

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

MONZA «dopo»

così li vede Alberto Bevilacqua, ovvero...



...la morale... del Kaiser!!!

- Vogliono darci a... bere che siamo NAZISTI!
- Una volta tanto la TV va applaudita...
- IL COMPUTER non regala nulla al grande Stewart
- De Adamich e AICP contestano la «sicurezza-CSI»
- IL MERCATO PILOTI si fa quasi «giallo»

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 6 MOTORAMA
- 39 i NUOVI BOLIDI
- 46 PROVE SPECIALI
- 51 TEMPO DI SALONI
- 54 KARTING TUTTESPRINT SCRIVETECI
- 56 rimarremo amici INFORMATUTTO
- 59 COMPRAVENDITA



Piccoli o grandi che siano, i tifosi di Ferrari hanno ormai un diavolo per capello. Guardate questo bel bambino come esprime chiaro il suo cruccio per le vicende negative della squadra preferita! E si chiama pure Giacomo...

I dubbi CSAI

● Le dimissioni del conte Zanon da presidente della sottocommissione velocità della CSAI sono sempre nel cassetto di Rogano. Non le vuol tirare fuori in attesa di arrivare al varo della Federazione «democratizzata». In questa settimana a Monza la Commissione speciale di studio ha messo a punto il progetto di Statuto, che verrà poi portato al Congresso di inverno delle Commissioni sportive, previsto a Mantova. Intanto è sempre più probabile che il conte Zanon di Valgiurata, ex presidente della sottocommissione velocità CSAI, sostituisca lo scomparso Filipinetti alla presidenza d'onore della Feder-Auto della Repubblica di S. Marino. C'è anche chi dice che sarebbe lo sponsor per il ritorno «competitivo» di Galli alle corse.

● Per salvare la faccia, la sottocommissione velocità CSAI, senza il presidente ora si riunisce motu proprio, per... gruppi di lavoro, cioè con i consiglieri che vogliono darsi da fare!

● L'esatta applicazione dei regolamenti sportivi è spesso una speranza pia. Volete sapere cosa è capitato con un fresco commissario sportivo nazionale che poi ha avuto anche il premio di essere delegato a questo compito anche al Gran Premio d'Italia a Monza? Designato a una corsa F. Italia di Misano in agosto, in seguito a reclamo ha disposto la verifica e lo smontaggio del gruppo motore-cambio delle monoposto dei due piloti indicati nel reclamo, ma non ha fatto provvedere ad analogo controllo nei confronti del reclamante, come prevede il regolamento. Risultato: un preciso esposto dell'ANCAI che, in un campionato così delicato come quello F. Italia (gli interessati alla vicenda erano proprio i primi tre), ha voluto sapere che cosa «ne pensa la CSAI» di questa dimenticanza clamorosa. Tra l'altro avrebbe potuto creare un problema ai due verificati perché, per la chiusura dell'Abarth, essi non avrebbero potuto provvedere in tempo a riepilogarsi col materiale bloccato alle verifiche per la successiva gara. Per fortuna che, ad assicurare la regolarità agonistica del confronto, ha rimediato l'Abarth facendo uno strappo agli orari.

● Al Salone di Francoforte sono tornate a riaffiorare nuove voci sulla impossibile coesistenza pacifica, al nuovo vertice Lancia, del direttore generale Piero Gobatto. La Lancia potrebbe anche rimanere senza un titolare effettivo per questa qualifica.

● Sebbene la F. 1 della RONDELL sia già pronta per le prime prove non la si vedrà correre quest'anno a causa dei problemi di sponsorizzazione.

● Un'associazione di tassisti romani ha chiesto alla FIAT di realizzare una vettura «media» espressamente progettata come taxi, tenendo conto delle esigenze di abitabilità e facile movimento per i passeggeri e i bagagli.

● Jackie Stewart è rimasto molto seccato perché solo quattro giornalisti avevano accettato l'invito a una sua conferenza stampa presso una ditta, con sede anche milanese, alla quale è legato da un vistoso contratto pubblicitario. La delusione si è abbinata alla preoccupazione per la levata di scudi degli sponsor, preoccupati di veder senza frutto reclamistico sui giornali i milioni che elargiscono ai piloti e ai costruttori (si parla di un giro di 5 miliardi). La soluzione è ora affidata alla CSI, che è costretta a trovare uno sbocco a tutta la questione, disciplinando anche quel tentativo di corporazione professionale tentata dalla cosiddetta IRPA (un club di foto reporter nato all'ombra di una società di pneumatici) che vorrebbe monopolizzare il diritto di cronaca nelle corse, pretendendo di dare giudizi di qualificazione professionale, senza che la maggioranza dei propri associati siano «tesserati» reali delle vere Associazioni giornalistiche nazionali.

● L'importante sarà evitare una volta per tutte che il Grande Barnum manovrato da Stewart-Hulme-Tyrrell e C. finisca per dare ragione ai critici delle

«corse senza più contenuto sportivo». I Grandi Manovratori vorrebbero solo gli utili e niente spese. Oltre la disciplina biglietti boxes, i costruttori a Monza si sono rifiutati persino di sottoporsi alle verifiche! I responsabili tecnici, se volevano, potevano guardarsi le macchine ai boxes. Altrettanto escluse le verifiche a fine corsa. E persino per la bandiera nera ci sono ora dubbi: non è detto che, d'ora in poi, i teams F. 1 siano disposti ad accettare di far fermare i loro piloti ai quali venga esposta questa segnalazione! È avvenuto in Italia con la March di Purley nelle prove. Tocca il musetto per terra ma dal box hanno risposto: «Non è niente di serio, non è pericoloso». Purley si è fermato dopo tre giri dall'ordine del direttore di corsa!

● Sempre in corso le discussioni tra HILL e la LOLA riguardo alla possibilità che la Lola possa costruire una F. 1 per il team Embassy nel '74 (con AMON, che per i prossimi G. P. americani ha trovato un «appoggio» per noleggiare la terza Tyrrell. Quella che doveva avere Depailler, che si è rotto una gamba nei giorni scorsi).



● 40 F. Italia sono ancora invendute all'Abarth. Giorni fa pare che un pilota ne volesse comprare una nuova, pronta cassa. Ma ha avuto il torto di rivolgersi direttamente al dr. Avidano, direttore generale dell'Abarth. Apriti cielo! Il segretario tanto... Saliti in auge della CSAI, molto seccato dallo scavalamento, ha messo il veto. E la F. Italia è rimasta nel garage di Corso Marche! Con quale piacere dell'Abarth è facile immaginare...

● A proposito dei maxi segretario CSAI: Munari ha subito i suoi rimbrotti per la notizia arrivata ad AUTOSPRINT della «richiesta di spiegazioni» avuta dalla CSAI per la famosa assenza al Rally delle 4 Regioni (per malattia). Naturalmente la colpa è diventata di una segreteria burocrate troppo efficiente! Ma la lettera chi l'ha firmata?

● A Monza è stato battuto un record: i soliti ignoti, nella notte della vigilia del G.P., hanno rubato una speciale tribuna allestita per i fotografi, per farne una propria abusiva!

● La CSI ha deciso che, dall'anno prossimo, i circuiti per ospitare una prova internazionale riconosciuta sottostiano a una speciale formula, in base alla quale il tracciato agibile non possa essere inferiore ai 3 chilometri e mezzo. Ma, per diritti acquisiti, questa formula: non si applica a circuiti come Montecarlo, Vallelunga, Digione ecc. dove si sono già svolte prove mondiali.

● Osella sta preparando, per l'ultima gara dell'Euro Marche 2000, un nuovo prototipo, anzi una nuova carrozzeria, con le pinne posteriori come la Porsche Can-Am.

● La nuova gestione Lancia sembra abbia l'intenzione di esaltare anziché ridurre l'impegno sportivo nel '74. Intanto sembra che l'ing. Sguazzini non lasci, per il momento, il suo incarico di consigliere delegato all'Abarth.

● A Rogano quel che è di Rogano. È giusto ed è doveroso (e non perché finalmente Imola ha avuto la sua prova Mondiale Marche) perché ha vinto bene la battaglia dell'aumento delle gare titolate nel calendario italiano. Saranno tre in più, oltre il recupero della seconda prova per il mondiale Marche. L'unico neo, però, è senza dubbio quello di Misano. Non si fa nemmeno l'interesse dello sport automobilistico assegnando all'autodromo adriatico una gara Euro marche 2000 alle idi di marzo!

● Vocazione sportiva dell'Automobile Club Modena: ha rifiutato di figurare nell'organizzazione del rallycross Ford nel vecchio autodromo, sostituito dall'AC di Reggio Emilia. Magari c'è anche un pizzico di «politica» industriale autarchica, considerato che oggi Modena è la seconda Torino (Fiat).

● Una preoccupazione dei tecnici Firestone. Il «dechappage» della gomma sulla Surtees di Pace a Monza, ha suscitato molti dubbi e incertezze. Si teme tra l'altro che la causa possa essere un surriscaldamento interno della gomma, che, come è noto, montava sperimentalmente quella speciale soluzione vulcanizzante all'interno, in caso di foratura.

● È possibile che l'Alfa Romeo l'anno prossimo, se riuscirà ad alleggerire le sue vetture alla «nascita», pensi davvero ai rallies. Magari tramite la consociata francese Sofar.

● Sta per nascere l'associazione dei costruttori vetture da Turismo. L'Alfa ha chiesto che non sia a rappresentanza nazionale ma per case costruttrici, come è logico per gli interessi in contrasto.

● I francesi, pur di evitarsi il pericolo di un colpaccio Ferrari nell'ultima prova mondiale Marche, hanno fatto in modo di far saltare la 1000 KM Buenos Aires, anticipando a Fangio che, oltre la Ferrari, anche l'Alfa non sarebbe andata. Poi mettendo avanti la candidatura della 1000 KM di Parigi a Monthéry in alternativa alla richiesta di recupero in Sudafrica con la 9 Ore di Kyalami. Così, bocciato l'autodromo parigino per scarsa sicurezza, anche le altre candidature hanno dovuto essere accantonate.

● La Matra, dopo la decisione della ormai certa conclusione del mondiale marche, sarebbe venuta a Imola con la sport esposta al Salone delle auto sportive a Monza. Ma in una precedente esposizione a Parigi, era stata alleggerita di troppi pezzi per poter rimediare in tempo.

● La Regione siciliana ha deciso di rinunciare anche al primo finanziamento di 100 milioni, previsto per avviare la realizzazione dell'autodromo di Palermo che, come sapete, avrebbe dovuto essere realizzato mettendo all'esproprio i 400 poderi intorno a Cerda. Pare proprio serio che l'unico autodromo palermitano effettivo diventi quello del barone Pucill!

● A chi gli chiedeva se l'incertezza sulla decisione di ritiro, rinviata a dopo il G.P. Stati Uniti, dipendesse dalla difficile rinuncia ai 300 milioni annui che gli frutterebbe il nuovo titolo mondiale, STEWART avrebbe risposto: «Se è per questo, i soldi sono di più!».

Marcellino



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la Speciale Segreteria AUTO-SPRINT. Conoscerete classifiche, tempi, posizioni. Vi invitiamo a chiedere informazioni telegrafiche per consentire alla segreteria di soddisfare tutte le chiamate, specialmente nei giorni delle prove mondiali. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.

GARE SOPPRESSE

G.P. Brno (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● Can-Am a Donnybrooke (24 giugno) ● Garessio - S. Bernardo (29 giugno) ● F. 2 all'Osterreichring (8 luglio) ● Washington Trans-Am (5 agosto) ● F. 2 all'Osterreichring (8 luglio) ● Coppe FORD a Misano - rinviate a data da destinarsi (26 agosto) ● Rally Liegi - Mosca - Liegi (1-9 settembre) ● F. 5000 Washington Continental (9 settembre) ● Trans-Am Dauville (9 settembre) ● Can-Am a Michigan (15 settembre) ● Trans-Am a Road Atlanta (22 settembre) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).



Le corse in calendario dal 18-9 al 23-9-1973 in Italia e all'estero

SETTEMBRE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
18/20	Rally dei Giornalisti	Circolo Romano Giornalisti sportivi	Roma-Settebagni Cesena	ore 10 (12) ore 10 (20)	●	Rally	
21/23	Rally Bavaria	Germania			●●●	Rally	
22	Corsa a Road Atlanta	Stati Uniti			●●● Camp. Trans-Am	Velocità in circuito	
22	Consul Champion Race	Gran Bretagna	Circuito di Oulton Park di km 4,426		●●● Per sportivi non automobilistici	Velocità in circuito	
22/23	Scuola Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Circuito di Magione		Scuola piloti	Il 22 e 23 scuola Il 23 concorso	
22/23	Salita di Limonest	Francia			●●● T, GT, S	Velocità in salita	
22/23	Salita di Montgneux	Francia			●●● T, GT, S	Velocità in salita	Mieusset (March) 1'10"6 (record)
22/23	Düren/Nordrhein Zolder	Germania	Circuito di Zolder di km 4,220		●●● T, GT, S, F. 3, F. 2 F. V, F. Super V, F. F.	Velocità in circuito	
22/23	Salita Schwäbische-Alb	Germania			●●● T, GT, F. 2, F. 3, F. V, F. Super V, F. F.	Velocità in salita	
22/23	G.P. Slovenia	Jugoslavia			●●●	Velocità in salita	
22/23	Autocross Gross Höflein	Austria			●●●	Autocross	
22/23	Autocross Hersbrück	Germania			●●● T, GT	Autocross	
22/23	« Conti-Turm »	Germania	Circuito Mini del Nurbur- gring di km 7,747		●●● T, S, F, V, F. Super V, F. 2	Velocità in circuito	
22/23	National Dragster Columbus	Stati Uniti			●●● Dragster	Velocità in circuito	
23	Rally Nazionale Valle d'Aosta	AC Valle d'Aosta	Part. Aosta Viale Chabot Arr. Aosta Piazza Chabot tot. km 281,840	ore 7 ore 13,30	●	Rally	Rubbieri (Porsche)
23	Rally del Condroz	Belgio			●●●	Rally	
23	Rally Slovensko	Cecoslovacchia			●●●	Rally	
23	Corsa al Jyllands Ringen	Danimarca	Circuito del Jyllands Ringen di km 1,701		●●● Trofeo Rothmans F. 5000	Velocità in circuito	
23	G.P. Canada	Canada	Circuito di Mosport di km 3,950		●●● Camp. Mondiale Piloti F. 1	Velocità in circuito	Stewart (Tyrrell-Ford) in 1. 43'16"9, media 183,770. Re- cord sul giro: Stewart in 1'15"7
23	Trofeo Turismo del RAC	G. Bretagna	Circuito di Silver- stone di km 4,710		●●● Camp. Europ. Turismo	Velocità in circuito	Mass-Glemser (Ford Capri) media 171,500
23	Super Sprint 500\$	Belgio	Circuito di Nivelles di km 3,724		●●● GT 4, GT 3, T2	Velocità in circuito	
23	300 Miglia di Trenton	Stati Uniti			●●● Camp. USAC-Indy	Velocità in circuito	Bobby Unser (Eagle Offy) in 2.05'06"24, media 230,515 Di Capua (Fulvia)
23	Coppa dell'AGACI	Francia	Circuito di Montlhéry di km 7,765		●●● T, GT, S	Velocità in circuito	
23	Salita AC Lorrain	Francia			●●● T, GT, S	Velocità in salita	
23	Salita al Puig Major	Spagna			●●● T, GT, S	Velocità in salita	
23	Slalom a Hohenems	Austria			●●●	Slalom	
23	Rallycross Embassy	Belgio			●●●	Rallycross	
23	Slalom a Köln	Germania Occ.			●●● T, GT, S	Slalom	
23	Autocross a Landau	Germania Occ.			●●● T, GT	Autocross	
23	Coppa Agip	AC Milano	Circuito di Monza di km 5,775	ore 8,30 ore 18	●●● F. 3, F. 850	Velocità in circuito	Giorgio (Brabham BT35) 29'42"1, media 174,900
23	Coppa Chianti	AC Siena	Stat. 222 - Molino di Quercia Grossa - Castellino del Chianti - tot. km 8,200	ore 10 ore 14,30	●	Velocità in salita	« Gianfranco » (Abarth 2000) 3'57"68, media 124,190
23	III Trofeo Venezia	AC Venezia	Circuito di Varano de' Melegari di km 1,800	ore 9 ore 18	● Gr. 1, 2, 3, 4, 5	Velocità in circuito	Donà (128 Coupé)
23	Coppa Nissena	AC Caltanissetta	Capo d'Arso-Siboli Stat. 122 - tot. km 10,200	ore 9 ore 14	● Camp. Mont. Gr. 1, 2, 3, 4, 5	Velocità in salita	Vaccarella (Abarth Osella) 4'12"4, media 129,798
23	I Trofeo Città dei Mille	Sc Città dei Mille	Circuito di Misano Santa- monica di km 3,300	ore 13,30 ore 19	● Camp. It. T2, GT 4	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
23	2. Trofeo Colli Tifatini	Sc. Caserta Corse			●	Sprint	Di Capua (Fulvia)
23	5. Raduno Alfa Romeo Coppa Domenico Belloni	Sc. S. Giorgio Ferrara	Lido delle Nazioni Lido di Spina tot. km 15	ore 8,30 ore 12,30	●	Raduno	

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »

il «dopo» MONZA



AUTOMOBILISMO, OGGI

Scommessa con la sorte

La corsa di Jackie Stewart, a Monza, ha scompaginato qualche carta di quel dossier, tragico e malinconico, che porta la dicitura: «Circuiti automobilistici». Tragico per i morti, i bruciati vivi, malinconico per la constatazione, sempre più ovvia, che a gareggiare su quelle piste micidiali sono ormai soltanto le macchine, con le loro regole disumane, e non gli uomini. Stewart ha dato una fugace impressione del contrario: è stato costretto al box all'inizio della gara, ha inseguito, ha superato concorrenti su concorrenti sul filo di una spericolatezza assurda, ha conquistato il suo alloro mondiale mentre Peterson stappava lo champagne (forse per il ritrovarsi, oltre che vincitore della giornata, ancora vivo e vegeto).

Per un momento, a qualcuno è sembrato legittimo il ricordo dei grandi del passato: ai quali, umanamente, era dato di sconfiggere con i propri entusiasmi capricci i capricci del mezzo meccanico. Nuvolari, Ascari, Bordino, e via dicendo. Una piccola parentesi di leggenda, banale fin che si vuole, ma indispensabile ad uno sport che, più di ogni altro, ha bisogno di banalità leggendarie per illudersi che una prova di carattere valga ancora più di un alettone o di una ruota. Che tutto ciò sia avvenuto sotto le telecamere, davanti a milioni di spettatori pronti in questa occasione, come non mai, ad un irrimediabile atto di condanna contro una forma d'agonismo omicida, offre oggi agli organizzatori una grande arma di difesa. Possono dire: visto? I campioni sono ancora i piloti, non le automobili. Dimenticate il resto: il volo della McLaren di Hulme a una variante, l'urto di Merzario contro la cordatura in cemento, la carambola di Niki Lauda al trentacinquesimo giro, coi freni in libertà, sul sabbione della parabola. Nessuna vittima, possono obiettare, eccezione fatta per i molti borseggiati tra il pubblico ai bordi della pista.

In realtà, l'eccezione di Stewart non è che la conferma della regola. Un gioco è mortale non soltanto quando procura tangibilmente morte, ma anche quando sfrutta la morte ponendola come elemento spettacolare, come squallido termine di paragone: e non mi si venga a dire che domenica pomeriggio gli spettatori e i telespettatori erano semplicemente attratti da dubbi ago-

nistici: se Fittipaldi riuscisse o no a battere Peterson o se la Ferrari arrivasse con i nostri colori nella lotta di testa. Nossignori. Più o meno consapevolmente, stavamo tutti lì, dopo tante disgrazie, con un'angoscia da corridoio, chiedendoci se quei sluri a forma di bara, tanto più paradossali con le marche pubblicitarie stampate a ricordare la quotidianità della vita, si sarebbero trasformati in bare vere e proprie. Ora, è sport quello che vive esclusivamente d'angoscia? È uno sport la corrida?

Se scriviamo questa nota non è per fare del facile moralismo (che sarebbe legittimo — perché no? — dal momento che si parla di roulette russe che listano continuamente di nero i giornali del lunedì), ma per appurare fino a che punto certe manifestazioni sportive sono ancora degne di questo nome. Non per niente D'Annunzio regalava a Nuvolari una tartaruga: ad ammonizione che, oltre un determinato limite, la velocità avrebbe creato un regno tutto suo, dal quale la passione sarebbe stata bandita. L'automobilismo di Nuvolari e Ascari, per ripeterci, era un'esposizione d'entusiasmo terreno all'alba delle conquiste tecnologiche. Gli uomini giocavano con le loro invenzioni, con la loro bravura inventiva. Il motore serviva, magari goliardicamente, ad inscenare una festa di qualità mentali, fisiche, comunque atletiche.

Ma oggi? L'alchimia della tecnica si serve dell'uomo con una capziosità nazista, facendone una cavia, per avere corso di sfruttamento affaristico presso l'uomo stesso. La morte, appunto, è il sale di questa capziosità. Se esiste una simbologia della disumanizzazione tecnologica questa è l'automobilismo agonistico. Renderlo più sicuro? Inventare varianti? Tentare una finzione dei tempi eroici? Non so quanto possa servire. È il concetto sportivo che è deficitario. Tutto quello che si potrà inventare non riuscirà più, a mio parere, a mutare in qualcosa d'altro quella che è soltanto una scommessa con la sorte. Le bare lanciate oltre i duecento all'ora non possono che trasmettere una vertigine: una vertigine mortale. Il che non toglie che l'inciviltà di massa, che è tale per la morte spirituale di molti lavori, se ne lasci attrarre, a dispetto di tutto.

