

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

Così ho vinto
il TOUR



MERCATO
PILOTI
ultimissime



Un BITTER
da 13.000.000

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

3 IL CALENDARIO
DELLE CORSE

46 KARTING

46 MOTORAMA
TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI
rimarremo amici

50 AUTOSPRINT
MARKET

51 COMPRAVENDITA

STEWART addio giapponese?

LONDRA - Secondo il noto settimanale automobilistico inglese «MOTOR» gli sponsor sono «stufi che costruttori e piloti di F. 1 irritino i giornalisti, per via della situazione "buttati fuori dai boxes". I piloti potranno anche guidare le vetture e i costruttori potranno anche costruirle», dicono i patrocinatori «ma le macchine sono NOSTRE». Pagano perché i giornali parlino di loro e pubblichino le loro foto, e lo stesso dicasi per la TV, e non vogliono dunque che la stampa abbia vita dura. Stanno infatti per indire una riunione, per decidere se le corse automobilistiche non siano troppo importanti perché se ne occupino i piloti.

● Lo stesso settimanale osserva che dopo la

sua programmata corsa in novembre, in Giappone, sarebbe tipico che Stewart dichiarasse che si è trattato della sua ultima gara. Subito dopo Jackie correrà a inaugurare il Salone scozzese e le voci secondo cui la Marlboro lo ingagerebbe per l'anno prossimo potrebbero avere un fondo di vero, anche se Stewart dovesse decidere di rinunciare a pilotare in corsa. Non dimentichiamo che Moss fu direttore corsa della Can-Am per la Johnson Wa e in quell'occasione diede interviste alla TV, svolse lavoro promozionale e fece più quattrini di quanti ne avesse mai fatti gareggiando. Direttore Grand Prix per la Marlboro (o per la Ford), magnifico lavoro per Stewart! (Ma con i giornalisti come la metterà?).

● Alla vigilia del G.P. d'Italia Jackie STEWART aveva concluso così aggressivamente un suo articolo ospitato sul maxi quotidiano milanese:

«... Enzo Ferrari non è mai stato un grand'uomo nel delegare ad altri le proprie responsabilità. Sembra quasi certo che la colpa delle prestazioni deludenti delle macchine quest'anno sia dovuta a questo difetto fondamentale...»

Poi, a commento del G.P., la frase su Ferrari (pur dopo la rinnovata delusione) è diventata così:

«... Quali che siano state in passato le mie critiche sulla squadra e sulla organizzazione della Ferrari le auguro ogni successo per il futuro e certamente per il 1974...».

Non pensate anche voi che le proteste del «Drake» abbiano portato alla compiacente ritirata strategica?

