

LEGGETE SUBITO

L'autunno freddo



DA PAGINA 4

PORSCHE niente più corse sport

DA PAGINA 10

La mutazione RALLY



PAGINA 47

23 DOMENICA SPRINT

44 KARTING MOTORAMA

62 TUTTE SPRINT

64 POSTA ESPRESSO

67 COMPRA VENDITA

• **CHI SE NE INTENDE.** Abbiamo letto: «ISO... Le macchine di Williams hanno comunque sempre recitato il ruolo di comparse anche quando le possibilità economiche non sono mancate... LOLA - ... dopo le prime prove, che hanno fornito soddisfacenti risultati, la vettura è progressivamente migliorata...».

LELLA vessillo del riscatto

Il «mostro» FIAT al GIRITALIA

Adesso il discorso è ufficiale: Abarth e Osella hanno concluso la loro collaborazione. L'Euro Marche 2000 non è più nei programmi della Casa di corso Marche. La filiale sportiva Fiat adesso pensa solo ai rallies. L'obiettivo del titolo mondiale ripaga la clamorosa delusione dell'Europeo Marche nel quale, contro l'Alpine e «vedova» Merzario, la due litri dello Scorpione non è riuscita a raggiungere quei risultati che negli scorsi anni ne avevano fatto una indiscussa protagonista. Chi ne esce con le ossa più rotte è Osella che non ha saputo cogliere le opportunità garantite dall'appoggio Fiat all'inizio di quest'anno, vuoi perché non è riuscito a tener duro per certi «verbote» a piloti, vuoi perché la preparazione delle vetture e del motore ha risentito di quelle gelosie che sono patrimonio abituale del mondo, ma specie di quello sportivo, quando due staff di tecnici (una volta tutti di stessa estrazione) debbono coesistere.

Dopo la rinuncia a Hockenheim si era tentato di lasciar credere che l'obiettivo fosse un rientro con le migliori intenzioni di rivincita al prossimo Mugello, adesso invece è certo che la squadra ufficiale rosso-giallo-blu Abarth Osella non correrà più quest'anno. Le macchine e il materiale dovrebbero venir liquidati «in (non tanto) buon accordo», ceduti ai piloti-clienti disponibili a rilevarli, ma il programma è esaurito. E non è detto che possa riprendere nel '75. Lo stesso ingegner Lampredi, amministratore delegato Abarth, interpellato specificamente sul tema, ha lasciato tutto nel limbo dei programmi futuri.

• Un'altra cosa, è certa, si è discusso nel rendez vous maranellese: dell'autodromo fantasma di Modena. Pare che adesso l'unica preoccupazione di Ferrari sia di evitare che l'ACI «distrugga» la cifra a suo tempo stanziata per contribuire alla costruzione di Marzaglia, per le opere di completamento di Imola e del Mugello. Da «Penna Bianca» è considerata una beffa atroce. L'ACI comunque non si affanna, così quei soldi (che non ha) non li tira fuori.

Il ministro «spericolato»

A proposito della intervista del sen. Ripamonti su *L'Automobile*, sempre ispirata dal Presidente ACI teso a recuperare credibilità anche tra i soci più sportivi, è significativo riportare testualmente quanto il Ministro e Presidente ACM pensa delle corse automobilistiche. Non è proprio una difesa di cuore, ma certo che nel mondo di oggi è già moltissimo. Afferma il Ministro... «vecchia vague»:

«... Sono convinto che dietro le corse automobilistiche, il cui aspetto spettacolare e turistico è di grande importanza e giustifica il grande interesse per queste competizioni, ci sia un impegno di ricerca e di studio delle migliori tecnologie da applicare all'auto di cui si avvantaggia in genere l'intero settore dell'automobilismo. L'automobilismo da competizione ci riconduce a quanto avviene in altri campi, come ad esempio la corsa nello spazio. Anche qui dietro l'obiettivo finale di esplorare sempre più a fondo i misteri dello spazio, c'è una ricerca scientifica e tecnologica i cui risultati possono essere adottati in diversi campi.

«Con le corse viene misurato anche il campo dell'efficienza umana, cioè dei limiti ai quali può essere portato un impegno fisico e psicologico così rilevante come quello dei piloti.

«Quest'impegno però dev'essere tutelato con le migliori condizioni di sicurezza degli autodromi per evitare perdite umane dolorose e inutili...».

ONTARIO - Sui gremi spalti dell'incantevole circuito di Ontario, migliaia e migliaia di americane — ci garantisce LINO MANOCCHIA — hanno dimostrato che è proprio giunta l'ora, anche negli Stati Uniti, per dare completa via libera alle donne al volante di bolidi sportivi.

Ad incitare Lella Lombardi erano, come detto, in tante, venute qui esclusivamente per far sentire la loro voce in favore della pilota italiana. Cartelloni, stendardi, microfoni a pile coi quali le tifose gridavano a viva voce «Lella, Lella». E' stato il più bel giorno delle femministe californiane, grazie alla Lombardi.

Anche il futuro della SE-027 è incerto. Potrebbe essere lasciata persino a Osella o, come è più probabile, restare la base di future esperienze Abarth, i cui programmi restano sempre più legati ai rallies. E a qualcos'altro, a parte i programmi su due nuovi motori due litri, uno dei quali — il 6 cilindri — dovrebbe venir pronto a fine anno.

Futuro ambizioso immediato, si diceva. Quale? Ecco: il «mostro» al Giro d'Italia. E dire mostro (Fiat) ci si intende riferire a quella vettura che nei programmi di serie della Casa torinese era la X1/20 carrozzata da Pininfarina, una super GT derivazione 130, una macchina che — per quanto abbia molte scocche pronte — ormai sfugge alla programmazione delle tre famose serie di vetture concentrate. La X1/20 in elaborazione Abarth si chiama invece SE-030 ed è un cocktail di macchina, un mosaico che parte dal motore potenziato e maggiorato della 130 cresciuto a 3500, con un caleidoscopio di gruppi meccanici Fiat di tipo più diverso (c'è persino un organo di autobus, ecc.). Questa macchina è in rapida preparazione e l'attendono concreti test nella speranza che si possa fare in tempo a lanciarla nella mischia, prima che nei rallies '75, nel Giro d'Italia di ottobre, quando anche il team Fiat Abarth ha bellicose intenzioni già con il gruppo degli special X1/9 già mandati in Francia per il Tour. E magari per la grande occasione si potrebbe andare in prestito a una consorella del gruppo per avere i suoi piloti. Lauda e Regazzoni al Giro d'Italia? Beh, potrebbe non essere solo una speranza.