Alberto Bevilacqua



Centomila spettatori a Monza, distribuiti un po' ovunque lungo il percorso arrampicati sugli alberi, aggrappati ai cartelloni, sdraiati sotto le siepi, pur di vedere. Centomila nazisti? Centomila angosciati? O non piuttosto centomila giovani e non giovani tifosi, accorsi per vedere chi di quei ragazzi al volante avrebbe saputo dominare il mezzo meccanico, la paura innegabile, lo stress psicologico e fisico che porta anche a 177 pulsazioni il loro cuore. Centomila e più (i «portoghesi» come vedete sono entrati da ogni buco) appassionati che hanno visto come «l'alchimia della tecnica non si serve dell'uomo con capziosità nazista» ma come l'uomo, per esempio, Stewart, al cedimento tecnico di una gomma risponde con la forza dell'agonismo sportivo (ATTUALFOTO)



I cosiddetti belpensanti milanesi sono rimasti scioccati negli ultimi mesi dalla curiosa trasformazione di quel giornale che veniva definito «la gloriosa bandiera del giornalismo liberale (non nel senso letterale partitico della parola) di Luigi Albertini».

Anche nella nuova conduzione editoriale, che fa capo a gruppi capitalisti i quali non fanno riscattare la propria qualificazione con gli scritti impegnati sulla cresta dell'onda politica di moda, il giornale milanese ha continuato nel suo trasferimento da un estremo all'altro degli orientamenti politici. Da giornale conservatore oggi si è trasformato in una cattiva copia (perché non genuina) dell'«UNITA».

Lungi da noi l'intenzione di analizzare e di deplorare quella che potrebbe anche essere una illuminata scoperta della verità! Ci preme soltanto sottolineare come, proprio il Corsera abbia dimostrato che in Italia si passa troppo da un estremo all'altro, perdendo il giusto senso dell'equilibrio e delle proporzioni. E soprattutto si gioca a darsi giustificazioni ideali e morali, assumendo in altalena atteggiamenti in diretto contrasto, per dare il classico colpo al cerchio e l'altro alla botte.

Il limite di guardia della credibilità del quotidiano milanese si dà il caso sia proprio evidenziato (ed ecco perché ce ne occupiamo) dalla sua sconcertante campagna e «politica» nei confronti dell'automobilismo agonistico. In occasione della liquidazione dell'autodromo di Monza e di recenti tragedie, i nostri lettori e appassionati di automobilismo, di qualunque idea politica siano, conoscono benissimo quale è stato l'atteggiamento assunto dal quotidiano milanese. Un atteggiamento di condanna spietata, alla luce di improvvise scoperte moralizzatrici (con il pizzico di dubbio che certi atteggiamenti ecologici possano aver trovato un risvolto in alcune mappe catastali monzesi). Quando però, con gli scritti sulla tragedia Williamson a Zandvoort, i sensibilissimi interpreti dell'opinione pubblica che lavorano in Via Solferino si sono accorti di aver passato i limiti, non solo del buon sen-



so ma anche del buon gusto e soprattutto dell'obiettività, hanno tentato di correre ai ripari!

Non a caso, dopo aver denunciato i pericoli di Monza e delle gare che vi si svolgevano, con spudorata acrobazia essi sono passati sulle stesse colonne ad esaltare l'appuntamento del G.P. d'Italia. La preoccupazione di copie perdute deve aver giocato più della morale tanto conclamata. E gli stessi personaggi che avevano assunto catoniani atteggiamenti, si sono esibiti in stucchevoli testimonianze alla vigilia dell'avvenimento agonistico monzese. E così non si è avuto addirittura alcun pudore di coerenza nel presentare scritti dei più rappresentativi «toreri delle piste» (come li avevano definiti con sprezzante giudizio sulle stesse colonne), quelli che rispondono al nome di JACKIE STEWART ed EMERSON FITTIPALDI. Evidentemente si è pensato fosse davvero valido il detto sul prete predicatore e opposto «razzolatore». O, se vi piace di più, della mano che lava l'altra.

Poi, dopo l'esaltazione, tanto per dare ad intendere ai gonzi che la propria dirittura morale era intatta, ecco saltar fuori un nuovo moralistico invito, affidato allo spocchioso narcisismo di quel romanziere-regista che risponde al nome di Alberto Bevilacqua. Il suo articolo «Automobilismo oggi: scommessa con la sorte», c'è piovuto in redazione in molteplici ritagli con i commenti di tanti nostri lettori tra i quali Franco Parmigiani di Milano, Leoni Frieberti di Firenze e Maurizio Casapolo anch'egli di Milano, che hanno quasi battuto un record di velocità dal momento in cui l'hanno letto martedì 11 settembre e poi inviato con i loro commenti. Lo scritto di Bevilacqua ha suscitato, e non poteva essere diversamente, una reazione irrefrenabile, da parte di tanti giovani, quelli che fa comodo definire idealisti e generosi solo quando avallano i giudizi, spesso opportunisti, di certi personaggi.

Lungi da noi la presunzione di metterci a livello di tanto senno e di tanto uomo della



L'ORGIA
moralistica
arriva agli
estremi del
malcostume
politico

Alla maniera dell'«**Unità**» rispondiamo al «**CORRIERE DELLA SERA**»:

GIU' LE MANI DALL'AUTOMOBILISMO!

Ci danno anche dei «nazisti»!

così li vede Alberto Bevilacqua,
ovvero...



... la Morale ... del Kaiser!!!

li avete riconosciuti questi personaggi (della F.1)?

disegno di
VALLESE

cultura di casa nostra! Anche se sarebbe fin troppo facile mettere in parallelo il suo scontato richiamo agli spettatori e telespettatori di Monza, interessati a guardare dopo tante disgrazie — secondo lui — solo per la morbosa «angoscia da corrida», con l'applicata accentuazione erotico-sensuale delle nudità di Romy Schneider. Ad esse, come ricorderete, il cosciente romanziere-regista del consumismo cinematografico abituale non evitò di ricorrere, per affidare il messaggio ideale della sua «Ca-

liffa», considerandolo evidentemente l'unico convincente modo per offrirlo al «pieno» di spettatori nei cinema.

La verità è un'altra. E cioè che il direttore e i suoi collaboratori del «Corriere della Sera» hanno creduto di potersi lavare la coscienza, dopo tante accuse allo sport automobilistico fatte dimenticare — per ragioni di vendita — con gli articoli dei suoi supercampioni, con l'elzeviro in carattere garamond del raffinato scrittore.

Sarebbe troppo comodo, anzi è troppo comodo! Se si è convinti di una certa politica, di una certa scelta, di una certa morale, non si può scendere così in basso con il compromesso. Il «Corriere» può, anzi ha il diritto di avere le proprie opinioni sulle corse delle automobili. Ci mancherebbe altro! Ma ha il dovere di non contrabbandarle nell'equivoco e nel facile alibi delle tirature.

Per quanto riguarda poi il signor Bevilacqua, come hanno rilevato i nostri lettori (e come rileverete tutti voi, per la cui delizia riproduciamo accanto il testo in discussione) c'è da aggiungere che il suo scritto trasuda sfacciatamente anzitutto, il dispetto che a Monza non sia capitato nulla! E' un articolo che, se provate a cambiare «l'attacco», sarebbe andato benissimo anche a commento di una nuova tragedia (che forse si calcolava a convalida delle proprie tesi). Ma il signor Bevilacqua, con tutte le sue qualità di romanziere, si condanna da sé. Condanna il buon senso critico, oltre che la conoscenza culturale dei fatti presenti e passati. Come quando individua un significato ben diverso, da quello che si configura nella mentalità stessa del Poeta abruzzese Gabriele D'Annunzio, nella tartaruga regalata a Tazio Nuvolari per suo simbolo.

Ma dove il grande «califfo» si qualifica e tradisce, è nel momento in cui accosta i protagonisti e gli appassionati di questo sport a cultori di un feticcio nazista! Tutto era stato detto, meno che questa passione sportiva, una di quelle che nasce dall'indole dell'uomo per la competitività e per il rispetto del coraggio, si potesse bollare con il facile aggettivo riservato all'estremismo politico dissenziente.

Perché il dubbio diventa atroce: se essere uomini di coraggio e non dei pavidetti, non soltanto quando si è alla guida o si costruisce una macchina da 300 all'ora, ti fa bollare con una simile etichetta, oggi tanto preoccupante, allora vuol dire che il mondo che vogliono imporci, anzi farci... bere, non è quello giusto. Perché è quello dei mediocri.

Marcello Sabbatini



Anche il «cervello» non è generoso Terzo per il computer STEWART a Monza

Mondiale Piloti		Le classifiche dopo 13 prove			
Classifica merito al computer	Classifica mondiale	Classifica pagella AUTOSPRINT	Classifica merito al computer	Classifica merito al computer	Classifica merito al computer
Peterson 12,5	Stewart 69	Stewart 59	Stewart 151,3	Stewart 151,3	
E. Fittipaldi 12,4	E. Fittipaldi 48	E. Fittipaldi 54	E. Fittipaldi 139,0	E. Fittipaldi 139,0	
Stewart 12,3	Cevert 47	Peterson 54	Cevert 130,4	Cevert 130,4	
Revson 11,7	Peterson 43	Hulme 51	Hulme 126,8	Hulme 126,8	
Cevert 11,4	Revson 27	Reutemann 51	Peterson 126,1	Reutemann 107,8	
Reutemann 11,0	Hulme 23	Cevert 50	Reutemann 107,8	Revson 103,7	
Pace 10,7	Ickx 12	Pace 43	Lauda 102,2	Lauda 102,2	
Hillwood 10,0	Reutemann 12	Lauda 41	Beltoise 97,2	Regazzoni 96,7	
Ickx 9,4	Hunt 8	Beltoise 38	Regazzoni 96,7	Ickx 93,7	
Purley 8,5	Pace 7	Revson 37	Ickx 93,7	Pace 93,4	
Follmer 8,3	Merzario 6	Ickx 35	Pace 93,4	W. Fittipaldi 80,1	
Von Opel 8,3	Beltoise 6	Regazzoni 34	W. Fittipaldi 80,1	Ganley 76,5	
Lauda 8,0	Follmer 5	W. Fittipaldi 32	Ganley 76,5	Hillwood 59,0	
Regazzoni 7,7	de Adamich 3	Jarier 31	Hillwood 59,0	Beuttler 57,4	
Oliver 7,6	W. Fittipaldi 3	Hillwood 25	Beuttler 57,4	Hill 57,3	
Beuttler 7,1	Lauda 2	Merzario 23	Hill 57,3	Follmer 55,0	
Hill 7,0	Regazzoni 2	Beuttler 22	Follmer 55,0	Jarier 50,0	
Van Lennep 7,0	Amon 1	Follmer 21	Jarier 50,0	Merzario 42,4	
Stommelen 7,0	Van Lennep 1	Hill 20	Merzario 42,4	Hunt 40,0	
Beltoise 6,6		Oliver 19	Hunt 40,0	de Adamich 37,0	
Ganley 6,2		de Adamich 17	de Adamich 37,0	Oliver 36,3	
Hulme 5,7		Hunt 17	Oliver 36,3	Amon 25,5	
Merzario n.c.		Galli 11	Amon 25,5	Pescarolo 24,6	
W. Fittipaldi n.c.		Amon 10	Pescarolo 24,6	Van Lennep 24,1	
		Von Opel 9	Van Lennep 24,1	Von Opel 23,6	
		Stommelen 9	Von Opel 23,6	Galli 20,6	
		Purley 7	Galli 20,6	Stommelen 19,3	
		Van Lennep 7	Stommelen 19,3	Purley 17,0	
		Pescarolo 6	Purley 17,0	Mass 11,5	
		Scheckter 5	Mass 11,5	Scheckter 11,1	
		Mass 4	Scheckter 11,1	Wisell 3,9	
		Watson 3	Wisell 3,9	Buono 3,4	
		Keizan 2	Buono 3,4	Watson 3,2	
		Pretorius 2	Watson 3,2		



Chissà se sono i documenti del Trattato di Vienna del 1809, o quelli del Congresso di Vienna del 1815, che passano tra le mani dei due personaggi più alti che qui vedete. Difficile dirlo, anche perché in ogni caso il prete (don Sergio Mantovani) sarebbe comunque in soprannumero. La Santa Sede infatti non è stata rappresentata in alcuna delle due occasioni. La Svizzera, invece, sì, e ciò giustifica la presenza di de Graffenried, che sta nella giusta posizione di centro-neutrale. A sinistra, con gli occhiali, è Paul Metternich, discendente diretto del famoso statista austriaco che ha avuto tanta parte nella storia del primo ottocento; a destra è il principe Napoleone Bonaparte, discendente diretto dell'uomo contro cui Metternich ha combattuto. Adesso Napoleone non c'entra più, ma Metternich sta lavorando sodo, dopo 160 anni, a ricalcare le orme dell'avo. Gli occorrerà proprio molta diplomazia, per giungere ad una nuova « Grande alleanza » ed a ristabilire un « sistema » di equilibri tra gruppi.

La CSI dovrà intervenire

Il retroscena del «blocco» GPDA al box

La Commissione sportiva internazionale, finalmente svegliatasi, ha almeno discusso il problema dei rapporti tra organizzatori, squadre, piloti e giornalisti, durante i Grandi Premi. Deve averne parlato, visto che nel suo comunicato stampato diffuso prima del Gran Premio d'Italia si annuncia una riunione in autunno (si farà in novembre) per regolamentare i problemi relativi alla circolazione nei box, per la prossima stagione.

E' evidente che ciò è una conseguenza dei fatti molto spiacevoli accaduti in Austria a metà agosto, delle ripercussioni che questi fatti hanno avuto e dello strascico delle vicende, che ha coinvolto la organizzazione di Monza.

E' stata una fortunata coincidenza, quella che ha fatto sì che a Monza ci fossero tutti i membri della CSI, perché ha permesso a tutti di conoscere le cose nei particolari, e non soltanto attraverso le relazioni più o meno attendibili fatte da questo o quel personaggio.

Risulta, infatti, che al principe Metternich presidente della CSI è stato riferito che in Austria la famosa decisione di proibire la zona box ai giornalisti e fotografi è stata presa dagli organizzatori d'accordo coi piloti. Il documento diffuso in Austria, invece, diceva chiaramente che « la GPDA, la F. 1 Association e la CSI » avevano deciso la nuova norma. E la CSI, in quella occasione, era costituita dal signor Dean Delamont, che ha poi sollecitato anche il tedesco Herbert Schmitz. Vale a dire che un membro della CSI si era arrogato il potere di decidere per tutta la CSI; salvo poi a non avere il coraggio di confermarlo al presidente...

Ben venga dunque una chiarificazione da parte ufficiale, da parte del governo dello sport automobilistico. E che sia soprattutto una messa a punto decisa di diritti e doveri, che specifichi che le attività sportive debbono essere regolate e dirette dall'organismo centrale, non secondo i capricci di questo o quel gruppo o personaggio.

A Monza, comunque, come in Austria, piloti e squadre hanno tentato di imporre le loro leggi, forti dell'incauto avallo ottenuto in Austria. E così hanno fatto sapere quanti sarebbero stati i lasciapassare da distribuire, ed a chi dovevano essere assegnati. Tentativo riuscito, visto che l'A.C. Milano non ha avuto il coraggio di rifiutare la imposizione e quindi di far valere i suoi semplici diritti di padrone di casa. Per cui la associazione dei costruttori F. 1 poteva avere molte ragioni di gongolare. In effetti l'aver accettato che a regolare le presenze ai box fosse la F. 1 association e la GPDA è equivalso a cedere loro ogni diritto, praticamente rinunciando alle prerogative dei padroni di casa.

Non crediate che si tratti di semplici problemi di forma. Dietro questa azione, che aveva soltanto

f. i.

Tiro incrociato
SICUREZZA
fatti & parole
contro la CSI

... e come l'ASSOCIAZIONE CIRCUITI

antifiamma s'impone!

Sono semplici, ma evidentemente costano il sacrificio ai costruttori di preparare nuove macchine. Alle volte, però, ad una democrazia grama sarebbe preferibile una dittatura di persone in gamba che, stabilite delle regole valide, le imponga senza tante storie!

Anche l'abolizione degli alettoni non la vedo molto bene. Io considero l'alettone un elemento di sicurezza nelle moderne vetture da corsa, sia F. 1 sia sport. L'alettone rende la macchina molto più progressiva in ogni sua reazione, frenata e curva; il pilota sente la maggior compostezza in ogni reazione, si sente più sicuro perché anche in caso di errore, l'alettone tende a far mantenere una tale aderenza da permettere correzioni più facili a chi guida. Non credo che, diminuendo la velocità in curva, con l'abolizione di elementi aerodinamici o con la diminuzione delle dimensioni dei pneumatici, si diminuiranno gli incidenti, perché una F. 1, su di un circuito tipo Silverstone da 220 km di media, senza alettoni voglio vedere chi la guida ai giorni nostri!

Regolamentare ancora meglio gli alettoni, sì! Ma impedendo di farli lavorare sempre più a sbalzo verso il posteriore; regolamentare l'anteriore della carrozzeria essendo il muso carenato molto efficiente quando si è soli ma molto instabile quando si segue da vicino qualcuno.

Anche il problema dei commissari di percorso da educare a livello internazionale ci lascerà al punto di partenza, dove quelli in gamba lo saranno sempre, con o senza educazione, e quelli tipo Zandvoort vicino al fuoco non ce li metterà certo una educazione a livello internazionale.

Automobilismo e professionismo, piloti e costruttori; ma siano professionisti anche tutti gli altri esponenti, a cominciare da chi deve soccorrerci nel momento di vera necessità e pericolo.

Andrea de Adamich

MONZA - Sui problemi della sicurezza, l'Associazione internazionale circuiti permanenti ha preso come anticipammo lo scorso numero, una dura posizione contro la CSI in occasione della sua riunione monzese. Ecco il testo del « pronunciamento » senza equivoci:

« Il recente aumento del numero e della gravità degli incidenti in corsa, mette in evidenza l'urgenza di un completo studio delle loro cause principali e di un'azione adeguata per poterli eliminare. L'AICP ha attirato più volte l'attenzione della CSI sul fatto che, nella maggioranza, le misure di sicurezza stabilite fin'ora riguardano i circuiti ed i servizi di soccorso (misure che comportano oneri finanziari importanti per i proprietari di circuiti, come pure per gli organizzatori e, a volte, richiedono la rinuncia ad installazioni costose ed a circuiti tradizionali) mentre le cause principali della maggioranza degli incidenti derivano dalle caratteristiche delle vetture attuali.

« In effetti queste caratteristiche consentono altissime prestazioni, soprattutto per quanto riguarda la velocità in curva, ma presentano numerosi inconvenienti che possono, direttamente o indirettamente, causare incidenti o aumentarne la gravità.

« Citiamo qui di seguito le principali cause d'incidenti dovute alle caratteristiche delle vetture moderne:

A) CAUSE DIRETTE D'INCIDENTI

A1 — L'instabilità delle condizioni di equilibrio della vettura in corsa, dato che queste condizioni si basano soprattutto sulla grande sezione dei pneumatici e sugli alettoni che comportano un considerevole aumento di aderenza, però, variabile in funzione di numerose circostanze (per esempio, pioggia, gomma, olio, pietrisco o altre sostanze sulla pista, forature o deterioramento per quanto riguarda i pneumatici; vento, effetto di aspirazione, improvvisa deviazione della traiettoria della vettura per una qualsiasi causa, per quanto riguarda gli alettoni).

A2 — La fragilità della vettura e dei suoi accessori, che comporta frequenti rotture e guasti meccanici. Tali inconvenienti sono dovuti all'alleggerimento di tutte le parti della vettura che tendono a migliorare le prestazioni e sono favoriti (soprattutto per quanto riguarda le vetture di formula) dal peso minimo eccessivamente basso, come pure dalle sollecitazioni cui sono sottoposte le sospensioni, causate dalla forte aderenza dei pneumatici.

B) CAUSE INDIRETTE D'INCIDENTI

B1 — L'affollamento eccessivo di vetture in corsa, soprattutto sui rettilinei, dovuto all'effetto di aspirazione favorito da pneumatici e da alettoni.

B2 — L'insufficiente visibilità dovuta alle cortine d'acqua sollevate dai pneumatici.

B3 — La gomma che aderisce alla superficie della pista, per via della larghezza dei pneumatici, della loro elasticità e della loro friabilità.

B4 — La difficoltà implicita nel correggere gli errori di guida, soprattutto in curva, dato che la manovra basata sulla derapata controllata è quasi impossibile per via della forte frizione trasversale dei pneumatici.

B5 — Il superamento dei bordi della pista, facilitato dalla larghezza dei pneumatici.

B6 — L'olio sparso in pista, a causa dell'imperfezione del sistema di lubrificazione.

C) CAUSE DELL'AUMENTO DELLA GRAVITA' DEGLI INCIDENTI

C1 — La tendenza della vettura a incendiarsi, e a spargere le fiamme tutt'attorno, dovuta alla fragilità e all'inflammabilità del serbatoio e di tutto l'impianto del carburante, oltre alla quantità eccessiva di questo a bordo della vettura (soprattutto per quanto riguarda le F. 1).

