

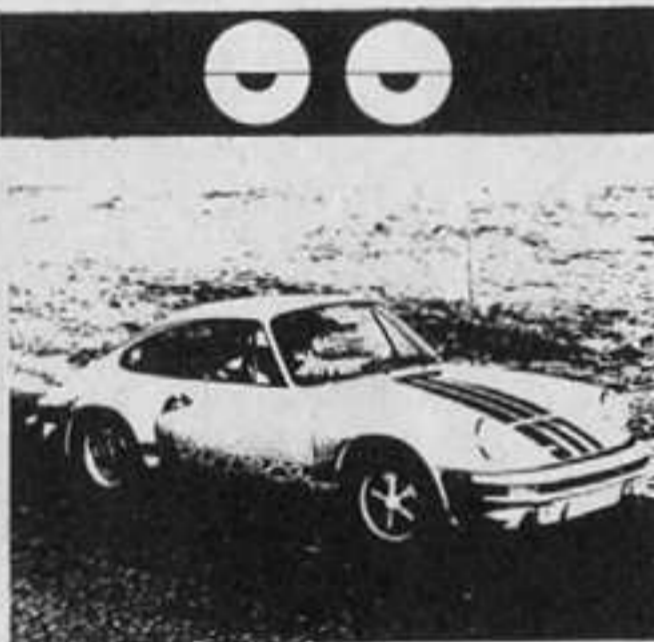
LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

LAMPREDI
all'ABARTH



La mattina
di MERZARIO
all'ALFA...



Provate
le nuove 911

il pallottolierè
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

3 IL CALENDARIO
DELLE CORSE

46 KARTING

47 TUTTESPRINT
MOTORAMA

48 SCRIVETECI
rimarremo amici

50 AUTOSPRINT
MARKET

51 COMPRAVENDITA

Merita un'appendice la conferenza stampa dell'ing. Rogano, alla vigilia del G.P. d'Italia a Monza per illustrare alcune decisioni CSI. Sono state fatte delle affermazioni che è opportuno tenere a mente per vedere se il futuro le confermerà: «Ho motivo di credere che nella CSI ci sia una presa di coscienza: non si può continuare a scherzare (col fuoco? n.d.r.). Noi italiani ci siamo battuti per problemi concreti negli ultimi cinque anni, ora ho l'impressione che abbiamo convinto tutti a procedere speditamente. La CSI adesso sembra non accettare la logica di piloti e costruttori che alla sicurezza si debba arrivare solo mediante l'adeguamento dei circuiti...»

«La CSI è molto perplessa e

A prova di verità

intende reagire alla tendenza della intromissione di costruttori e piloti negli aspetti organizzativi delle corse, stampa compresa...

«Dopo diatribe serrate è ormai certo che il nuovo annesso J in elaborazione introduca per i gruppi 5 e 6 sia il principio "silhouette" che quello del "prototipo stradale" (che non ha alcun riferimento con il prototipo sport attuale)...

«Il nuovo gruppo 5 e 6 prevederà sicuramente l'obbligo di un

serbatoio di sicurezza, anche se non possiamo dire che l'unico ammesso sarà quello Autodelta...

«Il nuovo annesso J, nella sua interezza andrà in vigore dal 1.0 gennaio '76, perciò abbiamo ottenuto una vittoria tattica a difesa di Ferrari e Alfa...

«Con la 1000 Km mondiale a Imola la CSAI ha trovato la possibilità di cominciare ad introdurre anche in Italia il criterio di rotazione per le prove internazionali in atto negli altri paesi...

«All'assemblea dell'ACI è stato a verbale auspicato il principio di rotazione anche per il G.P. d'Italia F.1, in particolare per gli autodromi di Imola, Modena e Firenze».



Facciamo la «spesa»

• In Italia è diventato di moda dire che tecnicamente non siamo preparati nel campo delle corse; che in Inghilterra è tutto facile perché — come usa lamentare Ferrari — i vari assemblatori possono uscire la mattina dalle «factory» e andare «a far la spesa» nelle varie industrie di accessori o officine specializzate. E' proprio vero che gli italiani sono fatti in uno strano modo, esaltando tutto ciò che è straniero e dimenticando i propri meriti nazionali. Esempio: a Saronno c'è uno specialista mondiale per alberi a gomito e cammes, di nome MONTEPILLI. La Matra e la Porsche se ne servono abitualmente (e anche l'Alfa Romeo). A Lissone ci sono i fratelli COGNOLA, specialisti in molle valvole. Hanno solo quattro operai, mentre il figliolo si diletta con molle valvole per motori sportivi, vedi COSWORTH. E che dire dei fratelli PEDRAZZANI a Novara? E' anche vero però che, appena crescono un pochino, spesso le migliori qualità se ne vanno...

• Sodano è un po'... geloso di Munari perché specialmente i più giovani monopolizzano gli autografi e le decals — Marlboro personalizzate — col pilota veneto. Per vedere se riusciva a farsi richiedere le sue, il «navigatore» (Lancia) a S. Martino di Castrozza offriva 100 lire e un suo adesivo ai ragazzini, pur di farne circolare...

• La «variante» di Imola ha confermato che non sempre i calcoli degli ingegneri (sulla carta e col compasso) corrispondono alle prestazioni effettive delle vetture. In uscita il calcolo matematico teorico dava una velocità massima di 90 all'ora, invece in effetti l'Alfa, la più veloce per stabilità, sortiva dalla curva a 115 all'ora in seconda. Questo perché i piloti esasperavano le traiettorie ipotizzate dai tecnici.

• Luciano Pederzani, prima che ritrovasse il sorriso a Imola con il risultato dell'AMS che monta il motore Tecno 2 litri boxer, è stato incoraggiato a continuare, senza disarmare per le contrarietà, anche col 3 litri. Sapete da chi? Dall'ing. Chiti dell'Alfa Romeo.

• Finalmente, dopo averla tenuta per oltre due mesi nel cassetto, l'ing. Rogano ha tirato fuori la famosa lettera di dimissioni del Conte Zanon di Valgiurata, da consigliere CSAI e presidente della sottocommissione velocità. L'appassionato nobiluomo torinese ha voluto scindere le sue responsabilità dall'attuale gestione CSAI, per lui troppo ancorata ad abitudini burocratiche. E' stato tentato un sottile lavoro per riportare a presidente della velocità l'ex titolare della poltrona di due anni fa ma poi, ad evitare spaccature, Rogano ha preferito assumere ad interim questa presidenza.

• Intanto diventa imminente l'annuncio della presidenza onoraria alla Federazione automobilistica Sanmarinese, attribuita al conte Zanon in sostituzione del compianto Filipinetti. A proposito dell'attività agonistica a San Marino, mentre è confermato lo svolgimento del Rally Europeo Marche per i primi del '74, è probabile che il rally nazionale di questa fine stagione non si svolga. Pare che gli sponsor dello scorso Rally internazionale non abbiano ancora rimpinguato, come concordato, le casse della Federazione.

• A Roma la scorsa settimana si è svolta l'annunciata riunione del comitato di lavoro per la stesura dello statuto della futura federazione democratica dello sport automobilistico italiano, che verrà portato all'approvazione del prossimo convegno CSAI a Mantova. Sarà una democrazia molto «controllata», perché è confermato che la nomina del presidente resta prerogativa della presidenza dell'ACI. Tra gli 8 membri dovrebbero esservi due di nomina dall'alto (vertice ACI), due di nomina elettiva (dalla base) e quattro di rappresentanza corporativa (cioè piloti, organizzatori, scuderie e costruttori). E' ancora indecisa come avverrà la scelta del segretario. (Che, in realtà, col presidente è quello che condiziona tutto).

Marcellino



Addio all'estate (anche negli autodromi) con queste provocanti immagini. Varrano de' Melegari si allinea alle abitudini sexy delle piste più internazionali. E il debutto, avvenuto nell'ultima manifestazione di fine agosto di queste hostess in micro-due-pezzi, è un modo anche di mostrare le ambizioni di escalation agonista per il futuro, pur se la conferma della gara F. 2 a Roma (grazie alla Marlboro) ha fatto rientrare un progetto interessante. Sarà per il '74...

ROGANO bi... presidente



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) ● Pergusa, Premio F.3 (5 agosto) ● 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 28-9 al 30-9-1973 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
28/29	Rally Monaco-Vienna-Budapest	Ungheria			●●●	Rally	Zasada-Zyskovsky (Porsche 911 S)
28/30	Rally di Westfalia	Germania			●●●	Rally	
28/30	Rally RAC 1000	Messico			●●●	Rally	
29/30	Scuola piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Circuito di Santamonica di Misano Adriatico			Velocità in circuito	
29/30	Rally di Cipro	Cipro			●●●	Rally	Macrides-Erotokritov (Mercedes 220)
29/30	Luister Trophy	Irlanda	Mondello Park di km 1,990		●●● F. 2	Velocità in circuito	
29/30	Premio Baden Wurtemberg e Hessen	Germania	Circuito di Hockenheim di km 6,789		●●● F. 2, Sport, F. Super V	Velocità in circuito	Tim Schenkek (Brabham BT 38) in 1.07'22"7, media 183 e 400 kmh
29/30	Premio del Tirolo	Austria			●●● T, GT, F. 3, F. V, F. Super V, F. F.	Velocità in circuito	
29/30	Salita di Krenzberg	Germania			●●● T, GT, S, F. 2, F. 3, F. V, F. Super V	Velocità in salita	
29/30	Trofeo delle Dune	Olanda	Circuito di Zandvoort di km 4,193		●●● S: E, V, F. Super V, F. 5000	Velocità in circuito	
29/30	Corsa ad Hockenheim	Germania	Circuito di Hockenheim di km 6,789		●●● Camp. Interserie	Velocità in circuito	Kinnunen (Porsche 917-10) vinse le due manches
29/30	Rally « 100.000 Trabucchi »	Comitato Pro-Saluzzo	Part. e Arr. in Corso Italia a Saluzzo tot. km 613	ore 20(29) ore 9(30)	●●● Camp. Ital.	Rally	Arturo Marzatico (Porsche 911)
29-30	3. Trofeo Città di San Gemini	Sc. Borzacchini e Ass. Festeggiamenti S. Gemini	Part. e Arr. a S. Gemini tot. km 50	ore 18(29) ore 13(30)	●	Rally	Piero Pertusio (Lancia Fulvia)
30	Corsa al Montjuich	Spagna	Circuito del Montjuich		●●● Camp. Europ. G.T.	Velocità in circuito	
30	Corsa a Nogaro	Francia	Circuito di Nogaro di km 1,800		●●● F. 3	Velocità in circuito	
30	Bathurst 500	Australia			●●● T	Velocità in circuito	
30	Premio Pfalz-Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring di km 22,835		●●● T, GT, S, F. Super V.	Velocità in circuito	
30	Salita di Auerberg	Germania			●●● T, GT, S, F. 3, F. V, F. Super V, F. F.	Velocità in salita	
30	Corsa al Jyllandsringen	Danimarca	Circuito di Jyllandsringen di km 1,701		●●● T.	Velocità in circuito	
30	Corsa a Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch di km 4,260		●●● F. 3, Camp. John Player	Velocità in circuito	
30	Salita Lac d'Alfred	Francia			●●● T, GT, S	Velocità in salita	
30	Slalom a Lorrech	Germania			●●● T, GT	Slalom	
30	Autocross della Mosella	Francia			●●●	Autocross	
30	Autocross Geudt	Olanda			●●●	Autocross	
30	Gara a Casale	Autodromo di Casale	Circuito di Casale Monferrato di Km	ore 8 ore 17	● Gr. 1, 3, 4 F. Italia	Velocità in circuito	
30	2. Trofeo Varano	Ass. Pro Varano	Circuito di Varano de' Melegari di km	ore 12 ore 18	● Gr. 4, Sport 5, F. 3	Velocità in circuito	
30	Gara a Vallelunga	Gr. Piloti Romani	Circuito di Vallelunga di km 1,727	ore 9 ore 18	● Semifinali Challenge FISA F. 850, Gr. 1, 2, 3, 4, 5.	Velocità in circuito	
30	XV Coppa Nevegal	AC Belluno	Callipo-Faverghera tot. 12,200	ore 11 ore 14	● Gr. 2, 3, 4, 5	Velocità in salita	«Gianfranco» (Abarth) in 6'49"3, media 105,546

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

La FIAT sta per attuare una svolta anche nei suoi «interessi sportivi»: con l'ex progettista della Ferrari-Anni 50 intanto si delinea all'Abarth una Operazione «Cosworth all'italiana»

ALBERTO ASCARI, ENZO FERRARI e AURELIO LAMPREDI. E' una foto dell'inimitato anno d'oro della Scuderia del Cavallino rampante: il 1954. In quella stagione Alberto Ascari, con la favolosa F.2 2 litri 4 cilindri, nata a fine '52 vinse 24 G.P. Il meraviglioso motore dell'ingegnere toscano non ebbe avversari con quel po' po' di pilota. Fu l'anno che segnò il decollo della Ferrari, la svolta. Con i premi guadagnati da Ascari, a scadenza quasi bancaria, a Maranello ogni lunedì mattina si potevano fronteggiare gli impegni finanziari che in quel momento erano essenziali per il futuro della Casa modenese. Diventarono leggendari i «ritorni» nella notte di domenica dell'ing. Mino Amoratti dai vari campi di gara con la borsa rigonfia degli ingaggi e premi appena riscossi. Ma proprio questa coincidenza di fulgore tecnico e agonistico fece maturare le difficoltà che, due anni dopo, portarono il pilota e il tecnico fuori dalla Ferrari.

Torna LAMPREDI nel mondo delle corse

La notizia non è ancora di pubblico dominio. Ma è di quelle che, di tanto in tanto, riusciamo ad anticipare ai nostri lettori. Voi sapete che, nelle scorse settimane, c'è stata gran rivoluzione alla Lancia. E' arrivato come presidente l'avv. Umberto Agnelli, avendo a suo braccio destro l'ing. Sguazzini, nuovo astro luminescente nel firmamento dei tecnocrati di stampo Fiat, quelli dell'ultima generazione direttiva.

L'ing. Sguazzini è stato colui che, negli ultimi anni, si è trovato al vertice dei programmi sportivi Fiat che culminarono nel rilancio agonistico della Casa torinese, anche se limitato al settore rally per non perdere la clientela giovanile. L'ing. Sguazzini doveva addirittura andare tre anni fa alla Ferrari, magari come semplice componente del consiglio di amministrazione. Ma il «Drake» di Maranello si oppose, forse prevedendo quali fossero le particolari qualità e la funzionalità di colui che si è fatto strada dalla vice-direzione tecnica FIAT.

Perciò, dopo il passaggio di Sguazzini alla Lancia, immediatamente si sono scatenate ridde di voci e di dubbi su chi avrebbe preso il suo posto, nella conduzione dei programmi sportivi-Fiat e quindi nella supervisione dell'attività rallystica. Attività che, dopo l'acquisto totale dell'Abarth da parte della Casa torinese, aveva portato alla nomina dell'ing. Sguazzini alla presidenza della società di Corso Marche. Perciò la sua sostituzione non veniva a investire soltanto il problema della squadra rally Fiat, quanto il settore motori della produzione «sportiva» che oggi in Fiat fa capo all'Abarth, dove si preparano gli spider rally nelle varie versioni, i motori di serie preparati per le macchine sport-veggianti della Casa e della consociata come l'Autobianchi. Presto l'Abarth, fra l'altro, tirerà fuori la 126 «bomba», per i più giovani aficionados dello sprint utilitario.

In un primo tempo si era pensato che l'ing. Sguazzini conservasse l'incarico contemporaneo sia alla Lancia che

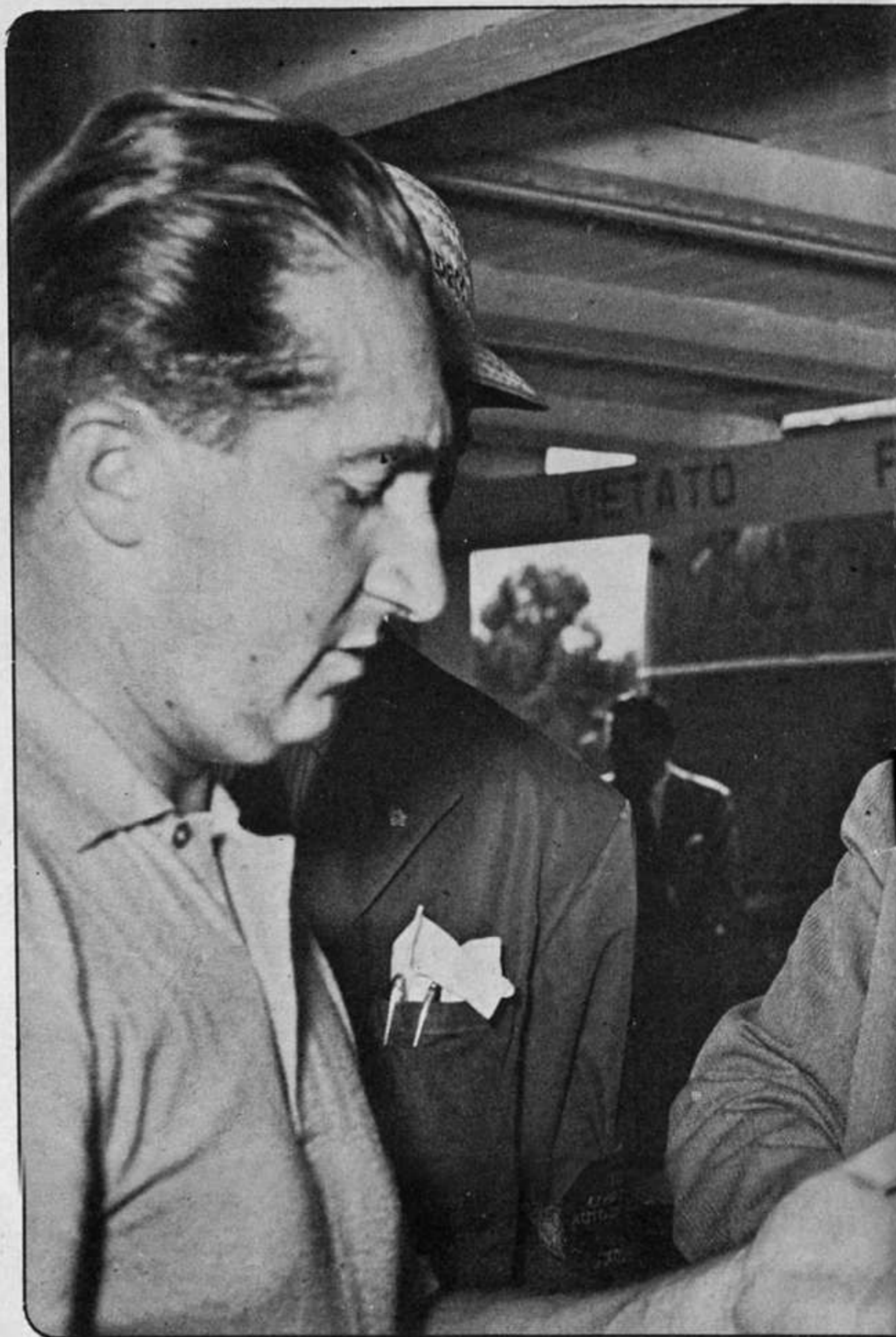
familiare, a meno che non si siano dilettrati nelle conoscenze retrospettive delle grandi avventure agonistiche dell'automobilismo sportivo degli anni '50. Perché Aurelio Lampredi è proprio un uomo dello sport automobilistico, un tecnico che è nato, poco più che ventenne, alla scuola dell'ing. Gioacchino Colombo, nei più alti concetti tecnici della sperimentazione avanzata nelle corse. Ed è stato l'uomo del grande momento magico

all'Abarth. Ma adesso siamo in grado di dare una nuova anticipazione. Ed è una anticipazione molto significativa perché dimostra, sia pure a lunga scadenza, come anche nella Fiat certi incarichi non vengono soltanto attribuiti nel sottile equilibrio di complessi giochi «politico»-diplomatici, tra le varie correnti tecnocratiche e societarie all'interno della grande azienda di Corso Marconi. A volte ritrovano giusto spazio le scelte più funzionali. Come sarà proprio questa ora in definizione per l'Abarth.

Un tecnico famoso

Alla massima responsabilità della Casa dello «Scorpione» verrà chiamato, ormai è certo, in sostituzione dell'ing. Sguazzini, l'ing. AURELIO LAMPREDI, attuale massimo esponente tecnico Fiat nel settore della progettazione motori nella Casa torinese.

Al giovanissimi forse questo nome non suonerà molto



della Ferrari, negli anni di Alberto Ascari. Ora Lampredi, dopo quasi venti anni, ritorna alla ribalta proprio nel settore che ha riavvicinato la Fiat alle sue tradizioni ancestrali, quelle nate con le grandi gesta di Felice Nazzaro.

Obbiettivi futuri

Aurelio Lampredi all'Abarth vuol dire una decisa sterzata, anche a livello progettistico,

del settore sportivo Fiat. Magari si pensa a fare dell'Abarth, la Cosworth italiana. Forse persino pro Ferrari. Ma forse vuol dire anche di più. Cioè quello che la Fiat e i suoi massimi dirigenti societari (leggi ovviamente gli Agnelli), prefigurano negli anni a venire per i futuri impegni della Casa torinese, con i propri collegamenti di marche associate nel settore sportivo. Non c'è dubbio come la grande incognita, che tutti gli ap-



Il 2000 da GIRO d'ITALIA

MISANO ADRIATICO - Contemporaneamente agli «azzurrabili» della squadra CSAI, girava al Santamonica anche la specialissima Fiat-Abarth gruppo 5 dotata di motore 2 litri 4 valvole che da tempo Giorgio Pianta sta collaudando e perfezionando in vista — come prossimo impegno — del Giro d'Italia. A questa interessante competizione dovrebbero partecipare due di questi modelli, uno per Pianta - Pica ed un altro per Lele Pinto, sempre che lo sviluppo sia soddisfacente. In questa sua più recente versione, la 124-2 litri

non si discosta molto da quella già fotografata a Casale, con spoiler anteriore, spoiler posteriore e prese d'aria sul cofano, anche se alcuni elementi — vedi spoiler posteriore — sono stati ritoccati. Nel corso delle sue prove, che hanno interessato anche prove di gomme, questa vettura si è spinta fino a 1'32" circa, che è più o meno il tempo delle migliori GT4. Ma ovviamente si spera di far meglio, anche perché il motore ha avuto il mercoledì dei problemi di pressione d'olio.



passionati e gli esperti si sono posti per il futuro dell'automobilismo sportivo in Italia, sia quella legata al momento in cui Enzo Ferrari dovesse rinunciare al suo cinquantennale sforzo ed impegno.

Nessuno riesce ad ipotizzare una Ferrari senza Ferrari, ed è per questo che il maggior problema di un avvicendamento a quel vertice tiene in scacco anche tante difficili situazioni attuali. La nomina dell'ing. Lampredi all'Abarth (il dott. Avidano resta dir. generale) apre uno spiraglio proprio da questa angolazione, dimostrando che c'è la possibilità di un futuro coordinamento nel settore delle vetture di cosiddetta impostazione sportiva e quindi in quello massimo della sperimentazione agonistica, con una alternativa che non interrompa brutalmente — con tecnoburocrati qualsiasi — una tradizione alla quale l'Italia automobilistica non può certo rinunciare.

Marcello Sabbatini

● A proposito del serbatoio di sicurezza Autodelta. Jackie Stewart dice: «Il serbatoio di Chiti ancora non è pronto, deve essere maggiormente perfezionato. Ha delle perdite e non credo che la SCCA lo abbia reso obbligatorio». Dennis Hulme: «Il serbatoio di Chiti? Ma scherziamo? Perde benzina come un colapasta». No comment alle parole del presidente GPDA, ma Stewart ha veramente fatto la parte di Giano, in quanto altra volta (premiatura AUTOSPRINT 1971), assistendo all'esperimento appositamente organizzato, usò ben altre parole... E poi in 2 anni, se non lo boicottavano, era già perfezionato. Come è!

