, la Lombardi farà parte di una squadra condotta dall'ex patron dell'argentino Garcia Veiga, che correva negli USA la 5000 con una Eagle ufficiale. Sarà con lei James Hunt, il quale deciderà se usare l'altra Eagle o la Lola a disposizione del team; l'altra vettura sarà per la Lella.

BUENOS AIRES - L'idillio Garcia Veiga-Mir è finito. Il popolare corridore di F. 1 nazionale aveva lasciato l'Argentina alcuni mesi fa invitato da questo connazionale che ha fatto fortuna in Nord-america e che si occupa di mantenere una scuderia. Le vetture che Mir aveva messo a disposizione di Garcia Veiga erano una Eagle e una Berta preparata in Argentina dal conosciuto progettista. Inoltre Mir aveva acquistato una Lola per poter partecipare alle gare americane con una coppia argentina formata da Garcia Veiga e Monguzzi. Quando tutto faceva pensare che l'affiatamento fra i due argentini, sponsor e pilota, fosse ottimo, sono sorti problemi che Garcia Veiga ha cercato di superare. Mentre Berta lasciava la vettura ai meccanici di Mir, improvvisamente Garcia Veiga annunciava il suo rientro in Argentina e il suo ritiro dalle corse nordamericane perché il suo sistema nervoso era scosso e non gli permetteva di correre con tranquillità. Al suo rientro Garcia Veiga prenderà due mesi di riposo, per poi correre nelle 5.000 e fare in Argentina le tre ultime gare dell'anno.

Mir non sapeva nascondere la sua meraviglia e il suo disappunto per questa novità, ma questo non impediva di mantenere l'ordine della Lola, e ordinava che il Berta fosse ricostruito in parte con pezzi di provenienza della Eagle. Secondo Mir, il pilota James Hunt sarebbe disposto ad occupare il seggiolino lasciato libero da Garcia Veiga, e così Mike Hiss e pure Monguzzi. Ma da notizie dell'ultimo momento questo pilota argentino avrebbe abbandonato Santa Monica per volare a Madrid e rientrare quindi a Buenos Aires. Secondo quanto annunciato da Garcia Veiga la decisione è avvenuta dopo una lunga conversazione telefonica con la moglie che avrebbe consigliato il marito a rientrare anche per evitare che lo stato nervoso del corridore potesse giocargli un brutto scherzo in una gara. I problemi sorti a Watkins Glen con il cambio di due motori nella notte e la povera performance della scuderia in gara, avrebbe indotto Garcia Veiga ad un rientro immediato in patria.

a. c. b.

- L'asso della F. Atlantic **JIM CRAWFORD** è stato designato per guidare una F. 2 Surtees TS15 nel meeting di Goodwood.
- Nella gara di Formula Super V disputata a Karlskoga e vinta da Freddy **KOTTULINSKY**, si è definitivamente rivelato un altro giovane pilota inglese **JOHN MORRISON** che ha reso veramente dura la vita al vincitore.

Merzario a Monza sulla Porsche RSR nella 6 ORE GT

NOVARA - In lingua turca significa « automobile che va bene ». La scaramanzia ha dunque giocato un ruolo determinante nella scelta del nome con il quale battezzare la nuovissima officina di preparazione ed assistenza per macchine Porsche che Beppino Zonca ed il turco Nuri Pelit hanno aperto a Trecate di Novara. 34 anni, con una buona esperienza acquisita prima da Conrero e negli ultimi tre anni da Bonomelli dove era capo-officina (« dal primo ho imparato che l'ordine e la precisione sono la base del lavoro di preparatore mentre il secondo mi ha fatto entrare in piena confidenza con il materiale Porsche », dice) era da un po' che Zonca, novarese di nascita, desiderava mettersi scia. A Trecate infatti sono ormai di casa le Porsche Carrera RSR di Borri, Schon, Merzario e « Tambauto » oltre a quella del nuovo « Machenna » ed alla G. 3 del consocio Pelit. La squadra si presenterà al gran completo alla « 6 Ore di Monza » del primo settembre e per quella gara verrà tentato il tutto e per tutto pur di formare una coppia clamorosa. Si parla addirittura di Arturo Merzario che dovrebbe disputare la settimana prova dell'Euro GT in coppia con Giorgio Schon.

AUTODROMO NAZIONALE DI
MONZA

DOMENICA 1 SETTEMBRE
ORE 10

SABATO 31 AGOSTO DALLE ORE 9 ALLE 12,30
E DALLE 14,30 ALLE 18 PROVE DI QUALIFICAZIONE

6 ORE DI MONZA

COPPA INTEREUROPA - 7° TROFEO ENRICO MATTEI
CAMPIONATO D'EUROPA GRAN TURISMO

PREZZI PER OGNI ORDINE DI POSTI
PROVE L. 1.000 - RIDOTTI L. 500
AUTOVETTURE L. 500 (300)
GARA L. 2.000 (1.500)
AUTOVETTURE L. 1.000 (500)

AUTOMOBILE CLUB DI MILANO PATROCINIO **Agip**



Il Ministro delle Partecipazioni Statali travolto dai documentati errori delle sue scelte politico-industriali ha risfoderato la sua rabbia contro i ribelli dell'ALFA ROMEO: ma ha avuto subito la risposta che si merita



LURAGHI sbugiarda GULLOTTI

Ai primi d'agosto, a Roma nella sede della Confindustria, c'era battaglia grossa. Si trattava di siglare un accordo sul prezzo del metano tecnologico. Ma l'impresa si presentava particolarmente difficile, Gianni Agnelli voleva scendere all'aperto, schierandosi in una posizione che non lasciasse dubbi. « I maggiori costi — diceva — li devono pagare tutti, non solo l'industria. Il raddoppio del prezzo di questo tipo di combustibile non è tollerabile senza provvedere ad una completa ristrutturazione delle aziende ».

Per quel giorno non si era riusciti a concludere nulla, anche perché il Ministro Gullotti (Partecipazioni statali) atteso in mattinata non si era fatto vedere. Proprio lui avrebbe dovuto dirimere la questione anche se la sua posizione era « naturalmente » negativa. Ma Gullotti, quel giorno, era a Milano. In una villa a due piani di San Siro, tetto spiovente, prato all'inglese, piscina ovale, tentava di bloccare un « incredibile » tentativo di ribellione. Il (nuovo) presidente di una azienda automobilistica del ramo (secco) I.R.I. si era fatto venire strane idee.

Affitto da una inguaribile impopolarità a tutti i livelli, dagli operai ai dirigenti, investito (provvisoriamente) di una difficile successione, tentava il colpo grosso. Notizie sicure, da Torino, parlavano di aumenti di prezzo. Bene: all'Alfa si sarebbe seguita la strada inversa. In fondo poteva essere la carta vincente. Una decisione di coraggio che avrebbe avuto il merito di sbloccare il mercato con un salutare scossone. A Milano Guani, doppio petto scuro con gilet, nonostante i 35 gradi di una estate ricordata tra le più afose, sbandierando pateticamente una copia di « NEW WEEK » tentava di giustificare la sua tesi.

La rivista americana dava con evidenza la notizia che la Ford aveva costretto la General Motors a contenere i previsti aumenti. Si era fatto ricorso, tramite una campagna di stampa di copertura, ad un pubblico senso di responsabilità ed il gioco era fatto. Dal punto di vista pratico era stata poca cosa (una variazione in meno dell'uno per cento) ma su quello pubblicitario e della suddivisione interna del mercato si trattava di una schiacciante vittoria. All'Alfa si voleva tentare la stessa carta, poteva essere un successo. D'altra parte qualche cosa bisognava fare. Con questa strategia si cercava di influenzare il mercato e, forse, di avviare un miglioramento nei rapporti aziendali interni, ormai arrivati al punto di rottura.

Ma il colloquio non aveva avuto l'esito sperato. Gullotti era tornato alla Malpensa da dove, con un aereo dell'aeronautica militare, aveva raggiunto Roma. Gli effetti (negativi) dell'incontro non hanno tardato a farsi sentire. La decisione, il ministro l'aveva presa molto prima, quando con una lettera personale pubblicizzata ad arte Petrilli sollecitava l'intervento delle partecipazioni statali, a coprire un disavanzo (599 miliardi) dovuto a scarse responsabilità di governo e nel quale il settore auto entrava solo marginalmente.

Ma ancora una volta doveva essere l'auto a sopportare il peso del disastro. Tanto più che tirando di mezzo l'industria automobilistica, era possibile colpire un personaggio scomodo, dalle sette vite, che il brusco allontanamento dal vertice Alfa aveva contribuito a rilanciare.

Il primo segno di questa intenzione non tarda a manifestarsi. Sul numero 33 dell'EUROPEO (14 agosto) Gullotti si fa vivo. Il settimanale, infatti, pubblica una lunga intervista con il Ministro delle Partecipazioni statali. E' una intervista ben orchestrata, il punto cruciale, sapientemente, viene affrontato solo verso la fine.

Inserito al fondo di una serie di interventi di preparazione che iniziano da una tranquillizzante affermazione di potere politico per arrivare al problema della chimica di Stato (la Fiat degli anni 80, con Cefis al posto di Agnelli). Poi, quando il lettore già immagina che il ministro si agiti sulla poltrona, impaziente di mettere fine al colloquio, per iniziare la difficile opera di « ricostruzione » che traspare da ogni sua parola arriva, inaspettato, il colpo grosso.

Il pretesto è una domanda (provocatoria?) dell'intervistatore. « Prendiamo la polemica Luraghi — dice — Luraghi aveva ragione lo si è visto quando, avendo intuito la crisi dell'auto, si rifiutava di

ventano accuse: « Il sogno della classe dirigente italiana (il tutto per la parte) è stato quello di fare le piramidi. E credo che in cuor suo abbia sempre pianto perché non le era possibile avere alle proprie dipendenze migliaia di schiavi. Alla base dell'atteggiamento di taluni industriali (non di tutti!) c'è proprio questo rimpianto, che oggi non si possono più fare le piramidi ».

Eppure qualcuno ci prova e le Partecipazioni statali contribuiscono a fornire pietre e schiavi (magari clientelari come è d'uso). A Verbania ormai la costruzione è arrivata alla cima e qualcuno (degli schiavi) ci ha rimesso la pelle. Ma tutto è stato messo a tacere anche se di questi giorni si parla con insistenza di riesumazioni di salme frettolosamente sepolte con l'etichetta di incidente sul lavoro, incidenti che, si pensa, possono essere connessi con la respirazione di sostanze cancerogene la cui eliminazione sarebbe stata sconsigliata (dal punto di vista economico) al « Faraone » chimico.

Gli AUMENTI ALFA che il nuovo PRESIDENTE GUANI voleva fossero RIBASSI!