C2 — La vulnerabilità del pilota nell'abitacolo e la difficoltà di estrarlo, in caso che la vettura resti deformata o abbia capotato, questo particolarmente trattandosi di macchine di formula, per via delle dimensioni e delle protezioni inadeguate dell'abitacolo.

« Per eliminare il più presto possibile le suddette cause d'incidenti, proponiamo le seguenti misure:

1 — Un'adeguata riduzione dell'attuale larghezza dei pneumatici e la regola che lo stesso tipo di pneumatico venga utilizzato durante la corsa e durante le prove di qualificazione, sia con tempo asciutto che con pioggia (o, almeno, che sia previsto un termine fisso per cambiare i pneumatici in caso di mutamento delle condizioni atmosferiche, durante la competizione). Questo porterebbe i costruttori di pneumatici ad adottare un concetto più pratico e la cui tecnica si avvicinerrebbe maggiormente alle esigenze del normale traffico stradale.

2 — Soppressione, oppure riduzione notevole, degli alettoni.

3 — Una regola che imponga un serbatoio del carburante la cui sicurezza soddisfi al tempo stesso l'esigenza di resistenza agli urti e la non inflammabilità (che abbini, cioè i principi dell'FT4 e dell'Autodelta) per lo meno per le vetture di formula e per quelle ad alte prestazioni.

4 — La riduzione della capacità del serbatoio del carburante a una quantità valida per esempio almeno 160 litri, (decisi e poi abbandonati dalla CSI per le F. 1) e riesame della soluzione consistente nel dividere la corsa in più manches per ridurre il pericolo dei rifornimenti.

5 — La definizione delle dimensioni di sicurezza dell'abitacolo e della sua protezione, sia laterale che frontale, per mezzo di una struttura deformabile, questo soprattutto per le vetture di formula.

6 — L'aumento dell'altezza del roll-bar, per rendere più facile estrarre il pilota in caso che la vettura si rovesci,

CONTINUA A PAGINA 23

CONTINUA A PAGINA 10



VIETATO ai non addetti ai lavori?

Ecco come è stata intesa, a Monza, da parte di varie squadre, la autodisciplina per eliminare dai box le persone inutili. Sono soltanto alcuni esempi, che potremmo moltiplicare

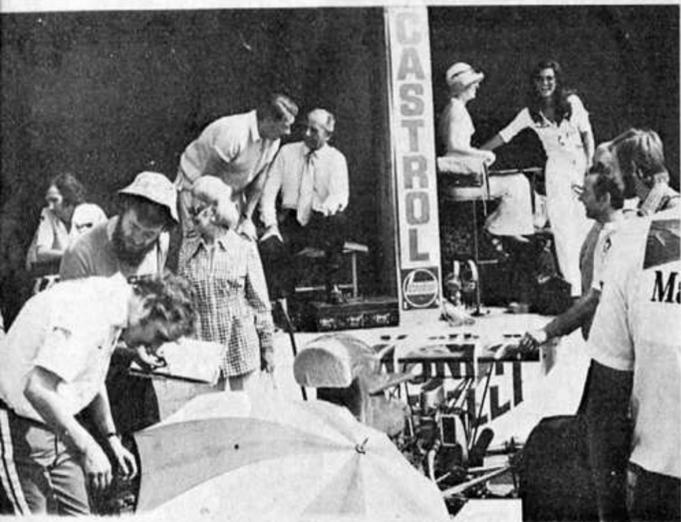


Una delle belle finlandesi della Marlboro, decorativa — certo — ma forse non indispensabile, col suo bravo cartellino giallo alla cintura (foto LINI)

Altrettanto affascinanti e decorative, la fidanzata e la sorella di Rikki von Opel...



HELEN STEWART smentisce di far pressioni su Jackie perchè rinunci alle corse «A mio marito ho solo chiesto di non guidare mai una Lotus»



La signora Stanley, Raymond May ed amici BRM...



...due giovanotti del clan di lord Heskett...



...ed il rampollo dell'avvocato Gianni Agnelli...



...oltre a due ufficiali d'aviazione (senza biglietto)

...erano proprio tutti personaggi indispensabili?

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

in apparenza lo scopo di metter ordine sulle piste, c'è la volontà non dichiarata ma effettiva — da parte appunto di piloti e costruttori — di prendere in mano totalmente la direzione delle attività sportive. Questa della attribuzione dei biglietti è stata soltanto una fase di quella scalata al potere che essi stanno mettendo in atto e che fa seguito ad altri fatti non tanto noti, ma significativi.

Sapete delle discussioni, talvolta violente, che sono nate quando si è cominciato a parlare di regolamentazione dei premi di ingaggio; non sapete però che da qualche tempo la F. I. association si è attribuita il diritto di effettuare le iscrizioni in blocco, ed è essa che attribuisce i numeri di gara; non sapete per esempio che la stessa associazione ha deciso che nessuna squadra possa effettuare prove private nei sette giorni che precedono un Gran Premio. L'ultima delle manifestazioni di questo inconfessato desiderio di diventare padroni assoluti lo si è avuto proprio a Monza, con la richiesta di modificare i previsti orari delle prove, richiesta presentata soltanto cinque giorni prima della gara e tre giorni prima delle prove! Anche in questo caso l'A.C. Milano non ha saputo opporsi, creando un precedente piuttosto pericoloso. Non dovevano farlo i milanesi, se non altro per difendere i loro interessi, perché lo spostamento degli orari delle prove, in ore irrazionali, ha di certo limitato la presenza di pubblico pagante.

Comunque questo è un aspetto secondario.

Quel che è importante è che la CSI abbia finalmente avvertito il pericolo che è insito in queste ma-

novre, e che dica di voler porre fine a questo stato di cose. Staremo a vedere se i suoi membri avranno il polso e la autorità effettiva per rimettere ordine.

Intanto segnaliamo quali sono stati gli effetti della «distribuzione» dei contrassegni pista-box effettuata secondo le voglie dei costruttori e piloti.

Essi hanno deciso che per giornalisti e fotografi erano disponibili un massimo di 135 biglietti, di cui 60 per i membri della particolare associazione internazionale, 50 per la stampa nazionale e 25 per la stampa internazionale (non membri della citata associazione). In sostanza il numero globale è da considerare persino eccessivo, trattandosi di «pass» per la zona box e non di quelli per i fotografi che vanno attorno alla pista. Che vi siano davvero 135 giornalisti che hanno davvero necessità di essere ai box durante prove e gare è discutibile, salvo naturalmente se la necessità è quella di far «passerella». Quel che non è ammissibile è che siano piloti e costruttori a voler dire cosa debbono fare i giornalisti, e come debbono farlo; e soprattutto che essi si permettano di effettuare una discriminazione, tra l'altro fantasiosa, tra gruppi e gruppi.

Comunque, tanto perché abbiate idee chiare sulle effettive buone intenzioni di questi signori, ecco altre cifre: l'anno scorso da parte della organizzazione del G.P. d'Italia, alle varie squadre sono stati consegnati complessivamente 260-265 biglietti. Quest'anno, con la innovazione della «autogestione», costruttori e piloti se ne sono assegnati 360! Volevano, evidentemente, davvero limitare la gente ai box!

f. l.

MONZA - Una Helen Stewart in gran forma, cappellone alla cow-boy, ha fatto la sua apparizione ai boxes dell'autodromo di Monza solo pochi attimi prima della partenza del G.P. d'Italia. Probabilmente il suo astuto marito, per evitare inutili complicazioni nella sua « guerra personale » con i giornalisti, aveva consigliato questa « scappatoia » dell'ultimo giorno. Purtroppo per il povero Jackie, Helen, ingenua, proprio per questo femminilmente vera, per festeggiare la « Nikon » con motore che l'illustre consorte le ha recentemente regalato, ha fatto anche a Monza quello che già in precedenza aveva fatto a Zeltweg. Screditando così immediatamente la tesi di Stewart che ai boxes debbono starci solo le persone che lavorano, e che quindi i fotografi ed i giornalisti possono svolgere il loro lavoro ai garages e lungo il percorso.

In altre parole, Helen allegra e spensierata se ne è andata in giro per i boxes, scattando fotografie a tutti i colleghi del marito. In qualche caso, per esempio quando si è avvicinata a Peterson, già pensoso e concentrato per l'impegno che di lì a poco doveva vederlo vincere di forza il suo primo « G.P. d'Italia », la moglie di Stewart è stata persino cacciata via a male parole da qualcuno che evidentemente in quel momento non si era accorto di aver a che fare con la gentile consorte del « padrino » (o del « padrone ») della F. 1.

Un po' irritata Helen a questo punto se ne è tornata mogia mogia al boxes della Tyrrell, dove però ha immediatamente risfoderato sul suo bel volto appena imbronciato, il sorriso delle grandi occasioni, per salutare il marito che si avviava a conquistare il terzo titolo iridato della sua carriera. Da quel momento la signora Stewart si è appollaiata, come suo solito, sullo sgabellino, ed ha cominciato a trafficare con i cronometri, forse per ingannare così, al pari di tante altre sue colleghe, la tremenda attesa della fine della corsa.

Puntualmente, dopo un'ora e mezza, il viso diventato nel frattempo di ghiaccio di Helen Stewart si è riaperto nel più bello dei sorrisi quando Ken Tyrrell, al passaggio di Jackie sul traguardo, si è precipitato da lei, abbracciandola e baciandola. La cosa che ha anche provocato un piccolo moto di gelosia nella signora Tyrrell, che si aspettava di essere la prima a condividere con il marito la gioia del grande trionfo, e ha dato l'avvio a tutta una serie di mani tese a congratularsi con Helen, quasi che a vincere fosse stata lei e non il marito.

Abbiamo approfittato dell'occasione per fare alla moglie del nuovo campione del mondo le rituali domande che in questi casi si rivolgono ai mariti, proprio per sentire come viene vissuto un campionato del mondo dall'altra parte del tavolo, in quell'eterno « te per due » che è la vita matrimoniale, e che in questo caso è complicata dalla stressante attività di pubbliche relazioni che tiene Jackie lonta-

no da casa per la maggior parte del tempo.

« Non so come si senta mio marito, in questo momento — esordisce Helen Stewart —, per quel che mi riguarda mi sento come se mi fossi tolta un peso dallo stomaco. Non so nemmeno se sia felicità o tranquillità perché ancora una volta è andato tutto alla perfezione. Mio marito è un meticoloso nel suo lavoro ed io in genere cerco di non intralciarli. Però se debbo essere sincera ci sono stati alcuni momenti a metà stagione, quando era lì che stava per riprendere in classifica Fittipaldi, che era diventato intrattabile e in casa non poteva volare una mosca. I nostri figli avvertivano questo disagio, perché in genere, Jackie è sempre molto buono, gentile e comprensivo. Forse perché i suoi figli lui li adora, e si può dire che viva solo per loro. Purtroppo ora per i vari festeggiamenti lo attende un lavoro forse più duro di quello di conquistare il titolo. Io come al

Tito Zogli

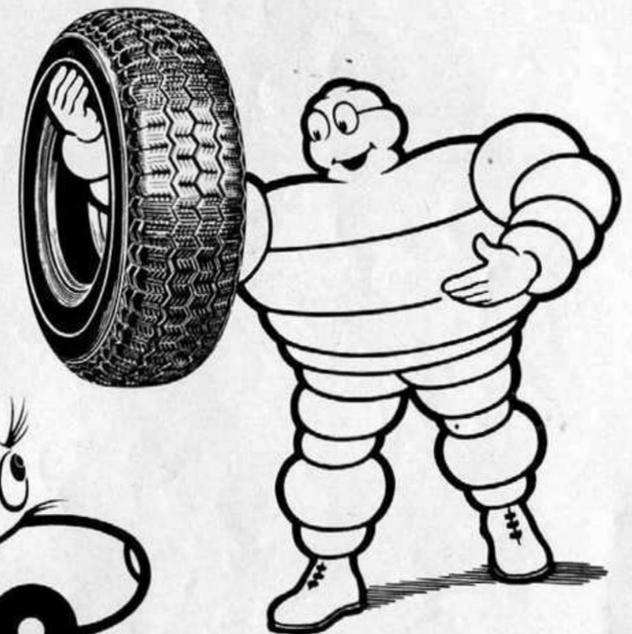
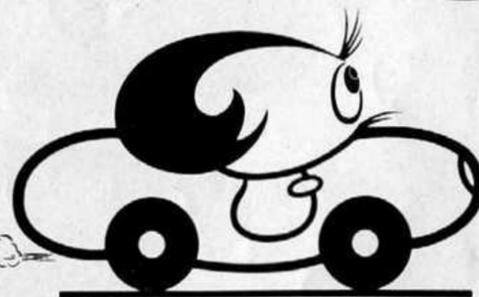
CONTINUA A PAGINA 12



Piccola cara

radialmente

... sino all'ultimo Km..!



tuo per sempre **ZX MICHELIN**

Ideale anche per le 'piccole cilindrate' **ZX MICHELIN** è il radiale 'che non finisce mai' e mantiene tutte le sue qualità sino all'ultimo Km.

PROP. MICHELIN - 73 3 - T

solito cercherò di essergli vicina nella maniera più discreta e rasserenante possibile. Certo la vita di una moglie è molto impegnativa, quando il marito si chiama Jackie Stewart e diventa campione del mondo di automobilismo».

«Allora è per questo signora che lei sta facendo pressioni perché Jackie la planti con le corse?»

«Non è vero! Non ho mai voluto entrare in merito all'attività di mio marito nel passato e voglio continuare a farlo. Jackie è libero di prendere qualsiasi decisione, senza alcun obbligo di natura familiare. Lui meglio di ogni altro sa cosa è meglio per la sua carriera e per il suo me-

stiere di pilota: certo umanamente, come donna prima e come moglie poi, soffro nel vederlo rischiare la vita tutte le domeniche. Però questi sentimenti io non li ho mai fatti pesare sul bilancio della nostra vita familiare. Amo mio marito e poiché amore è anche rispetto, penso non sia proprio il caso che sia io a dirgli ciò che deve e ciò che non deve fare. In tutti i nostri anni di matrimonio, una sola volta ho rivolto a Jackie una richiesta per quanto concerne la sua attività: è stato quando mi sono fatta promettere che non avrebbe mai corso con una Lotus. Io di tecnica non me ne intendo, ma ho visto troppe ruote volare per sentirmi tranquilla davanti ad una simile eventualità».

t. z.

Confermata per la BRM la rinuncia ai suoi motori

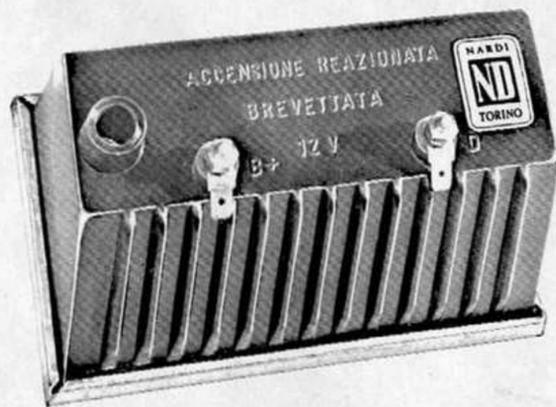
MONZA - L'indiscrezione più clamorosa relativa la stagione 1974 è venuta dall'Inghilterra e riguarda la squadra della BRM. A parte gli eventuali trasferimenti di tutti i piloti attuali, da prendere con riserva (probabilmente non partirà soltanto Beltoise) quello che è clamoroso e che sorprenderà tutti è la conferma che la BRM pare finalmente decisa a smettere di utilizzare il suo motore dodici cilindri, che ha dato tante speranze ma anche tanti dispiaceri, con poche vere soddisfazioni. Il dodici cilindri non sarà però sostituito da un altro motore BRM ma — come scrivemmo — dal Cosworth-Ford otto cilindri che azione la maggior parte delle macchine attuali.

La decisione effettiva sarà presa soltanto tra qualche giorno. Se la notizia sarà con-

fermata l'anno venturo in gara, nella formula uno, vi sarà quindi soltanto il motore Ferrari, ad opporsi ai Cosworth, perché la Tecno smette e le notizie che circolano su progetti Matra sembrano completamente inventate, visto che il 12 cilindri francese proprio non è adatto alle monoposto.

Con la scelta del motore Cosworth le BRM possono ridiventare macchine molto competitive, ed a questo punto ci sembra che diventi plausibile la voce da noi raccolta secondo la quale Jacky Ickx è in trattative precise con mister Louis Stanley, per passare alla BRM. Potrebbe essere tutta una operazione condotta al fine di non perdere il finanziamento della Marlboro, che vuole ormai puntare su squadre capaci di vincere e non soltanto di far numero.

il segno della ripresa



accensione reazionata

doppia accensione ad interazione di flussi magnetici concatenati

Per informazioni: Nardi s.r.l., via Lancla 8, 10141 Torino / tel. 331.558 - 383.869

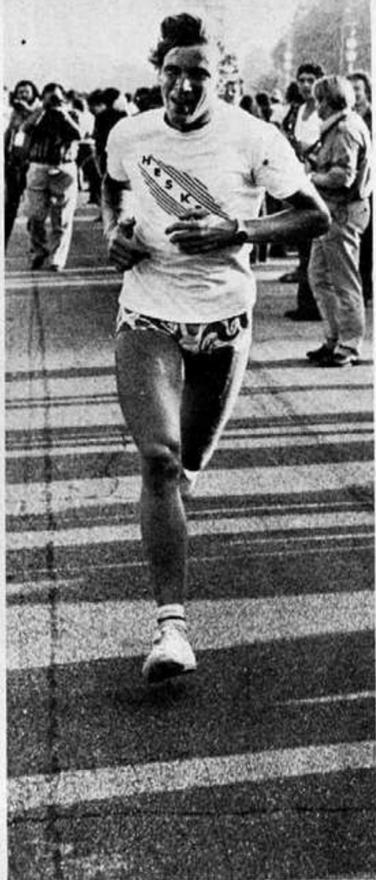
I costi «in più» del G.P. d'ITALIA

● Quanto è costato il Gran Premio d'Italia '73? C'è chi giura che, se la CSAI non avesse bloccato per prestigio polemico l'adesione degli organizzatori milanesi alla Grand Prix International, l'associazione degli organizzatori (ora in liquidazione) il contratto unico firmato a marzo con i costruttori e piloti per il «costo Gran Premi» in ingaggi, pari a un centinaio di milioni, non avrebbe subito l'accrescimento «clandestino» che è seguito poi sull'onda del pronunciamento che — ufficialmente — è stato motivato dalla vicenda penale di Chapman per la triste vicenda Rindt. Tra altre garanzie economiche e conguagli, l'AC Milano, a parte le spese organizzative, il monte premi-ingaggi (e cassa previdenza piloti) del 44. G.P. d'Italia sarebbe stato non di 107 milioni ma di 147. Tra gli altri Chapman avrebbe chiesto e ottenuto dieci milioni per le sue due Lotus. «Anche io come Ferrari, porto pubblico a Monza» avrebbe detto il costruttore inglese!

● Ma c'è un'altra cifra che costerà in più questo Gran Premio. Ed è quella che dovrà essere pagata come Premio Annuale al Costruttore italiano. Sapete quale? Quello che l'anno scorso enfaticamente l'ing. Ferrari annunciò di non volere perché fosse devoluto alle iniziative pro giovani piloti italiani. L'assemblea di Salice Terme applaudì entusiasta. Così nell'annuario CSAI fine '72 non figurava il consueto regolamento per questo Premio che da vent'anni, sempre meno che in una occasione (quando finì alla Maserati) era diventato un tributo ulteriore dell'ACI alla perseveranza di Enzo Ferrari nella sua attività. Invece, quando è stato stilato il regolamento (a carta carbone) del G.P. d'Italia 1973, in prima pagina la «voce» Premio al Costruttore è tornata a figurare! Ferrari a questo punto ha fatto esplicita domanda sulla curiosa contraddizione. Forse perché alla CSAI non si ha il coraggio mai di ammettere un lapsus o un errore, pare che sia stata confermata l'assegnazione del Premio. Con quale regolamento, vi chiederete? Questo non si sa. «Quello '72» ci è stato detto. Ma allora Ferrari per pretendere deve fare almeno 20 punti nella classifica del mondiale costruttori F. 1. Punti che per il momento non ha.

● Non c'è da stupirsi se la CSAI pur di non ammettere un errore (perché non si può crederla in grado di fare così vistose beneficenze con intenzione, specie se garantita da una rinuncia coram populo) rimedi con una affermazione di «intenzionalità». Pensate che recentemente, nel ridare le licenze di corridore, ad un pilota è stata assegnata quella di «prima» anziché di «seconda». Nato il caso, e non volendo ammettere l'errore del responsabile, si è pensato persino di fare una modifica di regolamento pur di regolarizzare la situazione!