CHI E' l'ingegner AURELIO LAMPREDI

AURELIO LAMPREDI, chi è. Cinquantenne, toscano, è stato certamente il più significativo tecnico della Ferrari, legato ai momenti migliori della Casa modenese. E' istruttivo tratteggiare di questo personaggio, che probabilmente potrebbe riassumere nel prossimo futuro un ruolo importante nello sport automobilistico nazionale, una scheda biografica. Ma a tre dimensioni. La dimensione Ferrari, come lo stesso «Drake» la suggerisce nel capitolo dedicato ai propri tecnici nelle sue «Briglie del succes-

so». Poi c'è la dimensione da «analisi storica», tratta dal libro «Le Ferrari» di Gianni Rogliatti, che fa da completamente allo scarno ritratto precedente. Ed, infine, la dimensione «comparativa» delineata con le informazioni, magari realisticamente provocatorie, che completano il quadro, dando i toni più realistica-mente umani e validi. Toni che permettono anche di capire il perché di certe vicende che hanno contrassegnato, con il particolare stile Ferrari, la storia del nostro automobilismo.

IDENTI-KIT a 3 DIMENSIONI

7 righe di storia

«... alla Ferrari ci sono anziani e giovani sconosciuti, che hanno sempre dato il loro contributo silenziosamente, senza che ciò escludesse l'importanza sostanziale del loro apporto. Questo non vuole minimamente significare un giudizio negativo su chi ha lasciato la Ferrari, poiché è chiaro che chi ci è venuto ha portato in ogni tempo un contributo di energie, e di esperienze. Ma è anche opportuno ricordare, senza voler stilare bilanci, che chi dalla Ferrari è uscito, si è portato con sé tutto quanto ha potuto apprendere in un ambiente che non ha mai posto limitazione alcuna a nessun progettista, un ambiente in cui ogni progettista ha potuto sempre veder tradotte in una meccanica vivente le sue idee, o gli svolgimenti dei temi concordati attraverso lunghe, cordiali, anche se talvolta, animate e appassionante discussioni...».

Enzo Ferrari

(da «Le briglie del successo»)

2 cilindri di gelosie

lombo. Ma con la disponibilità di un Lampredi non si oppone alle scelte diverse, che dopo il 4 cilindri videro, come vuole la storia tecnica Ferrari, il 16 cilindri 2000 diventato 2800 ecc.

Intanto si era arrivati alla vigilia del cambiamento di formula, alla Formula 1 due litri e mezzo del '56. Lampredi propone una doppia ipotesi tecnica. Due tipi di motori diversi, per le varie caratteristiche di circuiti dove sarebbero stati impiegati: un motore «lento» di due cilindri e uno «veloce» di 8 cilindri (cilindrata di nascita 2000 ma accrescibile a 2800).

L'idea non era casuale. Ancora una volta Lampredi si rifaceva alle sue esperienze americane perché in quel momento Offenhauser mostrava il 4 cilindri due litri con compressore. L'idea di propulsori che girassero piano, con tremende accelerazioni ma anche col martellare pauroso dei maxi pistoni, allettava. Anche se Ferrari, come sempre, si lasciava altre scelte, portando avanti altre idee (e qui si rifanno i primi contatti con Ferruccio Gilera e le esperienze della «Rondine»).

Gli americani, se si muovevano nel senso che aveva incuriosito Lampredi, lo facevano con un preciso programma, in quanto tentavano di andare verso il gasolio per la maggior sicurezza delle loro corse. Comunque l'idea del due cilindri fu approvata in pieno da Ferrari.

In effetti temi tecnici proposti originariamente da Lampredi erano plurimi: motori a due-quattro-sei-otto cilindri. Mentre Bazzi si batteva per il 4-8 e 12 cilindri, Ferrari scelse personalmente l'indirizzo del due e dell'otto cilindri. Ma quando il progetto più ambizioso, quello del due cilindri rimase alla semplice esperienza del banco di prova, senza possibilità di una prospettiva concreta di utilizzazione, il rapporto Lampredi-Ferrari si ruppe. E si ruppe nel solito modo violento. Pressappoco come si era violentemente rotto il «banco» quando il 2 cilindri lo spacò girando a 3400 giri.

Ci furono anche allora polemiche e voci di retroscena, in realtà mai spiegate.

Lampredi fu considerato responsabile da Ferrari di aver sbagliato una strada tecnica e quindi di aver facilitato uno sperpero di ricchezza per i progetti senza successo. In realtà il tecnico toscano pagava il suo momento di gloria con Alberto Ascari. Egli ormai era sulle cronache dei giornali con più continuità e con più eco del suo stesso «boss». Ma ovviamente questo non si disse. Piuttosto Ferrari fece capire ai cronisti dell'epoca che per colpa di

«... Nell'immediato dopoguerra tornò Colombo, genitore della 12 cilindri. Vi è stato per breve tempo l'ostinato e capace Busso, il progettista insieme a Satta, dell'Alfa Romeo. Per oltre sette anni ho avuto Aurelio Lampredi, che oggi è alla Fiat. Lampredi fu indubbiamente il progettista più prolifico della Ferrari; partendo dal 12 cilindri 1500, fece prima la 3 litri, poi la 3750, poi la 4 litri, poi la 4200, la 4500, la 4900, sempre a

«... alla Ferrari ci sono anziani e giovani sconosciuti, che hanno sempre dato il loro contributo silenziosamente, senza che ciò escludesse l'importanza sostanziale del loro apporto. Questo non vuole minimamente significare un giudizio negativo su chi ha lasciato la Ferrari, poiché è chiaro che chi ci è venuto ha portato in ogni tempo un contributo di energie, e di esperienze. Ma è anche opportuno ricordare, senza voler stilare bilanci, che chi dalla Ferrari è uscito, si è portato con sé tutto quanto ha potuto apprendere in un ambiente che non ha mai posto limitazione alcuna a nessun progettista, un ambiente in cui ogni progettista ha potuto sempre veder tradotte in una meccanica vivente le sue idee, o gli svolgimenti dei temi concordati attraverso lunghe, cordiali, anche se talvolta, animate e appassionante discussioni...».

Enzo Ferrari

(da «Le briglie del successo»)

Il motore di una domenica

... Al principio del 1948 si era affiancato a Gioacchino Colombo, l'ingegnere Aurelio Lampredi, uno dei migliori progettisti della storia recente dell'automobile. Veniva dall'aeronautica ed apporò nuovi metodi per impostare e risolvere vecchi problemi: durante la sua permanenza che durò fino alla metà del 1955, contribuì con alcuni notevoli progetti al potenziamento dei motori da corsa, come ad esempio il famoso modello di 4500 cc, per la Formula 1, che riuscì a battere a più riprese le Alfa Romeo 158, ed avrebbe potuto aggiudicarsi il Campionato del Mondo se non fosse stato per il ripetersi di noie alle gomme, in una sequela tanto incredibile quanto sfortunata. Una altra vettura dovuta alla matita di Lampredi, il tipo «500» per la Formula 2, può considerarsi senz'altro una delle migliori vetture da corsa di tutti i tempi: Lampredi ricordava di aver disegnato il motore completo in una frenetica domenica nella quale lavorò ininterrottamente al tavolo da disegno, mentre Ferrari gli portava dei panini affinché non interrompesse neppure per un attimo l'opera...

... In genere, tutti i motori Ferrari ebbero sempre la corsa inferiore all'alesaggio, ma vi fu un motore perfettamente «quadrato» con diametro e corsa di 68 mm ed alcuni motori a 4 e 6 cilindri, costruiti nell'epoca di Lampredi, che ebbero corsa lunga. Questi motori funzionarono alla perfezione ed alcuni ebbero anche notevole successo.

Com'è noto, nel 1951 il regolamento della Formula 1 stabiliva, per le vetture monoposto, una cilindrata massima di 1500 cc con compressore e di 4500 cc se ad aspirazione libera. Alla Ferrari si fecero, con qualche successo, i primi tentativi con motori sovralimentati, derivati appunto dal comune ceppo della 125 originale; venne montato prima un compressore monostadio, poi, come era nella prassi, si passò al bistadio e infine venne anche impostato un esperimento con sovralimentazione a tre stadi, che avrebbe dovuto permettere di superare le prestazioni delle Alfa Romeo.

Tuttavia, nel 1949, Lampredi suggerì una possibilità di ottenere i migliori risultati con un motore senza compressore, anche in vista del notevole vantaggio dato dal rapporto di 3:1, in fatto di cilindrata, stabilito dalla formula in vigore. Nacque così la serie dei grandi motori Ferrari con un prototipo di 3300 cc di cilindrata, denominato 275 come al solito per la sua cilindrata unitaria: aveva 72 mm di diametro e 68 mm di corsa, poi il diametro venne portato a 80 mm e la cilindrata salì a 4100 cc (tipo 340), infine la corsa passò a 74,5 mm e la cilindrata a 4500 cc (tipo 375).

Questa serie di motori, e i derivati, rappresentarono una svolta decisiva nella tecnica motoristica: non solo furono in grado di battere gli avversari, ma dimostrarono quanto era possibile migliorare la tecnica costruttiva.

Vennero adottate soluzioni nuove, per poter aumentare le potenze, contenendo i pesi dei motori entro limiti ragionevoli, e i risultati possono considerarsi senz'altro brillanti quando si ricordi che nel 1951 il motore aspirato da 4500 cc erogava una potenza di 384 cavalli e pesava 175 chilogrammi...

La Formula 1 per vetture di 1500-4500 cc doveva durare fino al 1953 ma già nel 1951 si era perso molto interesse per cui venne deciso di dedicarsi, invece, a quella che si chiamava Formula 2 per monoposto con motore aspirato di soli 2 litri di cilindrata. Inquadro in questa formula, nacque così il primo motore Ferrari a 4 cilindri in linea, appunto quel tipo «500» che Lampredi disegnò in un giorno.

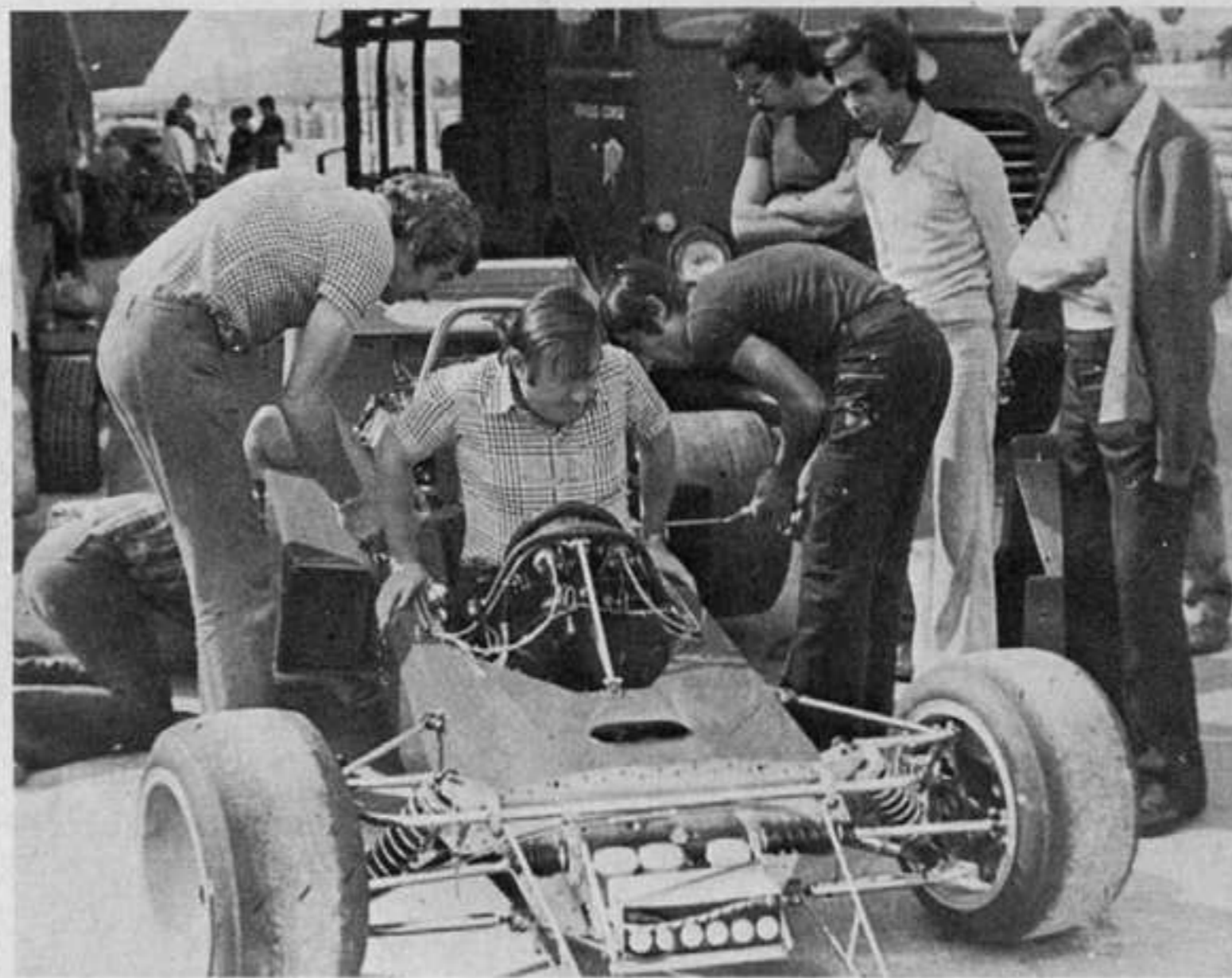
Dal 2 litri corsa del 1952 derivano molti altri modelli, di 2,5 litri, 3 e 3,5 litri a 4 e 6 cilindri: lasciando immutata le dimensioni del motore a 4 cilindri ma portandolo a 6 cilindri si aumentava di metà la cilindrata, mentre, modificando l'alesaggio o la corsa, o tutti e due insieme, si ottenevano le diverse dimensioni dei tipi 265, 735, 750, 860 nelle varianti Sport e monoposto che ebbero largo impiego negli anni sino al 1956-1957...

Gianni Rogliatti
(da «LE FERRARI»)

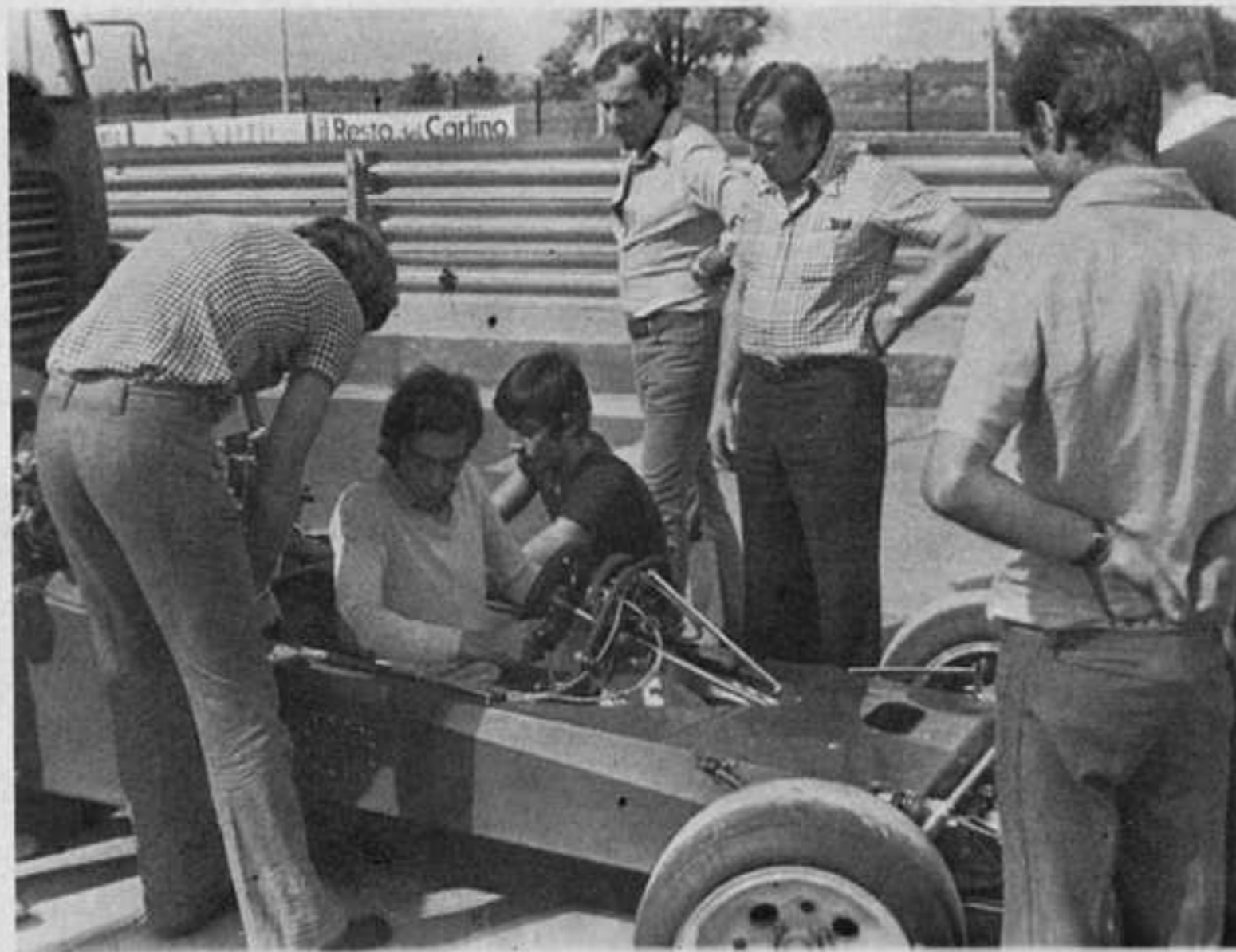
m. s.



Eugenio Dragoni (di spalle) sovrintende agli aggiustaggi dell'abitacolo della Brabham BT 40 di Formula 2 da parte di Massimo Ciccozzi, uno degli azzurrini della prima «covata». A sinistra, Gianfranco Bielli



I primi collaudi sulle due monoposto CSAI da allenamento sono stati fatti da Giorgio Pianta, che vediamo infilarsi nell'abitacolo. Sotto, è la volta di Armando Truffo prendere posto in una delle due Brabham



INIZIATI a MISANO i primi allenamenti della squadra F.2 CSAI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MISANO ADRIATICO - Agli ordini del d.s. Dragoni, le due Brabham BT 40 della futura squadra azzurra CSAI hanno finalmente messo le ruote per terra al Santamonica, per la prima serie di «prese di contatto» riservate ai giovani convocati.

Questa prima seduta era prevista per sei piloti, di cui sono presenti solo tre: Francia, Ciccozzi e Truffo, dato che Cerulli si è fatto vivo solo a prove quasi ultimate — non aveva ricevuto il telegramma di convocazione, regolarmente spedito —, Carlo Giorgio era in Inghilterra e Maurizio Flammini ancora convalescente per le ustioni riportate nel tragico incidente che è costato la vita a Carletto di Gaspare.

Presente, in veste di collaudatore e «moderatore», Giorgio Pianta che si è incaricato delle prime messe a punto. In questo senso è stata sfruttata l'esperienza di Gianfranco Bielli con questo scorbutico telaio, che richiede una regolazione parti-

In F. ITALIA ammesse queste riparazioni

IMOLA - La polemica nei riguardi delle artigianali saldature di rinforzo al telaio della F. Italia di Martini

(che come è noto era stata rinforzata in diversi punti dopo che il telaio aveva presentato cedimenti nella centina posteriore) ha finalmente trovato una risposta definitiva. La CSAI ha reso noto che nel caso si verificano rotture nei telai è permessa la riparazione alle seguenti condizioni:

- la riparazione a mezzo di saldatura deve essere eseguita a regola d'arte.
- la riparazione non deve comporta-

re in ogni caso l'aggiunta di parti che aumentino indiscutibilmente la rigidità locale della parte riparata.

- nel caso in cui non sia possibile effettuare la riparazione senza l'aggiunta di pezzi che aumentano la rigidità locale, il particolare danneggiato dovrà essere sostituito con un altro identico.

- la società Abarth è a disposizione per eventuali consigli.

Le ultime prescrizioni regolamentari della CSI

La formu

Il bollettino FIA di settembre, come già abbiamo avuto occasione di accennare, riporta le nuove regolamentazioni relative alla lunghezza minima dei circuiti ed al numero massimo di vetture ammesse per ciascuna prova valida per campionati internazionali.

La formula per la determinazione del numero massimo di vetture ammesse è — come al solito — piuttosto complessa, e ve la risparmiamo. Essa ad ogni modo si basa come le precedenti sulla lunghezza minima e sulla durata della gara. In ogni caso, precisa questo nuovo regolamento, le vetture ammesse non potranno mai superare le 60 unità.

Per quanto riguarda la lunghezza minima del tracciato, essa è in funzione del tipo di gara e della sua durata, secondo il seguente specchio:

CAMPIONATO	lunghezza minima in km. per una durata di			
	2.45'	6 ORE	12 ORE	24 ORE
Can-Am	3,7	—	—	—
Marche 3000	—	3,8	4,8	5,9
Formula 1	3,5	—	—	—
Formula 2	3,5	—	—	—
2000, T, GT	3,5	3,5	4,3	5,2
Formula 3	3,5	—	—	—

Se ne deduce che la lunghezza minima ammessa è quindi di 3.500 metri, e questo crea il «caso» dei circuiti più brevi come Montecarlo, Vallelunga e Digione. Come abbiamo accennato la scorsa settimana, nel riportare la notizia, sembra che i circuiti «corti» che abbiano già ospitato gare mondiali siano comunque esentati dall'essere in regola con la nuova tabella. Va però detto che il bollettino FIA non fa menzione di questo strappo alla regola.

LE BATTERIE FIAMM SI PRESENTANO COSI'



— Rispondono a rigorosi capitolati delle grandi case automobilistiche.
— Sono proposte in una vasta gamma, oggi arricchita dalla serie in polipropilene, che soddisfa qualsiasi esigenza e copre tutti gli impieghi.
— Sono a disposizione degli utenti su tutto il territorio nazionale grazie a una qualificata e capillare rete di vendita.

FIAMM: la Casa che produce anche le famose trombe elettropneumatiche

DRAGONI li fa cominciare da ZERO

Il girotondo degli «azzurrini»

colare che Bielli aveva già sperimentato nelle F. 2 di de Adamich e Venturi. C'era anche Maffezzoli, in qualità di «osservatore»: dice di essere in ferie.

L'inizio delle prove, previsto il martedì, è stato rinviato al giorno successivo per la pioggia insistente caduta tutta la giornata, che è stata quindi utilizzata per la sistemazione degli abitacoli. Data la differenza di taglie, si è deciso di fare gli aggiustaggi in funzione di Truffo, che è il più piccolino, e pertanto Ciccozzi e Francia si sono trovati un po' sacrificati, ma non troppo.

Mercoledì, dopo qualche giro di Pianta che ha fatto un assetto il più possibile «neutro», finalmente in pista. Il programma è semplice: gira una vettura alla volta — l'altra è di scorta —, ed ogni pilota fa dai 40 ai 50 giri ad ogni turno. La «linea rossa» è stata posta a 8.600 giri, che è un regime già rispettabile, ed i tempi medi sono stati attorno all'1'23", niente male in fin dei conti per dei neofiti dei 260 CV.

L'impressione complessiva, dopo questa prima «sgambatura», è stata di una grande disinvoltura e scioltezza, e ce ne meravigliamo fino ad un certo punto poiché si tratta in definitiva di ragazzi che hanno già una buona esperienza con le monoposto, e pertanto la capacità di base c'è.

Naturalmente, il programma di allenamenti continuerà quanto prima, con altri nomi, pescati nella «rosa» di coloro che più volte sono stati da noi segnalati, anche se nulla di ufficiale continua ad apparire: a proposito, si è parlato ora anche di Leoni.