Scoperto il «gioco»

Nella settimana post ferragosto, in quel buon ritiro della haute nazionale che è Cortina, un gruppo di bolognesi (tutti tifosi d'auto) è stato battuto seccamente 2-0 da una corrispondente squadra di giovani villeggianti romani, nelle cui file figuravano personaggi noti del nostro mondo auto, come Cristiano Rattazzi e il super d.s. della Ferrari Luca Montezemolo. Gli sconfitti, dopo, mormoravano che «sfido abbiamo perso, loro hanno portati certi curiosi e solidi amici» apparsi qualcosa di più che amatori di calcio. Poi è saltata fuori sul quotidiano torinese questa foto che potrebbe spiegare molte cose. Perché quel giovanotto biondo effigiato sarebbe nientepopodimeno che il nuovo enfant gaté del Torino, Roccotelli. E siccome figurava nella squadra dei villeggianti romani, adesso si capisce il perché del risultato. Chi credesse di ravvisare nella foto l'avv. Montezemolo si sbaglia. I redattori della Stampa di Torino sono più attendibili, no?



ECCO PERCHE' NON SI CORRE PIU' A IMOLA

Il Presidente della C.S. dell'A.C. BO, Paolo Moruzzi, ritratto in un atteggiamento ormai abituale (a sinistra).

Il GIRO di consolazione

• L'Automobile Club di Bologna ha definitivamente rinunciato, per quest'anno, al suo tradizionale appuntamento agonistico ad Imola di metà settembre. Infatti, il meeting del 15 prossimo comprendente una gara di F. 5000 ed il Trofeo Deserti di gruppo 2 è stato annullato. L'attività al Dino Ferrari si concluderà per quest'anno con la disputa della prova in pista della seconda tappa del GIRO AUTOMOBILISTICO D'ITALIA, mercoledì 16 ottobre. E' molto probabile che in questa occasione l'AC Bologna inserisca anche una gara di Formula 3 per la stessa giornata, e forse la sospirata settima gara per il girone «PARI» della FORMULA ITALIA. Sarebbe questa una bella dimostrazione di coraggio, quasi una «sfida» al conclamato «statu quo» della CSAI, che finora ha fatto spallucce ad ogni tentativo di regolarizzazione dei gironi.



Il giovane Roccotelli

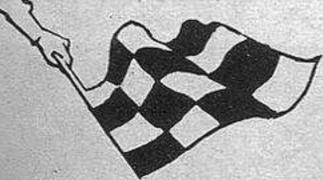
• Vecchia di più di un mese ma sempre buona (dal Glen). Quando Sam Posey, alla vigilia della corsa 5000, dopo la fine delle prove si è slogato un piede muovendosi in bicicletta, il suo patron proprietario della Lola 5 litri ha offerto subito la macchina a Merzario. Gliela aveva già fatta preparare a misura di... pedali. Ma si sono ribellati a questa partecipazione i quattro piloti esclusi nelle prove di qualificazione. E non sono bastati nemmeno 1000 dollari, offerti a ciascuno da parte degli organizzatori e dell'appassionato-patron, per ottenere di far correre il pilota comasco. Comunque, prima o dopo una gara in 5000 negli Stati Uniti Merzario la farà.

• Pare che il buon Silecchia non potesse darsi pace a S. Martino nel leggere quelle scritte sulle rocce del percorso del rally S. Martino, che lo accomunavano a Stochino e Audetto per il declassamento spettacolare della corsa.

• Il boom dell'autocross pare che abbia convinto anche il gruppo torinese che programmava la realizzazione dell'autodromo di Lombardore, ad attuare il progetto solo come impianto di autocross.

• I furbi della CSI cosa credono di aver risolto decidendo la discussione del caso Lauda-B. Hatch (per i 2 punti del mondiale sub judge) alla data del 17 settembre? Che sperino che non siano più decisivi.

Marcellino



DOVE corriamo domenica



La
CERAMICA SANTERNO
di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima settimana

SETTEMBRE

Le corse in calendario dal 12 al 18 settembre 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
12	Trofeo Cadetti Agip	SIAS Monza	Autodromo di Monza di km 2,405	ore 21 ore 23	● F. Monza	Velocità in circuito	
12	Star Roof of Africa	Sud Africa			●●●	Rally	
13-14	Maux Trophy Rally	Gran Bretagna			●●●	Rally	
13-15	Rally della Vistola	Polonia			●●●	Rally	
13-15	Rally Rumeno	Romania			●●●	Rally	
13-15	Griterium del Quebec	Canada			●●●	Rally	
13-21	Tour de France	Francia	Part. Tarbes Arr. Nizza		●●● Camp. Europeo GT e conduttori R.	Rally	Munari - Mannucci (Lancia Stratos)
14-15	200 Miglia di Nunberg-Norising	Germania	Circuito del Norising di km 2,300		●●● T, GT	Velocità in circuito	
14-15	Corsa a Oran Park	Australia	Circuito di Oran Park di km 2,012		●●● T 1	Velocità in circuito	
14-15	Corsa a Zolder	Germania	Circuito di Zolder di km 4,220		●●● T1, T2, GT3, GT4, FV, FSV, FF	Velocità in circuito	
14-15	Corsa a Ulm	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, F2, F3, FSV, FF	Velocità in circuito	
14-15	Trofeo delle Dune	Olanda	Circuito di Zandvoort di km 4,226		●●● Tg	velocità in circuito	
14-15	Salita Kalterwangen	Germania			●●● Tg	Velocità in salita	
14-15	Rallycross di Lydden	Gran Bretagna			●●● Tg	Rallycross	Wurz (VW)
14-15	Salita di Riedberg-Pass	Germania			●●● Tg	Velocità in salita	
14-15	Rally Stuttgart-Strasbourg-Stuttgart	Germania			●●●	Rally	
14-15	Trofeo Tchen Agopuntura Cinese	Scuderia Sporturismo	Pista Rossa - Milano	ore 14 ore 21	●	Autocross	Franchini (Fiat 850)
15	Michigan 250	Stati Uniti	Circuito del Michigan di km 4,828		●●● F. Indy, GT4	Velocità in circuito	Rutherford (McLaren)
15	Delaware 500	Stati Uniti	Dover Downs		●●● Stock Cars	Velocità in circuito	Pearson (Mercury) media 181,182
15	Corsa a Knutstorp	Svezia	Circuito di Knutstorp		●●● F. 3	Velocità in circuito	
15	EEG Trophy Zolder	Belgio	Circuito di Zolder di km 4,220		●●● T2, GT3, GT4, FF	Velocità in circuito	
15	Cena Slovenska-Piestany	Cecoslovacchia			●●● T1, T2, GT3, GT4, G9	Velocità in circuito	
15	Salita di Reckberg	Austria			●●● Tg	Velocità in salita	
15	Salita di Jaisquibel	Spagna			●●● Tg	Velocità in salita	
15	Salita di St. Maurice-Moselle	Francia			Tg	Velocità in salita	
15	Gara a Pergusa	AC Catania	Autodromo di Pergusa di km 4,800	ore 8,30 ore 18	● T1, T2, GT3, GT4	Velocità in circuito	
15	Trofeo Varano	Ass. Pro Varano AC Parma	Autodromo di Varano di km 1,800	ore 13 ore 19	● GT, S, F. 850	Velocità in circuito	GT4: Locatelli (De Tomaso Pantera); S: Piazzi (Dallara); F. 3: Bozzetto (March)
15	Rally Monti Savonesi	AC Savona	Part. Varazze Arr. Savona	ore 7 ore 11,50	●	Rally	Ballestrieri (Fulvia HF)
15	20. Coppa Valtellina	AC Sondrio	Part. Tirano Arr. Livinio km 175	ore 8,31 ore 14,01	●	Regolarità	
15-16	Salita de la Reine-Houyet	Belgio			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in salita	
15	Trofeo Marlboro Rallycross	Rallypista-Groppello	Pista di Groppello		●	Rallycross	
15	Trofeo « Bognanco Terme »	AS Ornavasso Terme Ornavasso	Pista di Ornavasso		●	Autocross	
18-22	Rally del Sherry	Spagna			●●●	Rally	Sclater-Liddon (Escort)