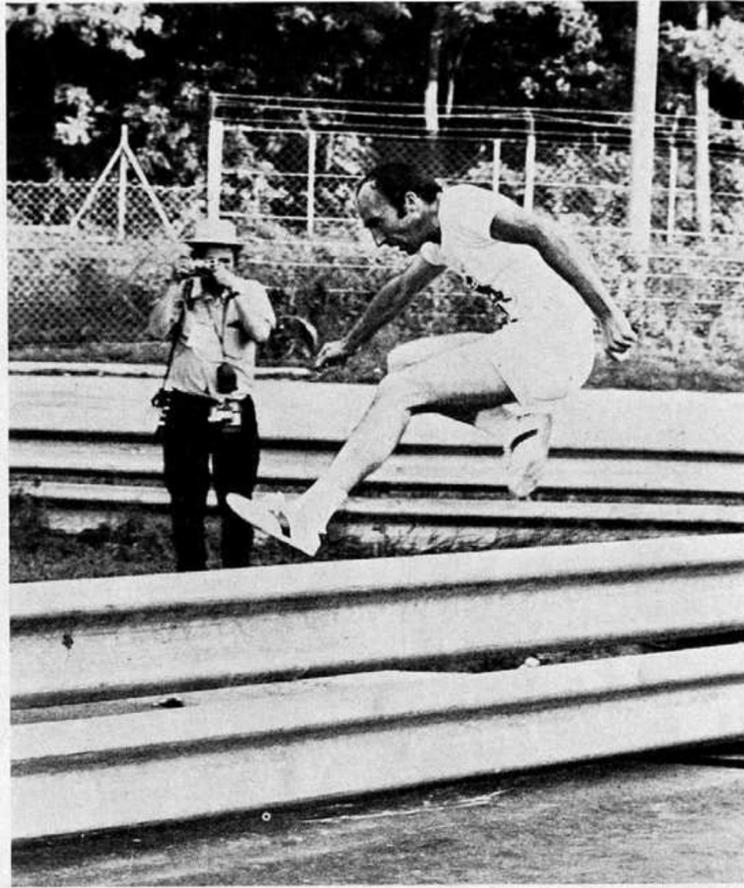
● Lilliale. Oliver, col faccino disteso sotto il casco, dormiva serafico nell'abitacolo della sua Shadow mentre i meccanici, indaffarati col crik, lo dondolavano violentemente senza rimorso.



Il perfetto stile di James Hunt, completo di maglietta con il nome della squadra Hesketh



Sopra, Revson non ne può più! Sotto, Frank Williams, organizzatore ed anche vincitore... In effetti salta bene!



Jacky Ickx affronta il salto del guard-rail. La sua tenuta è perfetta, ma inutile... Si ritirerà

MONZA - Ha avuto l'idea, l'ha organizzata, l'ha dotata di premi e, conoscendolo, non poteva far altro che vincerla! Francesco Guglielmi, in «arte» Frank Williams è stato il vincitore della corsa «pubblicitaria-ecologica» di quattro chilometri (a piedi) che si è disputata dopo le prove del G.P. d'Italia venerdì nel tardo pomeriggio.

Tutte le norme di sicurezza erano state rispettate e approvate con un telegramma speciale della G.P.D.A. firmato dal cane di Hulme, che avute garanzie che gli alberi del parco di Monza erano stati salvati da Italia Nostra e dal comune di Monza ha dato l'o.k., che ben difficilmente lo si sarebbe potuto ottenere se non vi fossero stati questi alberi, essenziali per la vita dei «dog» di tutto il mondo.

Le misure di sicurezza erano eccezionali. Anche il «Pace car», una Dino marron seguiva al primo giro i concorrenti fra i quali alcuni noti piloti... quali Ickx, Stewart, Hunt, e Revson. Ken Tyrrell doveva partecipare ma poi, visti i problemi da risolvere sulla macchina di Stewart, ha delegato il figlio, che era molto quotato. E invano il sig. Guglielmi ha cercato; ma il parere interressato (12%) sull'eventuale vincita, di Stewart ha fatto decidere il contrario.

Jackie, noto in tutto il mondo, amato dagli organizzatori per le sue richieste di sicurezza (con conseguenti forti spese per i circuiti) idolatrato dai giornalisti ai quali «non ha mai negato una intervista» (sono parole sue), ma che non li vuole nei box, (all'oupo vuol proporre una grande gabbia di vetro a due km dal circuito dove rinchiuderli tutti) ha consigliato agli organizzatori della corsa ecologica a piedi, per evitare la pericolosa formazione di scie, di adottare anche le chicanes.

Come è ormai d'uso, gli organizzatori hanno detto «sì». (Ormai lo dicono sempre alle richieste dei piloti) e, dopo il primo giro alla fine del ret-

ipodisti della f. UNO



Vedendo molti piloti di primo piano in questa foto prima del via, c'è da dubitare della loro serietà professionale... Starter è Emerson Fittipaldi. Sotto, Jackie Stewart supera il guard-rail come può



tilineo dei box, si girava a destra e si imboccava la variante Junior saltando il guard-rail.

Al via si presenta inaspettatamente anche Merzario il quale, saputo che a chi partecipava sarebbe stato recapitato un assegno di lire trentamila, non ha voluto mancare per dovere verso lo sport...

Al via il più lesto era «lord» Hunt, seguito da Ickx mentre Stewart era in mezzo al plotone e parlava con un fabbricante di pantaloni al quale voleva vendere un orologio.

La lotta alla parabolica è subito fra Williams (che nel frattempo era rinvenuto fortissimo) lord Hunt e Tyrrell junior.

Merzario si doveva ritirare per noie alle gomme (pardon alle scarpe): gli si slacciavano continuamente i cordoncini!

Alla fine del primo giro, Williams era in testa, seguito da Hunt, Tyrrell jr., Ickx, che però perde tempo nel salto del guardrail e si ritirerà perché le gambe non erano competitive.

Stewart guadagnava posizioni, dopo aver venduto l'orologio, mentre Revson era in difficoltà per problemi di respirazione. Williams vince portandosi a casa 1.500.000 lire, secondo Hunt, terzo Tyrrell Jr. (che si sentirà poi male e verrà portato a spalle, alla rianimazione, da Cevert). Il migliore dei meccanici era della Lotus, che non aveva nessuno in gara (Chapman aveva chiesto una grossa cifra sottobanco) e il solo E. Fittipaldi si era prestato (gratis) a dare il via con una bandiera verde.

Il meccanico della Lotus ha vinto 100 sterline e un orologio, che Stewart si è affrettato a comprare sottocosto (per correre poi dal suo amico dei pantaloni) a rivenderglielo per nuovo. Una folla numerosa ha seguito la manifestazione per la gioia degli sponsor che hanno così potuto reclamizzare il oro prodotti. A circuito ormai deserto anche Revson ha tagliato il traguardo.

g. o.



MONZA

7 GIORNI DOPO

Divagazioni
di TECNICA
ai margini
del
G.P. d'ITALIA

Da 40mila fr.s. ai freni-sicurezza

Ci siamo informati per curiosità sul costo del « pulpito » Heuer che troneggia da anni ovunque la Ferrari si dimeni. Quarantamila franchi svizzeri, che sarebbero poi — dice la banca — otto milioni di tarlate lire per cronometrare tempi da altalena.

Il tutto per assaporare con accuratezza da Bureau of Standards le macroscopiche differenze che l'unica Ferrari rimasta in gara esibiva nei « tempi » realizzati fra giro e giro.

Come avrete già letto in precedenti cronache, AUTOSPRINT ha avuto modo di osservare l'impegno profuso da Jacky, autentico giocoliere delle chicanes, nello smorzare da par suo l'innescio di gioiosi scodinzolamenti in imbardata. E non ci par da lui — per vorticoso che fosse il regime di scatole raggiunto in conseguenza degli ultimi eventi — l'attendismo che alcuni hanno visto alla base di un'ipotetica « vana sua gelosia ». D'altra parte, abbiamo visto Santuzza... scusate, Jacky Ickx, apparentemente privo di un preciso riferimento staccare la frenata in fase di avvicinamento alle temute porte da slalom; l'abbiamo visto staccare sotto, nel punto in cui Emerson Fittipaldi ha lasciato un paio di chili di gomma in altrettante frenate acchiappa-Ronnie, senza neanche l'accenno di equivalente e papale fumata.

Per contro, non possiamo negare che, in altri passaggi, il belga staccava assai prima dei limiti suddetti e questo potrebbe esser causa dei lamentati giri « lenti ». Colpa del traffico, ossia prudenza a seconda delle condizioni di ingorgo incontrate giro per giro? Discorso difficile e immediata possibilità di confronto coi tempi da computer che Jackie Stewart Superstar imprimeva a mitraglia sui contagiri di chi registrava le fasi del suo inseguimento a Revson. (Era lui, sì, sì, l'obiettivo...)

Ad evitare che alcuno rimanga titolato dal contenuto della parentesi, spiegheremo, ancorché in ritardo, che l'opera da agricoltori di cui Stewart fu vittima al settimo giro dipese proprio da una sbisciatata repentina di Peter Profumiere.

Sappiamo, sì, che nella seconda metà della gara il raffreddamento della 312 N. 3 era divenuto il modello analogico di una caldaia a tubi d'acqua, ma questo ci lascia liberi di supporre quanto ci pare sui motivi della suddetta discontinuità nei primi trenta giri. Volendo arrivare per forza a una morale della favola ci sembra, a questo punto, inopportuno voler insistere in una collaborazione basata su una pace armata quando si sa benissimo che l'innocenza — quella vera — è privilegio degli animali.

Della gara ci pare di aver detto abbastanza e passiamo quindi alle considerazioni di carattere più generale; ci sembra ormai lampante che, nell'attuale Formula Uno, gli estremi trovano un punto di contatto. Per estremi, anche fisicamente, ci va di prendere ad esempio Colin Chapman e Ken Tyrrell che attualmente dimostrano di non partecipare al Campionato con intenti estetico-decorativi.

Ci sembra di capire che nella logica dei due citati galantuomini non ci sia posto per soluzioni non essenziali ed ovviamente ci riferiamo al capintesta per intendere chi per lui (e con la sua approvazione) decide le soluzioni di progetto. Obiettivamente, confesseremo di aver occhieggiato altrove per il paddock delle soluzioni costruttive e stilistiche più aderenti al concetto del « mai visto e mai sentito dire ». Peccato solo che simili meraviglie da svenimento si ritrovino almeno per ora nel centro-meridione della classifica.

Sarà anche il caso di sfatare una leggenda relativa alle nozze coi fichi secchi cui sarebbero costretti i mettinsiemeristi inglesi che, alla maniera degli armatori « liberiani », arricchiscono sulla pelle di aspiranti suicidi. Sapevate, ad esempio, che nell'orto di Casa Tyrrell fu a suo tempo messo insieme un mascherone al naturale e che lo stesso venne successivamente provato al tunnel aerodinamico del M.I.R.A. Institute? E' opinione ancora diffusa che simili iniziative siano possibili solo a costruttori « veri » o comunque a chi si può concedere il lusso antieconomico di far ciambelle senza buco.

Eppure, la spesa relativa a quel tipo di ricerca evitò a Tyrrell la costruzio-

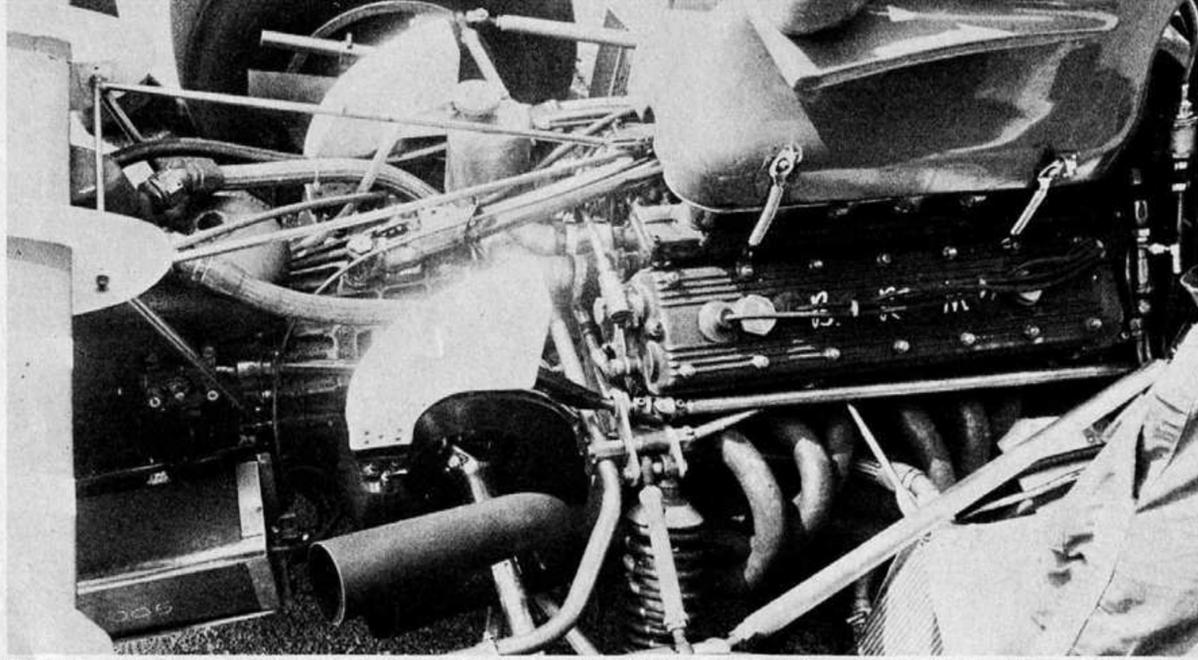
ne di una macchina sbagliata, cosa di cui ancor oggi si rallegra l'ing. Gardner, padre di tutte le Tyrrell finora prodotte. Questo significa in sostanza risparmiare, ma è già diverso dal concetto che dicevamo sopra in quanto significa spendere soldi — anche tanti, checché ne dica lo scozzese di famiglia — però senza sprecare nemmeno uno scellino.

Abbiamo notato che le origini boschive di Mr. Chopper si riflettono degnamente nelle strutture laterali deformabili aggiunte per la protezione sui fianchi della scocca. Il polistirene espanso costituente il sandwich è contenuto fra due pelli in vetroresina di cui l'interna è sagomata direttamente sul fianco della vettura cui è destinata, vista la lieve differenza esistente fra macchina e macchina.

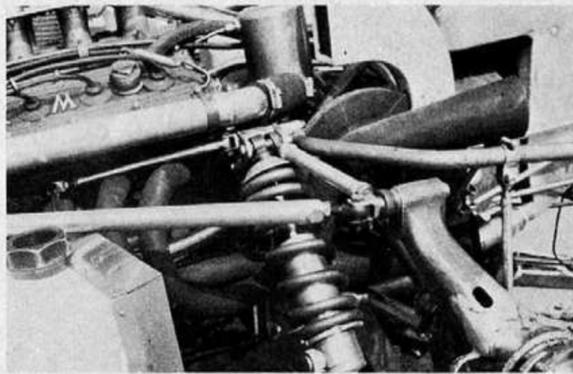
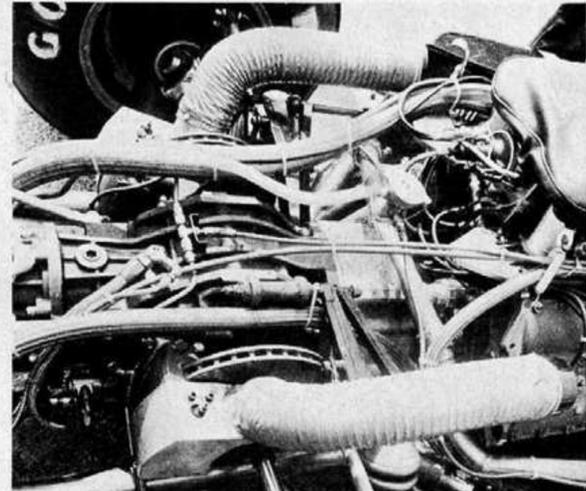
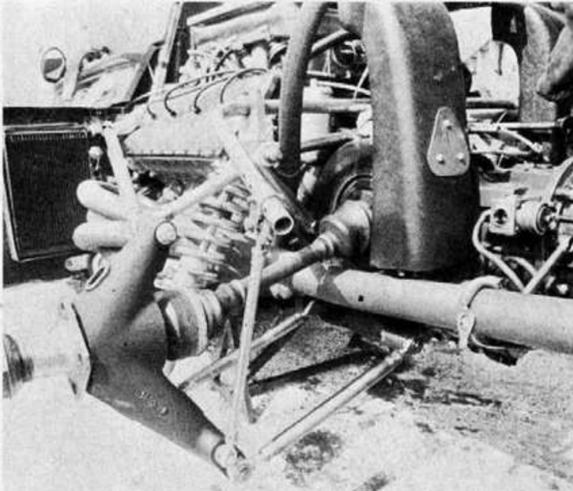
Ed ecco « la legna »: questo fianchetto, a sezione rettangolare, viene irrigidito sopra e sotto con strisce di balsa aventi le fibre disposte per lungo. Con il che si è cercato di copiare l'uovo, notoriamente difficile da schiacciare lungo il suo maggior diametro. Sistemata la schiuma sulla faccia esterna, si ricopre il tutto con un altro fianchetto (quest'ultimo uguale per tutte le vetture) e un assieme di questo tipo viene applicato su ciascun lato della struttura centrale che risulta avviluppata da tale specie di bozzolo, guadagnando probabilmente qualcosa anche in rigidità vuoi flesso, vuoi torsionale. Col robusto piastrone in fiberglass posto a protezione delle calcagna, il peso delle strutture aggiunte risulta di una quarantina di libbre (poco più di diciotto chili) e, considerando che si tratta pur sempre di un ripiego, diremmo che qualcosa costruito ex novo secondo le nuove norme non avrebbe potuto garantire molto di meglio.

Con le volatone di Monza e gli almeno tre rallentamenti da panico garantiti per ogni giro, era logico aspettarsi che tutti quanti si premunissero contro il bruciore di freni. Cosa che tutti, praticamente han fatto, viste anche le condizioni da autodafé in cui si è corso. Sui freni, che stanno lì e non dicono niente, si possono fare stupende osservazioni; anche se la ragazza che è con voi non è di tale avviso e vi tira per la manina. Limitandoci ad osservarli sotto il profilo del raffreddamento, notiamo un moltiplicarsi delle scuole di pensiero per cui finisce che ognuno fa esattamente come gli pare.

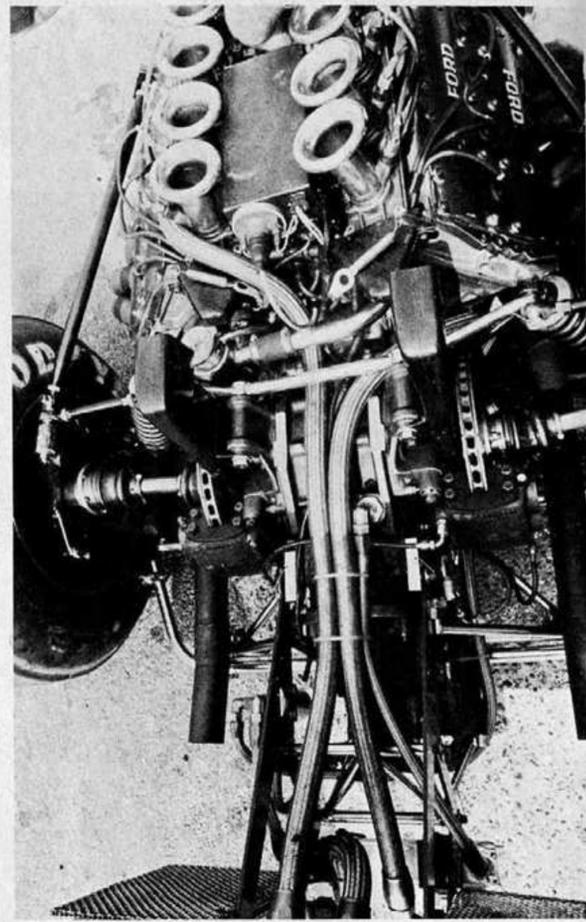
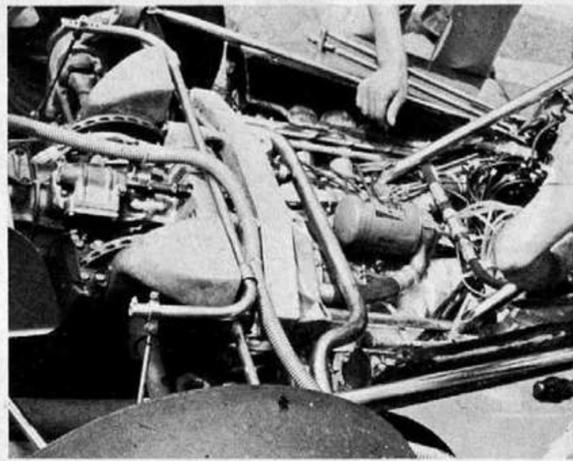
Se è vero che quello che è logico è anche semplice, un qualsiasi raffreddamento forzato su disco a canali radiali, avrebbe per refulare quanto lo scoop è riuscito a scoopare, un unico punto che gioia comporli: il centro



Esempi plurimi di come catturar l'aria per raffreddare i poveri freni posteriori. Sopra, l'orecchie della BRM. Sotto a sinistra, la proboscide della Tyrrell. Sotto a destra, la soluzione della Shadow



Sopra, ancora BRM. Il senso di rotazione del freno si oppone all'aria. A destra, la Brabham e (sotto) la Ferrari soffiano al centro dei dischi



per l'appunto del disco medesimo, inteso come girante centrifuga, che dal centro succhia.

Tale concetto pregnante della frenologia, oggi, sembra rispettato solo dai ripetenti come la Ferrari e dalle Brabham che vivono di ricordi. Oggi si soffia a gote piene sui punti più diversi del pur semplice meccanismo: chi vuol la pinza fredda e chi soltanto la pastiglia, mentre si può benissimo voler raffreddare tutto senza concordare sul sistema più adatto alla bisogna. L'importante è volersi bene.

Fra quelli che tutto raffreddano, troviamo ad esempio Tyrrell e McLaren, con la differenza che mentre Tyrrell preferisce la « pipa » grossa abbastanza da abbracciare disco e pinza con tanti saluti al concetto centrifugo, troviamo sulla McLaren addirittura condotti separati, ciascuno con le sue mansioni precise.