Il nuovo listino prezzi ALFA (IVA compresa):

Alfasud berlina	L. 2.105.600
Alfasud TI berlina	» 2.340.800
Giulia nuova super berlina	» 2.884.000
GT Junior coupé	» 3.192.000
Spider Junior	» 3.248.000
GTA 1300 Junior coupé	» 3.690.000
1600 Junior Z coupé	» 3.931.200
Alfetta berlina	» 3.643.400
Alfetta GT coupé	» 4.620.000
2000 berlina	» 4.420.000
2000 GT Veloce coupé	» 5.395.000
2000 Spider Veloce	» 5.544.500
Montreal coupé	» 10.465.000

costruire fabbriche inutili al Sud ». Il ministro lo immaginiamo sorpreso. Improvvisamente serio. Si risiede comodamente in poltrona, si appoggia allo schienale ed assume un tono paziente, quasi paterno. « Veramente — insinua — se c'è una cosa che Luraghi non aveva previsto è la crisi dell'auto. Lui, infatti, ha puntato tutto sulla macchina veloce e dall'alto consumo di benzina anziché sulla vettura familiare ».

E poi, implacabile, continua denunciando l'odio viscerale della Casa del Portello nei confronti di veicoli industriali ed autobus per terminare con un giudizio che non maschera la « rabbia in corpo » di chi sbagliando non lo vuole ammettere: « Se ci sono delle espressioni tipiche di ottusità, questi sono stati gli indirizzi di produzione dell'Alfa in questi anni ». E non si dimentica neppure del colloquio milanese con l'improvvisamente intraprendente Guani. « Guani è una soluzione provvisoria e fin dalla sua nomina fu dichiarato che lo era ». Ma la figura di Luraghi ritorna un chiodo fisso, scomoda misura dei propri limiti.

Qui i riferimenti si fanno chiari, di-

Ma tutto questo il ministro lo dimentica per ricordare che per alcuni il sogno è « di avere servi della gleba in campagna » con chiaro riferimento alla opposizione di Luraghi al progetto Alfasud. Qui finisce l'intervista. Gullotti si alza e si congeda. Deve essere molto sicuro di sé. Ormai non si attende più reazioni, la vittoria è sua. Ma qui si sbaglia.

Imprevidibilmente sul giornale del « Faraone », ma con un direttore (ancora per poco) rivoltoso arriva la risposta di Luraghi. E la sicurezza del ministro vacilla. Qui non c'è astio, ma solo il tono distaccato di un tecnico che enumera dati e cifre perfettamente controllabili. Non ci sono apprezzamenti personali ma solo rigore. Si fa rilevare che i programmi Alfa, a suo tempo, sono stati sottoposti all'approvazione dell'IRI sempre con esito positivo « Ritene il signor ministro di essersi fatta, in un solo anno, la necessaria competenza per dare dell'ottuso oltre che a me anche a tanti suoi illustri colleghi che lo hanno preceduto? ».

E si passa alla contro-contestazione, punto per punto. Falsa l'affermazione che l'Alfa ha sempre puntato su vetture di

lusso e di elevata cilindrata « dal '54 con la storica Giulietta e la serie fortunata della Giulia si riuscì ad impostare la produzione di base su vetture di media cilindrata ». D'altra parte certe scelte sono state proprio condizionate dall'Ente di Stato « per produrre minivetture — dice Luraghi — sono necessari impianti che richiedono investimenti di molte centinaia di miliardi, mezzi di cui l'Alfa Romeo non ha mai potuto disporre ». E la partecipazione statale è sempre stata una partecipazione di comodo, tesa al raggiungimento di interessi politici che con la produzione aveva poco a fare: « per la produzione della Giulietta si dovette ricorrere ad un finanziamento estero ».

E che l'Alfa avesse fatto la scelta più giusta ed appropriata lo dimostrano le cifre (quelle che il ministro sembra ignorare). La Casa milanese ha ottenuto una risonanza mondiale, dal '50 al '73 la produzione annuale è passata da 341 a 208.439 autovetture vendute. E poi c'è l'Alfasud. Gullotti, probabilmente abituato alla veloce « 2000 » ministeriale, se ne deve essere dimenticato: la piccola 1100 è la vera utilitaria in senso moderno « non è la vetturessina — dice Luraghi — che porta a malapena da due a tre persone e che spesso rappresenta la seconda e terza vettura di casa, bensì la macchina sicura che con un ridotto costo d'esercizio può portare quattro o cinque persone ».

E la vocazione alle mini-cilindrate l'Alfa l'aveva scoperta nel '54. Allora fu proposto al presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, Campilli, la costruzione di uno stabilimento a Pomigliano per la produzione di una vettura di cilindrata inferiore al mezzo litro il progetto fu trovato interessante ma respinto per mancanza di fondi. La stessa motivazione (vera) alla base del « rifiuto » dell'Alfa ai veicoli industriali, coinvolta in una crisi decisionale di cui non può essere responsabile. Nonostante tutto in questo campo Luraghi ha fatto molto. Furono stipulati accordi con la Renault per la costruzione in comune di alcuni autocarri e furgoni e grossi motori Diesel. Contemporaneamente venivano date licenze di fabbricazione alla Spagna ed al Brasile. Per ultimo fu stipulato un contratto con la Saviem-Renault per la costruzione di motori Diesel veloci per autoveicoli pesanti (ed in seguito anche autovetture). E la fabbrica (che avrebbe dovuto essere costruita in Francia) sarà invece, per volere di Luraghi collocata nel Mezzogiorno. « Si tratta di quella fabbrica — dice l'ex presidente — che il ministro ha potuto ora annunciare con soddisfazione come un'iniziativa (personale) valida per il Sud... ».

E la crisi dell'auto, le prove dell'ottusità Alfa? Questa può essere liquidata facilmente. « L'affermazione del ministro — dice Luraghi — è esatta. Di certo non avevo previsto la crisi ma mi permetto di chiedere, se lui stesso abbia previsto una tale improvvisa sciagura ». Ma qui il discorso si fa più complesso. In qualche caso è facile prevedere qualche cosa se si collabora a creare le condizioni necessarie perché avvenga (e si mantenga nel tempo). Potrebbe essere il caso della crisi energetica.

54 dollari in meno
per le G.M.

WASHINGTON - Al fine di conseguire tangibili risultati dalla sua politica USA Gerald Ford aveva, tra l'altro, chiesto alla General Motors di soprassedere al ventilato aumento da apportare al proprio listino prezzi. La Ford aveva risposto picche, inviando all'uopo una lettera di spiegazioni alla Casa Bianca, poi v'è stato un ripensamento alla direzione della società ed ora è stato annunciato che su tutti i modelli 1975 verrà praticata una riduzione di 54 dollari. Non è molto in termini di pronta cassa, ma assai significativo, invece, sotto il profilo dei programmi che Ford ha enunciato al momento del discorso d'investitura.

NON VEDREMO al SALONE le nuove 131?



Sono ormai pronte tutte le versioni della nuova ed attesa Fiat 131. Dalla 2 porte (sopra), alla 4 porte, alla Station Wagon 5 porte (sotto). la macchina avrà anche diverse motorizzazioni, secondo una prassi ormai collaudata in casa della Fiat, tutte derivate dagli attuali bialbero



TORINO - L'ultimatum è per il 30 settembre ma a più di un mese dalla inevitabile scadenza i primi effetti, a Torino, si sono già fatti sentire. La SUPERTEX, 105 operai, specializzata nella costruzione di guarnizioni per motori ha chiuso i cancelli durante le ferie di Ferragosto. La WEBER di Asti è in difficoltà, la GALLINO (filtri e accessori per auto) prevede riduzioni di personale a breve scadenza. Per l'EMANUEL (stazioni di lavaggio) il fallimento risale a parecchi mesi fa.

Per molti la decisione della chiusura è stata affrettata dalla spada di Damocle del rinnovo del contratto. Chi ha ceduto sono i pesci « piccoli ». La FIAT verrà solo più tardi, al termine di una strategia che tende ad assicurarsi a fine settembre, un margine di risposta nei confronti dei Sindacati. Vi sono poi situazioni oggettive che possono trovare sbocco solo in pesanti ristrutturazioni. Ma non si tratta solo della flessione delle vendite che spesso non si è verificata nella misura in cui è denunciata. Alla Fiat, ad esempio, le previsioni catastrofiche (calo produttivo compreso tra il 30 ed il 40 per cento) non sembra essersi verificato. I sindacati parlano di un rassicurante 6-7 per cento in meno (centomila auto in meno rispetto al '73).

I motivi della « recessione » occupazionale vanno quindi ricercati altrove. E sono sempre di ordine politico ed in definitiva di sopravvivenza. La dimensione europea dell'industria torinese non può che andare a scapito di quella nazionale. E, ben lontano dal trattarsi di una scelta, questo indirizzo è provocato artificialmente dall'esterno.

Ormai non è più necessario ricorrere alle indiscrezioni. La Fiat, in Italia, è di troppo. Il ministero delle Partecipazioni Statali ha già pronto il sostituto. Il colosso chimico di Stato diventerebbe una (triste) realtà. Ma i tempi dell'espatrio non sono brevi. Occorre resistere. Anche dopo il 30 settembre. A questa necessità va fatto risalire il tono ottimistico di una intervista di Umberto Agnelli rilasciata al « suo » quotidiano. « Sono convinto che il settore italiano dei trasporti avrà la possibilità di svolgere nell'ambito dell'economia europea (il fine ultimo e sempre presente) un ruolo ancor più importante di quello svolto in passato ».

Ma l'ottimismo è temperato da alcune affermazioni sulla produzione che fanno temere il peggio. Queste sono divulgate implicitamente, in sordina. Girano per la fabbrica, tra gli operai, una « radio gavetta » in versione civile. Si dice che in queste settimane la Fiat stia esaurendo le ordinazioni passate e questo comporterebbe l'impossibilità di superare un ritmo giornaliero di 5.000-6.000 auto. Dal punto di vista occupazionale significa 20.000 posti lavoro in meno con impossibilità di soluzioni alternative.

Ma c'è di più. Anche il settore veicoli industriali, dopo l'euforia dei primi giorni, mostra il suo vero volto. Gullotti rimprovera a Luraghi lo scarso interessamento dell'Alfa nel settore ma si dimentica di dire (e sono dati in suo possesso) che la vitalità di questo ramo è ancora tutta da dimostrare. Certo non è l'alternativa valida che sembrava all'inizio. L'incertezza per l'edilizia condiziona la produzione di autocarri. La pluralità dei centri decisionali per gli autobus cittadini impedisce di procedere a normative valide dal punto di vista economico. Ed il peso del settore non è rilevante (27 mila addetti ai veicoli industriali contro gli oltre 150.000 del settore auto).

E così la situazione precipita e non sempre si riesce a mantenerla sotto controllo. Adesso le apprensioni dei dirigenti riguardano la « 131 ». Il programma è in ritardo, la scadenza del Salone dell'automobile potrebbe passare senza che si procedesse alla presentazione del nuovo modello. Qualcuno parla (ma è prematuro) di una possibile rinuncia polemica e di una presentazione all'estero. Intanto la catena della « 124 » viene smantellata. Esaurite (prima del previsto) le ordinazioni USA ci si trova adesso con un notevole stock invenduto. A Torino lo spettacolo delle « 124 » con i grossi paraurti di gomma è diventato abituale.

La catena dei rincari continua...