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

11-15 settembre: RALLY DELLE ALPI AUSTRIACHE - annullato ● 14-15 settembre: RALLY MEDIO ADRIATICO - annullato ● 15 settembre: CORSA A EDMONTON - annullata ● 15 settembre: COPPE AC BOLOGNA - annullate ● 15 settembre: CORSA AD ALBI - annullata ● settembre: SALITA PRESOLANA - annullata ● 15 settembre: SALITA MONTE S. ANGELO - rinviata al 20 ottobre ● 15 settembre: GARA AL MUGELLO - rinviata a data da destinarsi.



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.

S.O.S. sport auto

Con la «fuga» di molti sponsor, nubi nere anche sul futuro 1975 nelle corse: si può ringraziare la F.I.A.

STOCCARDA - Mentre nubi nerissime si addensano di giorno in giorno nel cielo dello sport automobilistico, non si ode alcuna voce da parte della Commissione Sportiva Internazionale della F.I.A. A partire dal 1976 si dovrebbero avere dei nuovi campionati applicabili alle definizioni delle vetture da corsa: vetture silhouette, vetture sport e anche una nuova versione della formula tecnica delle vetture turismo. (Nelle pagine di DOMENICA SPRINT i particolari sulle ultime riunioni monzesi delle Sottocommissioni CSI).

Soltanto v'è un ma: alcun costruttore, o organizzatore, o

team privato sa come la cosa si presenterà. I maggiorenti sportivi discutono e lo fanno già da diversi mesi, ma la stampa è poco informata e male. Le corse si svolgono molto spesso in perdita e raramente con qualche lieve beneficio.

La Firestone si ritira dalle corse al termine dell'annata sportiva, in Germania le competizioni automobilistiche verranno trasmesse molto raramente per questioni pubblicitarie, i classici eventi del Campionato Mondiale Marche hanno perduto fino all'80% dei loro spettatori, le gare di Formula 2, Turismo, Interserie e 2 litri non danno più

quell'equilibrio finanziario che assicuri la loro continuità.

Soltanto la Formula 1 è al di fuori di queste difficoltà, ma è risaputo che queste corse, care ma spettacolari, non si svolgono che una volta all'anno nei paesi interessati.

Ciò che interessa è che per gli altri tipi di competizione un aiuto, una soluzione istantanea è necessaria e ciò immediatamente a datare dal 1975 e non dal 1976 o più tardi. Il fallimento del Circuito di Nivelles è indicativo al proposito, per non parlare dello « stato di emergenza » in cui si trovano altri circuiti. Ed è chiaro che senza circuiti non po-

tranno più aversi delle corse!

Gli anglo-sassoni sono passati all'azione e il primo contatto lo hanno avuto a Toronto all'inizio del mese di agosto. In quella riunione, definita « storica » dai suoi partecipanti, sono state gettate le basi per una seria discussione su importanti dettagli tecnici, vedi la misura delle gomme ed i regolamenti delle corse Sport, Can-Am, Formula 5000-USAC-Indy, F. Atlantic e F. Ford.

Era quella riunione una anti-FIA? Certamente no perché i delegati presenti erano nello stesso tempo i rappresentanti dei loro paesi in seno alla FIA. Ma quei delegati ne hanno abbastanza delle dispute e delle incertezze che travagliano la CSI della FIA e ciò li ha spinti a passare all'azione. Perché il Can-Am agonizza con le sue 5/6 corse nel 1974, il Trans-Am è morto con tre sole corse, mentre la F. 5000 dovrebbe migliorare pur avendo in calendario soltanto 6 gare. Nessuno, negli USA e nel Canada si interessa al Mondiale Marche, la F. 2 è rimpiazzata già da lungo tempo dalla F. Atlantic che permette un miglior mercato, le sport 2 litri sono assolutamente sconosciute e le corse Turismo vengono rese più interessanti facendo gareggiare queste vetture assieme alle GT.

Questa azione è un male o un bene? Un tipo di corse economico potrebbe essere egualmente organizzato in Italia, in Francia, in Austria e in Germania, vale a dire in Europa. Se gli organizzatori si riunissero, come hanno tentato di fare quelli dell'Interserie, una cosa simile potrebbe avverarsi e lasciando a parte i maggiorenti internazionali, fare quello che si sono proposti gli anglo-sassoni.

Parimenti agli sforzi degli anglo-canadesi-americani, con gli stessi propositi si è formata nell'America del Sud una rappresentanza internazionale che ha una « voce » accreditata presso la commissione sportiva. Ma questa delegazione, che coordina i diversi paesi sud-americani, è già vista di mal occhio dai delegati della FIA che ravvisano in essa una specie di anti-FIA. Ma perché meravigliarsi e scandalizzarsi se gli sportivi veramente attivi si uniscono dopo avere provato le ambascie della divisione?

SIAS
SOCIETÀ ITALIANA ACCIAI SPECIALI

COMMISSIONARIA DI VENDITA
NAZIONALE COGNE
BREDA SIDERURGICA
TECNOGOGNE

20124 MILANO
VIA M. GIOIA, 8
TELEGR. ACCIAISIAS
TX 33564 SIASDIG
TELEF. (02) 654.361/5

EGAM

SIAS
acciai

l'acciaio
italiano
di alta qualità



Il 29 settembre a BRANDS HATCH (se si corre) si consumerà un'epoca di sport auto: per la crisi di produzione e vendite anche l'industria di Zuffenhausen (500 operai licenziati) blocca l'attività SPORT

PORSCHE: basta!..

STOCCARDA - Il 29 settembre 1974 si avrà per l'ultima volta una vettura ufficiale di Stoccarda-Zuffenhausen alla partenza di una gara di vetture sport: a Brands Hatch. Venticinque anni di un periodo sportivo e di grandi successi avranno termine con l'ultima corsa del Campionato Mondiale Marche 1974.