Sulla Shadow si preferisce alimentare, con lunghe proboscidi in mani-

chetta flessibile spiralarmata, un casoncino in pura latta aggrappato sul fianco della pinza. Visto il numero di curve e di spigoli vivi presenti nella circonvenzione, è sperabile che almeno i componenti non abbiano letto alcunché di meccanica dei fluidi e lavorino, per ignoranza, in accordo coi piani dell'inventore.

Tecno e BRM esibiscono soluzioni virtualmente identiche, basate su un condotto a sezione quadrangolare convergente e dalla curvatura che ci par fra le più giuste, per soffiare di precisione nell'interstizio che (forse) divide la pastiglia dal disco e ricacciare almeno una parte dell'aria nei canali radiali del disco che la emette. (Così impari). Infine, il soffio che secondo Frank Williams occorre far giungere ai freni (posteriori) della ISO-Marlboro, dovrà interessare la sola corona esterna del disco ed arrivare diagonalmente attraverso una trombetta messa sulle ventitré. La sezione del condotto

decrese solo in spessore, per cui la bocca di uscita sarà stretta e lunga come un siffo: accoppiata la tromba con un moderno disco trasversalmente sforacchiato, l'assieme dovrebbe funzionare come una perfetta sirena di Cagnard-Latour.

Abbiamo visto a Monza l'ultima apparizione europea di quest'anno per quanto riguarda la Formula Uno e, assai molto probabilmente, il campo sarà assai rinnovato quando avremo modo di riparlarne insieme. Il fatto stesso che le due JPS della trionfale cavalcata già intravista a Zeltweg siano oggi in vendita complete di accessori ci dà l'indicazione più certa che qualcosa di nuovo avremo da dire e da vedere in quella direzione. Aspetteremo le novità occupandoci di chissà quali altre faccende, sempre e comunque rivolte a cercar di capire a che serve la benzina.

Giuliano Orzali

PREMIO... NOBEL al cattivo gusto (olandese)

● Che gli olandesi abbiano voluto salvarsi la faccia per quanto avvenuto a Zandvoort nella tragedia di Williamson, umanamente si può capire. Però da ciò ad offrire questa versione che vi proponiamo sul drammatico incidente ci corre! Ecco che cosa ha scritto lo «Zandvoort Circuit Bulletin» che ha dato questa asettica versione dell'episodio:

« Nel settimo giro, in un tragico incidente ha perso la vita Roger Williamson la cui March, dopo avere sbandato sulla sinistra della pista, ha cozzato contro il vicino guard-rail che chiude il nastro d'asfalto. Il nastro d'acciaio ha respinto la vettura verso la parte destra della pista, 180 metri avanti, dove è rimasta rotta e in preda alle fiamme. David Purley ha cercato di porgere aiuto, ma il suo aiuto e quello di alcuni altri (chi? n.d.r.) era inutile. Williamson è stato un'altra vittima delle pericolose «barriere assassine» le quali continueranno a mietere le vite

dei piloti se non saranno prontamente sostituite da difese in maglia di rete ».

Sullo stesso bollettino, i medesimi coraggiosi olandesi hanno stigmatizzato il fatto che nessuno abbia ricordato come il 7 di agosto cadesse il giubileo del circuito di Zandvoort, dove 25 anni prima Tim Parnell su Maserati aveva vinto davanti al principe Bira la prima corsa ivi disputata. E per farlo hanno usato le seguenti parole: « Il giubileo è passato senza alcuna notizia, una grande pietà »!

Se si può anche accettare la considerazione sulle «barriere assassine» quello che ci sembra spudorato è lamentarsi addirittura che sia stato dimenticato « il giubileo di Zandvoort ». Non l'hanno certo solennizzato nel modo migliore. Anche se la stessa CSI ha fatto finta di non accorgersi delle tante manchevolezze dei designati organizzatori dell'AC Olandese.

● Il «TROFEO FAMS», gara valida per il Trofeo dei Rallies Nazionali, in programma il 6-7 ottobre prossimi, è stata rinviata a data da destinarsi. La ragione del rinvio è da ricercarsi in alcune difficoltà incontrate dagli organizzatori sammarinesi nell'ottenere i permessi per lo svolgimento di alcune prove.

Scherzano sempre col fuoco i costruttori F. 1

La riunione che si è tenuta a Londra giovedì scorso per i nuovi regolamenti sulle misure anti incendio non ha portato a risultati concreti. Delamont, direttore sportivo del RAC e capo del comitato tecnico della CSI, aveva l'incarico di accettare proposte per misure preventive da Tyrrell (per i costruttori) da Hulme (per i piloti) e da Lotus Stanley (Comitato di consulenza Siffert). Stanley continua a insistere che venga usato un tipo di estintore, da portare appeso alla schiena che invece i commissari di gara rifiutano di usare. Tyrrell e Hulme hanno fatto proposte piene di buon senso e Delamont e Stanley si sono accordati per rivedersi più avanti nel mese, per preparare raccomandazioni da proporre alla CSI. La discussione riguarda l'uso del sistema di soccorso Graviner e del tipo di estintore da usare. Il RAC è favorevole a leggera schiuma d'acqua per soffocare le fiamme, seguita da polvere Monex che impedisce la ripresa del fuoco. Il Comitato Siffert è d'accordo per la schiuma d'acqua, ma vorrebbe polvere BFC.

La riunione si è quindi conclusa senza che si fosse giunti a concrete proposte. Tyrrell, Hulme e Delamont erano delusi e tutto ciò significa che non si avranno vere e proprie direttive per i progettisti delle vetture 1974 fino a metà o a fine ottobre.

Significativo che non sia stato neppure sfiorato il tema del serbatoio antincendio tipo Autodelta. Questa è stata la ragione perché, nonostante il verbale favorevole nella riunione CSI a Monza, il Presidente CSAI ing. Rogano ha rinunciato a mandare il rappresentante italiano ing. Nosetto.

La CSAI si è limitata a far svolgere a Imola una riunione della Sottocommissione Circuiti e Sicurezza. Ufficialmente, con la partecipazione di rappresentanti FISA e ANCAI, doveva essere discussa la proposta dell'Associazione Piloti nazionali di unificare e coordinare i servizi di sicurezza nei nostri circuiti. In realtà Rogano ha cercato solidarietà per le difficoltà che incontra, specie sul tema «fuoco», nelle riunioni internazionali CSI. Non ha il coraggio di denunciare pubblicamente chi si oppone e allora si concede queste consolazioni nazionali. Pare che si sia proposto di cercare una «via italiana» alla soluzione del problema preventivo del fuoco appunto col serbatoio di Chitti (che era presente alla riunione), anche perché la Pirelli sarebbe a buon punto con una fusione cellulare in gomma, in modo da evitare i famosi problemi delle saldature. Si vorrebbe puntare a renderlo obbligatorio subito nei prototipi e nelle turismo lasciando i costruttori F. 1 alle loro responsabilità.



Una foto-simbolo: Delamont, Westbury e Nosetto, con quelli del Santamonica, attorno all'imputato, il guard-rail. Dopo Misano, la commissione FIA è stata ad Imola, alla vigilia della 500 Autosprint

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

e anche per raddrizzare la vettura stessa, questo soprattutto per le macchine di formula.

7 — L'obbligatorietà di un anello di lubrificazione e dell'uso di staffe di tenuta efficaci per i raccordi dei tubi, per evitare perdite, questo soprattutto per le vetture di formula.

8 — L'aumento adeguato del peso minimo per tenere conto del peso extra dovuto a queste nuove misure, per scoraggiare l'adozione di dispositivi che aumenterebbero l'aderenza, a danno della sicurezza, e per evitare un pericoloso alleggerimento delle vetture.

« Sugeriamo che la Sottocommissione dei circuiti e della sicurezza chieda all'ufficio della CSI di formare senza indugio un gruppo di lavoro speciale, composto di esperti in tecnica e sicurezza, per tentare di risolvere il problema stando alle direttive suddette, senza tenere conto, nel maggiore interesse della sicurezza e dell'avvenire dello sport automobilistico, degli interessi specifici dei costruttori di vetture e di accessori che si dichiarino contrari, a questi scopi e i quali hanno avuto fin'ora il sopravvento. »

Infine qualcuno che denuncia la vera situazione ufficialmente! Ad onore della verità bisogna dar atto alla associazione dei circuiti permanenti di aver sempre messo l'accento sulla pericolosità delle macchine, derivante dalle caratteristiche che i regolamenti permettono. Tuttavia, anche per comodità e amore di tesi, quasi tutti si sono affannati a far credere che le osservazioni dei circuiti erano dettate soltanto dal desiderio di resistere alle richieste di aggiornamento dei percorsi, cioè di non voler spendere i soldi necessari. Una tesi comoda, e che aveva trovato ascoltatori, fino al punto che si era giunti a ricatti indecenti del genere « se non fate quel che chiediamo e poi succede qualcosa ne sarete responsabili ».

Una tesi tuttavia che non ha resistito. Era vero che determinati percorsi erano davvero antiquati, e che spesso si correva all'insegna del solo entusiasmo; e negli ultimi anni abbiamo visto come sotto la spinta delle richieste sempre più pressanti i circuiti si siano modificati, evolvendo verso ristrutturazioni e attrezzature adeguate. E' altrettanto vero, però, che non sono diminuiti gli incidenti gravi, ed anzi che nelle ultime stagioni si sono verificati incidenti di un genere ben preciso, che non possono assolutamente essere attribuiti ai percorsi. Nessuno, infatti, ha avuto il coraggio di attribuire ai circuiti la responsabilità dei roghi che si sono succeduti con troppo allarmante frequenza; però nessuno ha avuto il coraggio e la onestà di ammettere che bisognava far qualcosa perché i guai fossero impediti eliminandone le cause. Tutti hanno preferito la costosissima e inutile via della lotta contro il fuoco, perdendo moltissimo tempo e spendendo e facendo spendere moltissimo danaro alla rincorsa dei mezzi di battaglia contro il fuoco.

La denuncia dell'AICP

A nessuno dei tanti predicatori (e non so se sia stato per ottusità o malafede) è mai passato per la mente di cercare di individuare le cause del fuoco, delle troppo frequenti rotture. Eppure la gente che le corse le fa e le predispone dovrebbe avere un minimo di competenza e di capacità di analisi...

Per qualche anno siamo stati soli a condurre la battaglia della revisione delle macchine, che sono quel che sono in funzione delle possibilità offerte dai regolamenti. Se ricordate, nel 1969 siamo stati noi da queste colonne a condurre la guerra agli alettoni, trovando nell'ing. Campanella allora presidente della CSAI un uomo sensibile e intelligente che ha accolto i suggerimenti ed ha fatto propria la nostra tesi. A Monaco, nel 1969, quando finalmente la azione della CSAI è sfociata nella interdizione degli alettoni come erano (mostruosi), fummo personalmente investiti di male parole da Ken Tyrrell, dalla gente della Matria, da quella della Lotus. Qualche tempo dopo, però, gli stessi personaggi dovevano confessare che avevamo avuto ragione, e che era meglio così.

Ovvio che i costruttori di macchine da corsa (e di qualunque altra cosa) resistano quando si tratta di dover affrontare spese ingenti; ovvio quindi che i costruttori non vogliano intender parlare di modifiche radicali, preferendo la via più comoda della attribuzione ad altri delle responsabilità... e delle spese. Meno comprensibile che gli uomini investiti della responsabilità e della autorità di guidare le attività sportive si siano lasciati influenzare dalle sparate di gente e non abbiano provveduto a far funzionare i loro cervelli, analizzando le cose nel loro giusto senso e preoccupandosi dell'avvenire dello sport, non degli interessi particolari di gruppetti. Si è così giunti all'attuale punto di rottura, con noi di Autosprint soli a condurre ancora una battaglia che sembrava essere ignorata da chi aveva l'opportunità (se non il dovere) di raccogliere i suggerimenti che forniamo. Non abbiamo finora trovato nessun altro Campanella (e intendiamo non solo in Italia) ed abbiamo dovuto rassegnarci ad assistere alle deliranti « invenzioni » che si succedono giorno per giorno.

I membri della associazione dei circuiti, tacciati di egoismo e di grettezza anche morale, non osavano ufficialmente far pubblicare le tesi che tuttavia, nei consessi internazionali, continuavano a sostenere. E che erano le nostre.

Adesso, come vedete dal testo qui sopra, si sono stancati. Ed hanno ufficializzato in un documento pubblico quel che pensano e sostengono. Diciamo che sono nel vero, e approvandoli appoggiamoli. Con la speranza che ci sia qualche « Campanella » di buona volontà e di intelligenza vivace che ne sostenga la azione. Credetemi, per evitare le disgrazie non sono i mille accorgimenti atti a combattere il fuoco, quelli che occorrono. Occorre fare in modo che il fuoco non possa divampare!

Gli ispettori-sicurezza CSI stanno cambiando idea

da MISANO (finalmente!) la condanna dei guardrails

MISANO - Scesi in Italia per controllare l'andamento dei lavori di Imola sono passati anche al Santamonica di Misano i componenti della CSI, nelle persone di ms. Delamont e Peter Westbury, accompagnati dal delegato CSAI ing. Nosetto per esaudire le richieste fatte a ripetizione da parte degli organizzatori romagnoli che non riuscivano a trovare un felice accordo

con le commissioni di vigilanza locali. Gli importanti personaggi hanno percorso diversi giri di pista, poi, pianta alla mano, ne hanno percorso diverse parti ascoltando con interesse i consigli dettati dall'esperienza degli organizzatori ed esprimendo a loro volta pareri sulle varie sistemazioni. Il punto dolens è stata ancora una volta la sistemazione dei guard-rails, giudicati in molti punti vicini alla pista, e che per fortuna possono essere arretrati: questa considerazione, fatta per bocca degli esponenti internazionali e convalidata dall'ing. Nosetto ha fatto chiaramente pensare a una nuova svolta, a un rinnovato modo di pensare a proposito delle barriere ARMCO, purtroppo richieste non più di un anno fa dalle medesime commissioni.

« I tempi sono cambiati, c'è caso che le soluzioni che ritenevamo utili un anno fa siano ormai del tutto superate: ci dispiace per gli organizzatori che devono accollarsi ulteriori spese, ma certamente queste modifiche porteranno un altro contributo alla sicurezza del bell'impianto di Misano ».

Passando al particolare veniamo a sapere che sarà del tutto abolito il guard-rail all'interno di fronte alla zona box e sostituito con una tripla rete molto più lontana; verrà arretrata anche la barriera all'esterno della prima curva dopo i box il più possibile, mentre per tutto il rettilineo più lungo, sul bordo esterno verrà costruito un cor-

dolo per evitare sassi o terra in pista.

Anche prima della curva verranno tolti molti guard-rail, sostituiti da reti ad assorbimento: lo stesso rail sul quale è volato Giacomo Agostini verrà arretrato di circa 8 m, usufruendo della parziale copertura del rio sottostante. Ora si sono stesi questi piani: al più presto verrà inviato agli organizzatori una pianta con tutte le modifiche, sottoscritta dai membri della CSI e della CSAI. Con questo documento si cercherà un accordo con l'attuale commissione di vigilanza e appena anche questa sarà dell'avviso si inizieranno i lavori che verranno portati a termine durante l'inverno.

L'umiliante show di LINGE

● Certo che facevano proprio un bel vedere, quella ventina di macchine di pronto intervento della famiglia Linge, volute da Hulme e C. a Monza. Sembra quasi che in Italia non si abbia nulla del genere, cioè macchine sprint tipo le Porsche e le Commodore esibite da questo clan tanto protetto. Proprio una bella figura anche per la nostra industria. Adesso comunque l'ANCAI chiederà alla CSAI che si faccia un concorso d'appalto in Italia tra le varie ditte specializzate antincendio e quella vincente abbia l'appalto per tutti i circuiti italiani, così si avrà un personale specificamente qualificato mentre l'investimento economico necessario non sarà legato a utilizzazioni occasionali.

ROMEO FERRARIS

ha finalmente
battezzato
il suo 2000
32 valvole
(montato su LOLA)

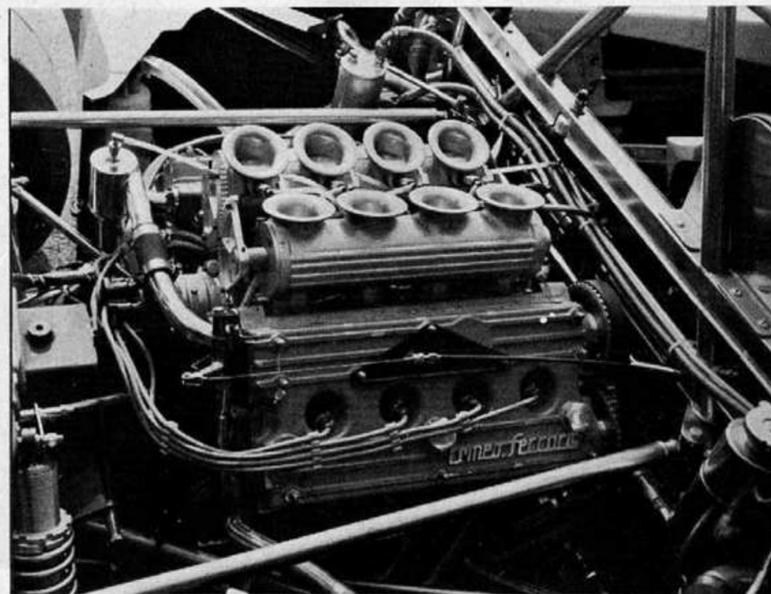


**NUOVI
BOLIDI**

Il Cosworth milanese

Quasi inosservato è nato a Milano un nuovo motore otto cilindri da competizione, destinato alla categoria sport 2000. Si tratta di una creazione di Romeo Ferraris, un noto preparatore di motori BMW. L'otto cilindri due litri è già stato installato in una Lola T 292 che Gagliardi piloterà prossimamente. Tempo addietro Ferraris aveva già creato un potentissimo « millino », servendosi del monoblocco Fiat 128, sul quale veniva montata una testa di propria costruzione, con due assi a camme e 16 valvole. Questo quattro cilindri da un litro di cilindrata eroga la notevole potenza di 162 cavalli a 13.000 giri, raggiungendo così la potenza specifica di un motore da formula uno. Il « mille » di Romeo Ferraris ha partecipato a diverse corse italiane, azionando una Daren sport inglese. Ferraris ha deciso di dedicarsi a mete più alte, costruendo un motore da competizione otto cilindri di 90 gradi, con due litri di cilindrata, munendolo delle teste già usate nel « millino ». Il nuovo propulsore da 32 valvole e quattro alberi a camme in testa dovrebbe raggiungere oltre 300 cavalli, con un regime di rotazione massimo di 12.500 giri. Il Ferraris usa un sistema d'iniezione indiretta Kugelfischer, non a ghigliottina, ma con due cilindri orizzontali girevoli, come sul 1000. Sono già state approntate tre unità del « duemila », però è prevista la fabbricazione di venti motori.

a. ci.



Qui sopra, l'8V di Romeo Ferraris sfrutta molte parti del già collaudato 1000 quattro cilindri, come le testate, l'alimentazione, bielle e pistoni. Sotto, Romeo con un cappellaccio alla cow-boy « assaggia » coraggiosamente la potenza del suo motore ospite di Gagliardi



primi vagiti della sua creatura: ma non ha perso la sua rituale energia e dinamica e si è arrampicato fin sui collettori per ascoltare ben bene le sue 32 valvole in Nimonic che aprivano e chiudevano instancabilmente l'accesso alla camera di scoppio.

Distribuzione a due alberi

Non vi staremo a tediare con dati tecnici, che abbiamo cercato di raggruppare in una sintetica tabellina: solo che bisognerà per forza parlare di questo nuovo gruppo propulsore, che se seguirà le orme del suo predecessore da 1000 cc certamente darà problemi a non finire a tutte le altre creazioni analoghe.

Certamente l'esperienza maturata sul « millino » derivato dal Fiat 128 è

stata fondamentale per il creatore milanese, che ha pensato di utilizzare le fusioni delle teste e molto altro materiale per farne il due litri. Infatti si tratta praticamente di due motori 1000 affiancati con un angolo di 90°: naturalmente si è dovuto costruire un nuovo basamento questa volta in alluminio (per la precisione in AL GS 9) e un nuovo albero a gomiti, su 5 supporti che è stato realizzato nelle officine Montepilli di Saronno. I pistoni sono rimasti quindi i robusti Borgo che Romeo continua a usare per il 1000, come pure le bielle in acciaio GNM extra che pesano ancora 420 grammi. Le bielle lavorano appaiate naturalmente nell'albero motore in acciaio e pare che non sia sorto nessun problema di lubrificazione o vibrazione alcuna. La distribuzione è effettuata mediante due alberi a cammes in testa per bancata, comandati da cinghie dentate esterne che lavorano su am-

L'identi-kit del 4 F. 820

Alesaggio e corsa 81 x 48,3 mm ● Numero cilindri 8 a V di 90° ● Cilindrata 1992 cc ● Numero valvole per cilindro 4 ● Potenza oltre 285 CV ● Regime max 12.000 giri/min. ● Coppia max al regime di 8.800 giri/min. ● Frizione Borg and Beck ● Alimentazione iniezione indiretta Kugelfischer ● Rapporto di compressione 10:1 ● Peso (solo motore senza accessori) 120 kg circa ●

pie puleggie seguendo un disegno tradizionale. Meno tradizionale invece la ghigliottina, che è la stessa del mille con i cilindri rotanti al posto delle solite a saracinesca orizzontale. Questo sistema, ci diceva Romeo Ferraris, consente di mantenere un comando molto morbido al pedale, agendo le forze di pressione-aspirazione del flusso gassoso non perpendicolarmente su una piastra, ma bensì su un paio di cuscinetti a sfere molto robusti. I due cilindri che aprono e chiudono tale sistema sono azionati da un paio di settori con denti collegati tra loro a monte di tutto questo sistema stanno gli iniettori, collegati a due pompe Kugelfischer che hanno trovato sistemazione all'interno del V del motore. Sempre all'interno del V sta dall'altra parte lo spinterogeno, sopra del quale è piazzato un'accensione Dinoplex.