Gli AUMENTI

INNOCENTI

MILANO - Ecco il nuovo listino prezzi, IVA compresa, delle vetture di produzione e di importazione della LEYLAND INNOCENTI S.p.A.:

Mini 1000 Exp.	L. 1.467.200
Mini 1001 Exp.	» 1.564.080
Mini Cooper 1300 Exp.	» 1.921.920
Mini Matic Exp.	» 1.617.056
Regent 1300	» 1.974.896
Regent 1300 L	» 2.088.240
Regent 1500 L	» 2.197.888
Triumph Spitfire	» 2.128.000
Triumph TR 6	» 3.773.000
Triumph Dolomite	» 2.312.000
Dolomite Sprint	» 3.245.000
Jaguar XJ6 4,2 Overdrive	» 9.295.000
Jaguar XJ6 4,2 Automatic	» 9.531.000
Jaguar XJ 12 5,3 Automatic	» 13.937.000
Rover 2000 TC	» 3.987.000
Rover 2200 TC	» 4.749.000
Rover 3500 S	» 5.547.000
Rover 3500 Aut.	» 5.828.000
Range Rover	» 7.525.000
Land Rover 88" reg. P	» 4.450.000
Land Rover 88" reg. D	» 5.000.000
Land Rover 88" S/W P	» 5.211.000
Land Rover 88" S/W D	» 5.781.000
Land Rover 109" reg. P	» 5.415.000
Land Rover 109" reg. D	» 6.013.000
Land Rover 109" cab. P	» 4.428.000
Land Rover 109" cab. D	» 4.904.000
Land Rover 109" S/W P	» 6.192.000
Land Rover 109" S/W D	» 6.821.000

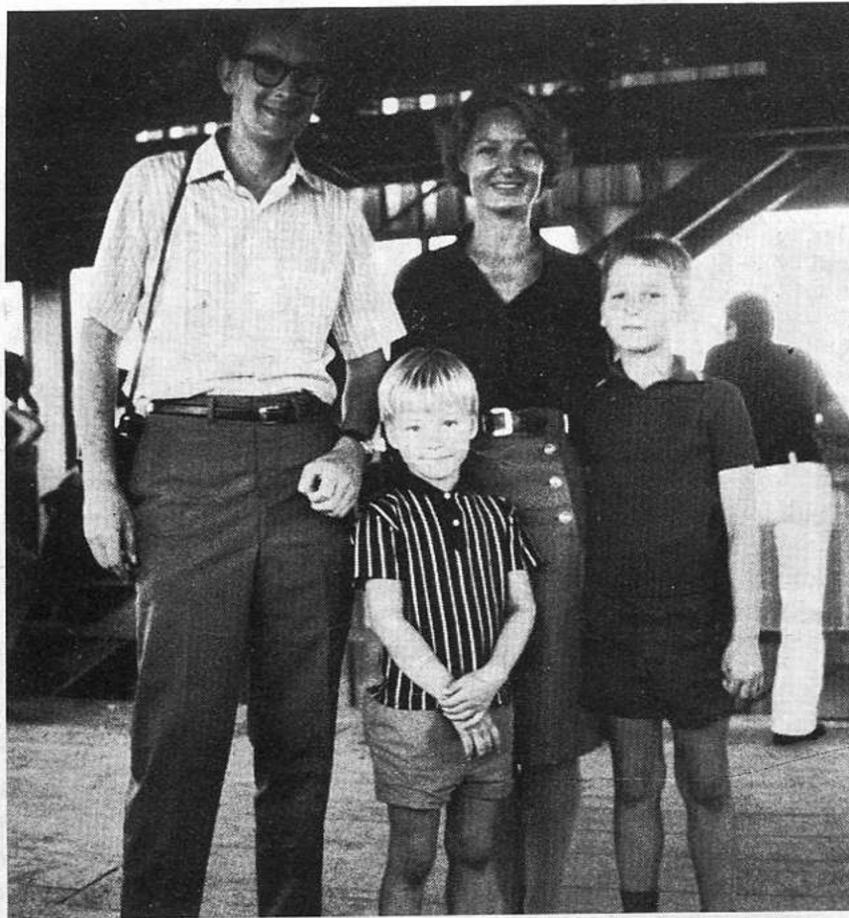
PEUGEOT

...ed ecco, invece, come è stato aggiornato il listino prezzi, IVA compresa, delle vetture PEUGEOT in Italia:

104 L	L. 1.680.000
104 GL (1)	» 1.750.000
204 GL (2)	» 1.850.000
204 break	» 1.995.000
204 break diesel	» 2.555.000
304 GL (2)	» 2.030.000
304 GLS	» 2.275.000
304 cabriolet S	» 2.330.000
304 coupé S	» 2.420.000
404 GL diesel (3)	» 2.900.000
504 GL (3) (6)	» 3.015.000
504 Ti iniez. (3-4-5-6)	» 3.295.000
504 LD diesel	» 3.315.000
504 LD diesel (7)	» 4.305.000
504 cabriolet iniez.	» 4.325.000
504 coupé iniez. (4)	» 4.475.000
504 familiare (8)	» 3.160.000
504 familiare diesel (9)	» 4.405.000
504 break diesel (7)	» 4.405.000
504 break diesel	» 4.299.000
504 commerciale diesel	» 3.315.000

con i supplementi (sempre con IVA compresa) così distinti: (1) vernice metallizzata L. 50.000; (2) tetto apribile lire 40.000; (3) tetto apribile L. 55.000; (4) trasmissione automatica L. 280.000; (5) modello super lusso interno in cuoio L. 200.000; (6) vernice metallizzata lire 100.000; (7) idem L. 117.000; (8) idem L. 120.000; (9) idem L. 140.000.

Tutte le vetture, sia Leyland Innocenti, sia Peugeot, si intendono franco concessionario.



La FORD italiana nel '75 non rinuncia allo sport

on un italiano perfetto di buon grado il presidente della Ford, seguendo a tratti l'« assolo » di Ragaiolo ed a tratti il figlio più grande che rischiava di precipitare dalla torretta di Magione per fotografare meglio, ha risposto ad alcune nostre domande. L'inizio — era scontato — doveva per forza vertere sulla sua « chiacchierata » passione sportiva.

« Tengo a precisare che la mia presunta insensibilità nei confronti delle corse è in gran parte una leggenda: lo spettacolo delle macchine in pista mi diverte sempre. Me ne occupo raramente perché i miei impegni di lavoro me lo impediscono ma non sono certamente contrario ai fatti sportivi. Anzi quando avevo vent'anni assieme a due amici acquistammo una Frazer Nash tipo Le Mans del 1934 con l'intenzione velata di scendere in pista. Naturalmente passavamo più tempo a riparare i guasti che a guidarla: ed erano sempre guai grossi! Comunque avevamo senza dubbio una grande passione ».

— Che non si è spenta...
« Beh ora è un po' diverso ma ci pensano i miei figli a mantenerla viva. Sono entusiasti soprattutto della Mexico perché vedono correre una macchina sulla quale sono saliti decine di volte. E' un fattore psicologico importante che non trascuriamo ».

— E' personalmente convinto dell'efficacia propagandistica delle gare che vedono la Ford nella veste di protagonista?

« Certamente! E la mia non è una risposta diplomatica per adeguarmi allo spirito della Ford-Europa. Una decina di anni fa le corse sono servite a mutare un po' il volto della Ford ed ora credo che le monoposto e la Mexico siano molto utili per rinsaldare quell'immagine. Non metto minimamente in dubbio il valore pubblicitario delle corse e d'altronde i nostri uffici studio lo constatano regolarmente ».

Bene. Crediamo che questa dichiarazione faccia piacere agli ormai numerosi piloti, preparatori e costruttori legati al « giro » Ford e che talvolta, vuoi per l'impossibilità di avere informazioni dirette ed immediate da una casa di così vaste dimensioni, vuoi per le chiacchiere alimentate dagli ultimi sfortunati casi dei motori trovati irregolari, vuoi per il piccolo panico causato dal disimpegno nel rally-cross, sono portati a pensare che i programmi sportivi della Ford possano subire una brusca interruzione. E naturalmente i fenomeni che hanno reso un po' incerto l'attuale momento automobilistico non fanno che alimentare queste voci che, nel caso si dovessero rivelare fondate, farebbero entrare in crisi una buona fetta dello sport italiano delle quattro ruote. Per questa ragione abbiamo chiesto al presidente Barron quali sono le intenzioni della Ford nel settore non soltanto nel '75 ma anche nel futuro più lontano.

« Noi ci rendiamo conto — ha risposto — che numerosi piloti e preparatori hanno investito mol-

Il PRESIDENTE BARRON (scoperto appassionato) conferma il ritorno anche del RALLYCROSS

Le ultime date FORD '74

Dopo una stagione abbastanza intensa, il programma Ford di Formula e delle Mexico volge al termine. Stando ai calendari stilati all'inizio stagione, queste sono le gare ancora da disputare, salvo aggiornamenti:

F. FORD:

8 settembre (Monza) - 22 settembre (Casale Monferrato)

MEXICO:

15 settembre (Varano Melegari) - 22 settembre (Monza).

to riponendo piena fiducia nei programmi della Ford. In ogni caso non debbono nutrire alcun timore e tanto meno credere che noi stiamo pensando di porre un freno ai nostri impegni sportivi: non esiste assolutamente questa intenzione. Soltanto di fronte ad avvenimenti eccezionali potremmo pensare di ridimensionare i programmi ma è anche vero che non abbiamo considerato eccezionale la pur grave crisi dell'inverno scorso. Solo con il rally-cross ci siamo fermati ma era un impegno, tra l'altro molto pesante, che vedeva esposta soltanto la Ford e non i piloti privati. Comunque dopo questo anno che potremmo definire di "controllo" posso annunciare fin d'ora che nel '75 saremo nuovamente impegnati con questa specialità. Colmeremo dunque il vuoto nel rally-cross concedendo le medesime possibilità degli anni precedenti ».

Parole ed idee precise. Ci sembra chiaro dunque che il presidente Barron, incapace forse di distinguere Ragaiolo da Mascagni o da una Delta da una BWA, sia ben più vicino ai risvolti sportivi della casa che deve presiedere di quanto creda l'opinione generale. Anzi osservando la corsa vicino a lui abbiamo avuto modo di misurare l'alto valore pubblicitario che la Ford (e d'altronde lui stesso ce lo ha confermato) attribuisce allo sport. E' accaduto con la gara della classe 1300/G.1 quando le diciotto Simca Rally in pista hanno lasciato

MAGIONE - Quarantadue anni, alto, tipicamente inglese nel fisico e nei modi, il dottor Derek Barron occupa la carica di presidente della Ford-Italiana dall'inizio del '73. E' stata una sorpresa vederlo all'autodromo di Magione in occasione della gara dell'11 agosto basata sulla F. Ford e sulla Mexico perché il presidente non passa certamente per un appassionato di automobilismo. Si racconta anzi che i numerosi problemi legati a quei due importanti fatti sportivi che sono la F. Ford e la Mexico restino più spesso fuori della porta del suo ufficio di viale Pasteur all'EUR e d'altronde prima della gara di Magione era stato visto solo una volta ed all'inizio del suo mandato ai bordi di un autodromo.

Eppure l'11 agosto il presidente Barron, accompagnato dalla moglie e dai suoi due giovani figli, non aveva l'aspetto del manager costretto ad un impegno forzato. Intervenuto in veste del tutto privata e spontaneamente sembrava anzi piuttosto soddisfatto dell'opportunità offertagli dalla vacanza di ferragosto. Poteva essere insomma la parte più piacevole del suo lavoro, quella che purtroppo solo raramente può essere seguita. Un po' come Agnelli quando nello stesso periodo trova il tempo per seguire gli allenamenti della «sua» Juventus.

un po' perplesso e preoccupato il presidente. Quando poi sono state di scena le F. Italia ed il dottor Barron ha saputo che sono costruite dalla Fiat la sua preoccupazione è aumentata.