«Il mio programma per ora è di farli girare, girare e girare — ci ha detto il commendator Dragoni — voglio che ognuno si assuefaccia con il mezzo meccanico, impari a leggere gli strumenti e non mi rompa subito uno dei quattro motori che ho a disposizione. Riprenderò gli allenamenti su molte altre piste, spero anche all'estero. Vorrei andare al Ricard, che mi sembra una pista sicura, e poi anche al

Nurburgring, affinché i nostri piloti non debbano sempre fare la figura dei "tassisti" ogni volta che vanno là. Mano a mano che avrò elementi di giudizio cercherò di selezionarli, in modo da avere alla fine alcuni nomi di sicuro affidamento da poter offrire a qualche costruttore nazionale o alla CSAI, in modo che si possa loro garantire un futuro agonistico. Non intendo scendere in pista in gare con queste vetture, poiché temo che esse non sarebbero in grado di reggere lo scontro agonistico.»

Insomma, il programma di massima è questo, ma ancora nulla di definitivo è stato deciso, meno che mai il metodo (o i metodi) di selezione. Staremo a vedere come se la caverà Dragoni, se si fiderà del suo intuito, o se ad un certo punto farà parlare il cronometro, oppure se sarà convocata una «supercommissione» d'esame. Intanto, è importante che il programma sia iniziato, anche se resta — ufficialmente — nella clandestinità.

I. C.



ciclomotori S. LAZZARO DI SAVENA (Bologna)

Malaguti

50 CC.

cavalcone - dribbling - motorik - hombre - totem ed una vasta gamma di modelli da turismo, sport e cross

la nebbia è nemica?



Design Bertone

alza la celata e la strada s'illumina

FENDINEBBIA CAN-AM:

l'unico fendinebbia munito di una pratica ed elegante celata a scatto che in posizione abbassata protegge il fendi-

nebbia ed alzata annulla i baffi di luce verso l'alto.

Utilizza il gruppo ottico di una Casa di rinomanza mondiale ed è dotato di lampada allo jodio H3.



Prodotto dalla SOCAR ITALIANA S.p.A.
Via Guido Reni, 96/168 - 10136 Torino - Tel. 309.04.46/7

la giusta per i circuiti

Nel medesimo bollettino FIA n. 72, sono riportate alcune prescrizioni che andranno in vigore dal 1. gennaio 1974. Esse sono le seguenti:

- cinture di sicurezza a 4 punti come minimo per tutte le vetture dei gruppi da 1 a 4 partecipanti a gare di velocità e rallies.

- cintura di sicurezza a 6 punti per le vetture dei gruppi 5, 6 e 7.

- retrovisore esterno per tutte le vetture Turismo e Gran Turismo partecipanti a gare di velocità in circuito.

Altre novità relative all'annesso J sono riportate nel successivo bollettino n. 73:

- a partire dal gennaio 1975, le strutture deformabili attualmente in vigore per la F. 1 saranno obbligatorie anche

per la F. 2. Nello stesso tempo, il peso minimo sarà elevato a 500 kg.

- sempre riguardo la Formula 2, è autorizzata da decorrenza immediata la messa in moto con una batteria esterna, sia sulla griglia di partenza sia ai box, così come è in vigore per la Formula 1, batteria connessa provvisoriamente ad una presa elettrica adeguata fissata alla vettura.

- Dal 1. gennaio 1974, il collegio dei commissari sportivi di ciascuna prova di un campionato FIA dovrà contare obbligatoriamente un membro della CSI di nazionalità diversa da quella del comitato organizzatore della prova stessa.

In seguito a prove pratiche (lancio da 300 metri) felicemente concluse su un serba-

toio «otre di gomma» da parte della società francese Superflexit, la CSI comunica che presto sarà reintrodotta l'obbligatorietà di questo tipo di serbatoio, conosciuto con la specifica FT4, obbligo che era stato sospeso in seguito a difficoltà di approvvigionamento dei serbatoi stessi.

- A curiosare tra i box imolesi anche Alessandro Pesenti Rossi, in vacanza sulla riviera adriatica, che ci ha confessato diversi suoi programmi. «Se riesco a concludere con Surtees il prossimo anno faccio la F. 2: martedì vado in Inghilterra a provarla (perché Surtees pare venda le macchine solo a piloti che gli diano un certo affidamento) e poi vediamo. Sai, ci vogliono circa 45 milioni per fare una stagione completa e spero di averli trovati: altrimenti ritornerò con la F. 3, sperando almeno in questo campionato europeo di cui si è parlato. Certo anche la F. 3 con 170 CV dovrebbe essere più interessante...».



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



AUTOSPRINT

presenta

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di

Torniamo un momento a riflettere su quella domenica nera di Zandvoort e sul vero significato di quelle crude immagini della tragedia

Chi ha spento il televisore?

A proposito di immagini intollerabili, un aspetto del giorno d'oggi — in Belgio — è ciò che si dice lo sport «pirata» cioè la competizione organizzata al di fuori del potere sportivo e senza le sue leggi, con il permesso cieco del potere comunale. Quindici giorni esattamente dopo il Gran Premio di Olanda, si è disputata una gara di autocross pirata in un villaggio delle Ardenne.

Uno dei concorrenti è bruciato vivo nella macchina capovolta su di lui, a causa di mezzi insufficienti per soccorrerlo. Questo incidente ripeteva esattamente quello di Zandvoort. Ma ci sono stati al massimo tre o quattro giornali che lo hanno riportato in cinque righe nei fatti di cronaca. Ciò vuol dire che la notizia è sfuggita alla maggior parte dei lettori. Come si può spiegare che il primo incidente (abbastanza lontano, ora, perché se ne possa parlare con lucidità) abbia causato una vera esplosione atomica nell'opinione e che il secondo sia passato inosservato? I fattori Formula 1 e Campionato del Mondo hanno senz'altro avuto importanza nell'affare, ma il fattore determinante è stato senza contestazione possibile la televisione, che ha dato al dramma di Zandvoort parecchie decine di milioni di spettatori.

Non è più l'epoca in cui si poteva immaginare che l'importanza di un avvenimento si situava nel medesimo. La sua misura è data dalla sua ripercussione, cioè dalla somma delle ripercussioni individuali che trova in ognuna delle persone che ne hanno conoscenza. Servire l'importanza dell'avvenimento è l'arma a doppio taglio della TV.

In verità nessuno può criticarla per questo perché si tratta in effetti, con l'automobile che l'ha preceduta di poco, dei due progressi capitali che l'essere umano ha saputo crearsi. Non è per la vita in società che l'uomo si distingue dagli animali, ma perché questa società è la sola che abbia messo nel suo programma la moltiplicazione di mezzi dell'individuo.

Si è dapprima chiesto alla macchina di moltiplicare la forza umana, poi di moltiplicare le capacità umane, poi di moltiplicare il tempo introducendo la velocità nella nostra vita. A questa fase di moltiplicazione dei mezzi attivi è venuta a combinarsi, con l'automobile che moltiplica l'autonomia individuale, la fase attuale della moltiplicazione dei mezzi ricettivi dei quali la TV rappresenta, in questo momento, il coronamento. Grazie all'automobile l'uomo ha avuto la regione come territorio quotidiano, con la TV si trova nel mondo intero. E' tante volte un uomo quante ci sono «camera» puntate sui soggetti interessanti.

Il dramma di Zandvoort ha chiaramente definito che l'uomo non pensa a mettere la TV sotto accusa. In migliaia di articoli, di interviste, di lettere di lettori, di conversazioni, si è sviluppato il tema: «immagini intollerabili» senza che sia mai stata formulata l'ipotesi che la TV non avrebbe dovuto diffonderle. Tuttavia una parentesi s'impone qui per stabilire che l'espressione «immagine intollerabile» era forse mal scelta. Ciò che è intollerabile, è, per definizione, ciò che non si può sopportare, per esempio (e ne ho fatta l'esperienza) il fuoco dei propri vestiti imbevuti di benzina. E' talmente intollerabile che per fuggirlo, si fanno cose che non si saprebbero mai più rifare. Ci sono d'altra parte, certi dolori tanto intollerabili che il malato preferisce persino buttarsi dalla finestra.

Fino all'ultimo non per sadismo

Ma quando un'immagine «intollerabile» appare sullo schermo del televisore, basterebbe dare un buffetto ad un bottone per farla sparire. Ora aspetto ancora una persona che mi dica: «Quando ho visto la scena di Zandvoort, ho spento la TV». Questo gesto minuscolo, nessuno l'ha fatto. Allora, l'aggettivo intollerabile non mi sembra più giusto del tutto.

Se fossi come certi giornalisti che cercano naturalmente la spiegazione più bassa e più infamante agli atti degli altri, direi che questi testimoni che si lamentano a grandi grida cercano di cam-

muffare a posteriori il loro sadismo. Ma sono precisamente persuaso del contrario. Sono persuaso che se queste decine di milioni di spettatori hanno seguito il dramma fino alla fine, è perché non hanno smesso di sperare in un lieto fine. E che se parecchi fra loro si sono applicati a rivedere parecchie volte il film ritrasmissiono, era per meglio capire come le cose erano successe.

Il terzo occhio

Ma ciò che mi chiedo al posto loro, è perché altri uomini hanno potuto decidere di mettere sotto gli occhi le immagini che essi stessi si sono contentati di non rifiutare, l'operatore in primo luogo. Il suo gesto è doppiamente spiegabile. Da una parte compiva la sua missione filmando il dramma: dall'altra (e qui bisogna che ci ricordiamo che un guerriero e un cacciatore, vestigia della preistoria, sonnecchiano in ciascuno di noi) era nel suo lavoro di «cacciatore d'immagini». Ma colui che dirigeva il servizio televisivo del G.P. d'Olanda, sceglieva ad ogni istante di diffondere le immagini captate da questa o quella camera, perché ha scelto queste? Di nuovo la risposta è chiara: nessun'altra camera mostrava qualcosa d'interessante in quel momento, e per di più interrompere la diffusione delle immagini, sarebbe stato la negazione della missione che gli era stata affidata. Tuttavia, il caso dei responsabili delle altre TV nazionali che riprendevano in relais il servizio di Zandvoort (cosa che consiste nell'alternare corte scene di corsa ad altre scene sportive di ogni tipo e canzoni e interviste) mi pare differente. Questi potevano molto bene tenere per sé le scene d'orrore che giungevano. Ora, non soltanto non l'hanno fatto, e non soltanto nessuno di quelli che hanno parlato di «immagini intollerabili» l'hanno loro rimproverato, ma ho letto in un giornale francese delle vive felicitazioni a un presentatore che non

aveva esitato a sospendere a brucia-pelo il suo film per passare (senza avvertimenti né spiegazioni) alle immagini di Zandvoort. Dopo di che, l'opinione pubblica ha vilipeso, alla rinfusa, la corsa, i piloti, gli organizzatori, i commissari, senza pensare che non si può giudicare validamente un altro che in funzione di ciò che noi avremmo fatto nelle medesime circostanze e questo, nessuno può saperlo prima di esserci effettivamente trovato.

Malgrado tutto ciò, penso che questa reazione generale sia stato un avvenimento positivo, per il fatto in sé e per la diffusione nel mondo intero delle immagini drammatiche di Zandvoort.

Per ben farmi capire, ricordo qui le tre scene atroci che la TV mi ha fatto vivere dall'esterno da quando la guardo. Qualche anno fa, la TV belga ha diffuso per due volte un pezzo di film trovato dagli americani negli archivi dell'armata giapponese che mostrava una scena dell'invasione della Cina dove si vedeva un soldato strappare ad una madre il suo bimbo di circa due anni, lanciarlo in aria e riceverlo sulla sua baionetta sotto gli occhi della madre di cui non vedevamo il viso. Questa visione d'orrore era inutile, da una parte perché nessuno può più dire né quando, né dove la scena si sia svolta, né chi erano la vittima e il criminale, lasciando così il crimine senza possibilità di castigo, ma anche e soprattutto perché la sua diffusione non garantiva per nulla che in un'altra guerra, un altro soldato di un'altra nazionalità, non farà la stessa cosa.

La seconda scena atroce che non dimenticherò mai interveniva in una recente emissione che presentava un servizio assolutamente notevole sulla vita dei boscimani, cioè di quegli uomini che sopravvivono in numero ristretto nel deserto del Kalahari. Per poter sopravvivere in questa regione, devono condurre una vita nomade che impone loro di coprire grandi distanze quotidiane. Quando un boscimano è troppo vecchio per seguire il gruppo, un consiglio decide di abbandonarlo sul posto e condannarlo così a morire in breve tempo per la fame e la sete, per non intaccare le possibilità di sopravvivenza degli altri. Ciò che la TV ci ha mostrato in primo piano, sono i visi di una coppia così abbandonata e che seguiva con gli occhi quelli che se ne andavano in fila indiana senza girarsi. Di nuovo questa visione atroce era inutile perché nessuno potrà mai cambiare nulla nelle condizioni d'esistenza né nei costumi dei boscimani che sono assolutamente restii ad altre forme di vita.

Mentre, a loro volta, le atroci immagini di Zandvoort non saranno state inutili, avendo svegliato la coscienza di tutti coloro cui tutto questo riguarda, sulla necessità di fare tutto per evitare la ripetizione.

La gloriosa speranza

Andrò ancora più in là: queste immagini, che ho visto in ritrasmissione, comportavano un prestigioso incoraggiamento. Perché per me che sapevo fin dall'inizio che non c'era più nulla da sperare per Roger Williamson, questa parte atroce della scena non mi ha monopolizzato l'attenzione. Ho potuto al contrario darla interamente all'azione di David Purley, e vi ho trovato uno spettacolo esaltante: quello dell'uomo che spera, ancora, e sempre, malgrado tutto, e che mette le sue azioni in conformità con la sua gloriosa speranza, anche quando è troppo tardi.

Se il mondo d'oggi è il nostro, e non più quello dei boscimani, è perché ci sono state delle centinaia di milioni di esseri umani che si sono impegnati a migliorarlo, ciascuno a modo suo e secondo i suoi mezzi, ma mossi tutti da un unico motore: la speranza. La speranza che non disarmi mai, la speranza che riprende subito dopo aver deluso, la speranza che è il fuoco della vita umana. E' giusto che l'impossibile e magnifica battaglia di David Purley abbia avuto, grazie alla TV, decine di milioni di spettatori.

Jacky Ickx

Le corse negli anni cinquanta: QUIZ



Spettatrice: «Il mio istruttore di guida li boccerebbe tutti».
QUANTE VETTURE RICONOSCETE?

ISTITUTO DI RIABILITAZIONE

prova n°: 1
 malattia: l'indesiderabilità
 risultato: completa guarigione



Aver compagno

al duol (Ferrari)

scema la pena...

(in Alfa)



DE ADAMICH
dall'abitacolo



L'ing. Chiti è forte sul serio. Oppure la 33tt12 Alfa è davvero leggerissima: almeno solo così si spiega che il direttore generale dell'Autodelta non si sia quasi accorto al box, durante le prove, della macchina che gli è passata sui piedi, mentre i meccanici la spingevano verso il parco vetture.

Benvenuto, Merzario...

E' praticamente da agosto che si continua a parlare del movimento piloti 1974. Poco per volta le voci sono diventate tante che, ad ascoltarle tutte, si dovrebbe pensare che nessun pilota resterà nella squadra per cui ha corso nel 1973 e tutti cambieranno per una squadra migliore. Mah! E poi, come al solito, siamo al livello del pettegolezzo che parte da una singola persona, la quale dice ad un amico: « Ho saputo che il tale dovrebbe andare con la squadra tale ». L'amico lo riferisce ad altro amico e, dopo due giorni, venti persone differenti riferiscono al giornalista: « Sai, so per sicuro che il tale ha già firmato per la squadra tale ». Per cui il giornalista è convinto che non si tratti dell'opinione di un solo, ma che ormai la notizia sia di dominio pubblico, confermata da

venti fonti differenti. Ed eccola perciò apparire sul giornale come cronaca.

E' sempre il Gran Premio d'Italia a creare la frenesia per questo tipo di notizie. E' l'ultimo Gran Premio europeo prima che squadre, dirigenti e piloti si trasferiscono negli USA per un mese, per cui si cerca di spremere il possibile con i personaggi a portata di mano.

Anche chi è direttamente interessato alla cosa ogni anno si ritrova con l'acqua alla gola, come se non concludendo tutto per Monza non avrà mai altra possibilità. Le acque invece si calmano e, come al solito, tutto verrà discusso tranquillamente ad ottobre se non addirittura a novembre.

In Italia però, se all'estero per ora discutono solamente, le cose invece sono già molto concretizzate. Infatti il confermato trasferimento di Merzario dalla Ferrari all'Alfa è un fatto abbastanza clamoroso. Non tanto perché un pilota italiano corra per una Casa italiana, poiché l'Alfa Romeo ha sempre seguito questa politica cercando, nei limiti del possibile, di avere nella sua squadra il maggior numero di piloti italiani, quanto perché Merzario ha lasciato la Ferrari dopo un'annata abbastanza favorevole, sia sportivamente come risultati, sia « po-

liticamente » come indirizzo, seguendo la corrente Forghieri e dimostrando che sia la 312 P sia la B3 modificate erano più veloci delle vetture originali.

All'Autodelta non vi sono « correnti » da seguire, per cui probabilmente Merzario troverà più tranquillità nella sua attività e forse questo gli farà rimpiangere meno quel « cavallino rampante » che lui ha sempre detto di avere nel cuore (o forse meglio dire sul casco)!

Certo che Ferrari non è mai la persona che lascia agli altri l'ultima parola (come ha ben dimostrato al convegno delle Commissioni Sportive di Salice T.) per cui sono convinto che, prima o dopo, un bel gesto pro pilota italiano lo farà, mettendo a tacere tutti coloro che lo contesteranno per il caso Merzario e riprendendosi, in un colpo solo, tutti gli evviva (che forse in questo momento risuonano un po' smorzati) dei sostenitori di « Merzario su Ferrari ».

Ne beneficerà sicuramente un altro pilota italiano, per cui vedrete che non tutti i mali vengono per nuocere, anche perché « Merzario su Alfa Romeo » potrebbe suonare meglio di « Merzario su Ferrari »!

Andrea de Adamich

IMOLA servirà alle speranze ALFA

Ho seguito la gara di Imola attraverso i giornali e mi è spiaciuto che all'Alfa sia sfuggita una vittoria ormai senza discussione dopo l'andamento dei due giorni di prove. Anche per Stommelen, che sicuramente non avrebbe « disprezzato » una affermazione alla 500 Km davanti alla Gulf Mirage di Bell.

Quasi due secondi di differenza nelle prove mi avevano fatto pensare che, salvo imprevisti, l'Alfa non avrebbe avuto avversari; ma l'imprevisto che forse nessuno si aspettava ha fatto rallentare Rolf, al punto da non farlo riuscire a superare Bell. Le gomme, ormai, sono una delle componenti determinanti nel risultato di una gara ed un problema con esse fa passare una vettura da corsa da inseguita ad inseguitrice.

Telaio, motore, gomme, fortuna e pilota. Ho sempre considerato queste cinque componenti come determinanti al risultato. Il pilota è forse il meno importante; ma basta che venga a mancare una delle altre ed il risultato è compromesso. Questo è avvenuto a Imola, ma speriamo ci sia modo di rifarsi nel 1974, perché una stagione più « scalognata » di questa è difficile salti fuori (speriamo!) per cui, se riusciremo a tenere insieme integre le cinque componenti per almeno un po' di gare della prossima stagione, i risultati non dovrebbero mancare.

Consideravo la mia attività passata con l'Alfa Romeo ed ho notato che, a livello gare internazionali in pista, ho sempre avuto la soddisfazione di portare alla vittoria assoluta per primo un nuovo modello dell'Autodelta. La TZ 2 nel '65 con la vittoria assoluta al Rally dei Jolly Hotels. La GTA, con Zeccoli nel 1966 alla 4 Ore di Monza. La 33-2000 nel '67 al Trofeo Bettoja a Vallelunga. La 33-3000 nel '69 alla gara internazionale di Zeltweg. La 33 BT 3 nel '72 alla Coppa d'autunno a Monza e chissà che la 33 TT 12 non mi aspetti!

Scherzi a parte, il 12 cilindri Alfa il prossimo anno dovrebbe essere uno dei protagonisti del Mondiale Marche e sicuramente Stommelen riuscirà a dimenticare questa 500 Km di Imola di cui si sentiva già il vincitore.

Vittorio BRAMBILLA pensi a SCHECKTER

A proposito di piloti italiani: cosa si può dire di Vittorio Brambilla! L'anno scorso, ricordo bene, il giovane Jody Scheckter correva con la McLaren F. 2 ufficiale nel campionato europeo. Vinse a Crystal Palace battendo Hailwood, che aveva rotto il roll-bar posteriore. Quindici giorni dopo a Ruen condusse per alcuni giri la gara, davanti alla Lotus di Emerson Fittipaldi, poi un guasto gli fece perdere tempo ai box. Tutti i giornali inglesi del settore uscirono con: « Jody ready for F. 1 » (Jody pronto per la F. 1).

Ecco, forse questo può essere il commento migliore per Vittorio edizione 1973. E' qualche anno che corre, ma non sempre ha avuto la macchina vincente. Quando c'è stata ha vinto, prima con la F. 3 ora con la F. 2 ha vinto battendo delle macchine come la sua con piloti di F. 1 che, fino alla domenica prima, erano considerati i « re » della F. 2.

Pensate: Jarier ha sempre vinto o si è ritirato nelle corse a cui ha partecipato nel Campionato Europeo di F. 2. Ha per ora un solo secondo posto: dietro a Vittorio Brambilla. Vittorio ha avuto anche la fortuna della rinascita Firestone, in questo finale di stagione, sia in F. 1 che in F. 2. Si è ritrovato le gomme giuste e ha saputo sfruttare la situazione dando la cosiddetta « paga » agli altri.



I retroscena e gli sviluppi del « caso MERZARIO » nelle pagine centrali



Ora in F.2 è
JARIER che
 invidia il
 motore di
 Brambilla jr.

Un Vittorio Brambilla giustamente raggianti dopo l'exploit di Albi. A destra, ecco le felicitazioni del secondo, Jarier

Per VITTORIONE

ALBI - L'entusiasmo con cui la Firestone ha seguito Vittorio Brambilla nella vittoriosa impresa di Albi è forse la misura più significativa di quanto si siano alzate le quotazioni del nostro pilota nel selezionato mondo della Formula Due. Col dilagare delle Goodyear e gli scarsi risultati ottenuti da Surtees e Chevron, (le due squadre di parte Firestone), non è passata inosservata la graduale ma continua ascesa dell'italiano che, col passare delle gare, ha aumentato il suo gruzzolo di punti per il campionato fino a giungere, dopo Albi, in disputa per il trono di vicecampione con Mass (di soli tre punti avanti) e lo sfortunato Depailler ormai raggiunto.

Quanto valga l'assistenza di una casa, anche psicologicamente, lo si è visto fin dal primo giorno di prove, quando Vittorio ha segnato il tempo, poi ineguagliato, che gli ha garantito la posizione al palo. Sabato la pista era sporca e Vittorio è stato ancora il più veloce, ad un solo decimo dal suo record. A questo punto il tecnico della Firestone gli ha montato le gomme da tempi, così, per si-

curezza, dato che nessuno pareva comunque in grado di importunarlo.

Risalito l'italiano ha fatto due giri, ripetendo il tempo di poco prima, e poi si è fermato: « **Va bene tutto, è inutile che stia a rischiare di rovinare la macchina, la corsa è domani** ». La decisione era quella saggia di un pilota privato che dispone di un solo motore, per giunta da lui revisionato.

Compressione da 11,3

Su questo punto dell'autorevisione erano in molti a dubitare ma non l'ing. Rosche, responsabile dello sviluppo dei motori da corsa della BMW che crede in Vittorio e lo aiuta per quanto può: « **Gli diamo i pezzi necessari e le istruzioni di montaggio** » diceva Rosche. E Vittorio: « **Ho cambiato i pistoni, i segmenti e tutte le guarnizioni** ».

Rosche seguiva con aria benevola approvando l'operato dell'allievo... « **Poi ho aumentato un po' la compressione...** ». « **La compressione?** » diceva Ro-

sche « **Non hai fatto 11 a 1 come raccomandato?** ». « **No, veramente ho fatto 11,3 a uno... voi cosa fate per il motore di Jarier?** » aggiungeva Vittorio. E Rosche, senza poter trattenere il sorriso: « **Veramente proprio 11,3 a uno!** ». Non crediamo che sia stata quel po' di compressione in più a fare vincere il nostro pilota, sarebbe troppo facile, però Jarier a fine gara non si stancava di dire che Vittorio aveva un motore eccezionale... proprio lui!