Lavoro sulla presa d'aria

Come si può notare quindi anche dalle foto il complesso risulta molto compatto e molto corto: al di sotto, dalla parte sinistra guardando il motore dalla parte anteriore stanno i tubi di mandata e ritorno del lubrificante, applicati direttamente al carter secco.

Il motore, come dicevamo all'inizio ha subito dato la grande soddisfazione di girare pieno, senza bisogno neppure delle solite modifiche alla carburazione, con temperature acqua e olio perfette nonostante Giancarlo Gagliardi si desse da fare per metterlo alla frusta e scoprirne i punti deboli. Ancora molto si dovrà lavorare sulla presa d'aria dinamica: forse Romeo sposterà i radiatori dell'olio o lavorerà ancora sugli scarichi. Sta di fatto che il motore già canta la sua musica, che manda giustamente in estasi il costruttore e che comincerà ben presto a dare seri guai alle altre unità due litri per la prossima stagione.

l. c.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MISANO - Romeo ci aveva parlato a lungo, da più di un anno del suo « Cosworth » alla milanese e conoscevamo un po' per sentito dire (e forse con una buona dose di immaginazione) più o meno le sue caratteristiche. Ma a dire la verità non eravamo mai riusciti a vederlo realizzato e soprattutto a sentirne la musica: e Romeo ci aveva promesso un « canto » sublime. Cosa che si è puntualmente verificata: oseremmo aggiungere che non avevamo mai avuto il minimo dubbio che il geniale costruttore milanese non sarebbe riuscito a combinare una delle sue, ma lo confessiamo, stanti le prestazioni spettacolose del millino, eravamo veramente curiosi.

Riusciamo a dare la prima occhiata alla macchina completa, con tutta la carrozzeria montata, priva solo dell'airscoop che darà tanti problemi in questa primissima seduta di prove. Giancarlo Gagliardi ha appena terminato un giro e si appresta a comunicare le sue impressioni da collaudatore a Romeo Ferraris, che inalbera un feltro nero forse per riparare la « folta capigliatura ».

Nuovo cambio HEWLAND

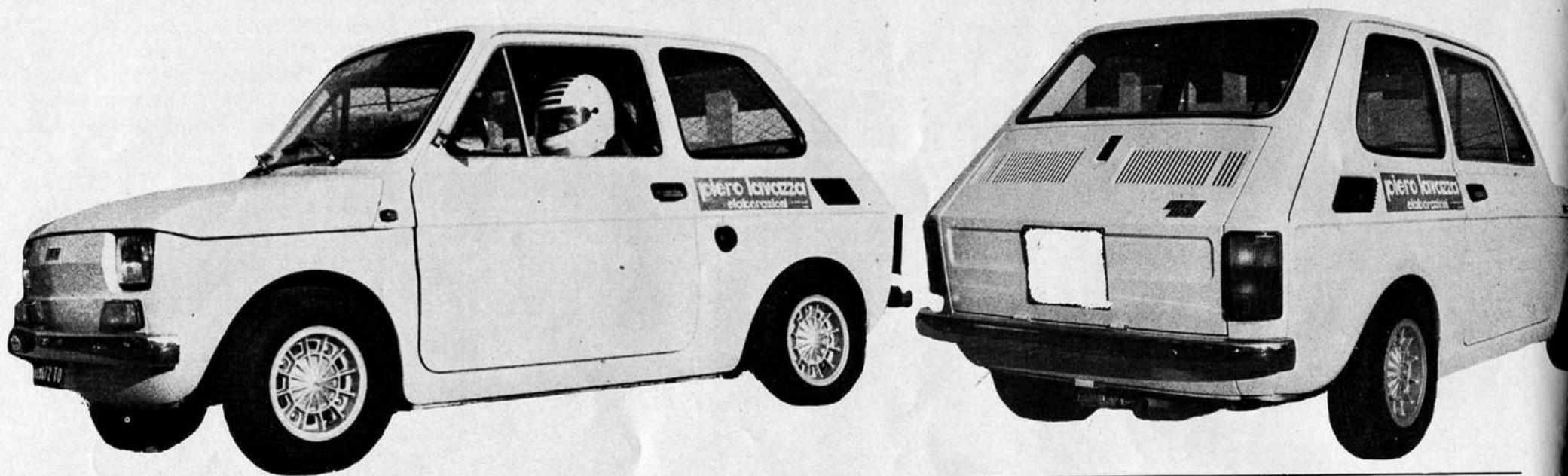
Il telaio è un nuovissimo Lola T 292 di un colore verdino chiaro: veniamo a sapere che in verità il preparatore milanese, che è anche proprietario della vettura (« preferisco fare i miei pasticci su una carrozzeria mia » ci confesserà) la voleva verde scura, come il millino Daren, ma che poi ha dovuta prenderla come alla Lola gliela consegnavano se voleva averla al più presto. La nuova Lola si differenzia dalle solite che siamo abituati a vedere essenzialmente per l'adozione di un nuovo cambio Hewland, ora siglato FG A 400 che porta i freni posteriori entrobordo con le nuove pinze freni Lockheed: per sopportare tale elemento è stato costruito un nuovo retrotreno, anche se le geometrie e le sospensioni sono rimaste inalterate. Sono

pure nuovi il muso, molto più schiacciato e sfuggente e la parte posteriore con il grande alettone applicato alle due pinne laterali.

Le modifiche necessarie, eseguite dalla Lola in Svizzera per fare entrare il compatto motore Ferraris, sono state di minima importanza: anzi, potremo dire che il motore si adatta perfettamente al telaio, rimanendo praticamente tutto coperto dal cofano posteriore e particolarmente al centro della vettura, grazie a una flangia che lo collega al cambio particolarmente lunga. Sono state inoltre praticate un paio di griglie nella parte superiore e si è cercato di fare entrare più aria possibile dalle prese laterali tipo NACA per raffreddare i radiatori. Ovviamente, essendo ai suoi primi passi, molte modifiche dovevano essere ancora apportate, specie alla posizione di guida da parte di Giancarlo Gagliardi, molto serio e preso dal compito di collaudare la nuova unità.

Per il motore invece sono state fatte diverse prove, specie con l'airscoop (famigliarmente chiamato « foca », chissà perché!) veramente molto difficile da regolare: si è provato ad aumentare il flusso d'aria, poi a limitarlo inserendo all'interno una lamiera appositamente sagomata, e infine a modificarlo leggermente con strisce di nastro adesivo. E alla fine di queste prove probabilmente Romeo avrà tratto informazioni molto interessanti. Ma la cosa più interessante è stata la facilità e la sicurezza con cui ha girato l'8V: Romeo non riusciva a nascondere un certo nervosismo, dal momento che l'unità aveva fatto solo otto ore al banco, un breve rodaggio che non poteva garantire la certezza di questo primo test senza noie al Santamonica. Ma problemi non ne sono sorti: il motore è andato in moto facilmente a spinta (mancava ancora il motorino d'avviamento) emettendo quel suono caratteristico che fuoriesce dagli scarichi delle F. 1, sì, proprio la stessa musica dei ben noti Cosworth di Stewart e Fittipaldi.

A questo punto è difficile riuscire a definire l'espressione di Romeo, decisamente teso dall'emozione e nello stesso tempo rilassato ed estatico ai



Cronaca di una «PREPARAZIONE» (con quell'«alchimista» di LAVAZZA)

TORINO - 4000 chilometri su una Fiat 126 preparata da Lavazza, con un motore 700 e 45 HP, sono una bella esperienza, anche meccanica. Fatto incredibile, nessuna contravvenzione in quanto una opportuna marmitta autoplasmata trasforma in brontolii accettabili il primigenio ruggito. Un attimo di palpitazione l'ho avuto quando un immenso carabiniere blocca una «semi-perfetta» uscita di curva sulla Panoramica, nei dintorni di Torino. Tendo i polsi per le manette ma vengo accolto con un sorriso di interesse da un potenziale pilota che si rammarica di non aver partecipato alla Cesana, vuol sapere tutto sulla macchina, mi chiede se può «mostrizzare» la sua vettura da Lavazza.

Perché fare una macchina stradale così? All'origine di tutto vi è un rapporto di amore intenso e difficile con un mezzo meccanico che scalpita e accetta solo i giusti tocchi, col rischio di essere «scalciati» se non si effettuano i gesti rituali con il garbo richiesto da una signora (macchina). La sua personalità sfuma tra una dose incredibile di souplesse tanto da girare in quarta in città a 2000 giri (rapporti originali) e una esplosione di grinta feroce nelle stradine serpeggianti che sono la sua vera passione.

Oggi l'automobile ha un senso solo se ha una spiccata personalità e permette, anche a patto di essere scorbatica e introversa, «il gioco» al pilota e non lo inchioda in colonne senza speranza. E' importante

che ciascuno conosca bene la propria macchina perché proprio questa conoscenza è la miglior maestra di guida. In questo spirito si colloca la preparazione, che porta al di là del subire l'oggetto confezionato, ma lo migliora e lo personalizza senza dover sfogare questi istinti, altrimenti repressi, in vari caroselli.

Perché dunque fare una macchina piccola, potente e con i cerchi piccoli e larghi? «Perché è bella» si potrebbe dire, tanto più simpatica e accettabile in questo mondo

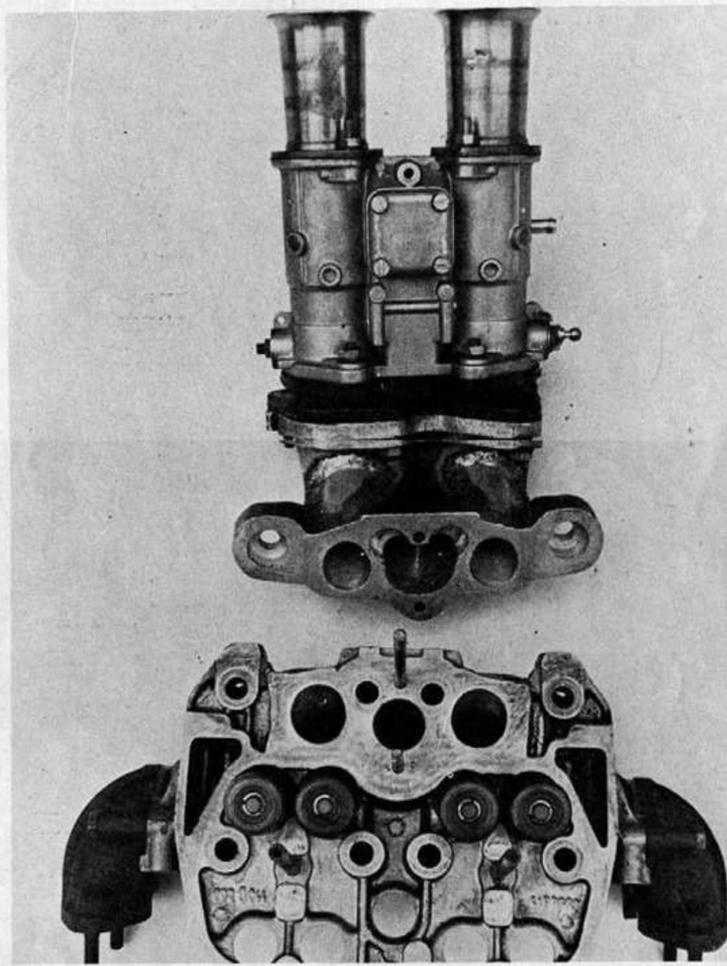
scientifico e specializzato in cui la vita dell'uomo è condizionata dall'orologio.

Il complesso della «Carrera»

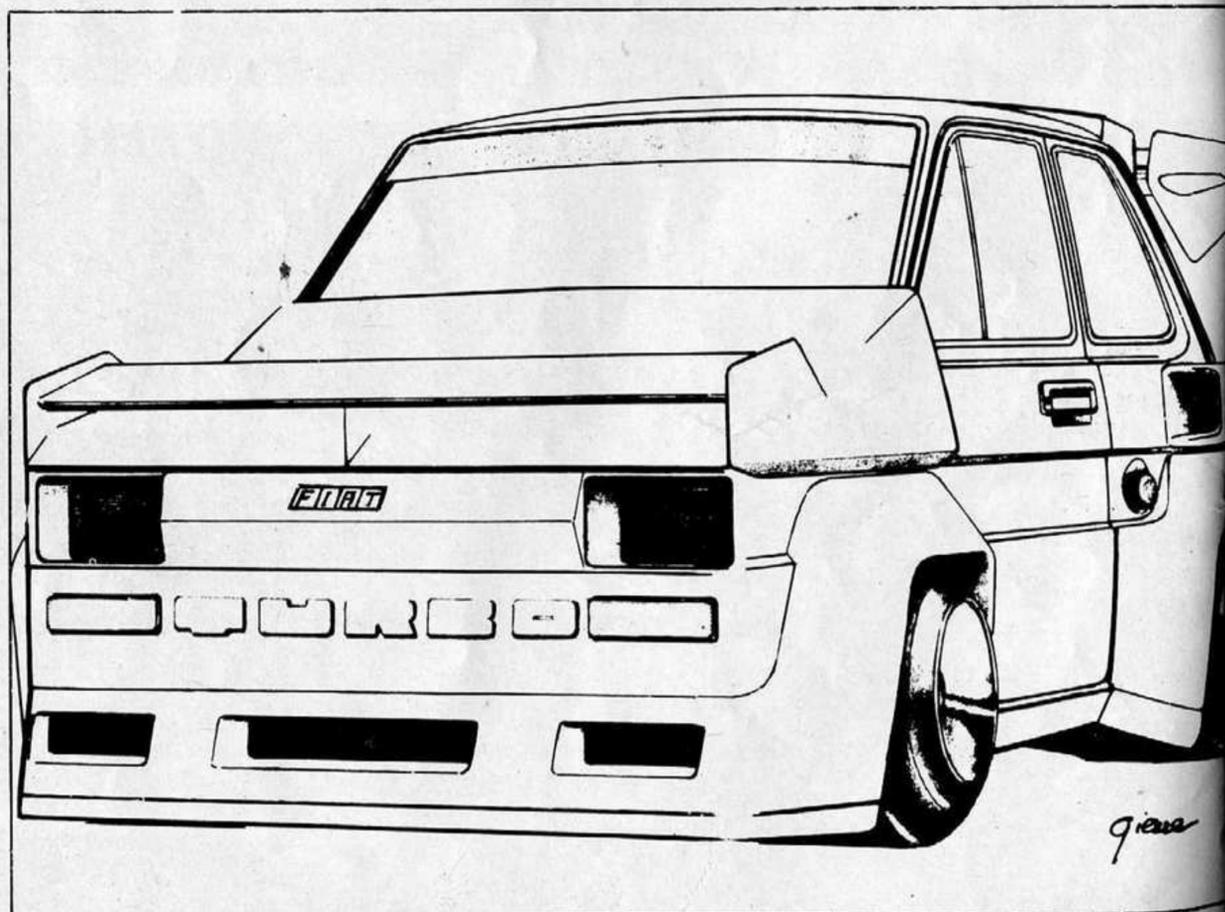
Bisogna tener conto anche dell'aspetto «sicurezza» rappresentato dal marchingegno che si manifesta nel piacevole istante in cui si esegue la messa in moto oppure nell'importante momento di un sorpasso.

Sotto vi è anche il «com-

plesso» del Porsche Carrera che si soddisfa nel realizzare un sesto. Artefice e taumaturgo Piero Lavazza da Rivalta, nobile alchimista di bicilindriche e anche pluri. Il «mostro» nacque nella lunga primavera dopo innumerevoli incertezze tecnico-finanziarie del sottoscritto e fu realizzato a regola d'arte da Franco, Saro e dai fratelli Davi ottimi per pazienza e abilità. Soddisfazione dunque, ma anche difficoltà a sopire un acuto spirito semaforico covato in lunghi anni di cin-



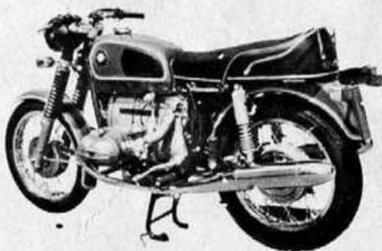
In queste pagine, alcune foto esemplificative della 126-Lavazza di cui si parla nell'articolo. Qui sotto, la 126-turbo con alettoni vari partorita dalla fantasia dell'autore. Qui sopra, i condotti sdoppiati



L'AUTOACCESSORIO

VIA MELCHIORRE GIOIA, 65 - MILANO - Tel. 6883200

CONCESSIONARIO DI VENDITA



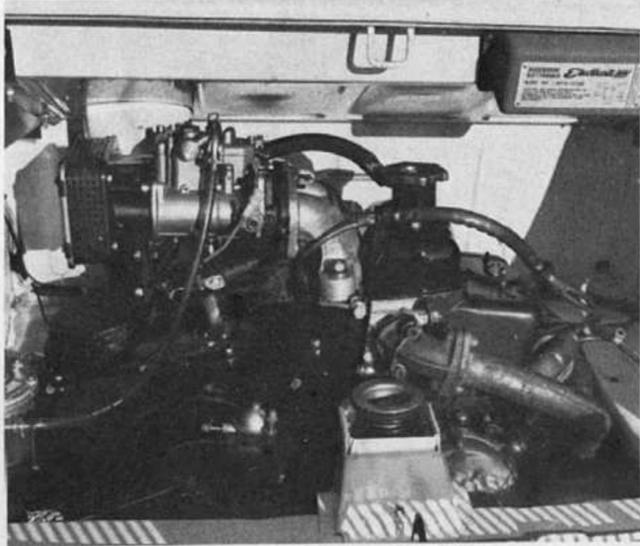

VENDITA MOTO: TRIUMPH





Casco Arieton
Contasecondi Heuer
Mod. Regolarità

Con le bielle del DINO non scoppia la «bomba-126»



quecentismo, superficie del mezzo sempre a specchio, vano motore abbacinante, sofferenza intensa alle inevitabili portierate nella carrozzeria ed esaurimento nervoso quando un signore al primo giorno di patente e di Dyane 6, tagliando la strada, asporta chirurgicamente alcune parti sottolineando l'assoluta incapacità del pilota del mostro. Queste ed altre sono sensazioni, direbbe Lucio Battisti.

Il motore derivato dal basamento 126 è un (80 x 70) 703 cc a testa sdoppiata realizzato dallo stesso Lavazza con collettore e carburatore Weber da 45 doppio corpo. Erogena con bello spirito 45 HP a 7000 giri senza esplodere grazie alle bielle del Dino. Fa più di un km con un litro anzi ne fa quasi 10 km. E' dotato di pompa elettrica e accensione elettronica «Electronic Racing».

Unico problema: la temperatura dell'olio che, a girare in città, raggiunge limiti assurdi; ottimo rimedio il Motul 300 V. In effetti pur avendo letto 140° la pressione non è crollata come sarebbe stato probabile con un altro olio non sintetico.

Il cambio è normale perché la Ditta Lavazza ha smesso di farmi credito e gli ambiti rapporti e autobloccante so-

no rimasti un sogno. L'assetto è un tantino rigido tanto che è consigliabile viaggiare con la bocca aperta per non tritarsi i molari sul pavè, il comportamento grazie ai cerchi da 10" e i Dunlop 70 è neutro in basso e un pelino sovraasterzante in alto e facilmente controllabile dato lo sterzo diretto. In compenso lo sforzo al volante consiglierebbe di ridurre i bracci a terra.

Obiettivo 110 cavalli!

Questo è quanto è stato fatto, però invece di rinsavire il sottoscritto, colpito probabilmente da una estiva insolazione, ritiene — complice il Lavazza da Rivalta — che 45 HP sono pochi. Al minimo occorre un 920 cc (88 x 76) naturalmente col compressore (a gas di scarico) e quindi sacrosanti e ovattati 110 HP a 6000 giri. Cerchi da 7" e 9" X10" e Firestone 6,50X10. Portando il peso a 400 kg e realizzando la vettura come in disegno, si otterrebbe un discreto gruppo 9 Micro BMW. E' certo che non potrei più sperare nella comprensione dei carabinieri, tranne se incontrassi l'amico della Pannaramica.

g. r.

Ricambio originale: per lui non conta ma per voi sì.

Trapianto con rigetto.
Non rischiatelo!



Usate ricambi originali **FIAT**

per rivederla
così
non occorre
essere fotografi,
basta
scegliere
gli obiettivi giusti
alla

PHOTO-DISCOUNT

Milano Piazza De Angeli 3 Novara Corso Cavour 9 Concesio (BS) La Rinascenza

ruote e volanti

RUSSPA

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2

TALLOIRES - Dall'accordo firmato il 17 dicembre 1969 fra la Matra e la Chrysler France (allora Simca), è nata la «pantera» Bagheera. L'occasione di provarla per i lettori di Autosprint ci è stata data sulle strade francesi, e per l'occasione abbiamo anche visto il propulsore della futura super-Bagheera, la U8, il coupé cioè che inizierà la sua vita a fine '74 e che monterà due motori dell'attuale vettura che aumenteranno la cilindrata a 2588 cc.