«Fanno più rumore della F. Ford — diceva il presidente rivolto a Carlo Micci, direttore sportivo della Casa inglese —. Vanno anche più forte ed hanno una diffusione maggiore rispetto alle nostre monoposto!».

Sarà forse un interesse esclusivamente commerciale, seppure questa tesi ci vede in parte scettici, ma in ogni caso è anche la lampante dimostrazione che i vincoli che legano la Ford alle corse sono più che mai saldi. Piuttosto stupisce che il presidente della Ford-Italiana non sia al corrente dei programmi sportivi delle Case concorrenti e soprattutto dall'impegno Fiat in F. Italia. La realtà è che se la presunta avversione del dottor Barron nei confronti del settore sportivo della Ford è in gran parte una leggenda, non altrettanto si può dire per molti dei suoi più diretti collaboratori. Non pochi, tra i dirigenti della Ford-Italiana, sono contrari alle corse ed uno dei modi per manifestare la loro avversione è proprio quello di minimizzare i programmi delle altre Case mantenendo sistematicamente disinformato il presidente. Un modo come un altro insomma per cercare di sviare la Ford dagli impegni sportivi.

Daniele Buzzonetti

Venticinque anni fa veniva brevettato a MODENA un rivoluzionario carburatore

L'acqua - benzina di STANGUELLINI

MODENA - In periodi di gravi incertezze sull'auto e mentre ci si trastulla ancora in inutili bizantinismi, ci sembra interessante, in riferimento al carburante (ché questo tema è sempre al centro di situazioni e di decisioni) «ripensare» a quanto si fece a Modena negli anni '40 allorché l'Italia e l'Europa erano ormai incendiate dal secondo conflitto mondiale. Si pensò a una miscela di acqua e benzina con criteri e soluzioni che oggi potrebbero essere ancora valide.

Sono presenti gli iniziatori degli esperimenti di allora: il comm. Vittorio Stanguellini, il suo «fedele» collaboratore Renato Cornia e il cav. Dario Golinelli che, quale perito tecnico, è attualmente alla Fiat di Bologna.

Riferendosi anche a quanto era stato impiegato con una miscela di acqua e benzina sugli autocarri 18 BL, (fra i protagonisti a quattro ruote della Guerra 15-18), il cav. Golinelli aveva impiegato un combustibile ad olio pesante e acqua.

La teoria applicata alla meccanica automobilistica prevedeva come assunto che l'acqua polverizzata e miscelata alla benzina venisse aspirata dai cilindri e, trasformandosi

in vapore surriscaldato, assorbisse calore dalle pareti delle camere di scoppio determinando un abbassamento di temperatura che ne compensava l'aumento determinato dalla miscela aria-benzina a tasso adeguatamente magro.

Veniva, pertanto, introdotta nei cilindri benzina inferiore a quella che sarebbe occorsa in relazione al volume di aria respirata. In tal modo se ne deduceva un aumento del rapporto di compressione, aumentando la quantità di acqua e riducendo, di conseguenza, la proporzione di benzina.

Le sperimentazioni e i collaudi ebbero luogo alla «Stanguellini» e presso i Laboratori dell'Istituto di Termodinamica del Politecnico di Milano con risultanze positive.

Tale studio del cav. Golinelli potrebbe trovare oggi la sua applicazione se venissero stretti maggiormente i freni costringendo gli italiani a ulteriori sacrifici energetici. Stanguellini e Cornia cercano anche di eliminare incrostazioni e arrugginimenti determinati dall'acqua con l'impiego di particolari materiali e sostanze.

m. m.



Programmi dall'1 all'8 settembre

<p>DOMENICA 1 Nazionale Ore 21,30 - La domenica sportiva</p> <p>DOMENICA 8 Secondo programma Ore 15,55 - G.P. d'Italia - telecronaca diretta.</p> <p>Ore 21,30 - La domenica sportiva</p> <p>TV Svizzera</p> <p>DOMENICA 1 Ore 18,20 - Domenica sport Ore 22,00 - La domenica sportiva</p> <p>LUNEDI' 2 Ore 19,45 - Obiettivo sport.</p>	<p>DOMENICA 1-8 Secondo progr. Ore 17,30 - Musica e sport</p> <p>TUTTI I GIORNI</p> <p>Secondo programma Ore 7,30 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti</p> <p>DOMENICA 8 Ore 15,55 - G.P. d'Italia - telecronaca diretta Ore 22,00 - La domenica sportiva</p> <p>LUNEDI' 9 Ore 19,45 - Obiettivo sport.</p>
---	--

Dopo il Gran Premio d'Austria al limite della perfezione — ci riferiamo, ovviamente, alle riprese e al commento televisivo di cui abbiamo scritto la scorsa settimana — non poteva mancare, a fine serata, il solito, ricorrente neo. «Merito», sempre, della «Domenica sportiva» che, anche nella sua pulitissima e piacevole edizione estiva, riesce a distinguersi o, al limite, ad allinearsi a tante altre scadenti e imprecise trasmissioni televisive.

Infatti, dopo l'esposizione del sommario, nel quale l'automobilismo — con la sintesi del Gran Premio d'Austria — figurava per prima, è andato in onda... un servizio sul nuoto! Ancora attesa e quindi Guido Oddo — che abitualmente, da anni, conduce la rubrica nei mesi estivi — doveva a malincuore annunciare che il filmato previsto con le immagini di Zeltweg non poteva essere teletrasmesso; e di conseguenza iniziava la lettura di un breve

comunicato nel quale si riassumevano i fatti salienti della gara e la classifica finale. Sembrava tutto finito lì; e probabilmente molti telespettatori, attirati più dalla quasi inesistente frescura esterna che dal seguito della rubrica sportiva, si saranno persi la sintesi del Gran Premio che, quasi per magia, di lì a poco, faceva la sua apparizione sul video.

Evidentemente i dirigenti della trasmissione dovevano aver già dato per scontato il mancato arrivo da Roma del servizio, altrimenti — e avrebbero potuto farlo ugualmente, senza rimetterci nulla — si sarebbero premurati di far comunicare al pubblico televisivo che se il filmato fosse giunto in tempo, prima della fine della trasmissione sarebbe stato egualmente trasmesso.

Il servizio, nonostante le previsioni negative, è arrivato ed è stato mandato in onda anche se a vederlo saranno stati in pochi. Possono, ovviamente, non

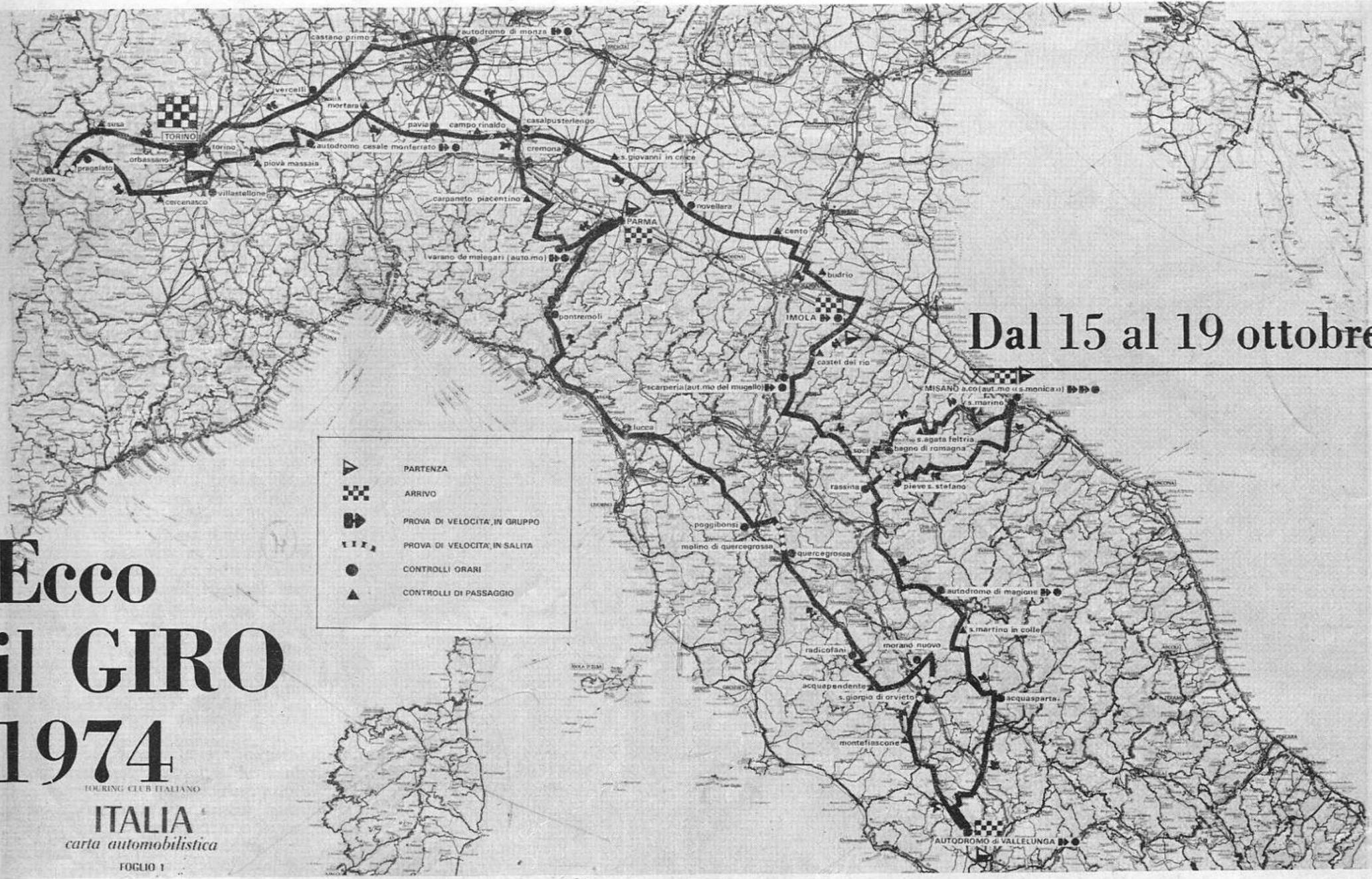


**MOTO
RAMA**

Da PERGUSA le vecchie abitudini (purtroppo...)

rammaricarsene solo coloro che hanno potuto seguire l'entusiasmante «diretta». Gli altri, purtroppo per loro, hanno perso un'ottima sintesi filmata e un commento — di Lino Ceccarelli — che nella sua necessaria stringatezza è riuscito a fornire tutte le notizie indispensabili per comprendere l'altalenante e avvincente svolgimento della dodicesima prova valida per il mondiale F. 1.

La settimana in corso dopo il G.P. del Mediterraneo F. 2, da ENNA, non prevede appuntamenti automobilistici, almeno a livello di telecronaca. L'attenzione è ormai volta al Gran Premio d'Italia che la tv italiana (e così quella svizzera) trasmetterà, come abitualmente avviene ormai da anni, in diretta. L'orario, naturalmente, sarà stabilito in concomitanza con quello di partenza delle vetture. Piuttosto speriamo di avere per MONZA il Poltronieri versione Austria e non quello (formato superficiale e confuso) ascoltato da Pergusa.