In tutto questo discorso di lodi, a Vittorio Brambilla non si possono dimenticare i fratelli Cicceri della Beta che, col loro appoggio illuminato, fatto a lungo termine e senza scadenze immediate, come purtroppo si usa solitamente da noi, hanno raccolto tanta pubblicità e popolarità per la loro azienda quanta forse non ne avrebbero sperata. Ma questo è proprio il premio che meritano; ora dovrebbero trovare il coraggio di fare altrettanto per la Formula Uno: il pilota c'è ed aumentando l'importanza della Formula non potranno che moltiplicare i risultati.



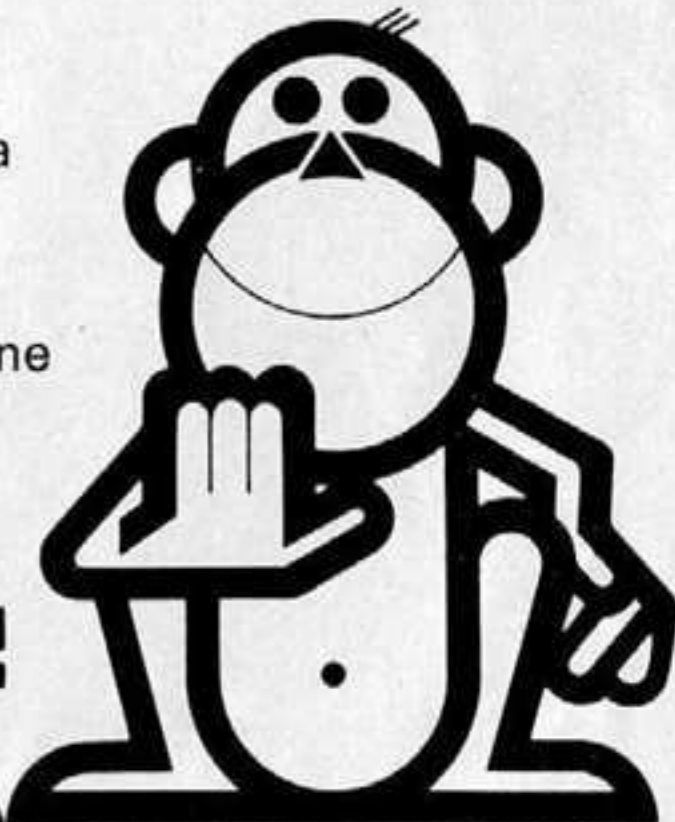
DERAPAGE in sicurezza

CON IL NUOVISSIMO VOLANTE 'GRAND PRIX' A STRUTTURA MONOLITICA NERVATA

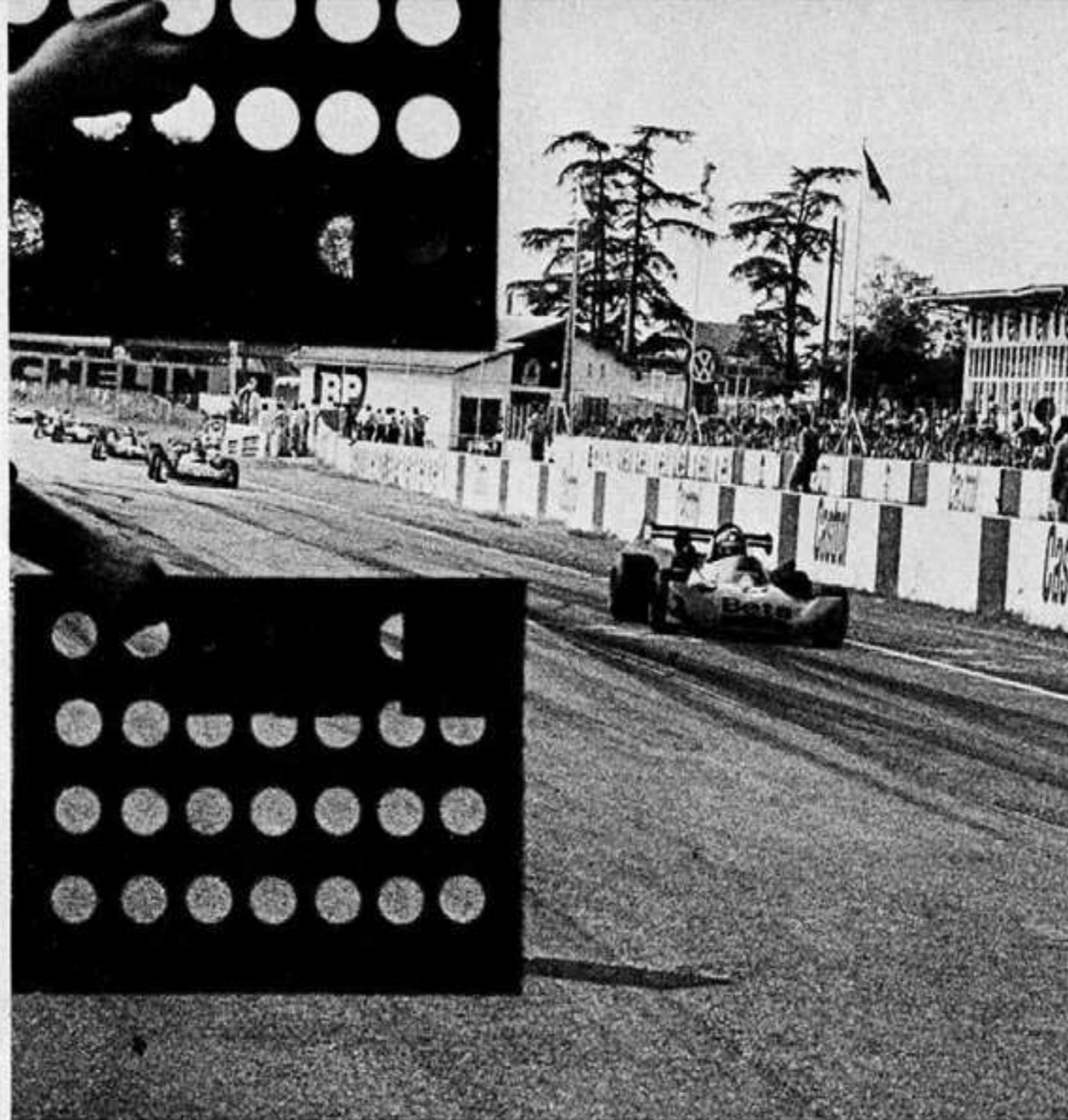
Il rivestimento in pelle di qualità superiore assicura durata eccezionale. Il grado di morbidezza della imbottitura e la sezione dell'anello sono stati studiati con l'ausilio dell'esperienza di molti rally-men italiani ed esteri. Disponibile per tutte le vetture italiane ed estere nei migliori negozi.

EVEREST
 MANIFATTURA GOMMA

Direzione: 48010 Fusignano (RA) - Tel. 77644 (5 linee) - Telex Everest 55039
 Filiali: TORINO, via G. B. Niccolini 22, tel. 711827 - MILANO, via Langetti 48, tel. 6884477 - ROMA, via R. R. Pereira 180, tel. 3498077.
 Depositi: NAPOLI, via F. Persico 50, tel. 357361 - CAGLIARI, via Asproni 5/7, tel. 57831.



AGENZIA LDB



I distacchi al primo giro (a sinistra) ed all'ultimo (qui sopra). Vittorio Brambilla non ha mai permesso il ricongiungimento

gli elogi televisivi di Cevert



Dietro a Brambilla, nei primi giri c'è stato Coulon ad inseguire. Eccoli davanti a Jarier e Beltoise

Le vergogne «di famiglia»

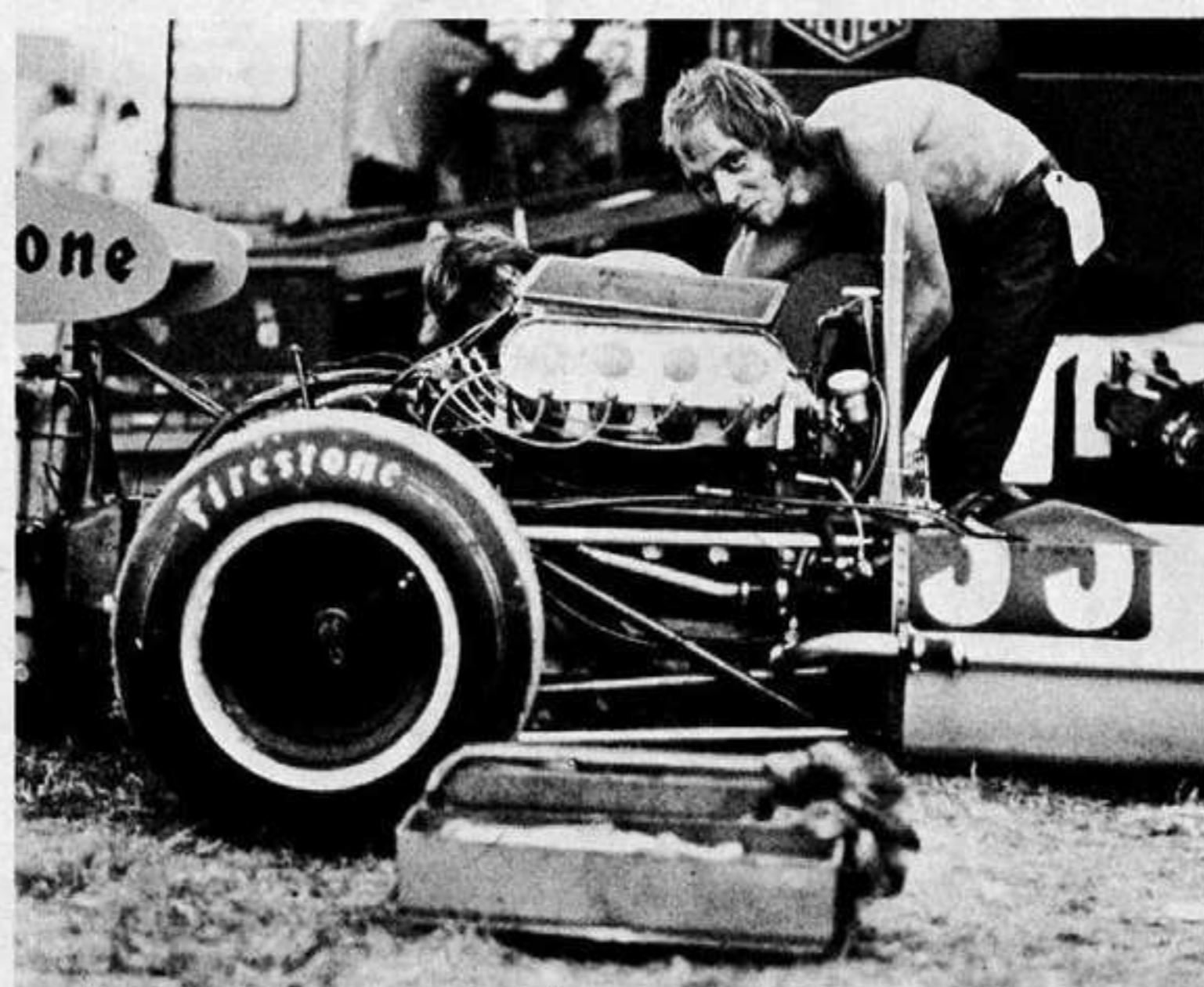
Anche se hanno sempre dovuto inseguire, Coulon, Jarier, e Beltoise hanno corso una bellissima gara: in effetti fino a quando la bandiera non si è abbassata il pubblico francese ha sperato che potesse venire fuori la sorpresa. Jarier, poi, guidava da arrabbiato e lo si è visto nelle due occasioni in cui Beltoise lo ha passato: bastava un giro ed era nuovamente davanti, senza rispetto per l'illustre avversario e per il cognato di questo, Cevert, che alla televisione francese continuava a lodare Brambilla per coprire un po' le «vergogne di famiglia».

Coulon, poi, era distrutto con quella terza che ha smesso di andare quando la speranza di un secondo posto si concretizzava. Un abbattimento comprensibile, ma ancora una volta, al di là del risultato si è avuta la dimostrazione che i piloti di talento riescono a farsi valere quando sono ben appoggiati. La Francia in questo senso fa scuola con Antar, Elf e Motul in F. 2 e Shell e BP in F. 3 a pagar fior di quattrini per allevare giovani speranze. Fortuna che da noi c'è la Fina, ma da sola non può fare tutto!

Molto incerti anche Surtees e CHAPMAN

• Il manager da corsa della MOTUL, Bastiment, era piuttosto scettico sulla possibilità di una continuità dell'accordo con la Rondel: «Troppe macchine, con cinque auto per gara invece delle tre stabilite per contratto per forza le cose non vanno bene». Ma la Motul resterà in F. 2 certamente. Azardiamo alla Martini, la casa francese tanto affermata attualmente in F. 3 e F. Renault: «Certamente la Martini arriverà prima o poi in F. 2: se ha fatto buone macchine fino ad oggi non si vede perché non dovrebbero essere capaci di fare altrettanto in F. 2. Poi è il principale costruttore francese di monoposto. Ora, io non posso dire molto, certo la Motul ha la sua squadra di F. 3 con la Martini. La BP anche. La Martini in F. 2 ci arriverà certamente con l'aiuto di una di queste due maniche...». Per parare il colpo Ron Dennis della Rondel gioca di anticipo: «La Formula Uno è quasi completa, abbiamo solo qualche problema per i finanziamenti. Una cosa è certa comunque, correndo in F. 1 non potremo più seguire la F. 2».

• Altro incerto è Surtees: «Come vanno le cose quest'anno la Formula Due costa troppo. In pratica ci si per-



de anche quando le cose vanno bene: se per il prossimo anno non verranno accettate le proposte dei costruttori né io né molti degli altri continueremo questa Formula».

Cosa vuole Surtees? Un aumento del monte premi di circa il 25 per cento e la divisione fra tutti i piloti, A e B senza distinzioni e senza le clausole degli inviti e dei contratti speciali, dell'intero ammontare dei premi. A parte l'aspetto economico, sembra molto sano per la Formula che i piloti «A» corrano di più ed in condizione di libera scelta: «Quest'anno» ag-

giunge John «non sono quasi mai riuscito ad avere accettate le iscrizioni di Pace ed Hailwood perché sono «A». I miei impegni con gli sponsor e con gli stessi piloti a questo punto vanno a farsi benedire. Bisogna quindi lasciare la possibilità di fare iscrivere chiunque e poi i premi li prenda chi vince». Le riunioni fra i costruttori continuano nei prossimi mesi vedremo i risultati.

• Altro costruttore presente, per la seconda volta quest'anno dopo la «vernice» di Nivelles, è Chapman. E' di cattivo umore, la macchina di Mor-



A sinistra, i pneumatici Firestone sono stati molto rivalutati, in Formula 2, dai risultati di Albi. Sopra, McInerney e lo svedese Ross

gan non qualificata e quella dell'astro del momento in terz'ultima fila. Chiediamo a Peterson cosa sia venuto a fare il grande capo: «E' venuto a vedere cosa succede...» dice con aria da troppo finto ingenuo lo svedese. Più che vedere, Chapman dovrebbe affrontare il problema dalla parte del libretto degli assegni: la macchina ha ancora bisogno di essere migliorata nel telaio e ora, con lo spostamento del radiatore dell'olio e l'abolizione della parte di carenatura di coda, è veramente brutta e poco funzionale.

Poi c'è il motore che la Novamotor

potrebbe aumentare di potenza mettendosi a lavorare dietro la testa di recente omologazione. Ma ci vogliono soldi e Pedrazzani non può tirarli fuori di sua tasca. Con le macchine così poco competitive (ma sarà un caso che Fittipaldi, ogni volta che c'è una gara di F. 2, abbia l'impellente necessità di ingessarsi il piede?) e la possibilità che il divorzio Emerson-Lotus determini anche quello Texaco, non è da escludere che la storia della Lotus 74 si concluda a Vallelunga.

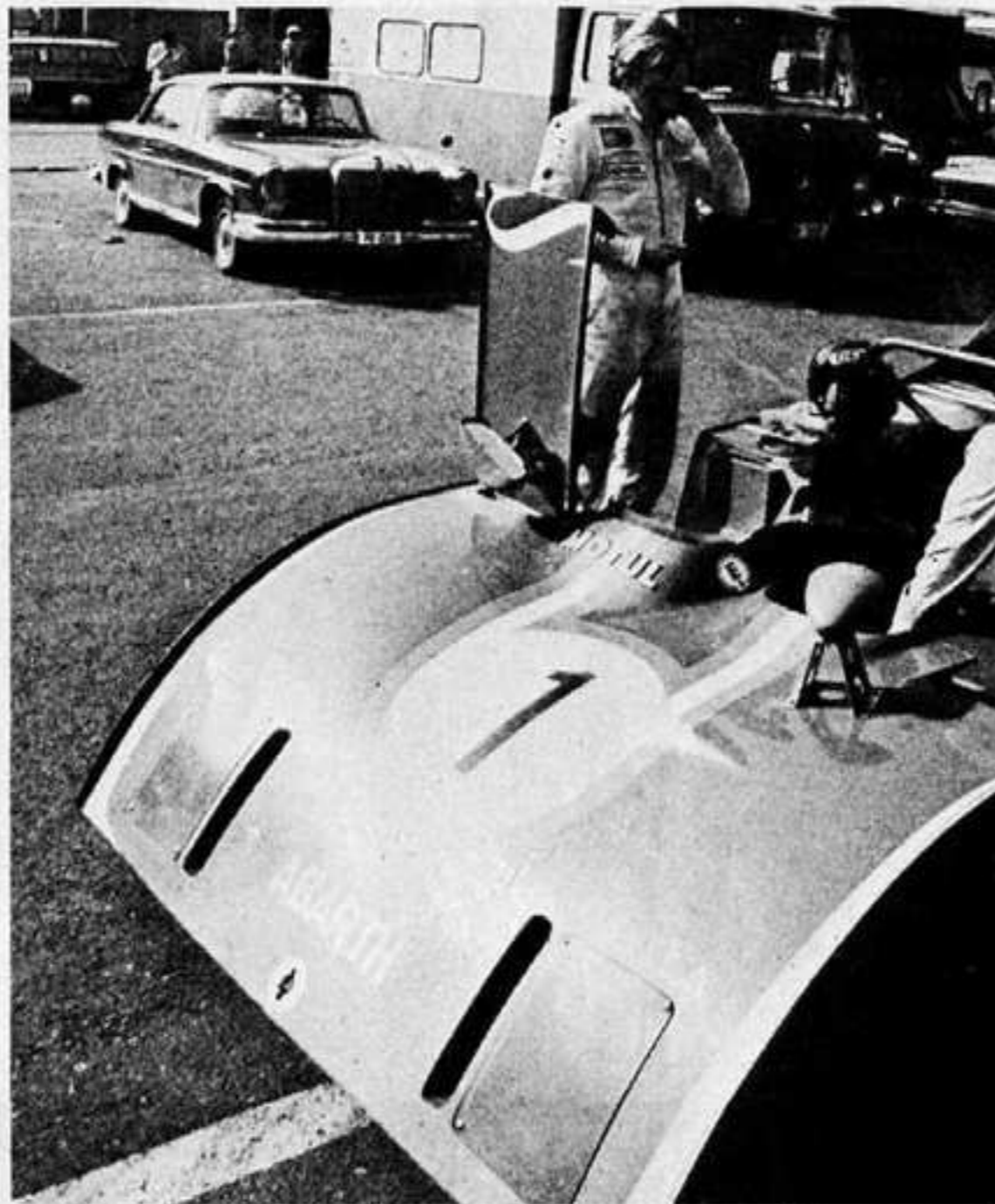
Gabriela Noris



Jean-Pierre Jabouille ed Arturo Merzario, al Nurburgring, dove il comasco ha ottenuto per Osella una vittoria che sembrava rilanciare la marca verso il titolo europeo, speranza poi svanita a Zeltweg

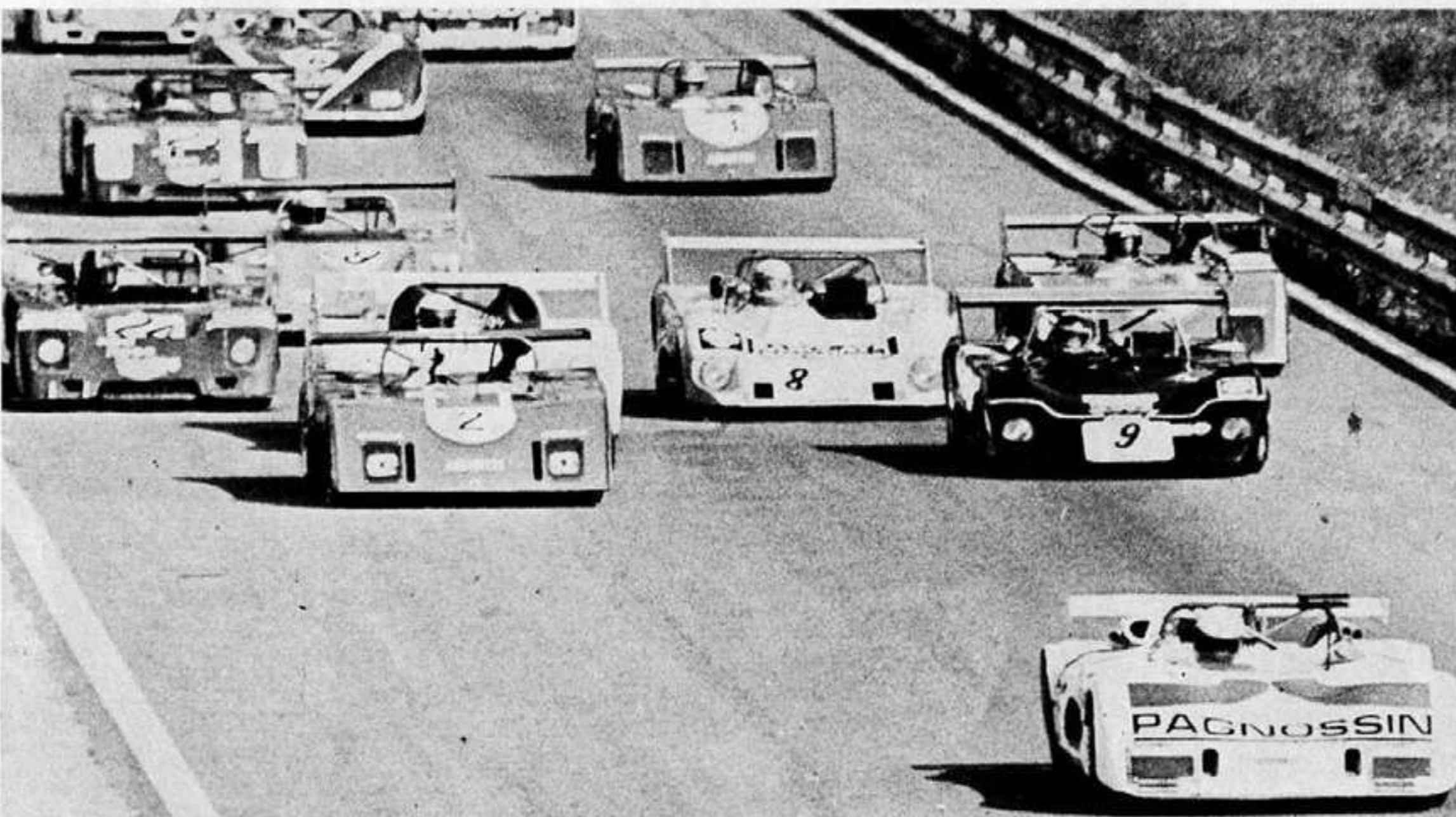
Dopo la «svolta Lola» dell'Euro MARCHE 2000 a ZELTWEG

C'è un ALFA nel futuro di OSELLA

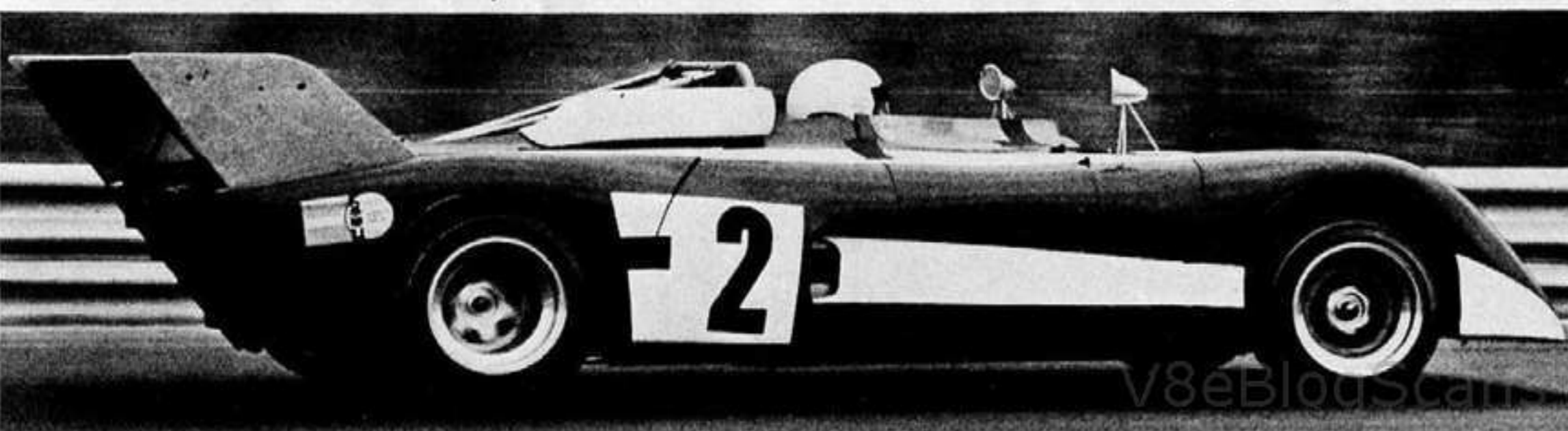


Lo schieramento delle Abarth-Osella in Austria. Purtroppo, c'è stata una certa crisi di motori

L'Abarth-Osella di Quester è stata l'unica a finire la corsa in Austria, al quarto posto assoluto



Sopra, la contestata partenza della prima manche, all'Osterreichring, con Serblin nettamente davanti agli altri, e poi squalificato. L'italiano si è poi rifatto dominando la seconda manche. Sotto, la March-BMW di Peltier. Pur disponendo di ottimi motori, questo telaio non è però a posto di assetto



LONDRA - Dopo la netta vittoria al Nurburgring, grazie alla brillantissima prestazione di Arturo Merzario, pareva proprio che l'Abarth fosse di nuovo in lizza per il titolo europeo 1973 dell'euromarche due litri. Con soli 26 punti contro i 60 della Lola prima della gara di Enna, il traguardo sembrava irraggiungibile, ma le due vittorie filate e la possibilità di fare il tris a Zeltweg avevano riacceso le speranze della casa torinese che, forse, sperava di potere fare come al termine della stagione scorsa. Invece, all'Osterreichring, i motori non hanno tenuto e così è andata perduta qualsiasi residua speranza.