Dopo la seconda guerra mondiale, la Porsche fu la prima Casa che fuori della Germania prese parte alle corse (1951, a Le Mans) e questa decisione portò alla Casa molti trionfi e grandi vantaggi. Ora le difficoltà contingenti e il grosso peso finanziario dell'impegno sportivo, non permettono più alla casa tedesca di prendere parte alle competizioni 1975.

Forse che la Porsche è stata vinta da se stessa, essendo sempre partita con il ruolo di favorita? Presso a poco è così. Le vetture sport di Zuffenhausen erano ancora nel 1960 le «underdogs» tanto amate dal pubblico e questo obbligava la Casa ad ingaggiare piloti famosi: Dan Gurney e Jo Bonnier per la F.1 mettevano in un certo imbarazzo la Casa che non si sentiva a suo agio, tranne forse il direttore sportivo Huschke von Hanstein che, del resto, non era il costruttore delle vetture. Non venne alcun successo e soltanto dopo due anni di sforzi e di spese si poté registrare la prima affermazione, a Rouen nel G.P. di Francia.

Soltanto dopo qualche tempo la casa di Stoccarda poté toccare con mano qualcosa di tangibile e soprattutto nella categoria Sport con la formidabile 904. Dapprima con un motore 2 litri quattro cilindri nel quale si misero a frutto le esperienze di Formula 1. Il motore fu ben presto sviluppato e passò a 2,2 litri, poi da quattro a sei cilindri con un meccanismo tutto nuovo. Ma anche questa meccanica doveva infine lasciare il posto a un 8 cilindri boxer. Come banco di prova si scelsero le corse in salita e quelle di durata e molte volte le vetture di Stoc-

carda sono state in testa nelle prove del Mondiale Marche.

La formula delle vetture sport a 5 litri di cilindrata, convinse la Casa a costruire, a partire dal 1970, una vettura tutta nuova: si fecero così 50 vetture del tipo 917, con motore da 4,5 litri e a dodici cilindri, e pertanto la Porsche era arrivata al punto nel quale le vittorie non dovevano essere speranza, ma realtà. La Porsche doveva vincere e non importava a quale prezzo. Nel 1970 e nel 1971 vi furono corse nelle quali sei o più vetture Porsche 917 prendevano la partenza e per ogni corsa venivano costruite nuove vetture. L'impegno finanziario saliva di corsa in corsa, di stagione in stagione. La Porsche vinse fino a «morirne». Non v'erano più competitori validi. Essa quindi, dovette guardare verso altri paesi ove destare interesse al fine di esportarvi vetture veloci e decise di interessarsi alla Can-Am. Da principio al motore 4,5 dodici cilindri fu applicato il turbo-compressore per avere una potenza di 850 CV. Poi il motore passò a 5 litri con 1200 cavalli di potenza e si sarebbe continuata l'escalation se nel frattempo non fosse morta la concorrenza anche nelle corse canadesi-americane. Ciò voleva dire per la Porsche la fine ed infatti nel 1973 a Stoccarda si pose fine all'avventura.

Però l'esperienza dei tecnici sul turbo doveva continuare e passare al motore 2.100 per avere un rapporto con le vetture di tutti i giorni. Ma si erano fatti male i conti, era stato commesso un grosso errore: per un motore 6 cilindri di serie, si doveva impiegare una carrozzeria pure di serie (silhouette) e così cominciava un cammino pieno di ambascie che dovrebbe terminare alla fine del 1974. Veramente una cosa assurda il pensare che una vettura di serie, seppure col turbo, potesse battere i super-bolidi da tre litri!

Malgrado le affermazioni contenute nei comunicati dei dipartimenti stampa e sport,

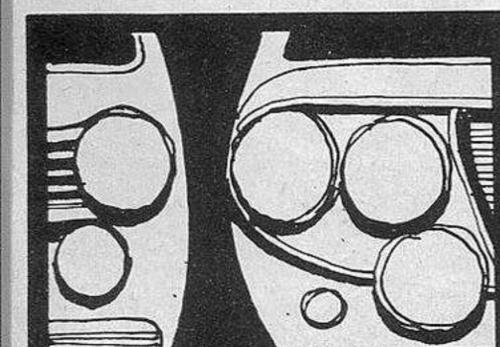
nei quali si leggeva che si era contenti dei risultati della stagione 1974, le speranze degli sponsor Martini & Rossi, così come il mondo sportivo, non sono state soddisfatte. Le avarie alla scatola del cambio, i problemi di tenuta di strada, e altre avarie varie denunciate di volta in volta da questa vettura, possono essere accettate, soprattutto se la Porsche con queste scuse cerca di farsi perdonare dal pubblico.

La cattiva situazione economica dei costruttori di Stoccarda è, senza discussioni, il solo motivo dello stop imposto allo sport della Casa. Nella prima metà del 1974 si è avuta una diminuzione del 37% nella produzione di vetture, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Più di 500 operai hanno dovuto essere licenziati e per sei mesi l'orario di lavoro è stato ridotto. Secondo le leggi attuali ciò non è più possibile e l'Ufficio del Lavoro di Stoccarda non può più pagare per questa ragione più di un milione di dollari agli operai disoccupati. Le immatricolazioni di veicoli nuovi della Porsche si sono ridotte in Germania del 46% nei primi sei mesi del 1974, mentre la diminuzione totale è stata semplicemente del 25%! La produzione giornaliera in casa Porsche è scesa da 75 a 60 unità.

La sostituzione del tipo 911, vecchio già di dieci anni, è attesa con impazienza dai concessionari, ma ancora non è apparsa sul mercato. Questa nuova vettura assomiglia nella concezione al Dino: 2+2, tre litri con motore V-8, scatola del cambio davanti all'assale posteriore. Una vettura di classe super-lusso, dunque, e assai più cara delle Porsche attuali che, dal canto loro, non sono certo a buon mercato. Ma, a quanto risulta, queste nuove vetture non potranno essere costruite prima del 1976!

E' dunque sorprendente che l'organizzazione Porsche sospiri di fronte a queste prospettive?

Peter Beck

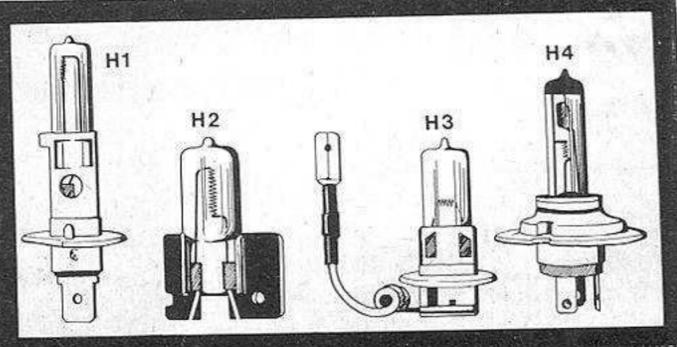


PIU' LUCE, MA...