Dal 15 al 19 ottobre

Ecco il GIRO 1974

TOURING CLUB ITALIANO
ITALIA
carta automobilistica
FOGLIO 1

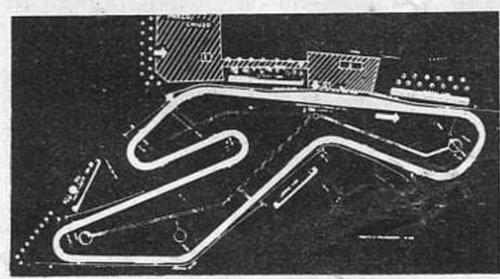
Con il lodevole anticipo di oltre due mesi sulla data di effettuazione — una cosa quasi inconcepibile, per come vanno le cose oggi — è stato diffuso il regolamento ufficiale della 2. attesissima edizione del Giro Automobilistico d'Italia, Trofeo Fiat, Targa AGIP. Segno questo non solo di funzionalità organizzativa e rispetto dei tempi di preavviso che dovrebbero essere rispettati da tutti gli organizzatori, ma anche prova evidente che questa seconda edizione ha iniziato a vivere subito dopo la prima, quella che nell'ottobre scorso rivelò ai piloti ed al pubblico di casa nostra una formula di gara inaspettata e divertente e valida.

Quell'edizione messa su con poco tempo a disposizione, favorita da una settimana di tempo splendido, servi da rodaggio alla macchina organizzativa dell'AC di Torino, che ha potuto mettere in piedi questa seconda edizione in maniera più rispondente al titolo di «Giro d'Italia». L'anno scorso, infatti, la gara fu un giro dell'Italia settentrionale, durato tre giorni. Quest'anno, le tappe sono cinque, e si toccano tutti gli autodromi italiani in attività di servizio (Perugia a parte), toccando con Vallelunga una buona «profondità» meridionale.

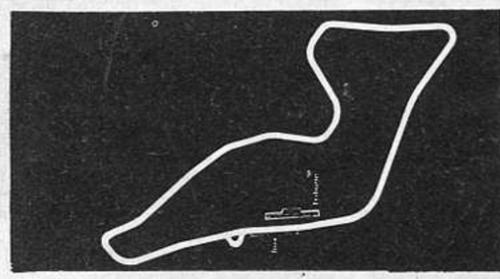
Anche quest'anno il Giro d'Italia parte con l'etichetta di ultima prova del Campionato Italiano Gran Turismo. Dopo la qualificazione semiclandestina dell'anno scorso, quest'anno il campionato GT al Giro era già nel calendario di inizio d'anno, quindi nessuna sorpresa per gli interessati. C'è poi la validità per il «Challenge» che premia il miglior equipaggio al Tour de France ed al Giro d'Italia, con il che si spera di «agganciare» qualche protagonista non solo italiano della corsa a tappe francese.

IL GIRO N. 2 ha cinque tappe, da martedì 15 a sabato 19 ottobre.

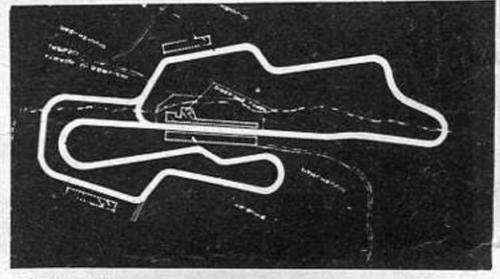
▲	PARTENZA
▣	ARRIVO
▣ V	PROVA DI VELOCITA' IN GRUPPO
▣ I	PROVA DI VELOCITA' IN SALITA
●	CONTROLLI ORARI
▲	CONTROLLI DI PASSAGGIO



CASALE



IMOLA



MUGELLO

Eco l'identikit del GIRO automobilistico d'ITALIA

1. TAPPA: Torino-Imola, km 575, con Cesana-Sestriere e gara a Casale
2. TAPPA: Imola-Misano, km 248, con gare a Imola e Mugello
3. TAPPA: Misano-Vallelunga, km 353, con gare a Misano, salita dello Spino, gara a Magione
4. TAPPA: Vallelunga-Parma, km 505, gare a Vallelunga, salita di Orvieto, salita del Chianti
5. TAPPA: Parma-Torino, km 334, gare a Varano e Monza (pista Junior)

In totale, si tratta di 2.015 chilometri di trasferimenti non troppo impegnativi, poiché sono state abbandonate le strade troppo impervie in favore di strade provinciali e comunali non frequentate e non trafficate, senza attraversamenti di grandi centri. Inoltre, 454 chilometri di gare in pista, e 39 chilometri di gare in salita.

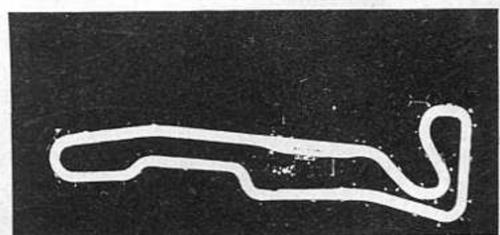
Le iscrizioni, quest'anno raddoppiate come quota (l'iscrizione costa infatti 200.000 lire), si riceveranno fino alle ore 18 di venerdì 23 settembre, presso l'AC di Torino, via Giolitti 15.

VETURE AMMESSE: gruppo 1 da 1300 cc in su; gruppo 2 da 1300 cc in su; gruppo 3 da 1600 cc in su; gruppo 4 tutte le classi; gruppo 5 (sport stradali) classi fino a 1300 ed oltre 1300.

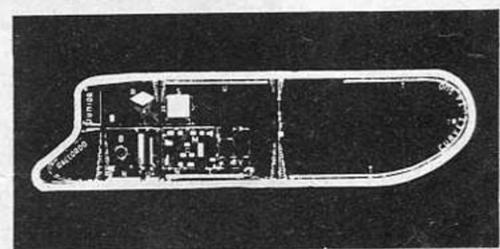
Il monte-premi ammonta ad un totale di 18.500.000 lire, con la bella somma di 2 milioni al vincitore assoluto, e 300.000 lire ai primi di classe.



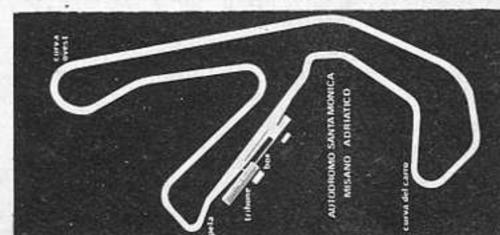
CESANA-SESTRIERE



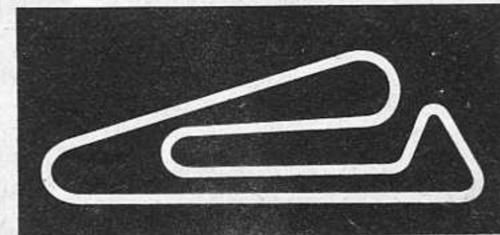
VARANO DE MELEGARI



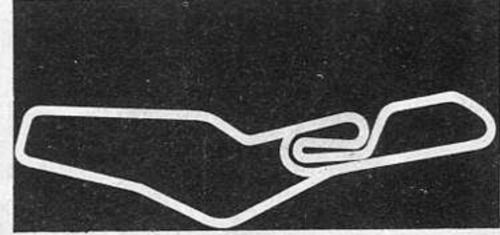
MONZA



S. MONICA



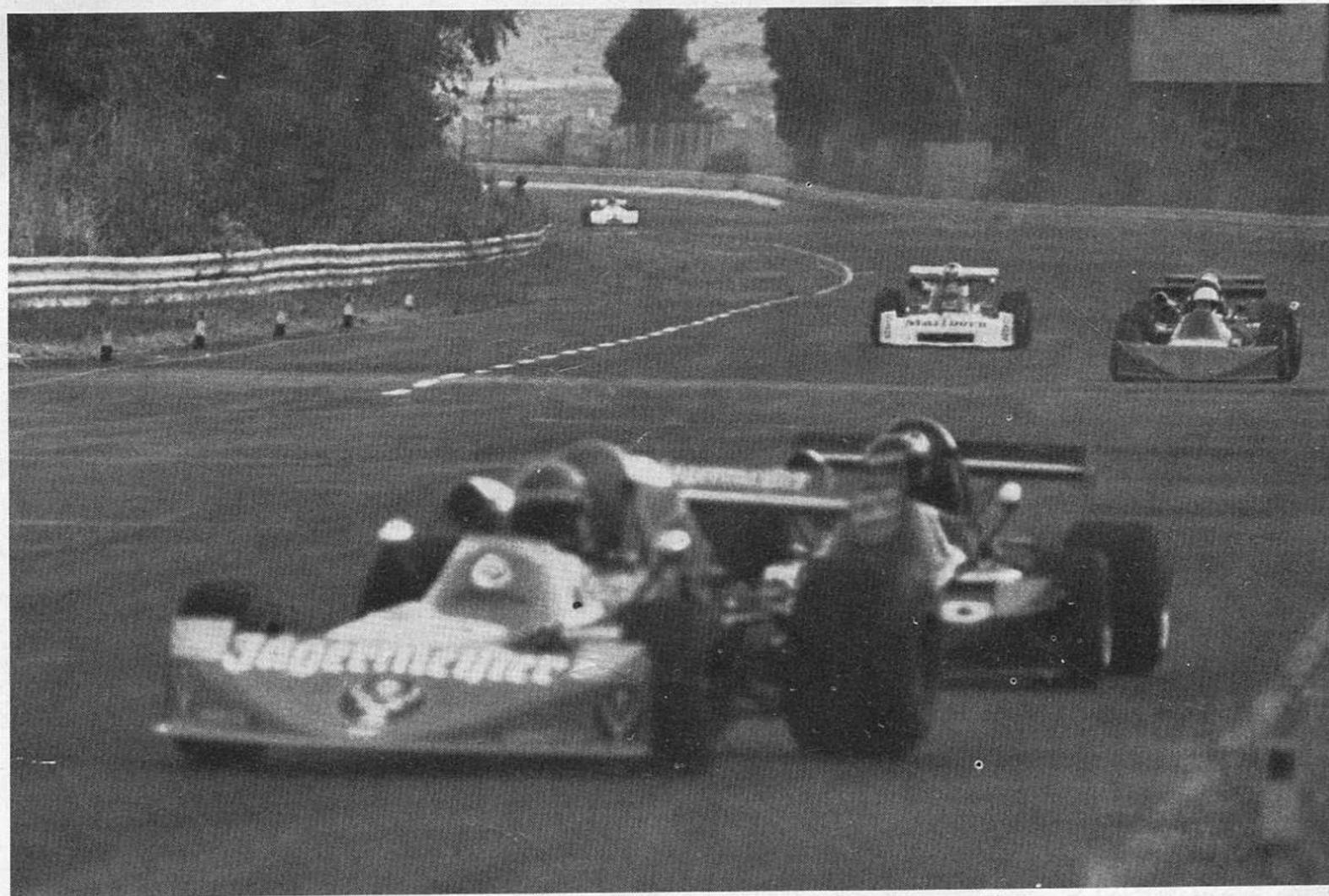
MAGIONE



VALLELUNGA

DEPAILLER finisce per giocare sui cordoli il suo già notevole vantaggio in classifica

STUCK riapre la CACCIA all'EUROPEO F. 2



Hans Stuck, con una prova d'orgoglio, ha rimesso in discussione a Pergusa quel titolo europeo di F.2 che pareva suo, poi sembrava appannaggio del compagno Depailler. Ecco il tedesco precedere Kuwashima in chicane

loso Serblin infatti, Duilio Truffo occupa, assai meritatamente il quinto posto assoluto (il che fra l'altro gli frutta i primi due punti di campionato) che viene a premiare un impegno e una grinta che fanno bene sperare sul rilancio degli azzurrini. L'altro pilota del bravo Maffezzoli, Maurizio Flammini, dopo aver «bruciato» la prima manche per le accensioni a transistori che non volevano funzionare (ne sono state provate addirittura tre) ha ripreso nella seconda tornata, pur con un motore che non an-

dava bene e con qualche problema di stabilità all'avantreno, finendo ammirevolmente ottavo e realizzando preziosa esperienza.