Quella del Nurburgring era stata una corsa significativa pure per la Chevron che con la sola vittoria del Paul sembrava condannata a cedere il passo alla sua eterna rivale Lola. Il nuovo secondo posto e i due soli punti ottenuti dalla Lola, avevano portato la casa di Bolton al comando della classifica; quindi in posizione di privilegio per tentare la riconquista del titolo. Invece...

Ma torniamo alla corsa tedesca, che sembrava dovesse essere la svolta, poi invece diventata Zeltweg. Sebbene Merzario ottenesse la sua vittoria fantastica dimostrandosi nettamente superiore a tutti gli altri in corsa, il team Abarth ha avuto un week-end pieno di guai con le altre vetture. Si può dire che Bell non abbia coperto un giro privo di seccature, dato che in prova il suo motore ha avuto un guasto a una valvola (anticipando l'avaria poi decisiva di Arturo in Austria) mentre in corsa è riuscito a coprire una sola tornata della prima manche prima che il motore andasse a farsi benedire. Senza contare che a due giri dal termine della seconda manche, il suo terzo motore ha minacciato di fare altrettanto.

La vettura di Andruec ha avuto un non comune guasto alla sospensione; poi nella seconda manche, mentre andava veramente bene, è rimasta senza carburante: incredibile ma vero. Pianta ha fatto un'altra corsa regolare, ottenendo un buon quarto posto, e se Merzario non avesse portato a termine la gara si sarebbe dimostrato un buon «pilota d'appoggio». La vettura francese privata di Melville non è neppure partita, dopo che il pilota aveva danneggiato il suo unico motore in prova e il team non ne aveva alcuno di riserva.

Parte del motivo del successo di Merzario potrebbe anche derivare dal fatto che aveva messo a punto la vettura lui stesso. E' stato l'unico pilota in corsa a girare all'esterno del terribile Karussell, la stretta curva che sottopone a tremende sollecitazioni sia il telaio che le sospensioni. Per evitare che in quel punto la macchina strusci troppo sul circuito, la sospensione deve essere regolata molto alta, per cui la maneggevolezza risulta meno buona per gli altri 21 chilometri del circuito. Evitando quel tratto, Merzario ha potuto regolare meglio la macchina per il resto del percorso e, come ha detto lui, «è meglio perdere due secondi al Karussell e guadagnarne dieci sul resto del circuito». C'era un tempo, invece, in cui tirava via e poi rimaneva stupefatto quando la vettura accusava un guasto. Merzario sta senza dubbio diventando il tipo di pilota «riflessivo» che si troverà regolarmente sul podio del vincitore.

Anche se forse per il team Abarth si è trattato di un week-end problematico, non è stato meno drammatico per gli altri concorrenti. Schnitzer ha avuto un altro brutto colpo quando le bielle dei suoi motori BMW sono sbucate da un lato del blocco cilindri. E' successo prima a Obermoser il sabato, poi a Joest e a Bayard la domenica. Anche se i loro motori si sono dimostrati molto veloci, devono ancora far vedere di essere resistenti. Lo stesso dicasi per i concorrenti Ford, visto che il motore BDG di Craft è scoppiato senza motivo apparente. Era un motore speciale costruito da Ralph Broad; il secondo giorno il pilota è passato a un Cosworth

standard, andando altrettanto forte e piazzandosi ottimo secondo. Anche Edwards ha fatto fuori un BDG nella prima manche, avendo preso il posto di Craft per un poco, dopo il guasto alla sua macchina.

Il motore più sicuro fra i concorrenti Ford pare ancora essere quello derivato dall'FVC, che ora Alan Smith ha portato a 1970 cc, chiamandolo FVD. Il Red Rose Racing Team ha usato questi motori durante tutto l'anno con pochi problemi, mentre Martin Raymond, arrivato ottimo secondo al Ring, ne utilizzava uno a sua volta.

Pare che i motori BMW siano ancora i più robusti, però di minore affidamento, mentre quelli costruiti da Osella e gli FVC di Smith sono più o meno alla pari, con alcuni del BDG leggermente migliori, però anche loro di minore affidamento. Non è molto sorprendente che in questa categoria ci siano tanti tipi diversi di motori.

Ancora una volta la competizione si è dimostrata un ottimo banco di prova per i telai, oltre che per i motori, e, in fondo, è stata più o meno la stessa storia dello scorso anno. Abarth, Lola e Chevron sembrano a parità, anche se prima che il progettista della Chevron, Derek Bennett, disegnasse un alettone posteriore e rivedesse la geometria della sospensione anteriore della sua vettura a Enna, il telaio Chevron fosse un poco inferiore.

Il telaio March, invece, non è alla altezza degli altri tre e questo è stato largamente dimostrato da Elford che nonostante un cambiamento di pneumatici e di motore per la seconda manche e le sue ottime cognizioni del Ring, non ha potuto eguagliare i tempi delle vetture più veloci. Il telaio che è apparso il meno adatto al percorso era il recente Renault Alpine, mentre ottimo era il motore dato che i tempi della vettura sono stati eccellenti, benché Jabouille dichiarasse che praticamente «non era pilotabile».

Dopo Zeltweg la scena è di nuovo mutata e la Lola, se non si farà come è certo la gara di Jarama, si è messa il titolo in tasca anche con l'ultimo appuntamento di Barcellona, mentre Burton, proprio all'ultimo sprint, ha superato lo sfortunato Craft nella speciale classifica dei piloti.

Il team Abarth-Osella è nuovamente entrato in piena crisi di motori, avendo il solo Quester potuto terminare la gara mentre i propulsori di Merzario e di Pica hanno ceduto in brevissimo tempo. Il futuro della squadra torinese è ora in alto mare, soprattutto dopo il definitivo distacco di Merzario dalla Ferrari. Tuttavia, il nuovo abbinamento del pilota comasco potrebbe fornire materia interessante al tecnico torinese che potrebbe anche scegliere un motore Alfetta 2000 per l'euro marche. Del resto Osella è ora — viste le intenzioni Abarth di fare anche la macchina da sé — più che mai aperto a qualsiasi soluzione, dichiarandosi pronto a montare sui suoi telai i vari tipi di motori secondo i desideri dei suoi clienti. (E questo potrebbe dire anche BMW).

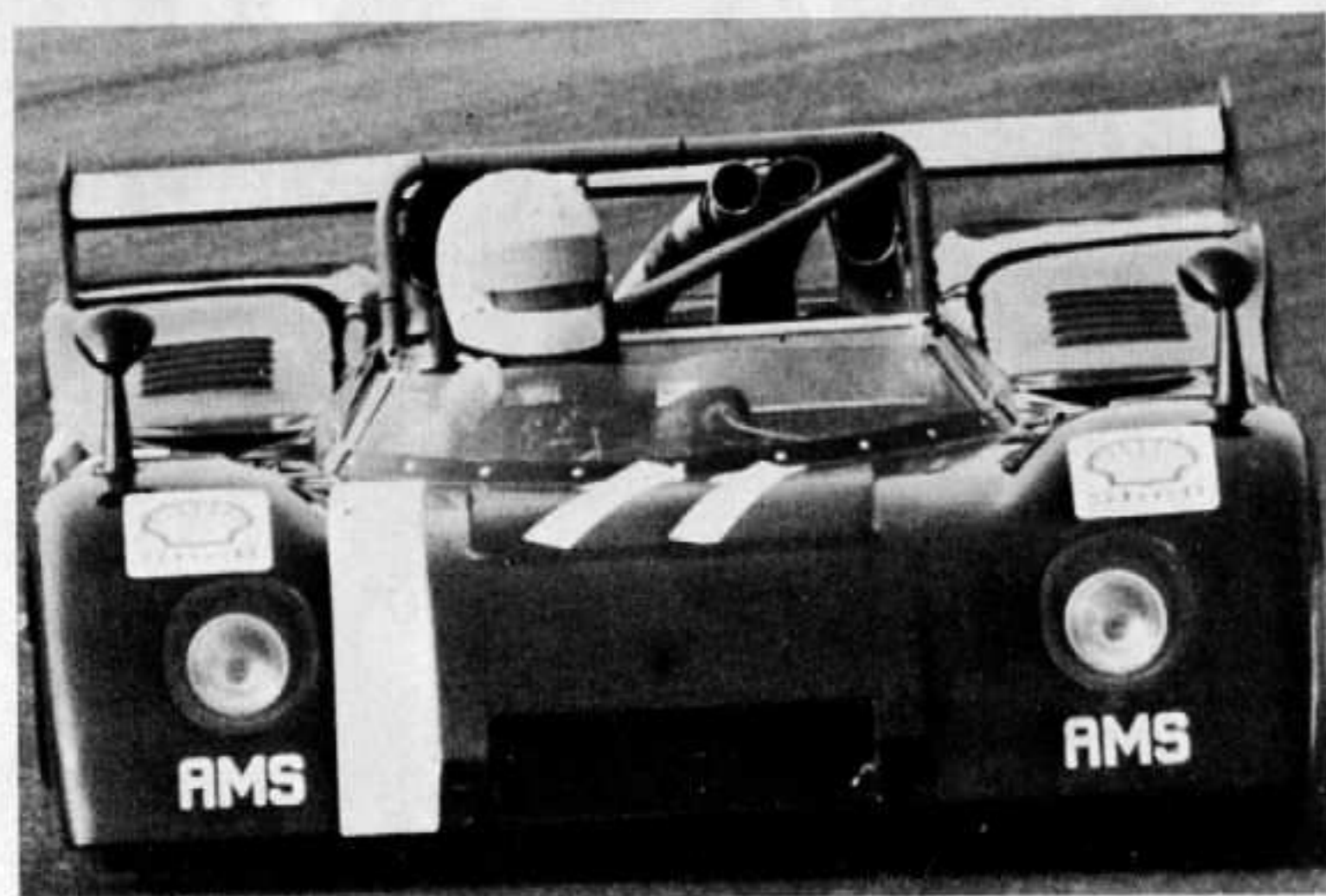
j. h.



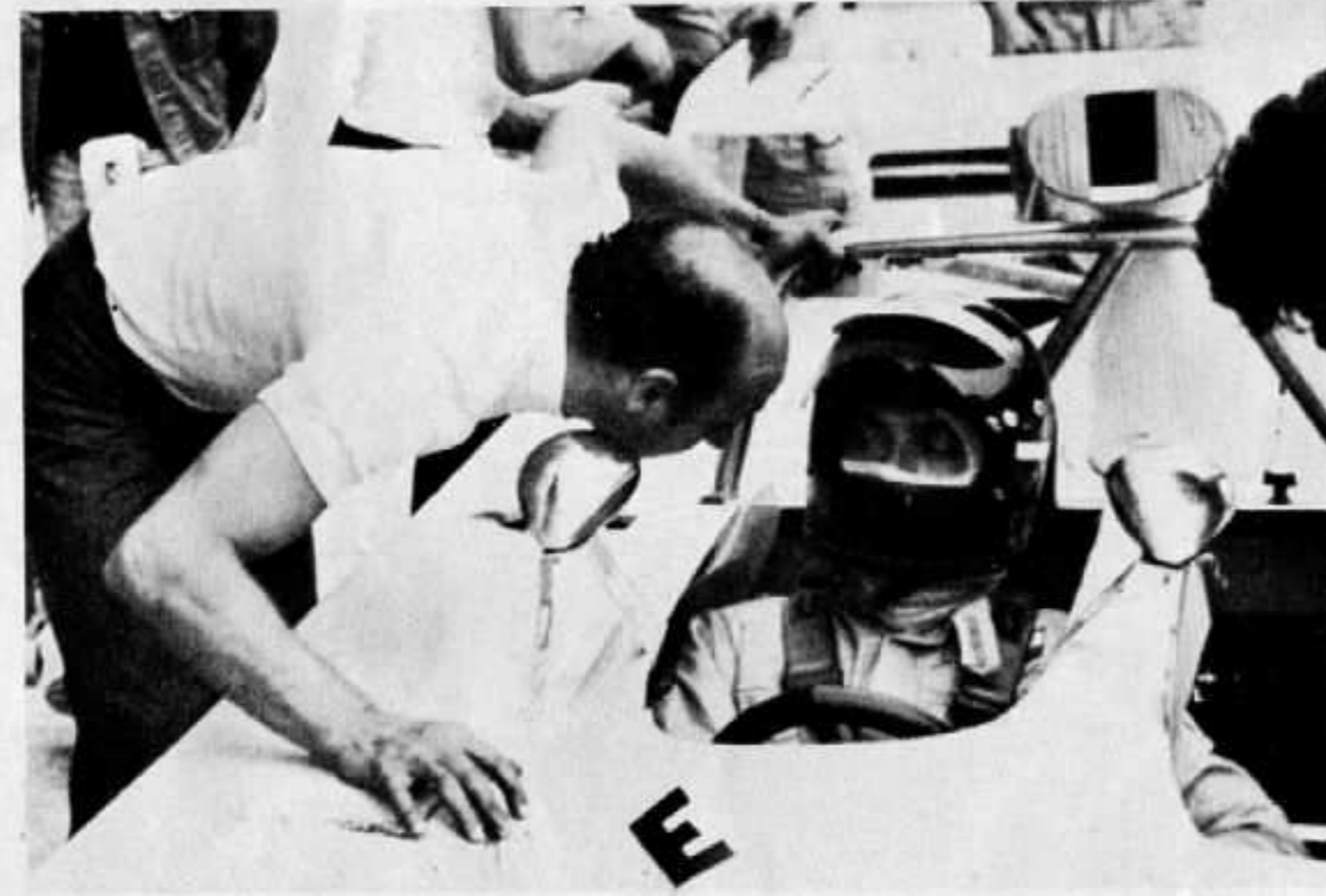
Nell'ordine all'uscita dalla variante, Bell, « Gianfranco », Stommelen e « Pooky ». Le due litri sono state doppiate più volte, ma non sono mai state d'impaccio. Le serpentine alla variante sono state molto spettacolari, e la tribuna relativa sempre gremita, in prova ed in gara



Ecco invece la variante vista di fronte, nella foto a sinistra: sono sui cordoli (non troppo alti, come si vede), Chiapparini, Zarpellon e « Tatog ». Qui sopra, Luigi Colzani, vincitore del Trofeo Deserti



Qui sopra, ulteriore conferma per Mohr e la AMS-Tecno. Il telaio è ormai molto a posto, così dicasi per il motore, solido e veloce. Il tedesco è giunto 5. assoluto. Sotto, « Tambauto » in difficoltà alla Tosa



Sopra, Gagliardi si consulta con Romeo Ferraris, nel corso della sua sosta in finale. Ottimo il debutto dell'8V milanese. Sotto, Facetti « lungo » alla Tosa. E' stato cronometrato a 261 kmh, Stommelen a 278



Il futuro dell'autodromo di Imola è cominciato domenica 16 settembre, nell'attimo in cui la bandiera a scacchi si è abbassata davanti alla Gulf-Mirage di Derek Bell. La perfetta riuscita della gara, la verifica della validità anche spettacolare dell'impianto nella sua nuova veste, il programma ultimo di lavori ormai in fase avanzata, hanno giustificato la fresca euforia per la assegnazione all'Automobile Club di Bologna della 1000 Km del 2 giugno, seconda gara italiana del mondiale marce 1974.

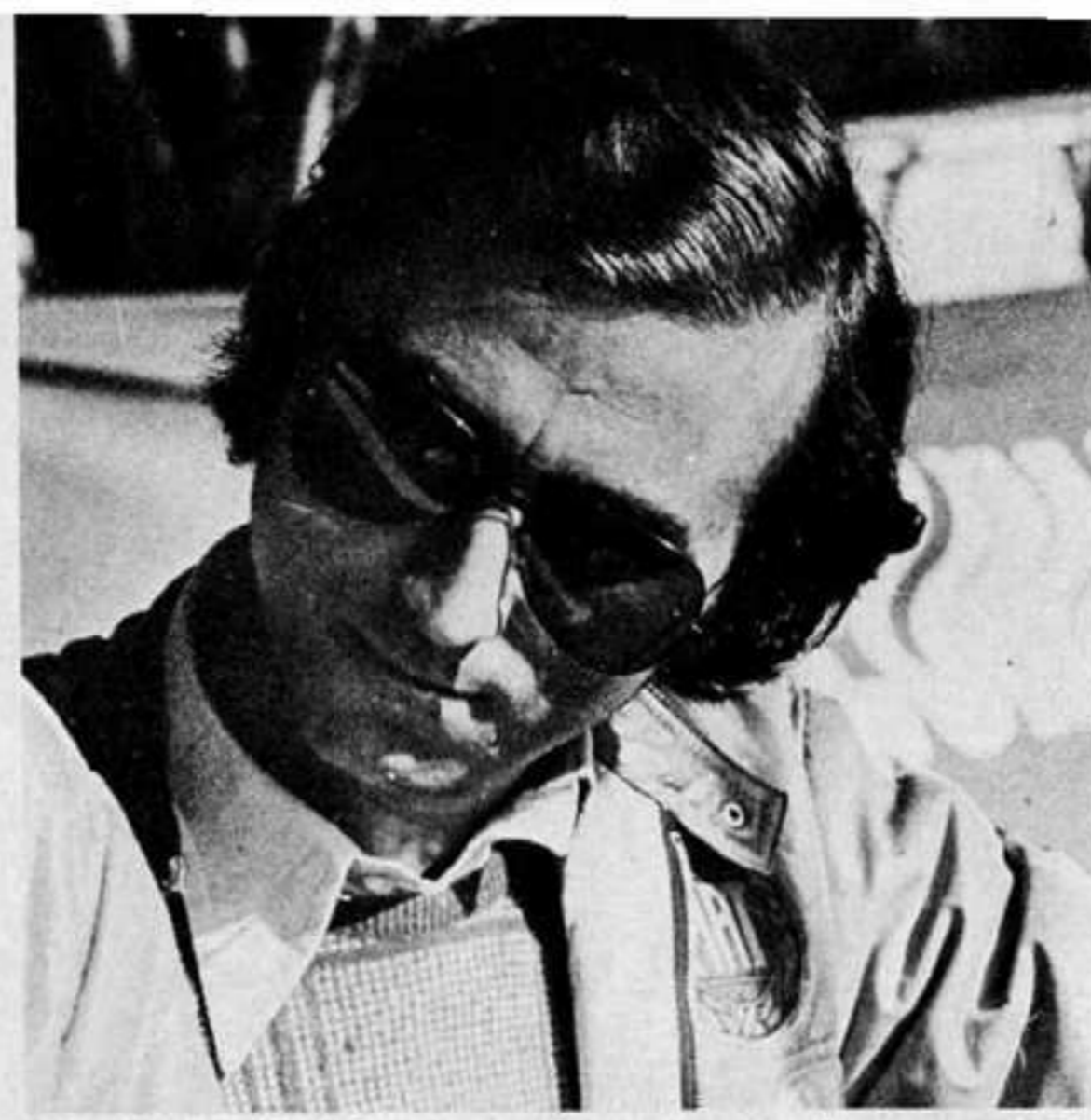
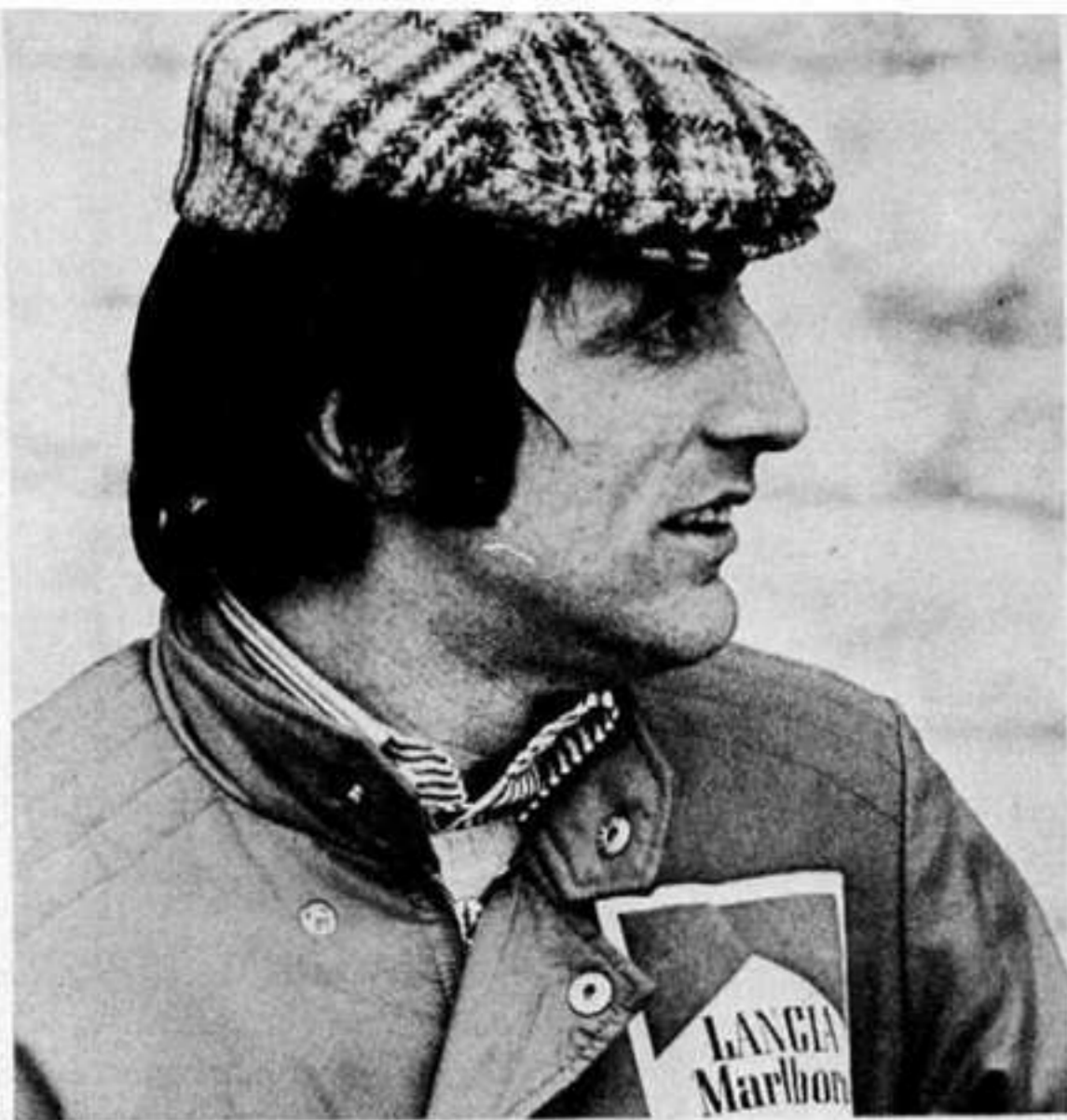
La vittoria della Gulf-Mirage ha anche un carattere simbolico, nel momento in cui il lungo e proficuo patrocinio alle gare imolesi di un'altra marca di carburanti, la Shell, sta per concludersi. Che la Shell Italiana avesse intenzione di ritirarsi dalle competizioni, alla fine dell'anno, è stato confermato anche dal fatto che sarà la Shell inglese, da ora in avanti, a patrocinare la Ferrari. Ed è in questa prospettiva che i dirigenti dell'AC Bologna hanno aperto un discorso con la Marlboro, il cui interesse per gli autodromi è molto aumentato in questi ultimi tempi.