MAZDA

LAMPADE
PER AUTO
AGLI
ALOGENI

richiedetele presso
i migliori elettrauto



Il segreto della Coppa PORSCHE
tutto in chiave tedesca

Le « maggiorate » (di 600 giri)

Quarantun piloti quest'anno hanno preso punti nelle sette gare valevoli per il Campionato Europeo Gran Turismo. Quarantun piloti tutti con vetture Porsche. Crediamo che questa considerazione basti da sola a qualificare le doti di una vettura e a inquadrare questo campionato, vivacizzato solo dalle «gelosie» interne dei due grossi patron, entrambi naturalmente di nazionalità germanica, che si stanno disputando a suon di milioni i piloti più noti per poter far prevalere i propri colori. I personaggi in questione sono il preparatore Kremer, forse il più noto specialista in quel campo specifico, già dominatore del campionato scorso e quest'anno addirittura sponsorizzato da una marca di prodotti per fumatori, che tra l'altro ha il suo uomo di punta (Fitzpatrick) in testa alla classifica, e Georg Loos, strano tipo di miliardario, che pare lasci la preparazione delle vetture della sua scuderia direttamente alla casa per la modica cifra di circa un milione di marchi per stagione.

Questa lotta «all'ultimo risultato» è naturalmente ben vista dalla Porsche, che vede entrare nelle sue tasche fior di mar-

cente aveva stabilito il miglior tempo in prova, che gli attribuiva di diritto la pole position (1'44"9) tempo che poi riusciva a migliorare assieme ad Heyer nella fuga dei primi giri. Le macchine di Loos (oltre alla sopraccitata per Stommelen-Hezemans ce ne erano altre due, una per Schenken-Schurti e una per Schickentanz-Barth giunte rispettivamente quinta e sesta) come abbiamo già detto sono praticamente delle macchine ufficiali, preparate e assistite sui campi di gara da meccanici Porsche direttamente provenienti da Zuffenhausen.

Dall'altra parte della barricata, questa volta preparate da Kremer, altre tre vetture per Fitzpatrick-Van Lennep e Keller-Heyer, con i colori della Samson e la terza privata di Bertrams, tra l'altro subito fuori gara dopo solo un giro con il motore a pezzi.

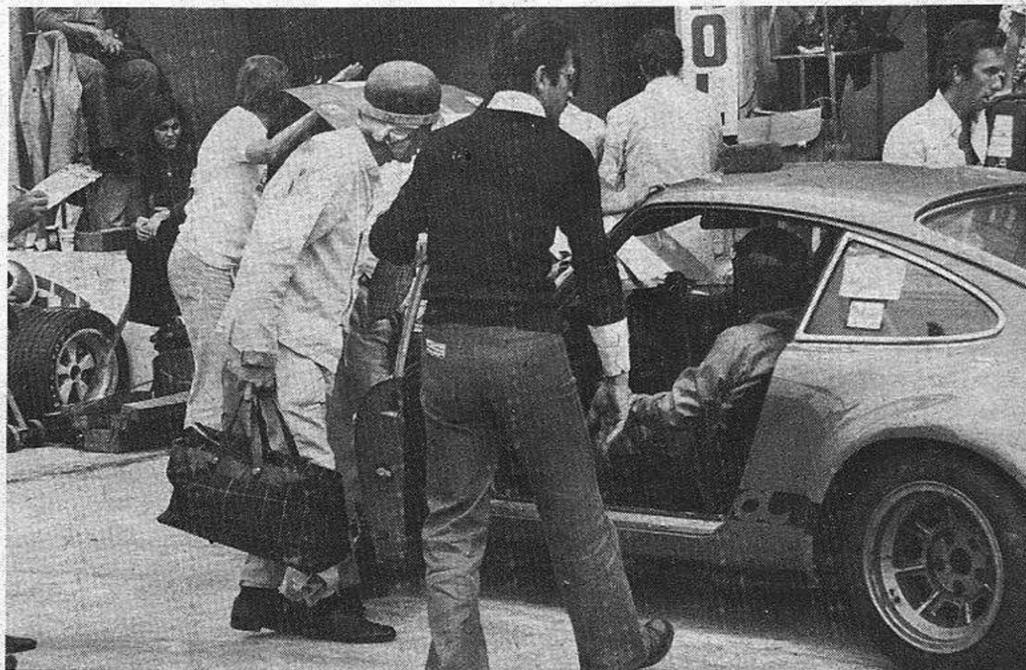
Anche Kremer quindi è ricorso al navigato Van Lennep per aiutare «Fitz» a mantenere la posizione di leader, cosa che è pienamente riuscita in quanto il biondo inglese giunto secondo ha ancora una volta guadagnato punti preziosi. Per il secondo equipaggio bersagliato dalla sfortuna (Keller, uscito di traiettoria a Lesmo, è scivolato contro il guardrail ed ha dovuto fermarsi ai box prima per cambiare una ruota e poi per sistemare il braccetto dello sterzo) mentre lottava per la prima posizione bisognerà attendere una prova d'appello: certo che sia Heyer, esploso quest'anno al volante della strabiliante Escort di Zakspeed, che Keller che pure ha disputato diverse gare turismo, hanno dimostrato di non avere nessuna soggezione dei più noti colleghi.

Per quel che riguarda le macchine, sul piano tecnico, abbiamo saputo che i motori di Kremer a differenza di quelli Porsche Casa montano diversi alberi a cammes che consentono regimi di rotazione diversi: i motori Kremer girano infatti fino a 8400 giri, mentre tutti gli altri si mantengono sui prudenziali 7800 giri. La potenza non deve essere molto diversa, tra l'altro anche con i motori degli italiani (Tamauto e Bonomelli): forse la maggior differenza sta nel miglior assetto che le vetture tedesche possiedono, grazie a speciali molle e ammortizzatori.

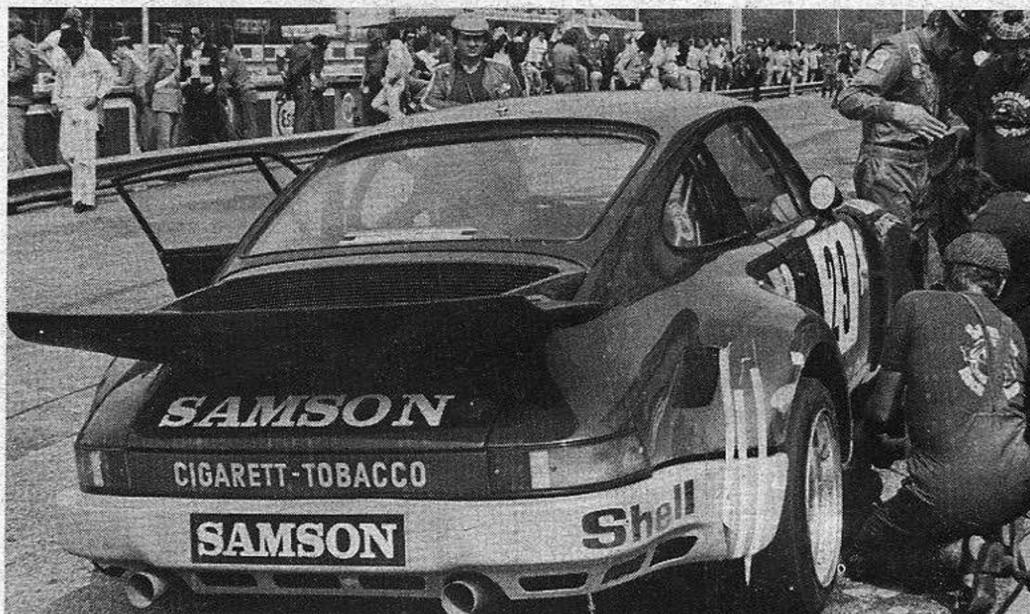
In sede di prove si è parlato molto, specie fra i piloti di Pantere De Tomaso, di motori con supercilindrate (3200 cc.) naturalmente vietati che alcuni piloti Porsche avrebbero montato almeno per fare i tempi in prova.