Cosimo Turizio poi, finendo sesto assoluto nella somma dei tempi delle due manche, ha dimostrato di aver saputo con pervicacia e un'intelligente condotta di gara, superare tutta una serie di piccole difficoltà che ne avevano rallentato la marcia. Carlo Giorgio, infine, che non ha mai potuto stare con i migliori per via del suo Ford Holbay non proprio potentissimo,

dopo aver concluso undicesimo la prima manche, ha dovuto ritirarsi con una gomma k.o. (e il serbatoio dell'olio taccato) dopo appena un giro della seconda.

Il campionato adesso riprende vigore e c'è da credere che nella prossima gara di fine settembre ad Hockenheim, davanti al pubblico di casa, «Hans il lungo» farà un'altra delle sue galoppate per riacciuffare in extremis un titolo che, quanto meno all'inizio di stagione, era sembrato suo quasi per diritto.

Giulio Mangano

PERGUSA - Hans Stuck ha ritrovato in Sicilia la smagliante grande occasione e con un solo colpo di spugna ha fatto dimenticare al «circo» (ridotto) della F.2, l'opaca prestazione di 15 giorni fa sul circuito svedese di Karlskoga. Stuck aveva già messo le carte in tavola nelle due giornate di prove, imponendo il peso della propria classe e certo anche di un motore qualcosa (ad occhio e croce) più potente di quello di Depailler.

Poi la gara ha confermato le premesse della vigilia e l'indiscutibile affermazione — nonostante i problemi che hanno avuto un po' tutti — che lo rilancia adesso alla caccia del titolo europeo anche se Depailler, pur senza aver preso in Sicilia neppure un punto è ancora al vertice della classifica provvisoria a quota 36, contro i 31 punti del lungo tedesco, i 27 di Laffite, anche lui «a secco» di risultati validi per una banale imprevidenza nel calcolo del carburante, i 16 di Jabouille e i 13 del generoso Purley che proprio in riva al lago ha trovato, grazie alla sua regolarità sei preziosi punticini.

Ovviamente, a questo punto, chi più d'ogni altri ha da mordersi le mani per come sono andate le cose è il pupillo di Tyrrell, che ha dovuto vagare per tre giorni con una macchina (anzi con due, visto che in gara ha sostituito quella danneggiata nelle prove del sabato con un «muletto») assai inefficiente quanto a tenuta di strada; e in questa direzione si debbono forse inquadrare alcune sue polemiche dichiarazioni del dopocorsa circa la validità della seconda chicane nella quale è venuto a collisione con Coulon.

Ma la galleria dei rimpianti vede, oltre a Laffite, che ha riscattato l'ingenuità della prima manche con una esaltante seconda corsa che lo ha visto al vertice, anche i vari Pryce e Watson che hanno ancora una volta confermato un temperamento eccessivamente focoso, con Coulon e Tambay, le cui passeggiate fuori dal nastro d'asfalto hanno finito per diventare la regola, Schenken e Cudini per una messa a punto forse troppo superficiale delle rispettive macchine.

Ma chi ha fatto veramente una gara-capolavoro, coronata da un terzo posto assoluto che forse potrebbe essere stato anche un secondo se non fosse intervenuto (giustamente) il buon senso di non strafare data la spada di Damocle di un possibile scappamento delle gomme posteriori, è certamente Lele Serblin che ha colto forse qui, a soli 25 anni, l'affermazione più prestigiosa della sua carriera agonistica. Il pilota di Trivellato apre la serie dei positivi risultati dei ragazzi italiani che, venuti in cinque (sui 23 partenti) in riva al lago, hanno ottenuto risultati molto interessanti. Dopo il favo-

Così (in 23) al via

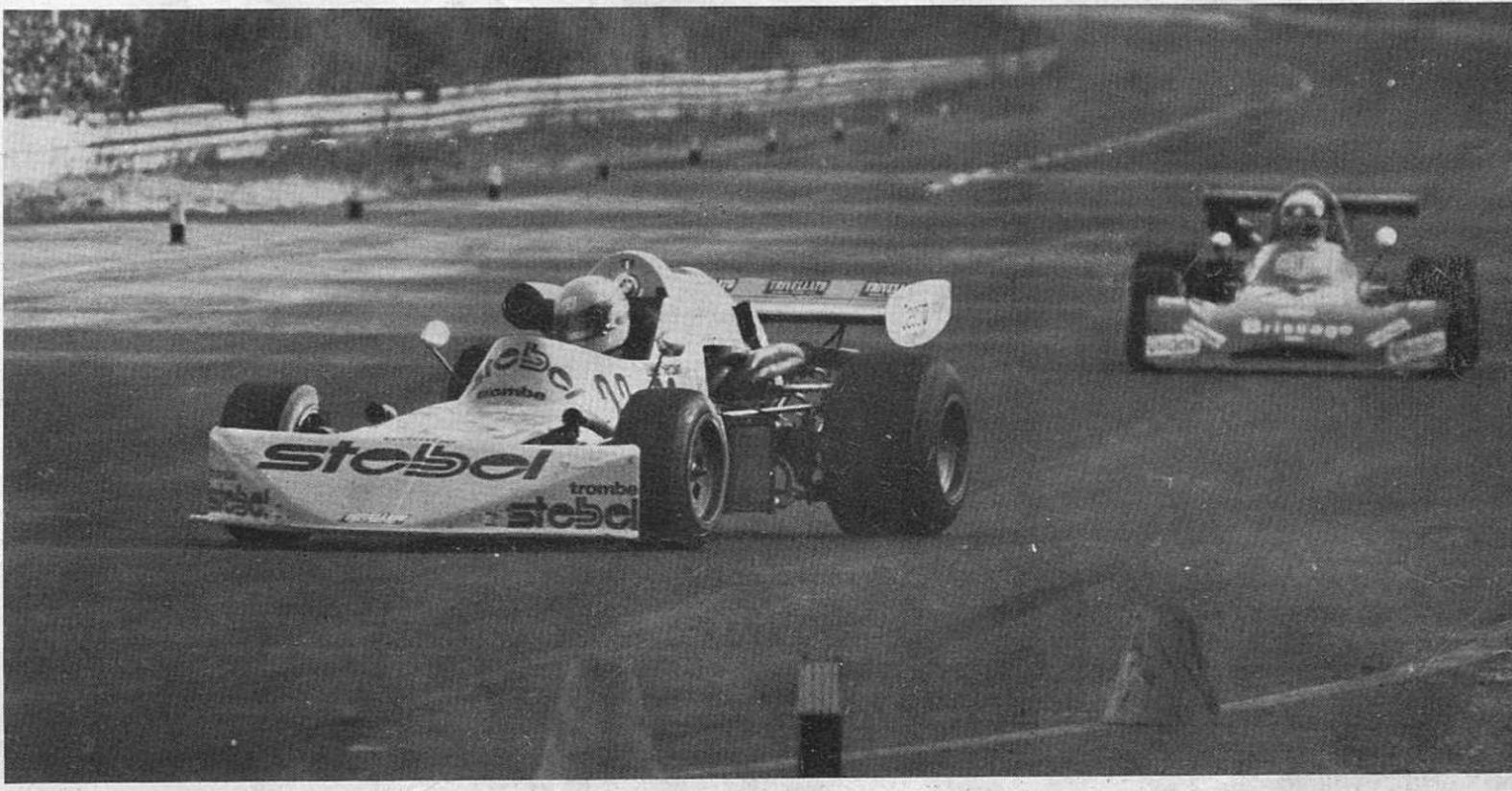
PRIMA SERIE

Hans Stuck (March) 1'22"4	Patrick Depailler (March) 1'22"7
Tom Pryce (Chevron) 1'22"9	John Watson (Surtees) 1'23"0
Michel Leclere (Elf 2) 1'23"3	Jacques Laffite (March) 1'23"4
Tim Schenken (Surtees) 1'23"4	Jacques Coulon (March) 1'23"7
Alain Cudini (Elf 2) 1'24"2	Patrick Tambay (Elf 2) 1'24"2
José Dolhem (Surtees) 1'24"3	Cosimo Turizio (March) 1'24"7
Gabriele Serblin (March) 1'24"7	David Purley (Chevron) 1'24"8
Masami Kuwashima (March) 1'24"9	Maurizio Flammini (March) 1'25"0
Bill Gubelmann (March) 1'25"4	Duilio Truffo (March) 1'25"5
Jo Vonlanthen (March) 1'26"0	Carlos Jarque (March) 1'26"1
Guillermo Ortega (Surtees) 1'27"9	Carlo Giorgio (March) 1'28"4
Max Bonnin (March) 1'29"6	

LE PROVE La chicane «miete» subito...