Si diceva della pista. Fortunatamente, la nuova variante prima dei box, nel suo nuovo disegno, si è inserita abbastanza armonicamente nel classico tracciato imolese, finendo per rappresentare una « sfida » in più per i piloti. All'entrata, il cui punto di staccata è stato evidenziato da altri cartelli segnalatori, suggeriti dai piloti, la nuova variante si presenta con una « esse » destra-sinistra molto veloce, con velocità di entrata stimata attorno ai 140 kmh. Segue poi un breve rettilo, in cui la vettura ha il tempo di riequilibrarsi, e quindi ci si trova di fronte ad una chicane più stretta, il cui unico problema sono i cordoli.

E' il solito discorso: c'è chi li vuole più bassi, c'è chi li ritiene buoni così. In effetti, quelli di Imola non sono troppo pronunciati, come ad Enna per intenderci, e l'andamento delle varie gare, con « collaudi » di vetture che sono andate dalla 500 alla 3 litri, non ha creato problemi.

Semmai, l'unico punto ancora troppo « critico » dell'autodromo rimane la velocissima discesa verso la curva della Rivazza. E' stato in questo punto, infatti, che si sono avuti i maggiori « brividi »: dal pauroso volo di Bernero al fortunoso testa-coda di Turizio. Il fatto è che il veloce curvone in discesa verso la Rivazza coincide con il punto di staccata, e le vetture fatalmente si sbilanciano. Insomma, anche in funzione delle gare motociclistiche, ed in accordo con quanto affermato dagli stessi piloti, si pensa ad una seconda variante, nella parte alta del tracciato, per diminuire la velocità nella discesa. Servirebbe anche un ritocco al finanziamento di 500 milioni garantito dall'AC, divenuto scarso con la lievitazione dei costi.

In vista della 1000 km del 2 giugno, l'AC di Bologna ha anche in progetto una giornata di prove libere, parecchie settimane prima della gara, come avviene a Le Mans. A questo scopo, è in atto un accurato studio delle date libere.



Amilcare Ballestrieri, ad un passo dal titolo Maurizio Verini non ha perso le speranze

Il Campionato italiano dei rallies internazionali, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, è tutt'altro che deciso anche se è indubbio che Ballestrieri; grazie alla sua eccezionale stagione, ha molte possibilità di essere l'erede del suo ex compagno di squadra, Barbasio.

L'alto numero delle gare disputate e tutti i conteggi in base ai vari coefficienti che ne sono conseguiti mantengono infatti in lotta per il titolo anche Maurizio Verini, il pilota della Fiat che proprio recentemente si è assicurato il Rally del Medio Adriatico e che (se non ci fosse stato quello «stop» a Udine) potrebbe avere ancora più chances per il successo finale.

Addirittura, come cercheremo di spiegare in seguito, Verini potrebbe raggiungere un punteggio tale da non poter più essere raggiunto da Ballestrieri, ma la quota matemati-

ca resta peraltro problematica se non altro perché restano ancora poche gare a disposizione dei due piloti.

Vediamo intanto di chiarirci le idee sul come vengono assegnati i punti per il campionato italiano: il regolamento pubblicato dalla CSAI dice testualmente: «Al termine della stagione sportiva la CSAI compilerà una classifica finale sommando un certo numero di migliori risultati sul totale delle prove effettivamente organizzate secondo il prospetto seguente:

fino a 6 prove il totale meno 1

da 7 a 9 prove il totale meno 2

da 10 a 12 prove il totale meno 3

oltre 12 il totale meno 4.

In sostituzione di uno di detti risultati potrà essere considerato un solo risultato conseguito in gare estere del

campionato del mondo marche, della Mitropa Cup e in una delle seguenti gare del campionato d'Europa conduttori: Rally Lyon Charbonnières, Rally Semperit, Rally dei 1000 Minuti, Rally di Spagna.»

Essendo i rallies italiani finora disputati solamente nove (forfait di Bari) ed essendo già certo che il Rally di Lombardia non verrà effettuato, restano solo due prove, Saluzzo e Sanremo, quindi i punteggi utili che ciascun pilota potrà sfruttare saranno otto di cui uno eventualmente estero.

Occorre poi ricordare che le gare italiane hanno coefficienti variabili a seconda della lunghezza del percorso (1,4 il 999 Minuti, Alpi Orientali, Alpe della Luna, Ancona e Saluzzo; 1,6 S. Marino, Sicilia, Elba, Pavia e S. Martino; 2 Sanremo) mentre quelle estere varranno tutte 1,4 tranne le

Titolo RALLY a BALLESTRIERI o VERINI?

5 ipotesi tricolori

Campion. italiano rallies internaz.	S. Marino	Sicilia	Elba	999 minuti	4 Regioni	Alpi Orientali	Alpe della Luna	S. Marino	Medio Adriatico	100.000 Trab.	Sanremo	Ris. Estero	TOTALE
Ballestrieri	27,2	27,2	—	28	32	—	28	—	23,8	—	—	28	194,2
Verini	20,8	22,4	—	—	27,2	23,8	21	22,4	28	—	—	19,6	185,2

prove del Mondiale Marche che hanno punteggio 2. I coefficienti vanno moltiplicati per i punteggi che si acquisiscono di gara in gara arrivando nei primi sedici con la seguente progressione (20 al 1., 17 al 2., 15 al 3., 14 al 4. e così via fino a 2 per il 16.).

Attualmente la situazione del campionato vede al comando Ballestrieri con 194,2 punti seguito da Verini con 185,2. A vantaggio del primo c'è la possibilità di aggiungere ancora un risultato utile, a vantaggio del secondo la possibilità di migliorare il punteggio estero sia col risultato del Rally di Bavaria (1,4) valido per la Mitropa Cup, che con un punteggio del campionato mondiale (Press On Regardless ad esempio) gare queste cui la Lancia non partecipa quest'anno.

Vediamo allora alcune ipotesi future:

1 Certezza matematica per Ballestrieri

Al pilota della Lancia è sufficiente vincere a Saluzzo ed arrivare terzo a Sanremo, oppure non arrivare a Saluzzo ma bissare il successo dello scorso anno a Sanremo per non essere più raggiunto in nessun caso da Verini.

Nel primo caso infatti raggiungerebbe quota 288,4 (28 punti in più a Saluzzo e 6,2 a Sanremo, cioè 30 al posto del peggior risultato, 23,8, di Ancona) nel secondo 234,2 (cioè 40 punti in più conquistati a Sanremo).

2 Certezza matematica per Verini

Incredibilmente Verini potrebbe ottenere un eccezionale exploit se riuscisse a vincere a Saluzzo (28 punti che sostituirebbero il 20,8 di S. Marino, quindi +7,2) a San-

Vi offriamo per tre giorni una Beta

Dal 15 settembre al 15 dicembre la Lancia mette una Beta berlina a Vostra completa disposizione per uno, due, anche tre giorni.

Potete fare tutta la strada che volete, con chi e quando preferite.

Usatela per un viaggio d'affari, per un

week-end con i bambini, per una serata elegante.

E partite tranquilli: la Beta che Vi daremo è coperta da tutte le assicurazioni possibili.

Se l'idea Vi piace, prendete contatto con la concessionaria Lancia più comoda per Voi.





Mauro Pregliasco, in coppia con Garzoglio, è probabilmente la più concreta « novità » della stagione

remo (40 punti equivalenti a + 19 migliorando l'Alpe della Luna) e in America (40 al posto dei 19,6 del suo attuale punteggio estero).

Il suo totale salirebbe infatti a 231,8 che Ballestrieri non potrebbe mai raggiungere avendo presupposto che i due rallies italiani non avrebbe potuto vincerli.

3 Ballestrieri vince il Rally di Saluzzo

In questo caso le sue probabilità di vittoria (quota 222,2) sono quasi al 100% perché Verini per batterlo deve essere secondo a Saluzzo e primo sia in America che a Sanremo.

4 Ballestrieri arriva secondo a Saluzzo

Con questo risultato i suoi punti salirebbero a 218 e Verini, per superarlo dovrebbe vincere a Saluzzo ed in Ame-

rica e sperare che a Sanremo il pilota della Lancia non si classifichi nei primi cinque.

5 Ballestrieri arriva terzo a Saluzzo

Verini per superare Ballestrieri (che si troverebbe a quota 215,2) dovrebbe vincere Saluzzo e America e sperare che Ballestrieri non si classifichi nei primi quattro posti a Sanremo, oppure arrivare secondo a Saluzzo, primo in America e Ballestrieri non tra i primi sei a Sanremo (o se arriva che sia sempre alle sue spalle).

Come ben potete capire le possibilità per Verini esistono, ma non sono poi tante; tutto è legato in pratica al risultato del Rally di Sanremo che, tra le tre possibili gare, è certamente la più difficile perché è chiaro che vincere Saluzzo è certamente nelle possibilità del Verini nella forma attuale co-

me parimenti non è impossibile per una Fiat assicurarsi il Rally americano sempreché le vetture torinesi vi partecipino (lo scorso anno, al momento del suo ritiro, l'HF di Kallstrom conduceva con oltre quindici minuti di vantaggio sulla Jeep che poi ha vinto), il Sanremo resta invece la chiave di volta di tutto ed è proprio per questo che Ballestrieri attualmente può considerarsi quasi al sicuro, meglio ancora poi in caso di piazzamento nei primi tre posti.

Tutti questi conti vi avranno dato una prima sommaria idea, comunque, di quanto sia importante in un campionato italiano oltre che andare veramente forte, saper fare bene i propri calcoli e soprattutto saper qualche volta arrivare anche secondi per non rischiare di non arrivare, quello in pratica che ha saputo fare Ballestrieri al recente Rally di Ancona.

Dopo l'iniqua (e sciocca) decisione CSI di cancellare il rally monegasco dal mondiale

La STRATOS a Montecarlo

La Stratos sarà al via del Rally di Montecarlo '74 e con lei ci saranno le Jide, le Ligier, le nuove Porsche. Questa novità dell'ultima ora è la prima conseguenza della presa di posizione degli organizzatori monegaschi che hanno reagito alla assurda decisione della sottocommissione della CSI di escludere la prova più famosa del mondo dal campionato mondiale marche per rallies, rifiutando anche la validità per il titolo europeo conduttori.

La proposta di escludere Montecarlo dal grande giro dei rallies mondiali (la CSI dovrà entro breve dare il suo benestare) è maturata nel corso della riunione della sottocommissione presieduta dal barone Huschke Von Hanstein (Germania) ed alla presenza dei rappresentanti di Olanda (Corsmit), Grecia (Dardoufas), Gran Bretagna (Delamon), Francia (Verrier), Italia (Saliti) e del rappresentante del Bureau permanente dei costruttori (Von Korct).

Dunque il Rally per eccellenza, l'unico capace di richiamare su di sé l'attenzione di tutta la stampa mondiale e la partecipazione più completa della quasi totalità delle case impegnate an-

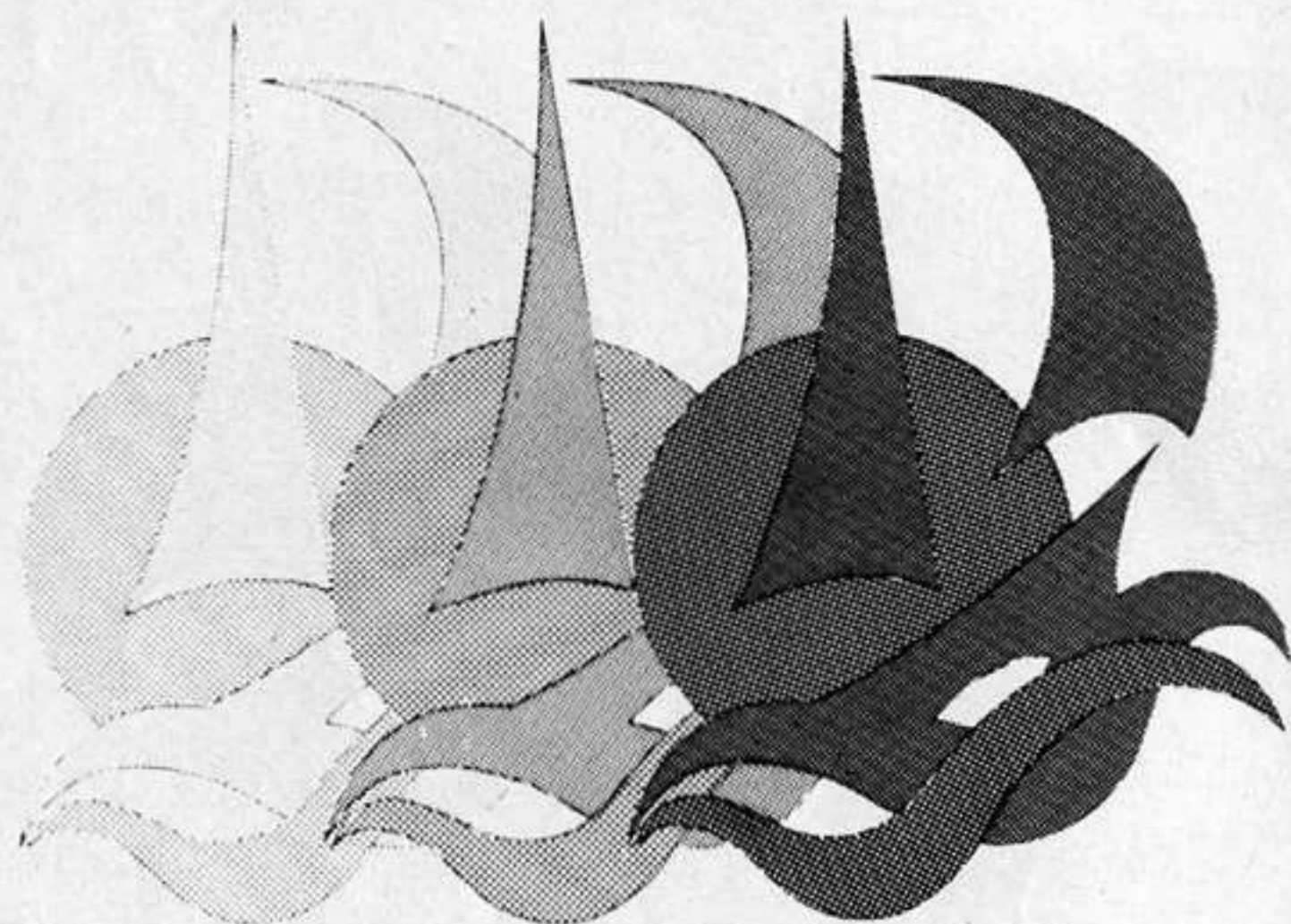
che saltuariamente nei rallies, è stato bocciato sia per i famosi fatti del Burzet dello scorso anno (ma nel regolamento del '74 si era già provveduto ad ovviare ad inconvenienti di questo genere) sia perché (ma non vogliamo crederci) l'ufficio stampa non ha mai provveduto ad emettere bollettini di informazione in lingua inglese.

Una volta di più i nostri organi sportivi, quelli che da sempre si permettono il bello ed il cattivo tempo, hanno preso una decisione (anche se spinti come si dice dai vecchi organizzatori del rally monegasco) di cui non se ne riescono a comprendere le ragioni, e bene hanno fatto a Montecarlo a rigettare la proposta della validità europea preferendo caratterizzare il proprio rally aprendolo anche ai prototipi (cosa questa non più possibile nel '74 neanche nelle gare dell'europeo) certi di avere così un'attrattiva in più e creando in questo modo una vera e propria alternativa al campionato mondiale che senza il « Monte » nasce già zoppo e certamente molto ridimensionato nel suo valore reale.

cav.

Fiera Internazionale di Genova

U.C.I.N.A.



13°

SALONE
NAUTICO
INTERNAZIONALE

genova
19 - 28 ottobre 1973

3° SALONE
INTERNAZIONALE
ATTREZZATURE
SUBACQUEE

✉ Piazzale J.F. Kennedy - 16129 Genova
☎ 589371



ALFABETO FLASH delle novità in Germania

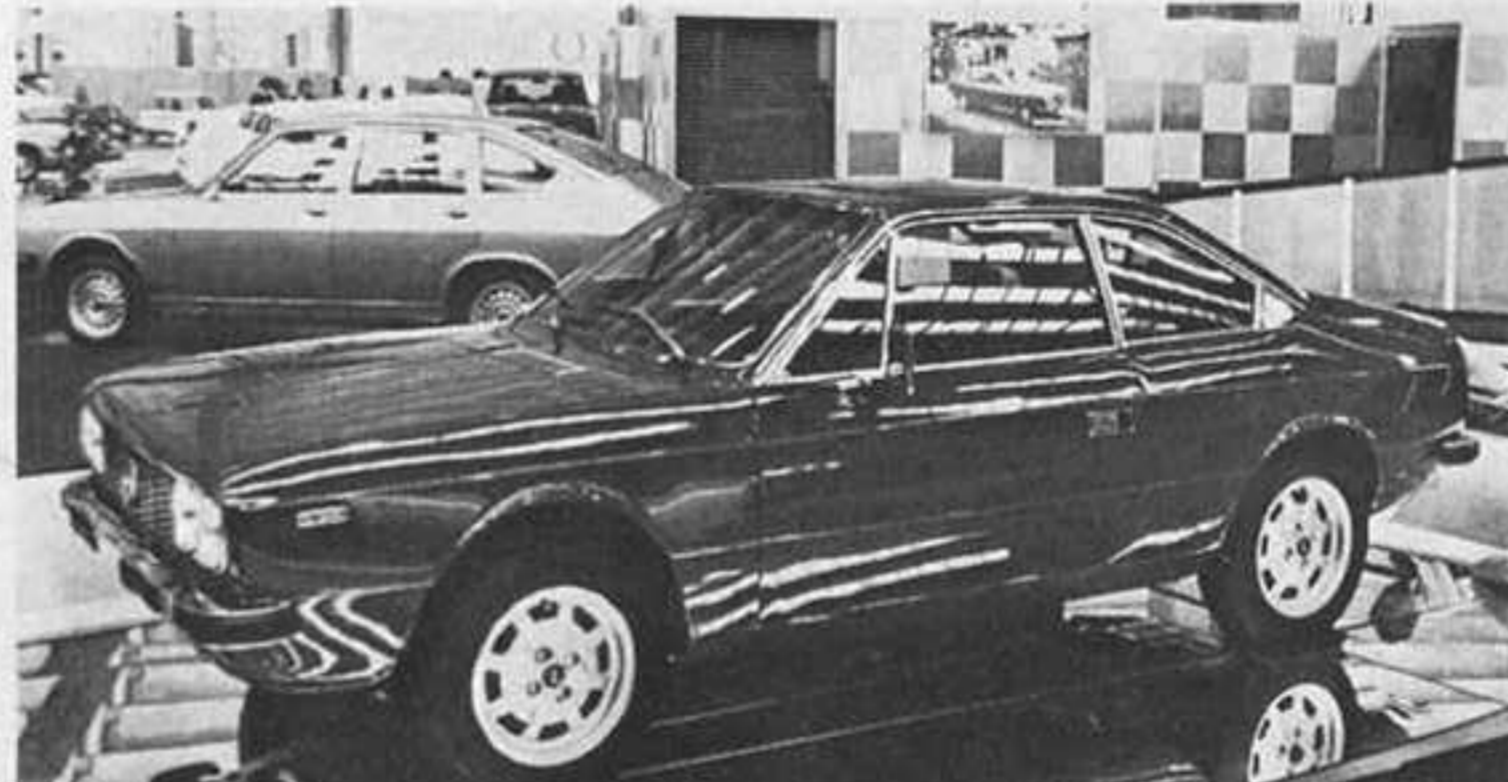
Dopo i servizi introduttivi della scorsa settimana, eccovi una galleria fotografica delle novità di Francoforte per ordine alfabetico. A destra, la ALFA 33-tt12 esposta al Salone, con telaio in alluminio. Se non fosse stata in Germania, avrebbe potuto correre ad Imola nella 500 KM