Che di motori «maggiorati» ne esistano non abbiamo dubbi: è noto infatti che in alcune gare del Mondiale Marche alcuni piloti Porsche siano ricorsi all'aiuto dei famigerati pistoni da 98 mm (al posto di quelli da 95) per cercare di qualificarsi, dovendo entrare nella percentuale del tempo minimi spiccata dalle sport 3000, ma non è stato mai dimostrato che gli stessi piloti abbiano mantenuto tali motori anche in gara. Purtroppo anche a Monza non è stato possibile appurarli: come al solito tutti erano convinti di questa «truffa», ma quando si è trattato di pagare per vedere tutti si sono poi accontentati delle proprie convinzioni.

can.



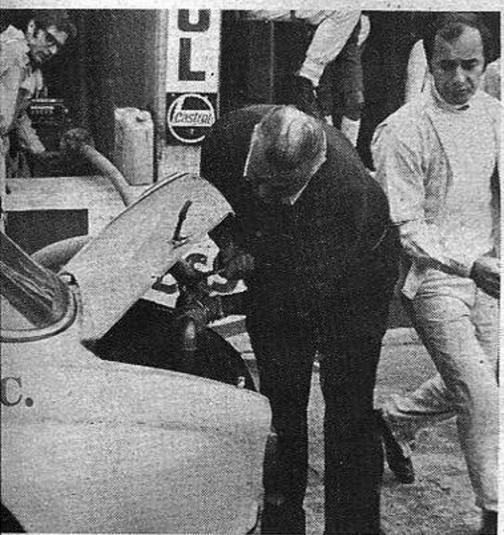
Quel signore che sembra chiedere informazioni con la sua « sportina » in mano è l'avvocato Girolamo Capra, tra l'altro appena sceso dal bolide: ma non siamo riusciti a sapere cosa nascondeva nella borsa, che infilava sempre sulla macchina per non abbandonarla in nessunissimo istante!



Ecco il momento chiave per la Porsche Kremer di Keller: sostituita la ruota picchiata a Lesmo e col solito nastro adesivo trattenuto alla meglio il parafango, si deve ora sistemare il braccetto della sospensione anteriore evidentemente anche lui danneggiato nella strisciata



Sotto: ricostruita la coppia ufficiale sulla Pantera con la supervisione dell'ing. Bertocchi che in veste privata ha assistito la De Tomaso: ma ancora una volta niente da fare per «Gero» e Casoni, fermati da un banale inconveniente alla frizione. Sopra: con una gara accorta e sempre nelle prime posizioni, solo in partenza superati dalla GTA di Colzani, Fusar Bassini e Uboldi si sono classificati al 17. posto, primi di classe



Visto che nessuno provvedeva con la dovuta celerità al rifornimento, ci ha pensato personalmente il signor Monzeglio, mentre Pozzo stava dando il cambio a Regis: ma nonostante le cure la GTA si è dovuta fermare, prima della fine, con un irreparabile guasto al motore

chi (e soprattutto vivacizza, con l'ingresso di grossi nomi, un campionato ormai definitivamente chiuso alle sue vetture) e che ne ha approfittato per lanciare nella mischia anche le sue nuove gruppo 3 che stanno incominciando a raccogliere i primi frutti. Tra l'altro le sibilanti vetturette (pericolosissime tra l'altro ai box di Monza perché passavano sfrecciando tra i meccanici senza avvertirli con il consueto rombo) hanno dimostrato una tenuta formidabile, oltre alle doti velocistiche già ben note.

Ma torniamo ai due personaggi della «disfida» Porsche: questa volta, a Monza ha vinto la macchina rossa di Loos, abilmente guidata dalla collaudata coppia Stommelen-Hezemans. Stommelen tra l'altro, forse aiutato da qualche scia compia-



LE CONFIDENZE
di Eoin S. YOUNG

Il permesso (inutile) di FERRARI

LONDRA - Enzo FERRARI sembra soddisfatto della reputazione che si è fatto, cioè quella di uomo «severo che se ne sta a casa» e si rimane stupiti nel sentire del complesso «trucco» che escogita nei confronti della sua squadra durante le prove sul circuito di Fiorano, per garantirsi che tutti siano dovutamente spronati. Il team aveva provato alcune settimane prima all'Osterreiring e i tempi erano stati molto competitivi. La squadra era tornata trionfante dal G.P. di Germania dopo la vittoria di Regazzoni, ma il morale di Lauda era a terra per la perdita di punti nel pasticcio del G.P. d'Inghilterra e per il fatto che la vettura era finita contro la barriera in Germania. L'austriaco ha avuto un colloquio con il commendatore e dopo era più fiducioso, avendo a quanto pare ottenuto il permesso di vincere i Grandi Premi d'Austria e d'Italia se fosse stato in posizione per farlo. Prima del Gran Premio austriaco si aveva l'impressione generale che i piloti della Ferrari potessero scambiarsi fra loro le vittorie fino al termine della stagione. All'atto pratico Ferrari stava donando a Niki il titolo di campione, quindi le prove a Fiorano erano svolte con tutta la serietà e la dedizione di una partita fra i vincitori della coppa del mondo e una squadretta locale.

Il personale di Maranello era in ferie, fatto che creava l'ambiente ideale per lo scherzo del «vecchio», il quale ha attraversato la strada per andare nell'ufficio a Fiorano e si è seduto al telex apprestandosi a inviare un messaggio in inglese. A se stesso. Il messaggio era più o meno come segue: «Caro signor Ferrari, ecco i tempi richiesti delle prove all'Osterreiring: Fittipaldi 34"5, Scheckter 34"6. Saluti Goodyear Racing Division». Dopo avere perforato il messaggio, Ferrari ha di nuovo attraversato la strada per andare nel suo altro ufficio, togliendo prima la banda dal telex, poi è tornato ad assistere alla sessione di prove. Da quanto si è saputo, il messaggio telex viene accolto dal team con reazioni varie: incredulità, tetri silenzi, urla di collera: i piloti della Ferrari avevano girato in 1'35", durante le loro prove. In effetti Scheckter era stato incapace di scendere sotto 1'37" con la Tyrrell. Per Ferrari è stato un sistema per «plasmare» le emozioni e abolire in tutti l'euforia post-G.P. di Germania, in modo che tutti si rimettessero seriamente al lavoro.