PERGUSA - La prima sessione di prove, quelle del Venerdì, si era svolta con una temperatura meno afosa che non nei giorni precedenti grazie a una leggera brezza che soffiava sulle acque del lago. Il record ufficiale da battere e che serve come unità di misura è quell'1'22"4 stabilito in gara lo scorso anno da Patrick Depailler con la Elf 2. Stuck, che pure è alla sua prima presa di contatto con la pista siciliana, si spinge ben presto proprio al limite record che resterà poi la migliore prestazione delle due giornate di prove per tutta una serie di contrattempi toccati agli avversari. Depailler, incappato in un testa-coda alla seconda

variante rompe la vaschetta dell'olio e allaga la pista di lubrificante. Le prove vengono sospese per una mezz'ora per rimettere tutto a posto ma Depailler non ha più troppo tempo per lavorare con una tenuta di strada precaria e non poteva spingersi oltre 1'23"9. Chi si spinge subito tra i migliori è Tom Pryce che con la Chevron ottiene la seconda prestazione della giornata con 1'22"9. Terzo, fra i tempi del venerdì era Laffite con la March patrocinata dalla BP (1'23"5) che precedeva Watson con la Surtees Ford (Hart, ma il giorno dopo e poi in corsa correrà col BMW cedendo il suo Ford al compagno di corsa Dolhem) che otteneva 1'23"5. Il migliore degli italiani in gara era l'azzurro Flammini (1'25"5) che come Truffo aveva lavorato a lungo nella messa a punto delle due March appena arrivate dall'Inghilterra. In totale già nella prima giornata avevano provato tutti e 23 i piloti iscritti alla corsa. Al sabato poi non si era migliorato molto. Stuck usciva in seconda chicane danneggiando la parte anteriore della sua macchina e non riusciva a migliorare



GRAN PREMIO DEL MEDITERRANEO - Gara internazionale di velocità in circuito valida per il campionato d'Europa di F. 2 - Enna, 25 agosto 1974

LE CLASSIFICHE

PRIMA MANCHE (30 giri - km 145,350)

1. Hans Stuck (March 742) in 42'01"5, media 207,519; 2. Coulon (March 742) 42'27"7; 3. Purley (Chevron B 27) 43'01"8; 4. Serblin (March 742) 43'03"9; 5. Leclere (Elf 2 BMW) 43'04"0; 6. Turizio (March 742) a 1 giro; 7. Schenken (Surtees TS 15) a 1 giro; 8. Truffo (March 742) a 1 giro; 9. Ortega (Surtees TS 15) a 2 giri; 10. Laffite (March 742) a 3 giri; 11. Giorgio (March 742) a 3 giri; 12. Volanthen (March) a 6 giri; 13. Depailler (March 742) a 9 giri; 14. Cudini (Elf 2 BMW) a 14 giri; 15. Tambay (Elf 2 BMW) a 15 giri; 16. Kuwashima (March 742) a 15 giri; 17. Bonnin (March Ford) a 18 giri; 18. Pryce (Chevron B 27) a 20 giri; 19. Jarque (March 742) a 24 giri; 20. Gubelmann (March 742) a 25 giri; 21. Watson (Surtees Fina) a 26 giri; 22. Dolhem (Surtees Fina) a 26 giri; 23. Flammini (March 742) a 29 giri.

Giro più veloce: il 12. di Stuck in 1'22"6, media kmh 211,162.

SECONDA MANCHE

1. Jacques Laffite in 42'05"2, media kmh 207,215; 2. Stuck 42'30"4; 3. Purley 42'32"9; 4. Serblin 42'51"3; 5. Vonlanthen 43'28"4; 6. Leclere a 1 giro; 7. Truffo a 1 giro; 8. Flammini a 1 giro; 9. Turizio a 1 giro; 10. Ortega a 2 giri; 11. Coulon a 15 giri; 12. Schenken a 20 giri; 13. Depailler a 21 giri; 14. Bonnin a 22 giri; 15. Pryce a 25 giri; 16. Giorgio a 28 giri; 17. Jarque a 29 giri.

Giro più veloce: il 2. di Stuck e il 13. di Laffite in 1'22"9 media kmh 210,398.

CLASSIFICA GENERALE

per somma di tempi
1. Hans Stuck, 60 giri in 1.24'31"9, media kmh 208,810; 2. Purley 1.25'34"6; 3. Serblin 1.25'55"2; 4. Leclere a 1 giro; 5. Truffo a 2 giri; 6. Turizio a 2 giri; 7. Laffite a 3 giri; 8. Ortega a 4 giri; 9. Vonlanthen a 6 giri; 10. Coulon a 15 giri; 11. Schenken a 21 giri; 12. Depailler a 30 giri; 14. Giorgio a 31 giri; 15. Bonnin a 40 giri; 16. Cudini a 44 giri; 17. Tambay a 45 giri; 18. Kuwashima a 45 giri; 19. Pryce a 45 giri; 20. Jarque a 53 giri; 21. Gubelmann a 55 giri; 22. Watson a 56 giri; 23. Dolhem a 57 giri.

La più bella corsa

PRIMA SERIE

FLAMMINI subito K.O.

PERGUSA - 23 vetture si schierano al via della prima manche. Capofila sono Stuck e Depailler con le due March-BMW ufficiali autori rispettivamente in prova di 1'22"4 (che è anche il giro record ufficiale della pista, stabilito lo scorso anno proprio da Depailler coll'Elf 2) e di 1'22"7. Più dietro, anche loro affiancati, Pryce con la Chevron B 27 BMW (1'22"9) e Watson con la Surtees BMW patrocinata dalla Fina (1'23"). Quindi via via Leclere (1'23"2), Laffite (1'23"4), Schenken, Coulon, Cudini, Tambay, Dolhem, Turizio — che è il migliore degli italiani — Serblin, Purley e poi tutti gli altri per concludere con la March Ford (Hart) del francese Bonnin.

Durante il giro di ricognizione Flammini non parte per problemi di accensione. All'abbassarsi della bandiera, positiva partenza di Stuck e Watson, mentre Depailler per qualche metro fa patinare troppo le ruote. Flammini riprende prima che le vetture passino per il primo passaggio ma il suo BMW «canta» male. Al primo passaggio transitano nell'ordine, ma assai vicini, Watson, Laffite, Stuck, Depailler, Pryce e poi gli altri e, attaccato, Flammini col motore rantolante.

Al secondo passaggio Stuck supera Laffite e passa secondo, Depailler è ancora quarto mentre Schenken passa senza il musetto volato via da solo in rettilineo. Flammini si ferma di nuovo ai box. Al terzo passaggio Stuck è già saldamente al comando, seguito da Laffite, Watson,

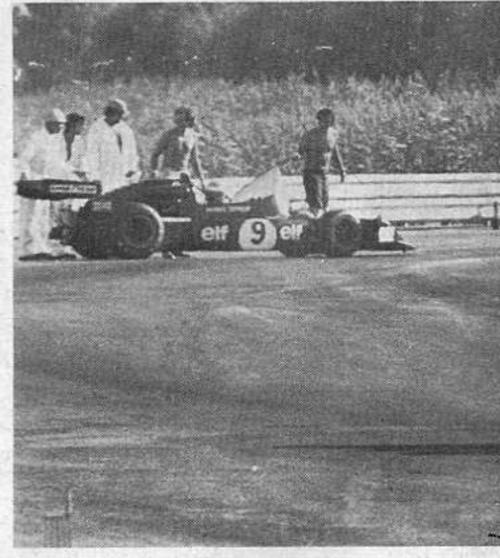
Pryce, Leclere, Depailler, e Serblin.

Al quarto giro Watson transita sedicesimo (è incappato in uno dei tanti testacoda della giornata) mentre alla quinta tornata Stuck ha oltre un secondo di vantaggio su Laffite che precede Pryce e Leclere. Si cominciano a delineare le prime posizioni. Al sesto passaggio Stuck precede di 1"4"10 Laffite e di 9"4"10 Pryce. Depailler comincia ad alternarsi nella terza posizione con Coulon, mentre il distacco dal capofila aumenta costantemente. La March BMW dell'«azzurro» Flammini, che ha fatto solo un paio di giri ratando sinistramente, viene portata dietro ai box.

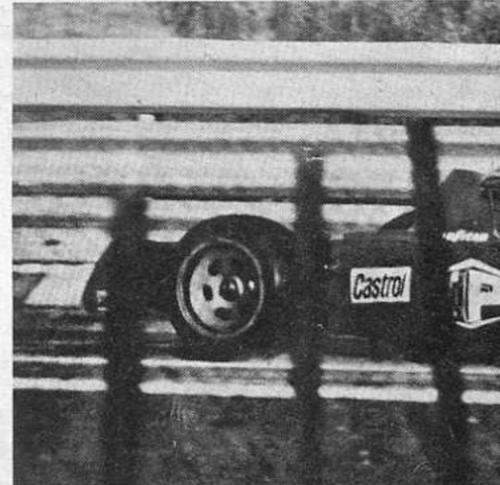
Gubelmann, dopo essersi girato in seconda chicane al sesto giro non passa più al settimo. Purley di contro al nono giro, mentre Stuck comincia i doppiaggi, si intraversa immettendosi sulla dirittura di arrivo ma riprende bene quasi subito.

Al tredicesimo passaggio si ferma ai box il francese Bonnin per noie meccaniche. Al sedicesimo giro, proprio mentre il motore di Depailler comincia a far sentire rumori poco confortanti, Tambay esce lungo dalla seconda chicane fermandosi sui cordoli. Poco dopo Coulon si gira nello stesso punto ma si riprende subito conservando la terza posizione.

Si ferma anche ai box, col portamozzo posteriore sinistro ko, Cudini, mentre al ventesimo passaggio è sempre più saldamente al comando Stuck che precede Laffite, Coulon e un sempre più tossicchiante Depailler. Infatti nel corso della 22. tornata il motore, per un cortocircuito, lascia definitivamente il simpatico Patrick proprio alla 1. chicane. Ormai per Stuck la vita s'è fatta più facile: il suo diretto inseguitore Laffite è già distaccato di 16"5 decimi e Coulon quasi di 19".



Sopra, uno dei tanti testa-coda larmente «falloso» in questa corsa. Sotto, Flammini è stato mortificato



Il ritiro accoppiato di OLIVER e FOLLMER lascia via libera alle "vecchie" Mc LAREN (e vince SCOOTER PATRICK)

SHADOW K.O. nel CAN-AM!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ELKHART LAKE - Con George Follmer «out» al primo giro per rottura del cambio, Jackie Oliver «out» al 24. giro per un pistone bruciato, la quinta tappa della Can-Am è divenuta un sabato del villaggio per il resto dei 15 concorrenti i quali hanno girato dandosi battaglia (per modo di dire) ad una media molto bassa.

I 40 mila spettatori comunque hanno potuto godersi il duello tra i «minorati» i quali hanno tirato un sospiro di sollievo allorché i due «compagni terribili» si sono dovuti arrendere.

Per Scooter Patrick questa è stata indubbiamente la sua prima e memorabile vittoria «canamistica» comunque la sua prestazione rispetto agli avversari gli ha fatto meritare l'alloro. Come si ricorderà, Follmer al 27. giro, nella tappa di Mid Ohio, abbandonò la corsa dopo essere stato gettato fuori strada dal compagno Oliver e giurò che non avrebbe più guidato una «Shadow». Le promesse «consistenti» del «patron» hanno riportato il californiano sulla pista e durante le prove di qualificazione, con uno sprint sensazionale ha conquistato la pole position girando alla media di 190,759, un miglio più veloce di Oliver che si piazzava comunque a fianco del rivale, seguito da Scooter Patrick su McLaren, quindi la John Cordt, Vic Durant, ambedue su McLaren e ha Hurley Haywood che in prova aveva danneggiato leggermente il muso della sua Porsche per un testa coda.