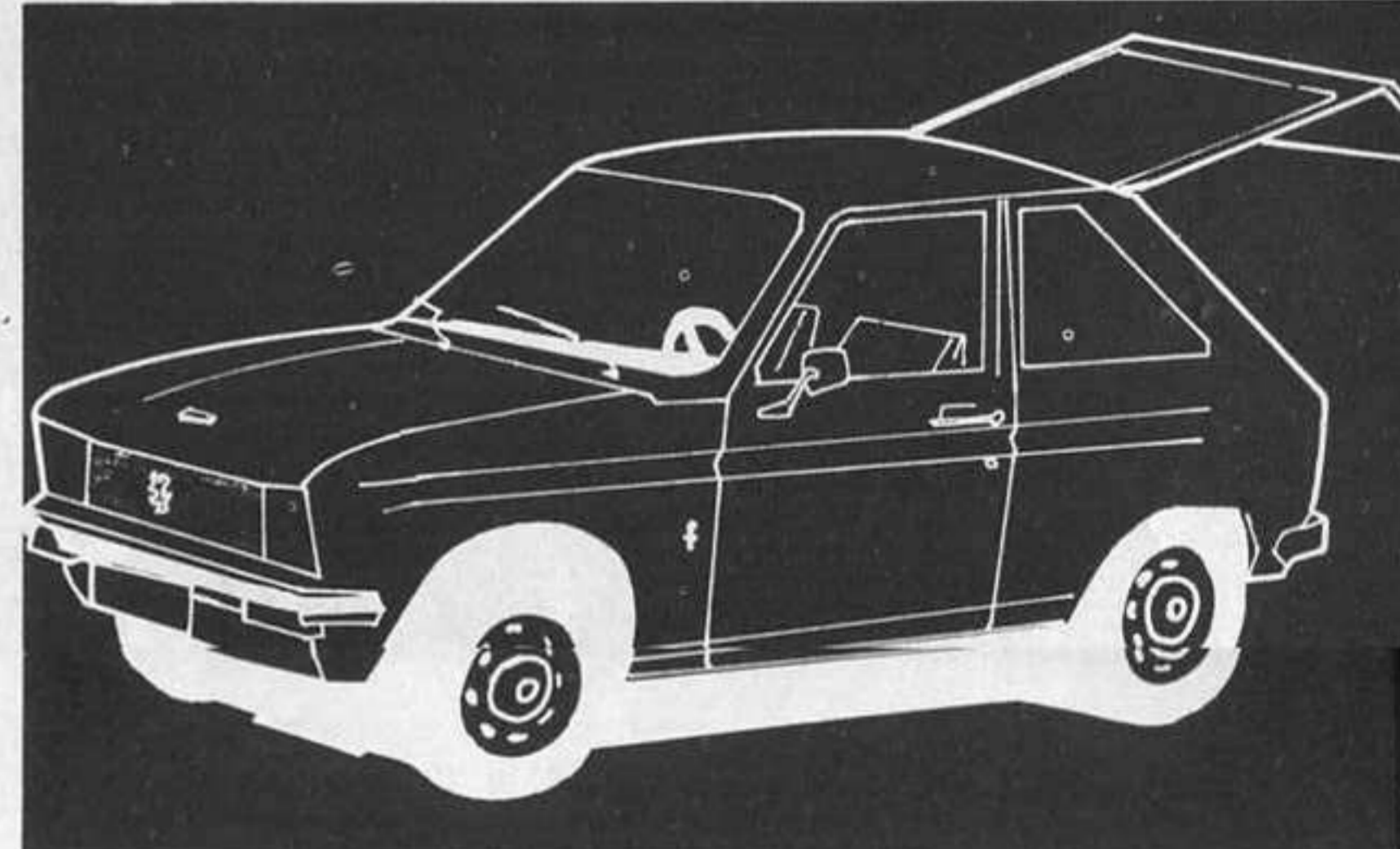
Adesso arriva la MINI-PEUGEOT



AUDI 80 GT, una vettura che è stata presentata in novità assoluta sulla scia del successo della serie 80. Ha 100 CV



BETA coupé della Lancia. Presentata in versione statica assieme alle consorelle berlina, la Beta coupé è stata molto ammirata dai visitatori. Le sue caratteristiche sono già note, con motore da 1600 o da 1800. Sarà posta in vendita nel prossimo anno, a circa 3.150.000 lire



Disegnata da Pininfarina (così come la versione 4 porte) ecco, in anteprima assoluta per i lettori di AUTOSPRINT, la Mini-Peugeot 104 a tre porte. Sarà presentata al prossimo Salone di Parigi (4-14 ottobre), esattamente un anno dopo la presentazione della 104 che sta ottenendo un buon successo di vendite in Europa. Era intenzione dei responsabili della Peugeot di lanciare anche una versione «Break» (già pronta) della 104 sempre disegnata dal nostro carrozziere torinese, ma all'ultimo momento si è preferito rimandare e puntare il battage pubblicitario solo sulla versione Mini della 104. La macchina ricalca lo schema già interpretato della 112, una piccola vettura cioè con il terzo sportello posteriore che facilita il trasporto di bagagli o merci. Su questa mini-Peugeot 104, il passo è stato accorciato, mentre l'interno e tutta la parte anteriore della vettura è rimasta eguale



Sopra, la BMW 525. Evoluzione logica della 520, monta un 6 cilindri da 2500 cc. Sotto, la sconcertante 2002 Turbo, la futura « arma » per il campionato d'Europa del Turismo preparato

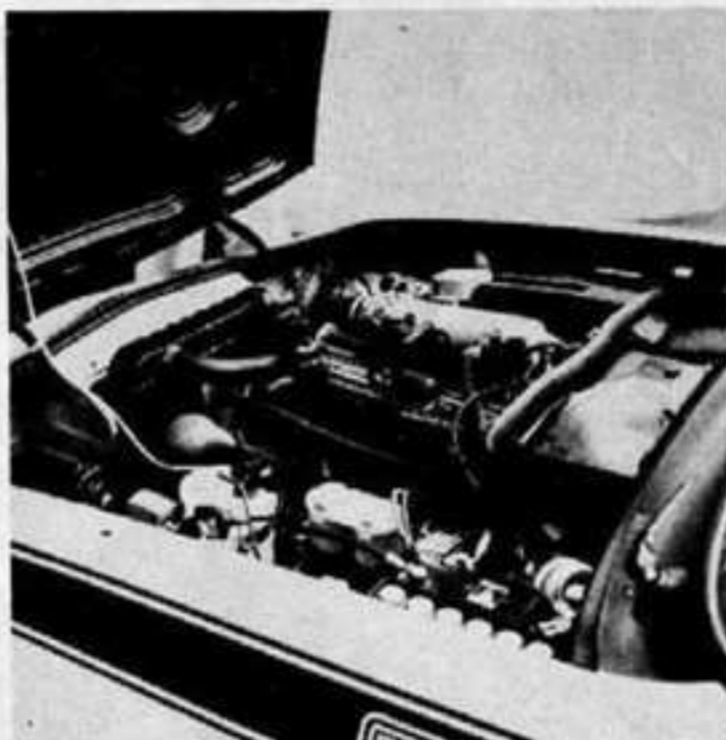


Sopra, CITROEN GS. La nuovissima Citroen birotore Wankel ha suscitato un notevole interesse a Francoforte. Può fare i 180 kmh. A destra, DAF 66 Marathon, dotata ora di motore 1300 e di migliorie interne. Qui sotto, la FORD Mustang nella sua versione più raffinata, siglata T-5. Si tratta del modello realizzato nel centro studi della Ghia. Nelle tre versioni, la nuova Mustang è più corta e compatta





A destra, la nuova versione della MGB con motore Rover 8 V di 3532 cc. La macchina è molto veloce (195 kmh) e silenziosa, con ottime accelerazioni



A sinistra, ultima versione della OPEL Manta, la GTE ad iniezione. Qui sopra, il suo motore 2 litri, monoalbero, con iniezione elettronica del tipo Bosch



A sinistra, la RENAULT R5 in preparazione sportiva destinata ad un ciclo di gare in pista patrocinate dalla Elf. Sopra, la versione caravan della Opel Rekord Diesel 1,9



La specialissima ROLLS-ROYCE Phantom carrozzata cabriolet da Piero Frua ha «choccolato» i visitatori. Qui sopra, il suo sobrio posto di guida, in linea con la tradizione della Casa



Unica novità della svedese SAAB, questo coupé-combi su meccanica della nota 99, dotato di 3 porte

HOCKENHEIM - Come una ballerina con il tu-tu grigio metallizzato, nello stand della Porsche la 911 CON IL TURBO-COMPRESSORE (280 CV, 265 kmh) danzava, su una pedana tutta per lei, un girotondo incessante; per farsi ammirare e desiderare da tutti, uomini, donne, bambini. Avremmo voluto che anche questa vera « bomba » della Casa di Stoccarda fosse ad Hockenheim, sede dei tests per i giornalisti al Salone, per essere provata. Ma i responsabili ci avevano detto che, per ora,

Abbiamo pr



Scomparso l'alettone posteriore



PORSCHE 911 automatica

Sorpresa dello SPORTMATIC

La serie 911 della Porsche compie 10 anni, e con l'occasione i nuovi modelli 1974 sono completamente cambiati, un po' nella linea nel motore. I modelli base sono rimasti tre, la 911, la 911 S e il modello più sportivo la Carrera. Quest'ultima si può avere anche nella versione Targa, così come le altre due.

Al Salone di Francoforte, abbiamo avuto occasione di provare i tre modelli della casa di Stoccarda, sul circuito di Hockenheim, per i lettori di Autosprint. E' stato un test vario ed interessante che ci ha permesso, innanzi tutto, di saggiare le caratteristiche sportive di queste macchine che trovano il loro miglior mercato europeo proprio in Italia.

L'estetica è rimasta invariata, solo l'adozione dei paraurti secondo le norme di sicurezza USA, hanno reso un po' sgraziata la linea di queste vetture ma, d'altra parte, è uno scotto che bisogna pagare se si vuol continuare a vendere negli USA. Sgraziano la macchina in particolare quei paraurti « che rientrano » per essere « sicuri » — come dicono gli americani — fino ad una velocità di 8 kmh!!!

Spariti dalla produzione i modelli T e E, e sparito in particolare modo sul modello Carrera l'alettone posteriore (che aveva anche una funzione di raffreddamento del motore) l'unica appendice che è rimasta su tutte e tre le Porsche modello '74 è lo spoiler anteriore sotto il paraurti.

Il 911, il modello più economico della serie, lo abbiamo provato con il cambio automatico, ma non quello che comunemente si intende per automatico, un cambio cioè che fa tutto lui, bensì il cosiddetto Sportmatic, che ha le quattro solite marce che si adoperano normalmente, senza usare la frizione però (anche perché manca il pedale).

Ci siamo avvicinati con un po' di scetticismo a questa vettura dalle doti spiccatamente sportive con lo Sportmatic, ma dopo alcuni chilometri ce ne siamo subito impadroniti e ricreduti entusiasmamente.

Innanzitutto la ripresa, una delle doti fondamentali delle Porsche, specie ora che montano tutte di serie il motore di 2700 cc, non ne risente minimamente. L'elasticità del motore è eccezionale e con questo aumento di cilindrata il boxer 6 cilindri di Stoccarda ha raggiunto l'optimum del rendimento.

La 911 sviluppa 150 CV DIN a 5700 giri minuto, la sua velocità massima denunciata è di 210 kmh, mentre personalmente l'abbiamo cronometrata in 207 kmh nel lungo rettilineo di Hockenheim.

Con la partenza da fermo abbiamo impiegato a raggiungere i 100 kmh, con l'uso del cambio 7'9, non abbiamo potuto provare con il cambio a 5 marce, e quindi non si è potuto fare un paragone, i tecnici della Porsche presenti ci hanno però garantito che la differenza dallo Sportmatic al cambio a 5 marce è minimo.

il modello era solo allo stato di prototipo, quindi niente da fare. Gli altri modelli li avremmo potuti provare ma questo... sorry... E così che siamo andati sul circuito tedesco a provare la vettura della quale invano avevamo chiesto tra l'altro notizie al concessionario italiano. Ci erano state persino negate le foto, nonostante che in tutta Europa la stampa internazionale fosse già uscita con foto e caratteristiche delle nuove Porsche modello 74. La ragione di questo silenzio della Casa im-

portatrice della Porsche, in Italia, va ricercato nello stock di vetture ancora invenduto del vecchio modello 2400 cc, giacenti numerose presso i concessionari. Intanto a Verona alcune centinaia di vetture modello 74 sono pronte per essere immesse sul mercato italiano. Così, ad Hockenheim, siamo riusciti finalmente a vedere, fotografare e provare questo PORSCHE che in Italia vengono tenute tanto gelosamente nascoste.



Tutte meno
la 911 «turbo»

Provato le PORSCHE «segrete»



Le nuove Porsche le abbiamo provate a fondo, ad Hockenheim, come dimostra questo perfetto testa-coda. Non si può dire comunque che siano vetture molto «facili»



Da 40 a 100 kmh, abbiamo impiegato con il cambio in posizione «D» (che corrisponde alla normale seconda) 6"8, in D/3 8"8, in D/4 12", valori più che buoni, trattandosi di cambio Sportmatic.

L'abitabilità della 911 (come d'altra parte per la S e la Carrera che sono eguali) è più che buona. Una guida riposante e distesa, una visibilità ottima, mentre con i nuovi sedili sportivi a poggiatesta incorporati, la tenuta laterale nelle curve per il guidatore e per il passeggero è ottima.

Rispetto ai modelli precedenti è molto cambiata sulle nuove Porsche il comportamento in curva della macchina. Prima nelle curve prese molto veloci, la vettura tendeva a partire con il posteriore, mentre ora la macchina va via in derapata sulle quattro ruote. Una sensazione nuova, molto entusiasmante (anche se — come documentano le foto sopra — alla prima curva siamo andati a fare un bel testa e coda nel prato, non essendo abituati a questa reazione).

Dopo qualche giro abbiamo apprezzato questa nuova soluzione alle sospensioni che i tecnici di Stoccarda hanno adottato sulla Porsche 74. I pneumatici sulla 911 sono della misura di 165 HR X 15, mentre sarebbe preferibile averli un po' più grandi come sugli altri due modelli. Il peso delle Porsche è eguale per tutti e tre i modelli, 1075 kg, un nuovo serbatoio di benzina di 80 litri completa le differenze dai modelli 73, oltre al fatto ormai conosciuto che le Porsche, anche la Carrera vanno a benzina normale, quindi un minor costo d'esercizio, e la possibilità di viaggiare anche in quei paesi che hanno la benzina con un basso numero d'ottani.

Il 2700
sfruttato
a 5800 giri

Il motore di 2700 cc sfruttato a 5800 giri, con una potenza di 175 CV DIN, e una velocità massima facilmente superabile di 225 kmh, rendono questo modello quanto di meglio si possa cercare per una guida veloce, sportiva ed entusiasmante.

Il cambio a 5 marce, permette di sfruttare in pieno le doti del motore, e si supera spesso e volentieri il limite massimo di giri senza accorgersene.

E' proprio andando in fuori giri, che si ottengono dei valori di ripresa eccezionali, prima che il limitatore «stacchi» e ti salvi da un danno economico eccezionale.

Abbiamo impiegato 6"9 a raggiungere con partenza da fermo i 100 kmh, mentre da 40 a 100 in quinta i valori sono molto scarsi in quanto il motore non riprende molto bene, comunque il tempo impiegato è stato di 16"7. La velocità che abbiamo raggiunto con questa 911 S è stata cronometrata in 227 kmh, con un motore notevolissimo, oltretutto meno rumoroso del modello precedente che era di 2400 cc.

Delle tre versioni che abbiamo avuto occasione di provare, questa 911S, ci è sembrata in assoluto la migliore, per chi voglia adoperare la vettura anche in un uso cittadino, meglio forse della «bomba» Carrera, che ha bisogno sempre del motore «su di giri» per poter essere sfruttata in pieno.

I freni sia su questo modello che sulla 911 normale e sul Carrera, sono i soliti che si è abituati a trovare su questo genere di vettura, senza servofreno, duri da azionare, ma potenti e svolgono con molta efficacia il loro lavoro, di fermare la vettura, senza imprimergli né sbandamenti né pericolosi bloccaggi di ruote.



PORSCHE CARRERA

Da 0 a 100
in 5 secondi
e 4 decimi!

La Carrera si presenta da sé. Con le sue caratteristiche corsaiole e principalmente per le sue prestazioni, abbiamo impiegato a raggiungere da fermi i 100 kmh, 5"4!!! (andando però in fuorigiri...). Il motore della Carrera eroga 210 CV DIN a 6300 giri-minuto, esternamente la linea è eguale, solo una scritta laterale indica che è il modello più potente della Casa di Stoccarda.

Mentre sugli altri due modelli l'alimentazione è assicurata dal sistema Bosch K - Jetronic, sulla Carrera è stata montata l'iniezione meccanica, che risponde meglio alle performance elevate che ad essa si richiedono!

La Carrera monta anteriormente pneumatici 185/70 VR 15; e posteriormente dei 215/60 VR 15, che aumentano la tenuta di strada di questa vettura nata per le corse. L'interno è eguale, solo il volante è più piccolo e di foggia diversa dagli altri due modelli.

Il cambio è preciso ad innesti rapidi, in terza si raggiunge una velocità massima di 150 kmh, mentre in quarta si arriva a 210, e in quinta si passa agevolmente i 240 all'ora. La tenuta di strada è eguale alle altre versioni. Forse la Carrera è un po' rigida nelle sospensioni delle sue sorelle, ma è un bene visto le elevate performance che essa offre ai suoi possessori.

Anche sulla Carrera come sulla 911 e sulla S, vi è una minima emissione di gas di scarico.

Giancarlo Cevenini

Gli IDENTI-KIT delle 911-'74

	911	911 S	CARRERA
Cilindrata	2653	2653	2653
Numero dei cilindri	6	6	6
Potenza	150 CV DIN 5700 giri	175 CV DIN 5800 giri	210 CV DIN 6300 giri
Carburante		Normale 91 ottani	
Alimentazione carb.		Pompa elettrica	
Alimentazione	K-Jetronic	K-Jetronic	Iniezione meccan.
Sistema elettrico	12 Volt		
Frizione	Monodisco a secco		
Cambio	5 Marce + RM		
Ammortizz. ant.	Idraulici a doppio effetto		
Sospensioni post.	A ruote indipendenti guidate da bracci oscillanti longitudinali		
Ammortizz. post.	Idraulici a doppio effetto		
Stabilizzatori	Ant.	Ant.	Ant. e Post.
Freni	Idraulici a doppio circuito che agiscono su 4 dischi ventilati		
Pneumatici	165 HR 15	185/70 VR 15	185/70 VR 15 ant. 215/60 VR 15 post.
Velocità	210 kmh	225 kmh	240 kmh
Passo		2271 mm	
Carreggiata ant.	1360 mm	1372 mm	1372 mm
Carreggiata post.	1342 mm	1354 mm	1380 mm
Lunghezza		4291 mm	
Larghezza	1610 mm	1610 mm	1652 mm
Peso		1075 kg	
Consumo	14 l x 100 km	15 l x 100 km	18 l x 100 km

PAGELLA

ABITABILITA'	8
Accelerazione	9
Bagagliaio	7
Comfort	8
Consumo	7
Cambio	8
Carrozzeria	6
Frizione	7
Freni	8
Guida	8
Luminosità	8
Linea	6
Motore	9
Potenza	10
Prestazioni	9
Sterzo	8
Tenuta di strada	9
Velocità	10
Prezzo	6

I... dolenti PREZZI

Le dolenti note, i prezzi. Con la lira in basso e il marco alle stelle sono molto fluttuanti, calcolati per ora in base al cambio di metà settembre con il marco a 235 lire, questi i prezzi IVA compresa:

911	7.050.000
911 Targa	7.575.600
911 S	8.065.300
911 S Targa	8.590.400
Carrera	9.941.500
Carrera Targa	10.450.700



PORSCHE 911 S



LE PROSSIME GARE 30 settembre, PISTA MONDOVI' - Mondovi - Campionato Italiano cl. 100 2.a cat.; 30, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 30, PISTA DEL MARE - Fano - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 30, CIRCUITO DI RADDA - Siena - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 30, PISTA CALABRIA - Vibo - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 7 ottobre, NIVELLES (Belgio) - Campionato del Mondo; 7, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 7, PISTA GIUNTI - Falerna Lido - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 7, CIRCUITO DI TORINO - Torino - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 13 e 14, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - 2. Coppa Fik delle Regioni.

Lavati a MONACO gli errori del passato con un super sestetto

6 anni dopo «euro» ITALIA!

MONACO DI BAV. - Francia, Thiverval ottobre 1967: l'Italia consegna lo scettro europeo, dopo tre vittorie consecutive, alla Francia, perdendo per un punto. La vittoria dei francesi è chiara e l'Italia sportivamente accetta il risultato. Germania, Monaco settembre 1973: l'Italia riprende, dopo sei anni, il titolo, sconfiggendo i tedeschi per un punto, ma i nostri avversari non sono altrettanto sportivi e esponendo tesi paradossali, attaccandosi a cavilli inesistenti, evidenziando l'arroganza che è loro congeniale, cercano di porre in dubbio il risultato. Fortunatamente l'aritmetica non è opinabile e così dopo tutti i conteggi, le astuzie, le opposizioni, l'addizione confermava il punto di vantaggio per l'Italia.

E pensare che è stata una vittoria chiara, favolosa, di una squadra manovrata in modo

tattico perfetto da Marco Mereghetti che con i suoi Patrese, Gorini, Necchi e Cheever (riportato in classifica appunto da Necchi) ha saputo in ogni momento tenere testa agli avversari. Per i tedeschi che si consideravano vincitori prima della gara è una dura pillola da inghiottire, ma debbono essere sportivi ed accettare un fatto ineluttabile di essere stati battuti da una squadra armonica e da una politica sportiva che ha fatto largo ai giovani.

Allo spettacolo ha assistito, al gran completo la C.I.K. che così si è potuta rendere conto degli errori che nel 1973 sono stati commessi in campo internazionale e che è stata solidale e drastica nello stigmatizzare il comportamento dei dirigenti tedeschi.

Campionato d'Europa a squadre
Classifica: 1. Italia; 2. Germania; 3. Svizzera; 4. Svezia.

ROVELLI tricolore giovani

ROMA - La terza categoria della classe 100 cc. per essere il vivaio del karting da dove partono le speranze dell'agonismo dello specifico settore, riserva ogni anno una prova per il titolo tricolore di particolare interesse. E' il titolo più prestigioso per una somma di fattori sportivi ed extra sportivi, che laurea i campioni del futuro e registra tutte le novità.

Quest'anno ancor più degli anni precedenti, anche perché il titolo aveva almeno cinque aspiranti, fra i quali Elio De Angelis e Felice Rovelli presentavano un biglietto da visita che per le vittorie annote faceva di loro i più pronosticabili.

Il duello tra i due, Rovelli e De Angelis, prometteva fasi drammatiche e tutto era affidato all'avvio e conclusione della prima delle due prove finali. E' stato più freddo, più tempista, più abile Rovelli che avendo fatto sua la prima curva alla partenza, ha costretto De Angelis ad un duro stress morale fino a fargli saltare i nervi. Rovelli metteva con la prima vittoria una seria ipoteca. La seconda vittoria, poi la terza, sempre con autorità, gli assegnavano il titolo, mentre il suo avversario dopo aver difeso con estremo valore ogni possibilità, si abbandonava allo scoramento con quello che ne è seguito. Uno spiacevole in termine drasticamente represso dagli Ufficiali di gara. Rovelli, facendo sua anche la quarta finale, si è permesso il lusso di vincere il titolo con un tondo quattro a zero per la muta degli avversari.

Alle spalle di tanto mattatore, scomparso De Angelis, tre superbi piloti se così si possono chiamare quei «frugoli» di Fabi e De Cesaris e il più maturo Giangrossi, che è stato dopo il campione, il pilota più completo e più classico. Poi i tre del sud, Tassone, Vestri e Leotta che si sono inseriti in un contesto agonistico al vertice, con tanta autorità e capacità da far riflettere. Scompare, invece, sin dalle prime battute, Gianniberti mentre Pirro va sempre più migliorando.

CAMPIONATO ITALIANO - Classe 100 cc - 3. categoria.
La Classifica
1. Rovelli, punti 180; 2. Giangrossi 177; 3. Fabi 172; 4. e De Cesaris A. 168; 5. Palermo 165; 6. De Angelis R. 165; 7. Vincenzi 161; 8. Tassone 157; 9. Vestri 154; 10. Leotta 154; 11. Gianniberti 154; 12. Pirro E. 149; 13. Melmeluzzi 137; 14. Tonetti 137; 15. Gavazzi 136; 16. Casvolata 135; 17. Volpin 134; 18. Pascucci 129; 19. Perea 126.



Felice Rovelli, neo Campione dei giovani... due volte Felice anche per i suoi meccanici

BARONI ZUCHELLI campioni 125

FANO - La prova unica del Campionato Italiano 125 per le due categorie merita di essere portata all'attenzione degli sportivi per il numero veramente ragguardevole di piloti che vi hanno preso parte e per la sportività del loro comportamento. Un solo episodio ha rattistato la giornata, quello del furente Gardelli che ha dato luogo ad una scena pietosa, il che lo avvia ad una severa punizione da parte dell'autorità sportiva.

Così, a conclusione di una dura giornata sportiva, Gianfranco Baroni è il campione della prima categoria e Franco Zucchelli quello della seconda. Due titoli in buone mani e più che meritati perché conquistati con indiscutibile superiorità da entrambi. In particolare Baroni è stato un mostro. Dopo aver stabilito il miglior tempo e vinte da lontano le prime due finali, la prima su Vitali e la seconda su Cavaciuti, nelle altre due, quando si è scatenato il brillantissimo Giardinieri, ha dato la più smagliante dimostrazione di raro senso tattico piazzandosi in entrambe alle spalle dell'avversario.