● La serie internazionale della **CORSA DEI CAMPIONI** negli Stati Uniti quest'anno vedrà le Camaro anziché le Porsche, per venire incontro ai campioni delle vetture di serie americane e dell'USAC-Indy, i quali ritenevano di trovarsi in svantaggio con le «piccole» Porsche europee nel 1973. Per «dare un altro zuccherino» al team di casa, due gare della serie si svolgeranno su piste con terrapieni. La serie di quattro corse, che sarà disputata da dodici piloti, con un montepremi di 200.000 dollari (probabilmente 70.000 per il vincitore) è patrocinata dalla Goodyear e dalla rete televisiva ABC. L'organizzazione sarà di Penske e di Les Richter, promotore di Riverside. Due gare si svolgeranno a Riverside e la finale a Daytona il 14 febbraio 1975.

L'«idraulico» di COSWORTH

● **MIKE COSTIN**, della Cosworth, è stato visto in giro per i boxes in Austria mentre assisteva al suo Primo Gran Premio dal 1966. Come si può immaginare, in questi anni la scena dei Grandi Premi è notevolmente cambiata. Inoltre (o se non altro dal 1967) la Cosworth ha prodotto 194 dei suoi motori tre litri DFV V8 di F. 1 ed è questo il fatto che impedisce a Costin di andare alle corse. Ma ha divertito sapere che ha chiesto a Bubbles Horsley di dare un'occhiata alla vettura (Hesketh) di Ian Scheckter danneggiata in prova e che Bubbles ha rifiutato. Non aveva mai visto Costin in vita sua e Costin, del resto, non conosceva Bernie Ecclestone...

I direttori della Cosworth hanno una mentalità molto sportiva. Costin guardava le nuvole con aria invidiosa, dispiaciuto di non avere con sé il suo aliante. Il co-direttore, Ben Rood, in



passato pilotava moto e idroplani, mentre Keith Duckworth è un fanatico dell'elicottero e Bill Brown corre in motoscafo. Sempre parlando della Cosworth, si dice che il motore da corsa due litri V6 è stato abbandonato, che quello per moto di 750 cc, a due cilindri, raffreddato ad acqua procede bene e che la trasmissione con convertitore idraulico da G.P., anche.

Qualche cosa di più e di nuovo nel campo dell'accensione elettronica

ABARTH

3 tronic

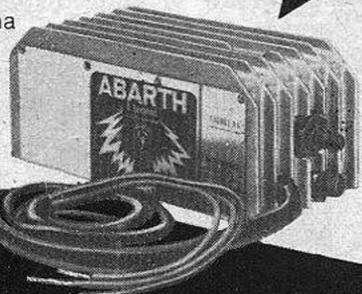
a scarica capacitiva



L'abbiamo pensata da esperti; l'abbiamo provata da piloti; l'abbiamo sperimentata da tecnici; l'abbiamo collaudata, nelle casistiche più svariate, da automobilisti pratici. La produciamo con 10 collaudi in linea di montaggio e collaudiamo il 100% del prodotto finito. Ecco perché, oggi, possiamo dire una parola veramente nuova in questo campo.

ABARTH «3 tronic» significa:

- 1 Superbobina incorporata**
E quindi non occorre sostituire la bobina di serie. Essa resta (inerte) a disposizione per quando rivenderete la vettura.
- 2 Adattatore universale al contagiri, incorporato**
Qualsiasi contagiri (oggi in uso) continua a funzionare perfettamente e fedelmente.
- 3 Montaggio semplice**
Perché è piccola, facile da sistemare ed ha soltanto tre fili da collegare.



Con ABARTH «3 tronic» si ottiene subito:

- avviamento istantaneo in qualsiasi stagione;
- combustione totale della miscela aria-benzina e quindi: massimo sfruttamento del carburante e della potenza del motore;
- candele sempre pulite e pertanto: nessun problema ai bassi regimi della circolazione cittadina;
- minor usura della batteria (assorbimento ridotto del 75% all'avviamento);
- economia di benzina (variabile a seconda dei percorsi e del tipo di vettura, dal 7% al 16%, fino al 22%, nei percorsi urbani - dove si consuma di più - con vetture perfettamente "a punto").

Importante: richiedete anche la "messa a punto"
Per ottenere il massimo rendimento dalla ABARTH 3 tronic, appena installata, occorre anche far controllare la "messa a punto" accensione-carburazione e accertare l'efficienza delle candele e del filtro aria.

Prezzo «limpido» Lire 49.000
compreso IVA, compreso montaggio

Questo prezzo verrà mantenuto per tutta la fase di lancio presso i «Punti convenzionati» che espongono questa targa



SELECOM SpA SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

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

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:
ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA
(dis. Bertone)

L'amaro «testamento» di REVSON

scrive il quadro generale, mentre Revson ha esposto i propri sentimenti durante la stagione 1973. Alcuni dei suoi commenti son molto chiari, mentre parla dei motivi intimi che lo spingevano a gareggiare. Mentre nel giugno 1973 aspettava a Indianapolis, scrisse: «A questo punto della mia vita corro per vincere. E se quest'anno, o l'anno prossimo, non vin-

cerò pianterò lì. Non vale la pena piazzarmi quarto, o terzo o secondo, l'ho già fatto. Non voglio continuare così e, del resto, il mondo delle corse non mi accetterà più in quel modo per molto tempo. Le corse ti accettano soltanto se migliori e se sei un vincitore. Ma se hai chiarito che non lo sarai, sei finito. La gente paga per vedere i vincitori, o almeno chi ha il

potenziale per diventarlo...». Più tardi, in quell'estate, Revson doveva cominciare a farcela, vincendo i grandi premi d'Inghilterra e del Canada.

Le sue osservazioni sulla morte sono tragicamente adatte, mentre discute del mortale incidente durante le prove a Indianapolis. «A pranzo Leon mi chiese se la morte di Pollard, un veterano di Indy, avvenuta in prova, avrebbe influito su di me mentre mi qualificavo. Gli risposi che è questione di concentrarsi. La concentrazione è la cosa più importante. La morte di Pollard, o quella di chiunque, non interrompe la mia concentrazione. Per quanto mi riguarda, non sono indistruttibile, però a parte rinunciare alle corse non c'è nulla che io possa fare per migliorare le mie chances anche dopo avere visto morire Pollard. Prendo le necessarie precauzioni, non corro più rischi di quanti ne avrei corsi se avessi saputo quello che stava per succedere. Ho dunque detto a Leon che per quanto riguarda un qualsiasi pilota con buon senso, c'è più in ballo del nostro orgoglio, della nostra reputazione, della nostra posizione in quel mondo e del denaro. C'è molto di più. Se commettiamo un errore non si tratta di perdere un po' di terreno, non si tratta di essere sconfitti o di fare la figura dell'imbecille di fronte a tanta gente. In questo tipo di lavoro, uno sbaglio si può ramificare in qualcosa di definitivo.