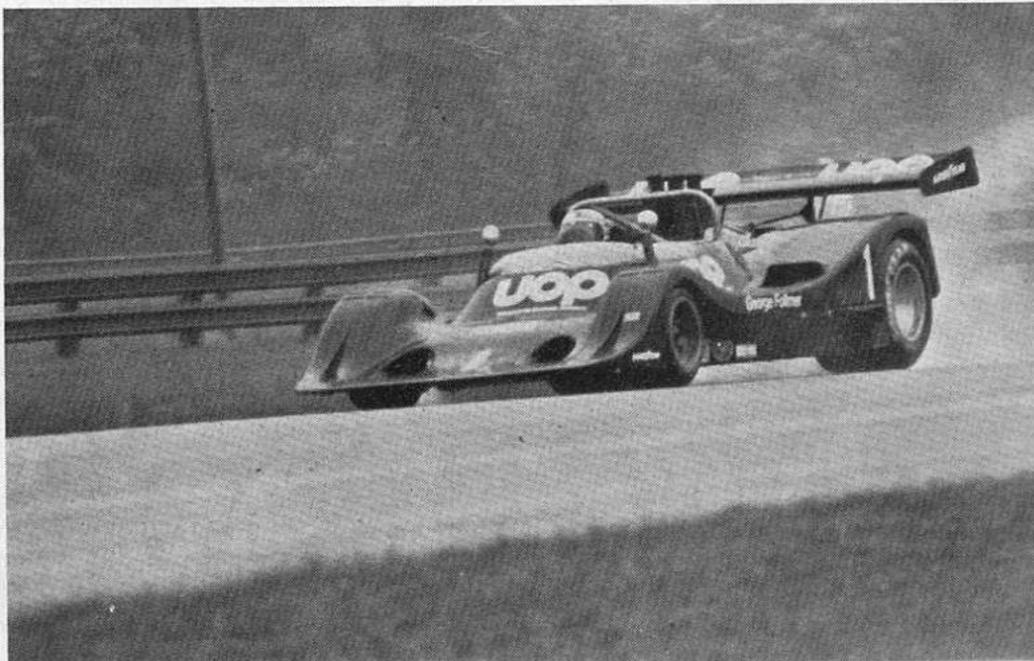
Il primo sprint lo vinceva tuttavia Jackie Oliver, più scatenato in partenza di Follmer che veniva superato in curva e distaccato di oltre 100 metri. La prima fase, dunque andava ad Oliver che giungeva al traguardo con l'ombra... della «Shadow» sulla coda e distaccati si snodavano Cordt, Haywood, Gunn e Motschenbacher, ma subito dopo era costretto al ritiro.

Il calore, simile ad una cappa infuocata su queste colline meravigliose del Wisconsin, è stato fortissimo ed ha messo a dura prova non solo i motori, ma anche i piloti, qualcuno dei quali ha avuto bisogno di vere docce d'acqua subito dopo la prima prova e prima del via del finale.

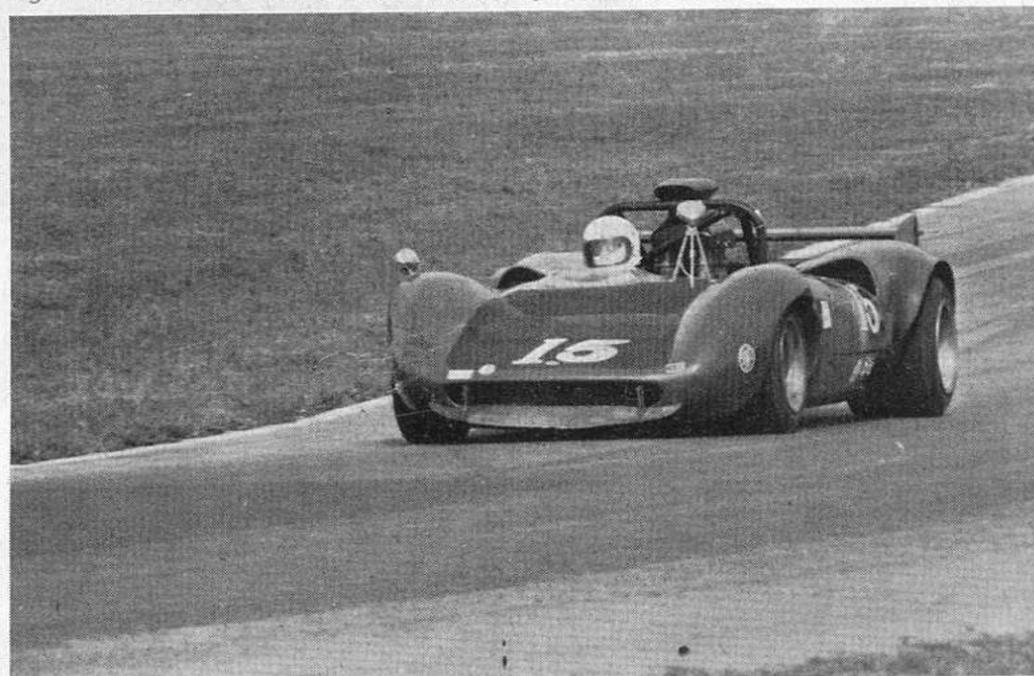
Dal Wisconsin, ora la Can-Am si sposta verso la California dove concluderà in maniera più o meno ingloriosa la sua stagione, con un occhio proiettato verso il 1975 quando si dovranno registrare modifiche sostanziali onde far sopravvivere questa categoria che, sembra, purtroppo, destinata a morire per mancanza di attori non umani, ma meccanici.

Un portavoce della SCCA ha detto che la Can-Am sopravviverà a questa crisi e che nel 1975 si vedranno grandi cose. Staremo a vedere di che si tratta, a meno che non si giunga con un'altra stupida modifica come quella delle due batterie che annoiano, distruggono e tolgono buona parte di «thrill» agli spettatori.

Adriano Manocchia



Questa volta le Shadow non sono state fortunate, nel Can-Am. Ad Elkhart Lake si sono ritirati sia Follmer (foto sopra), che Oliver. Nella Can-Am, ogni tanto si vedono delle vecchie glorie: sotto, l'ex-vettura di Surtees



8 secondi tra PEARSON e PETTY (per le gomme)

CAMBRIDGE JUNCTION - Per la nona volta, su undici partenze, David Pearson ha vinto, anche sul Michigan International Speedway la posizione di partenza e la corsa, sgominando il plotone scatenato della categoria Stock. A bordo della sua Mercury, il 39enne della Carolina del Sud ha girato intorno all'ovale di due miglia alla media di 254,138 kmh seguito a 33 decimi di secondo da Buddy Baker su Ford, mentre in seconda fila si piazzavano Cale Yarborough su Chevrolet e l'irriducibile Bobby Allison su Matador di Roger Penske.

Per la «Yankee 400» erano in palio 83 mila dollari che i 36 partenti si sono contesi a colpi di decimo di secondo. Per circa 3 ore il comando della corsa è passato da un concorrente all'altro per ben 38 volte con Pearson, Yarborough e Petty che si battevano come toreri senza remissione di colpi. I 40 mila spettatori sotto un sole cocente hanno goduto uno spettacolo avvincente, veloce, che spesso ha subito un ristagno a causa di sei bandiere gialle che hanno frenato la scatenata muta variopinta. Comunque non si sono registrati incidenti gravi degni di nota.

Petty con Pearson ha ripetuto il medesimo disegno di Daytona, quando verso la fine si è scatenato, inseguito dall'allampa-

nato pilota della STP scambiandosi il comando come se tutta la trama fosse stata studiata in precedenza.

Nello sprint finale, la Mercury di Pearson, abilmente curata dai fulminei fratelli Wood, ha avuto il sopravvento sulla Dodge di Petty che si è dovuto accontentare di giungere con 8 secondi di ritardo con sulla scia Cale Yarborough e Buddy Baker che ha accusato noie alla sospensione destra posteriore verso la fine ed è stato costretto ad un rapido controllo al box.

«Ho perso almeno 5 secondi preziosi nell'ultimo cambio di pneumatici», ha detto Petty, «altrimenti avrei potuto benissimo tener testa a David. Il distacco era troppo grande e non ho avuto abbastanza forza per riprenderlo e batterlo sul filo, come feci la scorsa settimana, nella 500 di Talladega».

Yankee 400, Gara di velocità internazionale valida per il campionato USAC Stock Cars, Cambridge, 25 agosto 1974

LA CLASSIFICA

1. David Pearson (Mercury) che gira alla media di 214,069 kmh; 2. Richard Petty (Dodge) a 8 secondi; 3. Cale Yarborough (Chevrolet); 4. Buddy Baker (Ford); 5. Bobby Allison (Matador).

ANDRETTI domina su midget

NEW YORK - Dalla California è arrivato Mario Andretti carico di... novità. Dopo le prove «privatissime» della Lola Viceroy 5000 sul catino di Ontario, Mario è andato a Springfield nell'Illinois per vincere (per la terza volta consecutiva) un'altra gara su «Dirt Track», la «100 miglia Tony Bettenhausen» a bordo di una «Sprinter» Viceroy Lola che ha sbaragliato il plotone dei blasonati, tutti appartenenti alla categoria USAC.

Il povero Tom Bichelow ha dovuto mangiar la polvere distaccatissimo, mentre gli altri si sono dispersi nel tempo senza speranza alcuna. Mario ora è in testa alla classifica USAC della «Dirt Track» e se nulla accadrà nelle prossime due gare, l'asso di Nazareth vincerà anche questo campionato.

Ma torniamo ad Ontario e alle prove della 5000 che Mario doveva condurre a termine tempo fa. La media ottenuta dalla «giovane» Lola è stata di 171 miglia, un primato soddisfacente se si considera che la macchina è stata costruita per percorsi misti. Infatti mentre sul percorso variato di Ontario ha risposto senza noia alcuna, sull'ovale Mario ha bruciato due pistoni per la presa d'aria non adatta. Ora i tecnici dovranno disegnare un nuovo tipo di «bocca» che si presti sia al circuito che all'ovale.

E la Formula uno? Chiedo a Mario. «Stiamo lavorando per Mosport. Lunedì sarò di nuovo in California e due giorni dopo la gara delle 5000 sul misto di Ontario, proverò la Formula uno che è un mistero completo per tutti. Speriamo di essere competitivi a Mosport e di essere «pericolosi» a Watkins Glen. Comunque con un nuovo bolide bisogna attendersi tutto.

— E le gomme Firestone?

«Sono un problema, come ti ho già detto giorni or sono.

«Tutto il guaio della Firestone è avvenuto quando Raymond Firestone, appassionato di corse, è stato colpito da un attacco cardiaco ed è stato costretto ad andare in «semipensione». Il nuovo presidente che non ne capisce nulla di corse ha dato un taglio netto».

— Il tuo contratto?

«Ho proposto alla Firestone di prepararmi le gomme tipo Indy e Formula uno sino al 1977. Sarebbe un'eccezione fenomenale perché sarei l'unico pilota con gomme Firestone, ma anche su ciò vi è nebbia, considerando la mentalità del nuovo capo della ditta americana».

Intanto ad ottobre Dan Gurney proverà anche lui la 5000 sul catino di Ontario, ma con gomme Goodyear. Se la macchina del biondo California andrà bene, si spera che quelli della USAC si decideranno a dare un taglio al turbo compressore aprendo la porta al motore aspirato che costa 10 mila dollari.

Comunque, come abbiamo detto in altra sede, non è un compito facile conoscendo la mentalità dei dirigenti «Usachiani» i quali, prima o poi dovranno scendere dal loro traballante piedistallo se vorranno continuare a sopravvivere nel settore «Indy», altrimenti faranno la fine della Can Am.

Lino Manocchia

Elkhart Lake (Wisconsin), gara Can-Am - 25 agosto 1974

1. Scooter Patrick (McLaren) che gira alla media di 180,208 kmh (112,342); 2. John Cordt (McLaren); 3. John Gunn (March) 4. Bob Neagal (McLaren); 5. Gary Wilson (Lola); 6. Herberth Muller (Ferrari).