Franco Zucchelli ha imitato Baroni nella seconda categoria. Lo stesso stile di guida, lo stesso fiuto tattico, la stessa placida calma. Venuto a mancare già nei primi giri l'avversario che l'avrebbe potuto seriamente infastidire oltre che impegnare a fondo, il bresciano G. Carlo Vanaria, è stato facile per lui domare la veemenza di Flenghi e Astuni che hanno dimostrato di poter facilmente scalare i valori agonistici.

CAMPIONATO ITALIANO classe 125 cc - 1. categoria.
CLASSIFICA FINALE
1. Gianfranco Baroni, punti 179; 2. Giardinieri, 176; 3. Perlini, 174; 4. Vitali, 174; 5. Silvestri, 169; 6.

Costanzo, 169; 7. Cavaciuti, 167; 8. Gardelli, 163; 9. Bazzoli, 160; 10. Sonni F., 158; 11. Scionti, 155.
CAMPIONATO ITALIANO, classe 125 cc - 2. categoria.
CLASSIFICA FINALE
1. Franco Zucchelli, punti 120; 2. Flenghi, 118; 3. Astuni, 118; 4. Volta, 116; 5. Bilotti, 113; 6. De Pasquale, 111; 7. Corradini, 108; 8. Venturi, 106; G. Kalleman, 105.

Chi sono i 6 azzurri per i mondiali

ROMA - La Commissione della FIK con la ratifica del Presidente del C.N.K. dr. Giovanni Gallo, ha così formato la squadra azzurra per i mondiali di Nivelles (Belgio) del 6 e 7 ottobre 1973: Gabriele Gorini, Riccardo Patrese, Piero Necchi, Giuseppe Gabbiani, William Santini, Cheever. I primi due, Gorini e Patrese, disputeranno direttamente la fase finale del 7 ottobre, mentre gli altri quattro dovranno affrontare la fase eliminatória. Scontato che per i quattro non ci sono problemi, a meno di avarie tecniche importanti, per accedere alla fase finale, i nostri partono con un carico di fondate speranze.

Dopo sei anni siamo ritornati in possesso della corona europea a squadre e Nivelles apre ai nostri serie prospettive iridate, specie ora che il mostro Goldstein, già da Vevey accusa il fiato grosso ed i nostri lo braccano con successo. Oltre Goldstein, i piloti da battere sono l'inglese Fullerton in forma smagliante ed il coriaceo tedesco Zwölbar. Dei nostri, Gorini, Patrese e Necchi se in giornata si, per la loro esperienza e valore hanno le possibilità di conquistare il titolo.

Da Cheever ci si attende la conferma di «stella nascente internazionale», da Gabbiani e Santini al loro primo impegno mondiale, un'indicazione positiva.



« Erre », noto dirigente sportivo milanese che molto spesso agita le bandiere in quel di Monza, afferma che « l'autodromo nazionale non verrà chiuso alla fine del '78. Tutte le voci in merito non sono altro che manovre politiche. Anzi — aggiunge — un lotto importantissimo di lavori avrà inizio fra breve ».

A Imola, per l'AUTOSPRINT 500, c'era anche il dott. De Luca dell'autodromo di Vallelunga. Ad alcuni intimi ha detto che la corsa ottonbrina di F. 2 non sarà organizzata dall'AC Roma, ma dalla « Vallelunga S.p.A. » (auspice la Marlboro, naturalmente...)

Sempre a Imola, il maestro Ugo lini cercava Parkes, che invece non s'è visto. Il noto personaggio ha affermato che De Tomaso è in fase di trasferimento nel nuovo stabilimento vicino all'autostrada.

Clay Regazzoni, il giorno dopo il G.P. di Monza ha organizzato una grande festa a casa sua. Aveva chiesto l'intervento anche delle « ragazze Marlboro », ma queste sono mancate in quanto un dirigente della Casa, non era d'accordo.

Sembra che Emerson Fittipaldi non ami essere denominato « El raito ». A questo nomignolo preferisce quello di « Majo » da lui stesso creato quando non sapeva ancora pronunciare esattamente Emerson.

Le relazioni Fittipaldi-Chapman hanno cominciato ad essere burrascose verso la metà del 1971, quando Emerson non ha potuto pagarsi una Mercedes con i quattrini del « boss ». Al colloquio concitato che ne è seguito ha assistito anche un giornalista brasiliano, che fa da segretario a Fittipaldi.

John Wyer, preparatore dei motori Cosworth per la Lotus, nega che nelle squadre F. 1 ci siano supermotori. Dice di avere visto al massimo 450 cavalli al banco prova e critica Fittipaldi per avere preteso di montare a Zeltweg il motore con il quale aveva provato, in quanto, secondo lui, non era niente di speciale.

La battuta di caccia organizzata da Nanni Galli nel 1971 si chiude in vantaggio di Stewart per tre « padelle » a zero. Sembra che la battuta verrà ripetuta quest'anno, in occasione della premiazione AUTOSPRINT, e che Nanni sia fermamente deciso a prendersi una sonora rivincita, forte del fatto che ora è fresco, riposato e lontano dallo stress delle corse.

« E' uno snobbismo dire che le Ferrari non hanno tenuta di strada. Io rifiuto di crederci » dice Mauro Forghieri. Se lo dice lui...

Dopo la « corsa a piedi » di Monza, i piloti F. 1 saranno prossimamente impegnati in una gara di golf a Londra (il 18 ottobre) e in una rally, con i costruttori, organizzato dalla Moët & Chandon a Reims. Secondo voi quale delle due gare avrà il maggior successo di partecipazioni?

La madre di Fittipaldi è ripartita per il Brasile, da Genova, a bordo della « Eugenio C. ». Dopo la tragica scomparsa dell'amico Tony Scavone nella famiglia Fittipaldi si sono fatti tutti prudenti: bastano i due fratelli a far professione del rischio.

La STP ha cambiato indirizzo. Ora si trova al 1400 del West Commercial Boulevard a Fort Lauderdale, in Florida.

Un giornalista brasiliano, il sabato prima del G.P. d'Italia, ha inviato a un giornale di San Paulo un servizio di 4.500 parole. Per passarlo al telex ha impiegato oltre un'ora e mezza.

MARIO RADICELLA, il comandante Alitalia corridore automobilista, non ha potuto partecipare al meeting di Imola perché la sua nuova vettura non è giunta in tempo. Si è consolato facendo l'anfitrione, assieme a Grady Davis, al rinfresco romagnolo del team Gulf.

RICKY VON OPEL è veramente internazionale. Ha i suoi uffici a Londra, case a St. Tropez e St. Moritz e il passaporto del Lichtenstein.

Teddy Mayer, il boss della Mc Laren, così ha definito il tempo in prova di Peterson a Monza: « Uno sforzo da... banzai ».

Carlos Pace, che è stato invitato per due corse Can-Am, porta un bracciale fatto di pelli di coda di elefante, regalatogli da un cacciatore brasiliano: « Me lo ha dato come porta fortuna e lo porto da dopo Silverstone. Non sono superstizioso, però debbo dire che siccome le cose vanno bene, non me lo tolgo... ».

Secondo i meccanici il successo del Team Hesketh è derivato dalla « fortuna dei principianti ». Bisogna dire tuttavia che il loro primo motore era uno « screamer » (urlatore) e che da quando l'hanno cambiato...

Ronnie Peterson non ama lo champagne. Preferisce succo di mela oppure le « pesche melba » preparate da Ann Murphy, cuoca ufficiale del team JPS.

Logan B. Lessona

PACE solo F.1

PACE ha dichiarato che per il 1974 ha intenzione di restare con Surtees e che non parteciperà a gare di F. 2 e sport, per concentrarsi sulla F. 1. Ciò significa che non rinnoverà il contratto con Ferrari per le gare sport.

Il RALLY DI CASERTA, 2. Trofeo dei colli tifatini, che avrebbe dovuto svolgersi domenica scorsa 23 settembre, non è stato effettuato per mancanza di fondi. La scuderia organizzatrice, la Caserta Corse, non è riuscita a sbloccare la situazione, dato che l'Automobile Club di Caserta non ha ritenuto di interessarsi della gara. Non è improbabile, quindi, che per l'anno prossimo la Caserta Corse punti esclusivamente sul Rally, tralasciando la gara di regolarità.

REUTEMANN al rally

Si è parlato della possibilità che REUTEMANN, in coppia con Jimm Saville, partecipi al Rally del RAC. Del resto qualche anno fa la Ford tentò di fare correre in questa gara Jochen Rindt, in coppia con un certo Ken Dodd.

Dopo i successi di quest'anno nella serie americana della F. 5000, pare probabile che SCHECKTER li ripeta il prossimo anno, perché si dice che la McLaren gli costruirà appunto una versione F. 5000 della esistente Grand Prix M23.

La ROTHMANS ha annunciato che continuerà a patrocinare il campionato europeo di F. 5000 almeno per tutto il 1974.



**QUI
MODENA**

GUARDRAIL sotto accusa

Un importante test nell'autodromo

MODENA. Il guard-rail è motivo di vive apprensioni anche a Modena. Non soltanto è già sorta tutta la problematica relativa al guard-rail (quindi, si sta ancora discutendo se sia utile o non la barriera d'acciaio), ma nell'autodromo nuovo di Marzaglia (se si farà), l'autorità tutoria (leggi poi Commissione Provinciale di vigilanza) lo vuol imporre senza mezze misure. La stessa vertenza è in atto (e pare che sbocchi in una grave decisione di rinuncia da parte del moto club modenesi ad ogni manifestazione) per il vecchio autodromo, sul quale sono in programma nel prossimo anno alcune prove internazionali di moto. Da parte del presidente dell'Automotoclub UISP, il sig. Tassi, per il G.P. Internazionale Città di Modena del prossimo marzo, si vorrebbe togliere tutta la recinzione in acciaio. Ma, come sempre, anche qui Tassi ha cozzato contro la paura, la prevenzione e la burocrazia. Si pensi che l'autodromo vecchio venne costruito senza ostacoli interni (soltanto l'ampio prato) e con ampia fascia di sicurezza all'esterno, appunto perché sin dal 1948 i modenesi prevedevano quali sarebbero stati gli sviluppi della meccanica motoristica e le relative conseguenze. Ma la Commissione di Vigilanza fece collocare successivamente le barriere di acciaio, al posto di una provvidenziale siepe bassa che consentiva ai piloti di avere il limite di uso della pista mentre — uscendo — avrebbero fatto una « passeggiata » senza danni. Ora il signor Tassi ha deciso di nominare « in proprio » una Commissione di esperti, i quali dovranno procedere alla dimostrazione, anche pratica con esperimenti, per la quale il guard-rail è pericoloso, mentre occorrono soltanto zone libere, di margine, con erba o sabbia. Ed è a questo punto che Tassi e il suo Automotoclub intendono, con l'impiego di manichini e di esperte guide dell'auto e della moto in carne ed... ossa, procedere alle dimostrazioni che saranno filmate.

**25.000.000
soltanto
dell' A. C. M.
per spese-sport**

MODENA. Si è appena tenuta l'Assemblea annuale (per referendum) dei soci dell'Automobile Club di Modena. Il consuntivo presentato è quanto mai positivo.

Nella relazione si elencano le attività: il servizio assistenza, tasse di circolazione, distribuzione carburante, autoscuola, assistenza assicurativa, cessione in uno di autovetture, credito, soccorso stradale, assistenza ai soci. E c'è, naturalmente, anche la parte «AUTODROMO». Si legge a questo proposito: «L'insistente interessamento e la costante collaborazione con gli Enti interessati, hanno permesso di superare gli ostacoli di carattere burocratico connessi con il finanziamento dell'opera. Si è ottenuto lo stanziamento dei fondi necessari e si attende solo l'esecuzione di talune formalità per procedere all'appalto dei lavori che, come già annunciato in precedenza, l'ACI affiderà a ditte locali. Se qualche amarezza è stata procurata dal prolungarsi dei tempi previsti per l'inizio dei lavori, riteniamo di potercene considerare compensati dai miglioramenti tecnici apportati all'impianto, che faranno dell'Autodromo di Modena un Centro Unico nel suo genere, capace di accogliere manifestazioni sportive di alta velocità e con pista visibile in tutta la sua estensione dai vari posti riservati al pubblico».

Nel rendiconto economico, che presenta un movimento di 2.113.885.328 con un saldo economico di esercizio di 479.198, alla voce: «Manifestazioni turistico sportive» è indicata la cifra di 16.075.752.

Il bilancio preventivo 1974 alla voce «Uscite - effettive straordinarie» indica: «Manifestazioni turistico-sportive e canone gestione nuovo Autodromo L. 25.000.000».

Mario Morselli

« GRAN PREMIO » per fuoristrada a SERRAMAZZONI

SERRAMAZZONI. Sede di una delle più suggestive e validamente tecniche piste di motocross, voluta dal sindaco Muzzarelli che è riuscito a smussare con tanta pazienza molte perplessità, Serramazzone si appresta ad ospitare, forse nel prossimo anno, o forse meglio alla fine del corrente mese di settembre, una gara nazionale per veicoli fuoristrada a quattro ruote motrici. La gara, officiata da un comitato di « vecchi » sportivi dell'automobile, ospiti della cittadina, quali sono Stanguellini, Vecchi, Ugolini e Ormer Orsi, si svolgerà, per l'organizzazione della Modena Corse, articolata su più batterie e finale sul classico percorso che si snoda nei pressi del castello di Monfestino. Non mancheranno i piloti della Modena Corse, con « nonnino » Govoni in testa e con Revello, Bompani, Giovanardi, Sola, Sivelli, Rossi, Ferrari e Pantaleoni che sicuramente vorranno provare il « thrill » dell'arrampicata sulle temibili pareti della « buca degli amanti ».

• **RUSSEL DE YOUNG** presidente del consiglio d'amministrazione della Goodyear Tire & Rubber Co. ha annunciato che vendite e utili della società nella prima metà 1973 hanno raggiunto livelli record, raggiungendo una maggiorazione del 15,1% e dell'8,5% rispettivamente nei confronti del pari periodo 1972.

• **VENTI AUTO SU CENTO** circolano in condizioni di non sicurezza per avere i pneumatici non in regola. Questo risultato è stato desunto dai tecnici Pirelli dopo avere esaminato gratuitamente ben 8.000 vetture circolanti. Soltanto il 36,4% delle vetture circola con gomme buone e il 27,2% circola con la esatta pressione per i pneumatici.

• Il Consiglio direttivo del **GRUPPO PILOTI ROMANI** conferma che si effettuerà la gara iscritta in calendario per il 30 settembre. Il « Trofeo Gruppo Piloti Romani » sarà riservato alle vetture dei gruppi 1, 2, 3, 4, 5 e della Formula 850, e sarà valido per i gruppi 1 e 2 quale prova del girone finale del Challenge FIA e quale prova del trofeo nazionale Formula 850. Si svolgerà a Vallelunga sul circuito di km 1,720.

• La **FORD** iscriverà tre Escort ufficiali al **RALLY DEL RAC** per il vincitore dello scorso anno, Roger Clark, per Hannu Mikkola e per Timo Mäkinen.

• La **MAZDA** pensa seriamente a una vettura per sferrare un attacco nelle gare del gruppo 1 del prossimo anno. Hanno provato la Mazda RX3 con motore rotante Keith Holland e Tom Belso. Nulla è ancora stato deciso per un'iscrizione ufficiale nel 1974, perché si aspettano i nuovi regolamenti che dovrebbero tardare poco. Le prove sono state incoraggianti e alla Mazda Import (Gran Bretagna) si dice che le vetture in gara non saranno ufficiali, anche se c'è « l'intenzione d'instaurare stretti rapporti con il pilota scelto ».

Un V12 di lord HESKETH

• Dopo il suo annuncio fatto a Monza, **LORD HESKETH** ha ripetuto che la sua squadra di F. 1 costruirà un telaio per il 1974, aggiungendo che Aubrey Woods è già al lavoro su un Hesketh V 12 di tre litri che vi sarà montato, se non altro nella seconda parte della stagione. Hesketh ha detto che motivo della decisione è stato l'ottima prima stagione di Hunt. « Per vincere — ha detto — ritengo che si debba costruire le proprie vetture, a meno che, naturalmente, si possa comprare una Tyrrell, o una McLaren o una JPS. Dato che questo è impossibile, non ci restava che costruire una nostra vettura. » Progettista è Postlethwaite, ex della March. Le vetture saranno due, unico pilota Hunt.

• Storielle ormai un po' vecchie, ma buffe. Quando **HUNT** ricevette il premio Rouget et Blanc, chi avrebbe mai pensato che il ricco lord Hesketh volesse appropriarsi di quei pochi grammi d'oro, ma col prezzo di quel metallo... se ne è impossessato ed è fuggito. Essendo più snello del suo patron, Hunt ha fatto presto a raggiungerlo ed a ricuperare il premio. « In rettilineo non è molto veloce — ha poi detto di Hesketh — e inoltre è poco maneggevole! ». Sempre a proposito di lord Hesketh, quando un funzionario lo ha rimproverato di recente perché fumava al box, stupefatto che un « borghese » osasse parlargli in quel modo, Hesketh non ha spento la sigaretta, dicendo con aria altera che la vettura da corsa era sua e, quindi, se voleva darle fuoco poteva farlo. L'aveva pagata e dunque stava a lui farne ciò che voleva.

• Corre voce che **HAILWOOD** rinunciarebbe alla F. 1 l'anno prossimo per tornare alla F. 5000. In tal caso probabilmente Surtees gli progetterebbe una vettura per partecipare alla serie americana.

CRISI 5000 negli USA

• L'**SCCA** ha deciso le date delle gare 1974 di F. 5000. Si tratta di gare internazionali e poiché soltanto due delle dieci sono in concomitanza con dei rounds del campionato del mondo, è prevista la partecipazione di piloti di F. 1. Tre prove saranno disputate con la Can-Am e le date sono le seguenti: 21 aprile Riverside; 28 aprile Laguna Seca (concomitanza con il GP di Spagna); 5 maggio Michigan; 19 maggio Seattle; 2 giugno Mid-Ohio; 9 giugno Watkins Glen (concomitanza con il GP di Svezia); 16 giugno Mosport; 20 giugno Sears Point; 25 agosto Road America; 2 settembre Pocono. Pare che l'accordo fra l'SCCA e la L&M sia quasi a punto e manca solo il benestare dei capi della L&M. La stampa americana dice, però, che la L&M non è stata soddisfatta del numero di spettatori (7000 pare, a Pocono) e che potrebbe quindi ritirarsi.

• **Tetsu IKUZAWA**, il pilota giapponese che un paio di stagioni fa si mise così bene in luce in F. 2 e in F. 3, ha deciso di tornare in patria, abbandonando i circuiti europei. Forse pensa che gli sarà più facile sgominare i suoi compatrioti.

• Dal mese di ottobre sarà disponibile in Europa la nuova versione della **DAF 66**. Si tratta di un modello rinnovato della berlina automatica, sul quale verrà montato un motore di 1300 cc (quello della Renault 12).

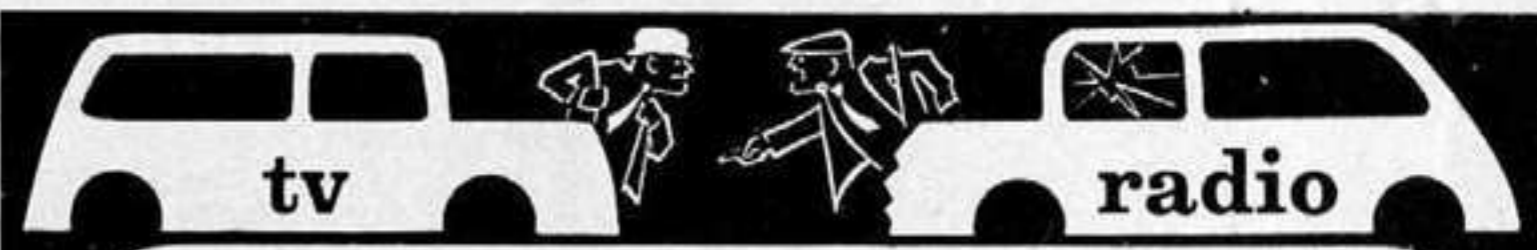
• La **LOTUS** comunica che dopo il suo annuncio (fatto in luglio) sulla cessata produzione dell'Elan, molti hanno creduto che si parlasse anche della «+2S'130». Ora rettifica, spiegando che non viene più prodotta la Elan Sprint a due posti, mentre l'altra è sempre disponibile sia con quattro che con cinque velocità. Resta in produzione anche l'Europa Special con cambio a cinque marce.

• In lieve diminuzione gli autoveicoli nuovi iscritti al **PRA** nel periodo gennaio-agosto 1973. Il calo è dell'1,84 per cento.



Allarme cilindro

• Una **DITA INGLESE** presenta un sistema messo a punto di recente, con controllo della temperatura e segnale di allarme, mediante il quale si possono individuare certe disfunzioni entro motori a combustione interna, mostrando il cilindro difettoso.



Programmi dal 25 settembre al 1. ottobre

DOMENICA 30

Programma nazionale

Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI

Programma nazionale

Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale) Sport (dal 1. ottobre in poi)

Ore 19,45 - Telegiornale sport.

Ore 20,40 (al termine del telegiornale) - Sport.

TV Svizzera

VENERDI' 28

Ore 18,00 - « La motoretta », racconto sceneggiato per i ragazzi

SABATO 29

Ore 22,25 - Sabato Sport, notiziario

DOMENICA 30

Ore 18,55 - Domenica Sport.

Ore 21,35 - La Domenica Sportiva (parzialmente a colori).

LUNEDI' 1

Ore 19,45 - « Obiettivo sport » Commenti e interviste.

SABATO 29

Secondo programma

Ore 11,35 - Ruote e motori

DOMENICA 30

Secondo programma

Ore 17,30 - Musica e sport, risultati, cronache, interviste e varietà.

TUTTI I GIORNI

Secondo programma

Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

SABATO-DOMENICA

Programma nazionale

Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.

Secondo programma

Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.

• Si è svolta sulle strade delle Dolomiti una prova inconsueta, con autocarri impegnati sulle salite del Pordoi e di Falzarego. I nuovi autocarri **FIAT** e **OM** hanno affrontato a pieno carico l'impegnativo percorso che va da Rovereto a Cortina d'Ampezzo.

• Nel mese di giugno la **CHRYSLER** ha prodotto nei suoi stabilimenti degli Stati Uniti e del Canada 176.786 vetture, contro 150.499 prodotte lo scorso anno. Del totale di produzione del mese di giugno 1973 151.736 unità sono state prodotte negli Stati Uniti e 25.000 in Canada.

• E' morto a 85 anni **FRED OFFENHAUSER**, responsabile per la messa a punto del famoso motore Indianapolis che ha vinto la gara 28 volte nei passati 40 anni. Offenhauser cominciò ad occuparsi del motore quando nel 1933 morì il suo primo costruttore, Harry Millar. Da allora, fino a quando andò in pensione nel 1964, Offenhauser lavorò attorno al motore, sostituito poi da Louis Meyer e da Dal Drake.

• La **FIAT**, contrariamente alle voci correnti, non ha presentato alcuna domanda di aumento dei listini depositati nei giorni scorsi presso gli uffici del comitato interministeriale prezzi (CIP).

Quel (poco) che
TELEVEDIAMO

Tutto per
S.M. CALCIO

«L'inglese Derek Bell, su Gulf Mirage numero 5, ha vinto la 500 chilometri di Imola per vetture sport prototipo disputata oggi sull'autodromo Dino Ferrari...»: con queste parole, seguite da un brevissimo commento alle altrettanto scarse immagini che scorrevano sul teleschermo, Poltronieri ha relazionato il pubblico degli appassionati di automobilismo sulla gara svoltasi in concomitanza dell'uscita del cinquecentesimo numero di **AUTOSPRINT**. E' seguito poi un altro veloce servizio sul Rally di Ancona — vinto, come è noto, da Michele Verini in coppia con Torriani — quindi il silenzio. Almeno sul nostro sport del quale si era avuta qualche altra notizia nel corso del Telegiornale sport che ha fornito i risultati del Gran Premio di Albi di Formula 2 e del Rally di Ancona. Tutto qui.

Un po' poco, a dire il vero,

L'ESPRESSO TUTTESP

g. l.

**AUTO
SPORT
47**