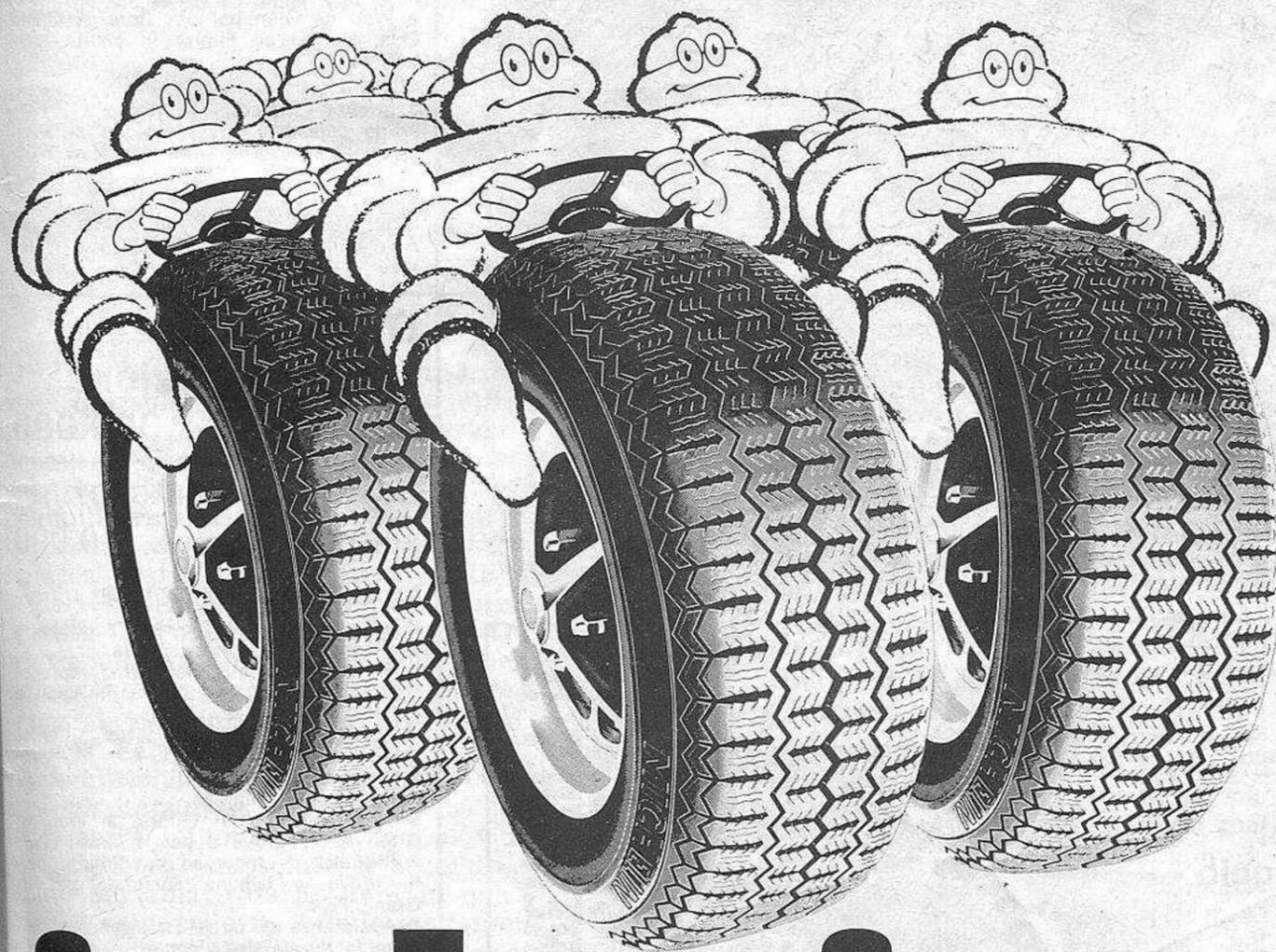
Eoin S. Young

'76 «congiuntura» F. 1?

● Alcuni fatti interessanti, riguardanti il grosso affare delle corse grand prix, sono rivelati nel libro del fu Peter Revson «VELOCITA' CON STILE» che sarà annunciato al GP degli Stati Uniti in ottobre. Stando al libro, Revson venne a sapere a Zandvoort nel 1973 che i suoi servigi non sarebbero stati richiesti dal team McLaren nel 1974, proprio dopo che aveva vinto il GP d'Inghilterra per la Casa. Fu lì che scoprì che lo si eliminava per fare posto a Fittipaldi, che si portava dietro il denaro della Marlboro e della Texaco. In gran parte del volume trapela l'amarezza di Revson per il trattamento riservatogli dalla McLaren. Leon Mandel, un noto scrittore americano di automobilismo, ha scritto la parte del libro che de-

● Quanto durerà ancora il massiccio patrocinio delle fabbriche di sigarette per le gare di Grand Prix, se il governo inglese farà pressioni insistendo perché la pubblicità di sigarette sia tolta dalla TV? Questa mossa inglese potrebbe avere effetti mondiali sulle corse di Gran Premio, perché le squadre patrocinate da Case di sigarette — Lotus (John Player), McLaren (Marlboro), Williams (Marlboro) e le Lola di Graham Hill (Embassy) — hanno tutte le loro basi in Gran Bretagna. La Rothmans ha già annunciato che si ritira completamente dalle competizioni, lasciando così la serie di F. 5000 senza patrocinio, e corre voce che la John Player possa rinunciare al patrocinio del G.P. d'Inghilterra. Indubbiamente le corse di Grand Prix continuerebbero, anche senza il denaro delle Case di sigarette, ma alcune squadre dovrebbero operare su scala meno dispendiosa. Chapman disse tempo fa che la Lotus non avrebbe abbandonato le gare, anche se avesse perso il patrocinio Player, ma l'intera organizzazione dovrebbe ridimensionarsi per potere continuare. Quando le grosse Case di tabacco posero piede nelle gare, ammisero che un parere avverso del Governo poteva costringerle a lasciare le piste entro cinque anni, quindi non bisognerà essere sorpresi se nel 1976 nel semplice, vecchio G.P. di Inghilterra ci saranno squadre di McLaren e di Lotus ufficiali.

radiali **ZX** MICHELIN



multipneumatici polivalenti superdotati

larghe le spalle, possente il torace, robusto il dorso, scattanti i fianchi:

sicuri e forti contro le insidie, con ogni tempo e in ogni dove, divorano chilometri dopo chilometri; sempre fedeli sino alla meta, vi fan viaggiare sopra il velluto e...

grande o piccola sia la vettura, il carburante fan risparmiare.

i pluririmmatrici