I due gruppi motori di 1294 cc sono affiancati a 82° su un carter di collegamento e sistemati longitudinalmente. Vi sono poi due alberi motore collegati tramite catena silenziosa, il cambio è a 5 velocità + RM, l'alimentazione è assicurata da 4 carburatori doppio corpo Weber. La potenza sarà di 160 e di 180 CV a seconda delle versioni, e il passo di questa super-Bagheera verrà allungato di 23 cm. Il prezzo per ora solo indicativo sarà sui 6.500.000 lire, l'esportazione in Italia è previ-

Al volante della MATRA-SIMCA

Bagheera

L'identi-kit

- Motore 4 cilindri in linea ● Cilindrata 1294 cmc ● Alesaggio 76,7 mm ● Corsa 70 mm ● Potenza 84 CV DIN a 6000 giri minuto ● Albero motore su cinque supporti ● Alimentazione carburatori Weber DCNF 36 invertiti doppio corpo ● Radiatore anteriore, motore montato trasversalmente posteriormente davanti all'assale posteriore ● Frizione monodisco a secco comandata idraulicamente ● Cambio 4 rapporti tutti sincronizzati + RM ● Sospensioni anteriori a barra di torsione longitudinale e triangoli trasversali sovrapposti ● Sospensioni posteriori a barra di torsione trasversale e bracci triangolari tirati in lega leggera con rinforzi in lamiera sciolata ● Sterzo a cremagliera e pignone ● Freni a disco ● Passo 2370 mm ● Carrozzeria 1381 mm ● Carreggiata posteriore 1431 mm ● Altezza 1175 mm ● Peso 885 kg ● Distribuzione dei pesi: avantreno 42% retrotreno 58% ● Pneumatici anteriori 155 HR X 13 ● Pneumatici posteriori 185 HR X 13 ● Prezzo 3.199.000 lire ● Bollo 32.155 lire ● Assicurazione 115.000 lire.

LA PAGELLA

Abitabilità (per 2 persone)	9
Accelerazione	7
Bagagliaio	8
Comfort	8
Consumo	8
Cambio	5
Carrozzeria	10
Frizione	8
Freni	9
Guida	9
Luminosità	8
Linea	10
Motore	7
Potenza	7
Prestazioni	9
Sterzo	9
Tenuta di strada	10
Velocità	10
Prezzo	5

Ottimi i freni efficaci e potenti. Il motore è quello di serie della Simca Rally 2 che ha avuto un leggero incremento di potenza (da 82 a 84 CV), rimanendo invariata la cilindrata di 1294 cc.

Forse quello che manca un po' a questo coupé, la cui linea è stata disegnata dal centro stile della Chrysler con la supervisione di un carrozziere torinese Coggiola, è la potenza del motore anche rispetto al prezzo con cui sarà venduta in Italia, mille lire in meno di 3.200.000. La velocità massima è più che buona, infatti la Bagheera viene accreditata di 180 kmh, personalmente l'abbiamo cronometrata a 178,840. Il «padre» della Bagheera, M. Guedon, ci ha detto che la profilatura aerodinamica della vettura è stata molto curata dal centro studi dell'Automobili Engins Matra, che hanno vinto quest'anno il campionato mondiale sport: infatti il suo Cx è molto basso, 0,33.

La struttura del veicolo, che verrà prodotto al ritmo

Diciottomila lire al «km.» orario



sta alla fine del '74 o all'inizio del '75.

Per ora la Chrysler inizierà ad importare in Italia la Bagheera che abbiamo già presentato nel mese di aprile ai lettori di Autosprint. L'ambizioso nome della pantera di Kipling che tutti abbiamo ammirato per il suo coraggio quando eravamo ragazzi, ci ha fatto avvicinare con uno po' di timore al giallo ed elegante coupé a tre posti. La caratteristica principale di questo coupé sono appunto i tre posti affiancati, che risolvono in parte il problema delle vetture con motore centrale che generalmente hanno due posti «secchi» (vedi Fiat X 1/9 e VW-Porsche 914), i posti sulla Bagheera non sono proprio esattamente tre ma piuttosto due e mezzo, tanto lo spazio di colui (o colei) che dovrebbe sedersi al centro è ristretto, comunque sempre meglio di niente.

Curve in allegria

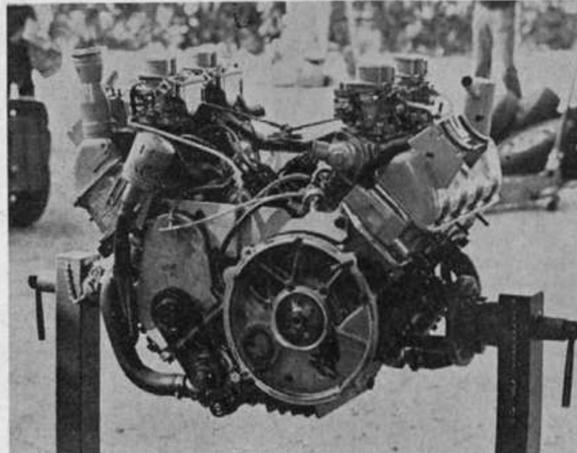
L'abitabilità è buona, la strumentazione è ricca e completa, il motore posteriore centrale è quanto di meglio si possa desiderare per una guida sportiva. Il comportamento della vettura che abbiamo provato in continui saliscendi e in strette strade di montagna attorno ad Annecy, è ottimo, molto neutro in curva, che possono venir prese il «allegria» tanto la vettura è attaccata al terreno.



Qui sopra, la Bagheera della nostra prova impegnata nei saliscendi attorno ad Annecy. In alto a sinistra, la bella linea della futura U-8. A destra, ancora la U-8 vista di fronte: è come la Bagheera



Sopra, un'immagine molto efficace della struttura portante della Bagheera. A destra, l'8 cilindri U-8



di 50 unità al giorno è in lamiera di acciaio sciolata, rivestita da una «pelle» di vetroresina, che contiene il peso della vettura in 885 kg. La leggerezza e la docilità di manovra della Bagheera, fanno sì che sia facile da guidare per tutti, anche se il cambio che proviene dalla grande serie, a quattro marce, è alle volte un po' difficoltoso.

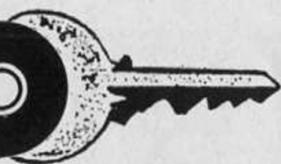
I fari sono a scomparsa come ad ogni buon coupé moderno, la ruota di scorta è sistemata sul davanti ed è comoda da levare e mettere. Al bagagliaio posteriore che è abbastanza ampio si accede aprendo il lunotto posteriore che è solo vetro senza cornice.

Un motore più potente

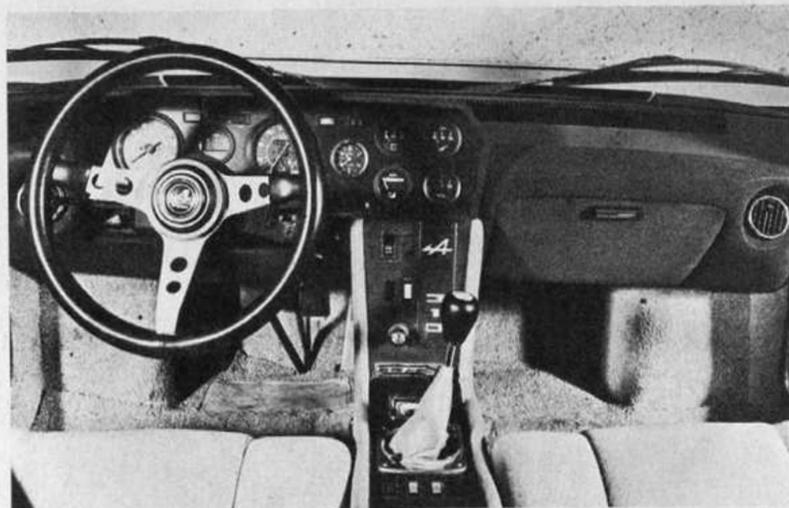
Nel complesso una vera vettura con una linea molto elegante e pulita, una buona abitabilità, un motore che si sarebbe preferito un po' più potente, un cambio che lascia un po' a desiderare, così come il prezzo fra i più alti di una vettura della cilindrata di 1300 cc.

Gerard Larrousse il campione automobilistico della Matra-Simca campione del mondo, era presente alle prove e anche lui ha fatto una lunga galoppata in groppa alla «pantera Bagheera», e alla fine ci ha detto «Un coupé degno di portare il nome della Matra campione del mondo».

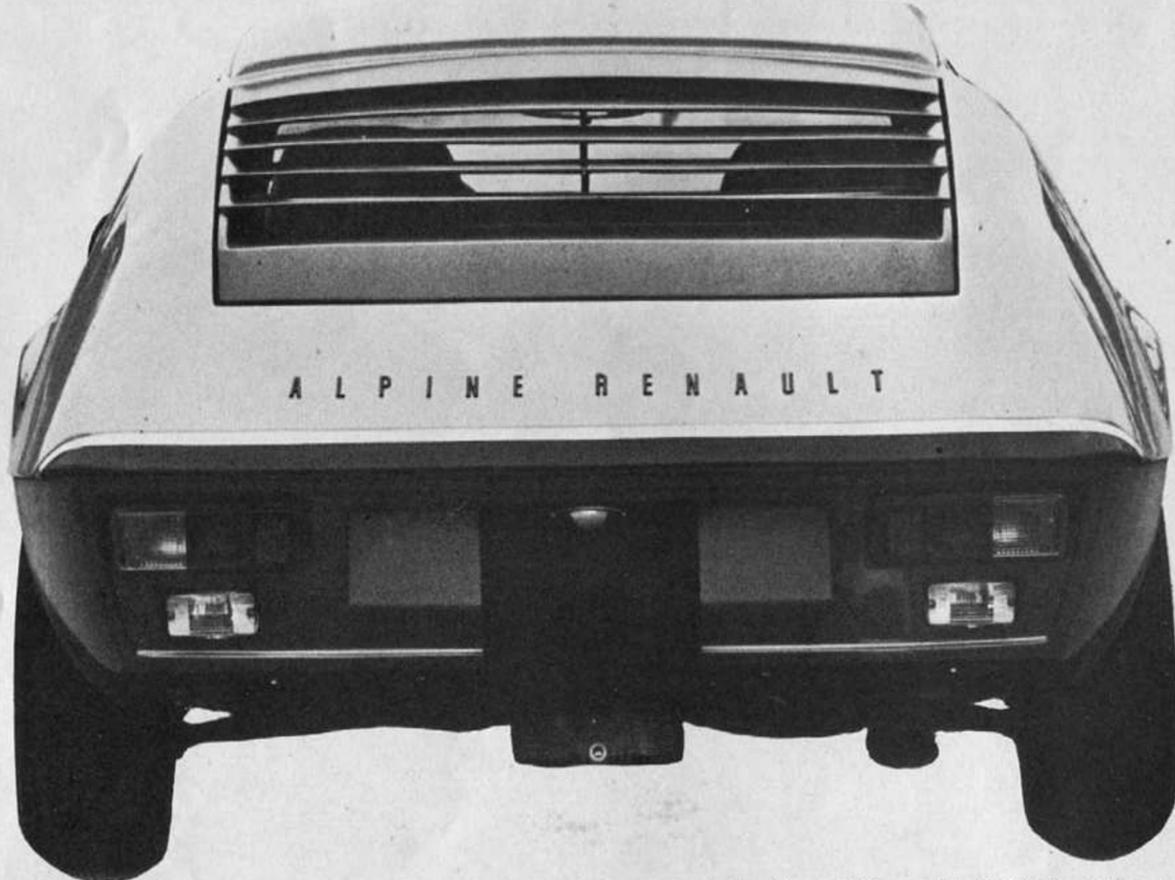
cev.



GABRIELA NORIS ha provato l'emozione di un test GT a Monza: ecco le sue impressioni (un po' col cuore in gola)



Il cruscotto dell'Alpine A 310 ha una dotazione completa. Non eccellente la manovrabilità del cambio. Costerà in Italia circa 6 milioni



IDENTI-KIT A/310 Motore posteriore a sbalzo, 4 cilindri in linea; 1605 cc, 125 CV DIN a 6.000 giri. Alesaggio-corsa 78 x 84. Cambio a cinque rapporti più retromarcia, frizione monodisco a secco, cerchi 6,5 x 13, freni a disco sulle quattro ruote, servofreno. Passo 2270, carreggiata ant. 1405, post. 1410, peso 930 kg. Km da fermo in 29"8. Velocità nelle varie marce: 55, 86, 125, 166, 208 kmh.

A prova di ALPINE 310

MONZA - La mia ammirazione per i piloti da corsa è notevolmente aumentata dopo che ho avuto l'occasione di compiere alcuni giri della pista junior di Monza alla guida della nuova Alpine Renault A 310 ad iniezione. Ad essere sincera la mia capacità di guida è quella che è, tanto quanto serve per riuscire a muovermi da un punto all'altro con un veicolo a motore non molto più potente di una cinquantina di cavalli.

Ora, ritrovandomi seduta davanti ad un piccolo volante sportivo, con un cambietto a cinque marce sulla destra proprio nel punto giusto, in una macchina che ha molto più l'aria di un prototipo ben definito che di una normale automobile, e per giunta con 120 cavalli dietro alla schiena per spingere 930 chili, mi sono chiesta come avrei potuto cavarmela. A complicare le cose c'era anche il fatto che davanti avevo la pista junior a mia disposizione il che, anche se dava un certo «pepe» a tutta la faccenda, rappresentava pur sempre un impegno fuori del comune.

Fortunatamente il primo problema, quello di una frizione corsaiola, lo supero felicemente e l'Alpine scatta precisa con una prima che pare non finire mai. Poi seconda, terza ed ancora seconda per la variante junior. Tutto procede bene: i freni potenti hanno rallentato la vettura più di quanto prevedessi necessario, la seconda è entrata puntualmente... c'è solo da voltare.

Qui le cose si complicano un poco perché lo sterzo molto diretto è così preciso da fare quasi impressione. Abituati come si è alle macchine che imboccano le curve più o me-

no dove si spera che le imbocchino, trovandosi improvvisamente su di una macchina che potrebbe correre sui binari del treno tanto è precisa, c'è da rimanere un attimo sgomenti.

Il tornante della junior, sempre in seconda, si rivela molto più lungo di quanto appaia da fuori; poi quel diavolo di macchina ha un'accelerazione che guai a schiacciare il pedale! Se Dio vuole sono di nuovo dritta e metto la terza. Qui le cose si complicano un po' perché quella semicurva a sinistra apparentemente banale che sta in mezzo alla variante si dimostra molto più insidiosa del previsto. Meno male che la macchina sembra attaccata in terra e

così, dopo una frenatina, e qualche dubbio se stare in terza o mettere la seconda, nella curva di uscita sbuco felicemente sul rettilineo opposto ai box. La terza sale fino a 6000 giri molto in fretta, poi viene la quarta anche quella prontissima.

Al cartello dei duecento metri, dove le stesse Formula 1 sono ancora in pieno, decido di frenare e di tornare prontamente in terza. Saggia idea: la parabolica infatti non finisce mai, veramente mai, è incredibile! Fortuna che la macchina è sempre lì attaccata al suolo che fa quasi dispetto.

Incoraggiata dalla buona velocità d'uscita metto la quarta e davanti ai box ci sta anche la quinta. Sensazione bellissi-

ma che dura tre secondi purtroppo perché il budello della junior sta arrivando dritto filato. Frenata e quarta, frenata e terza, frenata e seconda: meno male, ma bisogna dire che i freni ci sono davvero!

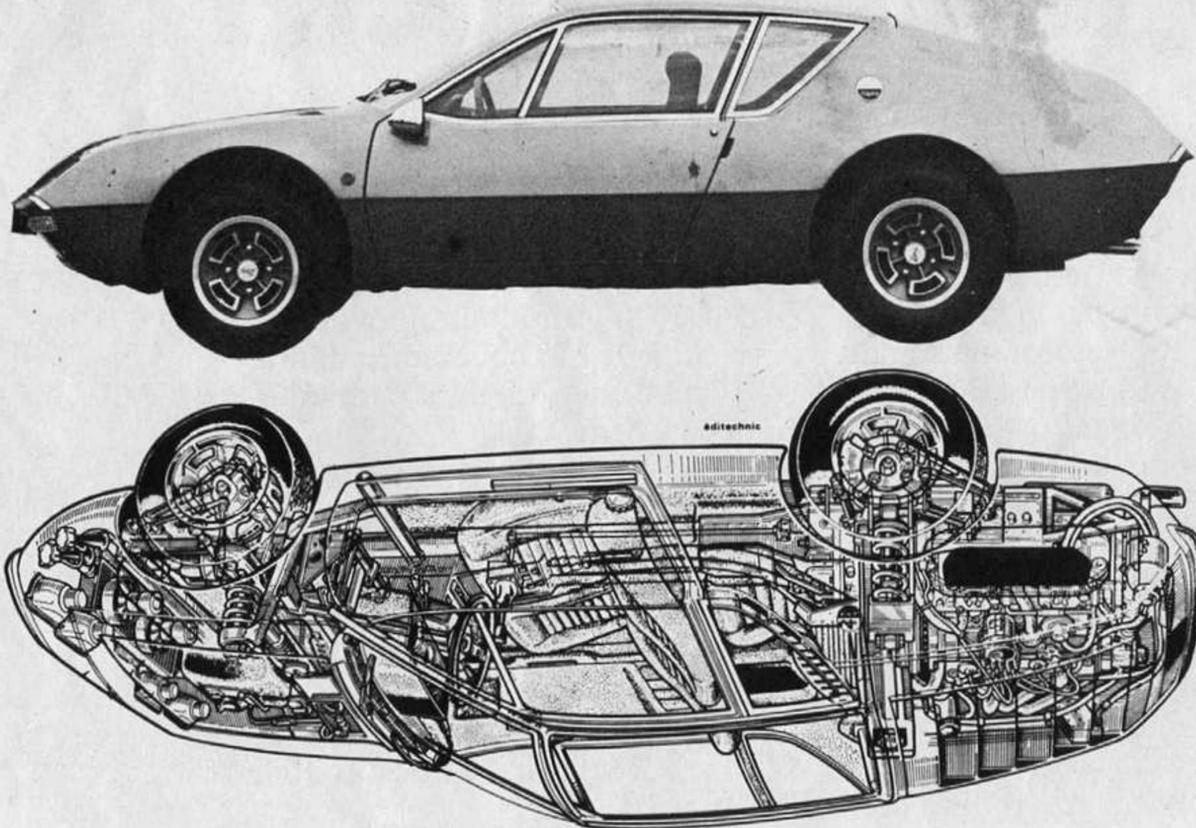
Tutto riprende come prima col duplice vantaggio che ora gli spaventi posso prevederli e posso anche rendermi meglio conto di cosa sto facendo e di quello che mi sta attorno. Per esempio la posizione di guida è bellissima e tutto si trova a portata di mano. Il motore all'interno non si sente quasi, tanto che la sensazione di come sta andando la macchina si riceve più dai cavalli che vanno a terra rapidamente che dal rumore dello

scarico. Sono i bei cavalli del quattro cilindri Alpine tradizionale resi più brillanti e progressivi dall'adozione dell'iniezione Bosch.

Anche il lieve imbarazzo in curva — ma come è diversa la pista della strada — presto scompare perché in realtà è molto facile guidare una macchina che ha tutti i requisiti di un'auto da corsa: le ruote sono indipendenti ed i portamozzi oscillano su triangoli molto simili a quelli che si vedono sulle monoposto, con tanto di barra antirollio. Volendo si potrebbero fare le regolazioni a seconda del percorso e delle caratteristiche di guida del pilota (non io, naturalmente).

A raccontarla così tutta la avventura sembra vissuta su di un'auto da corsa. In effetti, a parte l'emozione di trovarsi in pista, la nuova Alpine è una deliziosa macchina Gran Turismo che se piacerà a tutti come è piaciuta a me avrà un bel successo. Peccato che costi un po' cara, ma cosa non è caro oggi? A sensazione, vedendo anche come è finita internamente con moquette, vetri elettrici e moltissimi accessori oltre alla possibilità dei due posti di fortuna, sembra essere una temibile concorrente della Porsche. Bene, una bella esperienza con una bella macchina, anche perché ho potuto provare l'emozione della pista su di un'auto che è nata proprio in pista, infatti la Renault ha usato molti degli insegnamenti delle corse in questo modello. La conclusione è che la nuova Alpine A 310 vorrei averla per andare in giro per strada e che, per fortuna, in pista ci vado per fare le fotografie e non per correre: è molto più facile!

Gabriela Noris



AUDI	80 GT
BMW	2002 Turbo 525 3.3 L 3.0 CSI
CITROEN	Birotoresu meccanica GS
DAF	66 Maraton con motore 1300
FORD	Taurus serie '74 Mustang T5 Mustang Ghia
JAGUAR	XJ 6 C XJ 6 L XJ 12 L XJ 12 C
LANCIA	Beta coupé

L'ALFABETO delle NOVITA'

DE TOMASO	Pantera L Pantera Gr. 3
MERCEDES	200 280 230/4 240/D
OPEL	Serie nuove Kadett Rekord Caravan 2.1 diesel Manta GTE

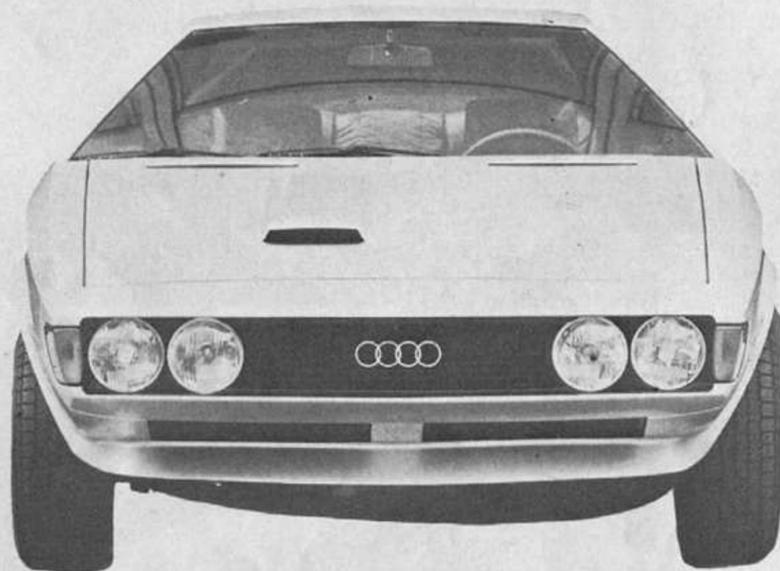
PORSCHE	911 911 S Carrera (tutte con motore di 2700 cc) Turbo FLA (vettura indistruttibile)
RENAULT	R5 Pokal presentata per le corse
SAAB	99 coupé Combi
VOLVO	Serie '74
VW	Porsche 914/1800 (non importata in Italia) Maggiolino serie '74 412 (con motore 1800)
CARROZZERIE	
FRUA	RR Phantom spider Giugiaro Asso di Picche
OPEL	Diplomat CD Bitter Corvette birotoresu DM



TEMPO DI SALONI

FRANCOFORTE
13-23 settembre

Gli assi di FRANCOFORTE



SPECIALE PER AUTOSPRINT

FRANCOFORTE - « Se potessimo importare in Germania le vetture che produciamo in alcuni paesi esteri, potremmo vendere il "Maggiolino" ad un prezzo più concorrenziale di quello prodotto in Germania... ».

Con queste parole Rudolf Leiding, presidente del consiglio direttivo della VW, ha iniziato il suo discorso davanti ai rappresentanti della stampa mondiale che gli chiedevano, in occasione dell'apertura del biennale Salone di Francoforte, i suoi punti di nota sulla situazione industriale tedesca.

Leiding ha poi continuato: « Il male della nostra industria è l'enorme richiesta di aumenti salariali. Gli scioperi in Bassa Sassonia paralizzano le nostre industrie, le bombe incendiarie nei grandi magazzini gettano il panico fra i lavoratori. La VW si sta lentamente riprendendo da una situazione finanziaria difficile, i nostri guadagni sul fatturato sono all'ordine dell'un per cento. Ora al tavolo sindacale mi chiedono degli aumenti che alla nostra industria verranno a costare 5,25 milioni di marchi. Se vogliono che si faccia bancarotta, facciano pure. »

Leiding così come Zahn, del consiglio direttivo della Mercedes, ha lamentato che le esportazioni, una entrata molto importante nei loro bilanci, con la rivalutazione del marco stanno ora scomparendo.

Un esempio per tutti lo ha

fatto ancora Leiding, dicendo che l'ultimo prezzo del « Maggiolino » negli USA si aggira intorno ai 2500 dollari, mentre la più economica delle vetture americane costa 400 dollari di meno.

« A questo proposito — ha continuato Leiding — stiamo seriamente pensando all'eventualità di aprire uno stabilimento per il « Maggiolino » in USA (dove nei primi 6 mesi del '73 sono state vendute 265.500 macchine) per poter continuare a tenere quel mercato a prezzi competitivi che qui da noi in Germania non sono più possibili ».

Nonostante il quadro poco incoraggiante che ha davanti

Giancarlo Cevenini

CONTINUA A PAGINA 52

LONDRA - La serie XJ della Jaguar è ora più raffinata, coi modelli della Serie 2, in cui i mutamenti riguardano soprattutto sicurezza e comfort, mentre è anche stata presentata una nuova versione a due porte. I cambiamenti esterni sulle quattro porte XJ6 e XJ12 sono limitati a una nuova griglia che sovrasta un paraurti anteriore più alto, mentre all'interno gli strumenti e il cruscotto sono di disegno nuovo. All'interno c'è un nuovo sistema di frenaggio antigusto e su tutti i modelli i freni ventilati a disco sono standard. Si è anche incorporato un sistema di protezione contro gli urti, soprattutto per le porte, in caso di urto laterale (una barriera con sezione a W è saldata a ogni porta) e sotto questo aspetto le XJ superano di largo margine tutte le esigenze dei regolamenti. Migliorati anche riscaldamento, ventilazione, silenziosità.

Nel suo complesso la nuova versione a due porte dà l'impressione di un coupé affilato, un exploit da non sottovalutare su una vettura ingombrante come la XJ! Ha l'inconfondibile marchio Jaguar e benché le dimensioni esterne siano uguali alla XJ6 con passo normale si ha un'impressione del tutto diversa, per quanto riguarda le proporzioni.

La XJ12 con passo normale è superata e non è un male, dato che una delle pecche di questa vettura era la mancanza di spazio per le gambe dei passeggeri dei sedili posteriori. La XJ6 di 2800 cc sarà immessa sul mercato soltanto dai paesi ove il motore meno potente darà vantaggi fiscali ai proprietari.

Anche se i nuovi modelli a due porte saranno visti a Francoforte non si comincerà la produzione di serie fino all'inizio del 1974.



Collettore per Fiat 128 berlina rally-coupé



tipo FILIPINETTI
disegnato dall'ing. Mike PARKES

Comparazione tempi di ripresa
128 coupé 1300 cc

Km/h	scarico originale	scarico ANSA
0 - 50	3.9	3.7
0 - 100	12.4	11.9
0 - 120	18.1	16.7

n/ ANSA
marmittè
41034 Finale Emilia
(Modena)
Tel. (0535) 91.104

a sé l'industria tedesca, il Salone di Francoforte si è aperto con un «boom» di novità che vengono proprio dalla Germania, e che abbiamo già esaminato nel numero scorso. Il ministro dell'economia Friderch, ha avuto parole di elogio per l'industria automobilistica tedesca non seconda a nessuno, e agli industriali che stanno combattendo la loro battaglia.

La novità inaspettata dell'ultimo momento a Francoforte ci è stata portata dalla **JAGUAR**, che non ha aspettato il Salone di Londra per far vedere al pubblico il coupé derivato dalla berlina a 6 e a 12 cilindri, e la versione L (lunga) sempre nelle due versioni. Le nuove Jaguar che hanno guadagnato in armonia, in special modo il coupé, verranno importate in Italia a partire dal '74. I prezzi non sono ancora stati stabiliti, ma si prevede che il coupé XJ 6C non costerà meno di 10 milioni.



Dal 13 al 23 settembre l'interesse del mondo automobilistico è accentrato sul Salone di Francoforte, di cui vediamo in questa foto una immagine. Al Salone tedesco non sono mancate le novità inattese

7 secondi per arrivare da 0 a 100 kmh.

CITROEN ha portato la GS con il birotore in grado di raggiungere i 180 kmh, mentre invano si è aspettato la SM con il motore 3000 a carburatori automatica, che già da un anno viene esportata in America e che verrà ora immessa anche sul mercato europeo.

La **SAAB** presenta sulla meccanica della conosciuta serie 99, un coupé disegnato da Combi, a tre porte, con una linea nel complesso abbastanza gradevole.

DAF è a Francoforte con una 66 Marathon con motore 1300, la **FORD** è presente con la gamma delle rinnovate Taunus 74, e le Mustang nelle due versioni già illustrate, più una con la sigla T 5 del centro studi della Ghia, sostanzialmente uguale, ma con alcune migliorie ed abbellimenti estetici.

Una sola novità italiana, la **LANCIA** Beta coupé, che verrà venduta dal prossimo anno. Il suo prezzo dovrebbe superare di poco i tre milioni, diciamo 3.150.000.



Fra le novità assolute di Francoforte, questa Chevrolet Corvette con motore rotante Wankel a doppio rotore, costruita dalla Pininfarina su progetto del Centro Studi GM



Il sovralimentatore a gas di scarico sta facendo proseliti in Germania. Dopo la BMW 2002 turbo, anche la Porsche ha presentato una 911-2700 sovralimentata con 280 CV

A Parigi sempre della British Leyland vedremo la nuova **ROVER** con motore 2.2.

Il campo dei costruttori tedeschi, oltre a **MERCEDES** che ha presentato le già viste versioni della serie 200/280, la 230/4 e la 240/D, che stanno ottenendo un successo di vendite sperato della serie S, è costituito dalla **PORSCHE** che ha portato una « bomba », una vettura con motore di 2700 cmc con turbocompressore che sviluppa 280 cv a 6500 giri, ed è in grado di raggiungere i 265 kmh, con una accelerazione spaventosa. Per ora la macchina è allo stadio di prototipo, ma si prevede una piccola serie da mettere in vendita, ad un prezzo, per ora solo orientativo, di 15 milioni di lire.

Altra interessante vettura presentata come studio dalla Porsche è la FLA (sigla che sta ad indicare la vettura di lunga durata). Si tratta di un coupé quattro posti, due porte, in cui si è particolarmente studiato l'uso del materiale per dare alla vettura una vita doppia di quella che hanno attualmente le auto, e che è stimata dalle statistiche in 10 anni. All'atto dell'acquisto la FLA verrà a costare il 30% in più, con un risparmio quindi,

a fine utilizzo vettura, del 70%. Il motore di questa FLA presentata dalla Porsche è di 2500 cmc, 4 cilindri in linea a carburatori, montato a sbalzo posteriormente. La sua potenza è di 75 CV a 3600 giri min.

Sempre della Porsche i nuovi modelli '74 che montano tutti i motori di 2,7 litri, ora abbruttite esteticamente con l'adozione dei paraurti anteriori e posteriori secondo le nor-

me di sicurezza.

L'**OPEL**, oltre all'ormai conosciuta serie delle Kadett rinnovate, ha presentato a Francoforte la Manta GTE ad iniezione, con uno spoiler anteriore per aumentare l'aderenza, e una Rekord caravan con il motore Diesel di 2,1 litri che sviluppa 60 CV.

L'**AUDI** 80 GT, con motore da 100 CV, è una delle novità mondiali di Francoforte, che

seguito la via del successo strepitoso della serie 80, non mancherà certamente di avere un buon successo di vendite.

La **BMW** è presente, con quanto già annunciato (525, 3,3 L, 3.0 CSI), e la 2002 turbo che verrà importata in Italia agli inizi del '74 ad un prezzo leggermente inferiore ai 5 milioni di lire. Questa 2002 è caratterizzata da una accelerazione molto pronta, infatti impiega

DE TOMASO ha portato una Pantera L, con un interno rinnovato che verrà a costare al pubblico 7.250.000 lire, e una Pantera Gr. 3, pronta per le corse.

FIAT e **ALFA ROMEO** con nessuna novità a Francoforte, ma con un grosso obiettivo, quello di « sfondare » ancora di più in questo difficile mercato. Le immatricolazioni del '73 nel periodo gennaio-luglio non sono però incoraggianti: la Fiat ha immatricolato 76.000 macchine contro le 93.000 dello stesso periodo del '72, mentre l'Alfa Romeo ha immatricolato nello stesso periodo 12.000 vetture. L'**AUTOBIANCHI** che nel '72 aveva venduto 8000 vetture, nei primi sei mesi di quest'anno è già arrivata a 4.500.

Due carrozzieri italiani sulla bocca di tutti a Francoforte: Giugiaro che con il suo « Asso di picche » su telaio dell'Audi 80 ha presentato nello stand della Karmann, una vettura che potrebbe avere una realizzazione pratica, ad un prezzo anche conveniente (3 milioni). La macchina ha una linea che non si discosta molto da quelle conosciute dello stilista torinese, tipo Bora Maserati. Un coupé quattro posti

La nuova DAF-Marathon 1300, caratterizzata da due fari supplementari a lunga portata e dai sedili con il poggiatesta



Preoccupano anche le FERRARI di serie

MARANELLO - Non ostante la rivalutazione del marco, e quindi le più favorevoli condizioni di vendita, neppure in Germania le esportazioni delle vetture Ferrari da granturismo sono state giudicate positive. In una riunione dei concessionari, tenutasi la settimana scorsa a Maranello, è stata espressa la preoccupazione per l'attuale non favorevole andamento delle vendite. Questa situazione avrà anche riflessi in campo sportivo, in quanto, oltre al contributo fisso per il reparto corse, l'accordo Fiat-Ferrari prevede anche una percentuale per ogni vettura di serie venduta. Si pensa comunque che l'inizio imminente delle consegne della attesissima Berlinetta Boxer possa far risalire la casa di Maranello nelle posizioni che le competono nel ristretto ambito delle vetture di prestigio.



La MUSTANG mezzo metro più corta...

LONDRA - Da quando fu presentata, nel 1964, la Ford Mustang si è sviluppata, sviluppata e sviluppata, finché negli anni 1972-73 la Mach 1 Mustang era diventata un bestione assolutamente non maneggevole. Secondo il parere di noi europei, era una vettura difficile da guidare in modo liscio, una vettura dalla quale era quasi impossibile vedere fuori (soprattutto nella parte posteriore) e nettamente poco sportiva e sì che, dopo tutto, nell'intenzione originale della Ford avrebbe proprio dovuto essere una macchina sportiva. Ora la Ford l'ha «ridotta» alla versione Mustang II, già anticipata lo scorso numero, che a tutti gli effetti è una vettura nuova. Rivela un forte influsso europeo, soprattutto nella carrozzeria di Ghia e nei due motori che si possono avere a richiesta.

La nuova Mustang è più corta della vecchia di cm 68 (lunghezza totale cm 445) ed è costruita in versioni che la Ford ama definire «turismo a due porte» e «GT fastback a tre porte». Come attrezzature standard per tutti i modelli è offerto il familiare motore europeo di 2300 cc a quattro cilindri con albero a camme in testa, eccettuato per il meglio delle gamma Mach I, ove si usa il V6 di 2800 cc. Si tratta basilamente del motore montato sulle Capri. Sotto certi aspetti la vettura chiude un ciclo: la Capri fu ideata come una Mustang «in tono minore» per l'Europa e ora la Mustang stessa è stata «ridotta» a proporzioni europee per l'America. Per vedere l'inizio del nuovo ciclo dovremo aspettare la primavera, quando l'intelligenza suggerisce che succederà qualcosa alla Capri. Tra parentesi, furono costruiti circa tre milioni di Mustang vecchio stile e di queste circa 30.000 furono vendute in Europa.

d. h.

(reali), questa vettura di Giugiaro, con un cruscotto digitale. Spingendo un bottone si illuminano i quadri con le cifre che danno la velocità, l'ora, e altre indicazioni utili. La vettura è stata fatta in collaborazione con la Karmann, una industria fra le più grandi nel settore carrozzeria.

Frua è l'altro carrozziere che ha stupito a Francoforte: è infatti sua la mastodontica Rolls-Royce spider verde oliva, lunga quasi 7 metri, dal costo di 60 milioni. Realizzata in esemplare unico per un signore della Svizzera tedesca che ha sposato la ricca vedova di un industriale, fa rimanere a bocca aperta tutti quanti per la imponenza della sua mole, e stupiti per il dubbio gusto di chi va a spasso con una «barca» del genere.

Su telaio Opel Diplomat, la GM ha presentato il suo «Bitter», un coupé dalle linee morbide che viene venduto a circa 13 milioni. La Bitter monta un motore 8 cilindri di 5400 cmc, la velocità è di circa 200 kmh.

Fra i carrozzieri italiani la PININFARINA ha portato a Francoforte la solita gamma di vetture, fra cui l'ALFETTA SPIDER riverniciata in rosso, e la FERRARI BB entrata in produzione in que-

sti giorni. Il prezzo della «Maxi Ferrari» è stato definitivamente fissato in 18 milioni. Particolare curioso in questa vettura è la mancanza di specchio retrovisore. Al Salone di Parigi la Pininfarina presenterà due novità mondiali, il coupé su meccanica Peugeot 104. Una mini alla francese, a tre porte, con il passo accorciato di alcune decine di cm, e un coupé (che chi ha visto i disegni assicura eccezionale) derivato dalla Jaguar berlina XJ 12.

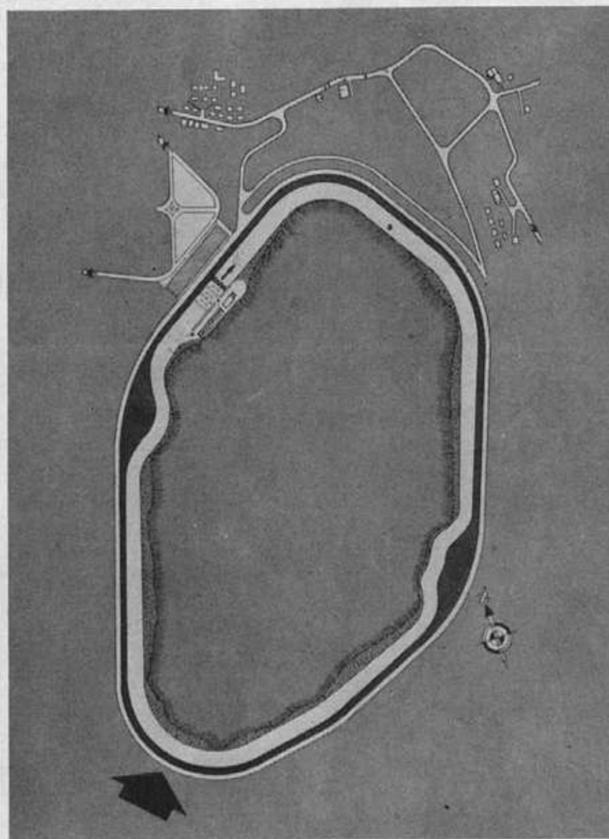
E' in preparazione anche alla Pininfarina la versione «sportiva» della Ferrari Dino 308 che debutterà nella sua veste definitiva a Parigi a opera di Bertone. Chi ha provato questa macchina assicura che sarà la vettura del «boom» Ferrari per il prossimo anno, tanto la ripresa e la stabilità sono eccezionali.

Anche la MASERATI è presente a Francoforte con tutta la sua gamma di vetture già conosciute, più la versione definitiva della KAHMSIM che è entrata in questi giorni in produzione e sarà presto messa in vendita. Confermata la voce secondo cui la quattro porte Maserati sarà presentata al Salone di Ginevra del '74.

FERRARI e ISO appaite

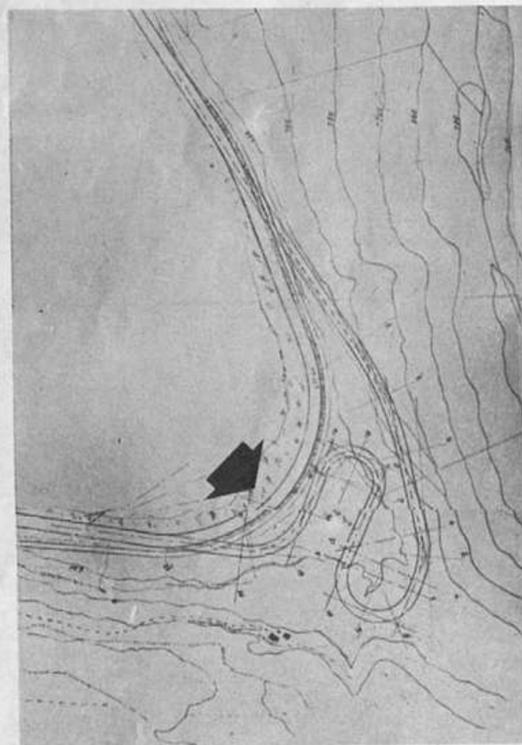
g. c.

In vista della mini-Targa Florio '74 in circuito



Nel disegno a destra si vede l'andamento a «S» della nuova variante che sarà destinata, assieme alle già funzionanti chicanes, a movimentare il circuito di Pergusa. Nella piantina, si vede in quale punto del circuito si colloca il nuovo tratto di pista, che porterà all'allungamento del vecchio percorso

PERGUSA si movimentata con un «misto»



nello stesso stand qui a Francoforte, presentano la solita gamma di vetture, che vanno dal DINO 246 alla BB per la Ferrari e dalla LELE alla GRIFO per la Iso.

A proposito della Iso l'attuale proprietario non è soddisfatto della carrozzeria della Varedo presentata all'Altranno a Torino, e sembra sia stata data la commessa a Giugiaro, il bravo stylist torinese, per carrozzeria in modo più possibile chocante.

Nello stand della GM il centro studi della grande casa americana, presenta una Corvette sperimentale di Bill Mitchell, studiata dal centro ricerche, e fatta realizzare a Torino dalla Pininfarina. La Corvette sperimentale monta due rotori Wankel con una cilindrata totale di 4400 cc.

Impianti di scarico con uscita a megafono

per:
FIAT 126 - 850
127 - 128
Autobianchi A 112
Lancia Fulvia coupé
BMW

Comparazione tempi di ripresa 128 rally 1300 cc

Km/h	scarico originale	scarico ANSA
0 - 50	3.9	3.7
0 - 100	12.2	10.9
0 - 120	17.2	15.8