SURTEES

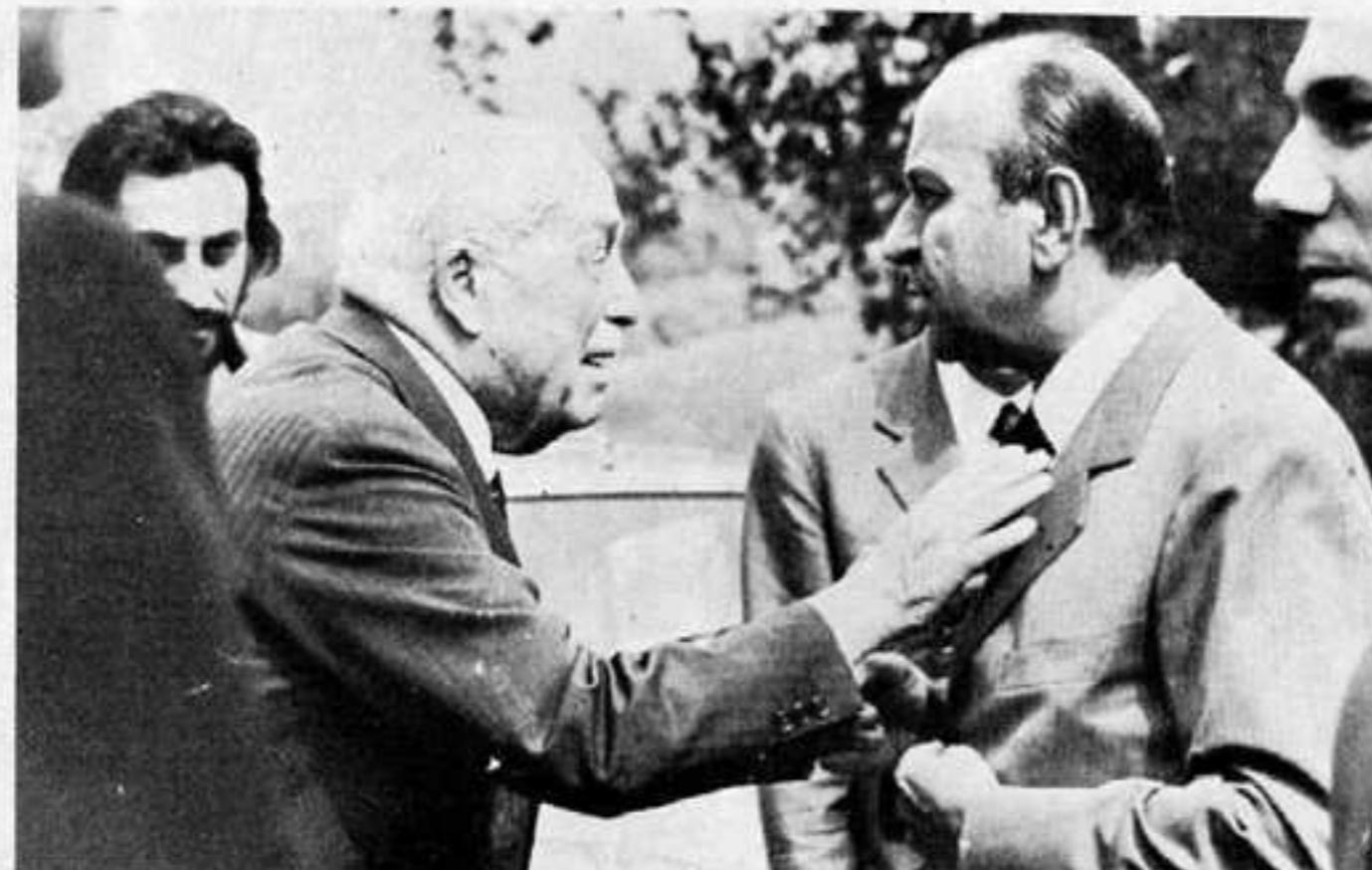
vuole
le verifiche

● Nel corso della festosa premiazione ad opera degli «Amici del Volante» a Brà, John Surtees è stato particolarmente loquace. Col nostro Rossotto ha affrontato, un po', tutti i problemi della Formula 1. E ne sono affiorati di assai scottanti. Per esempio, «big John» sostiene la necessità, anche nei Grandi Premi, di verifiche tecniche accurate. «Per la F. 1», dice Surtees «prima di pensare a varare nuove regole, è necessario assicurarsi che... vengano rispettate quelle vecchie!» Ed ha fatto il suo caso. Cioè l'aver pagato caro il fatto di avere anticipato di un anno la realizzazione di una F. 1 secondo le norme attuali.

Infatti, chi ha atteso sino all'ultimo, ha lavorato più d'astuzia che in buona fede, riuscendo ad utilizzare al cento per cento il vecchio materiale, evadendo certe disposizioni, o arrampicandosi sui vetri (con guadagni sensibili in quanto a peso). Riguardo al fuoco, per Surtees il problema è complesso in quanto anche un «panzer a 300 kmh in un urto può bruciare»; perciò — a suo dire — occorre eliminare gli ostacoli ai lati delle piste, e cioè i guard-rails, o almeno disporli in modo tale che non rappresentino un pericolo mortale. Cioè che abbiano sempre, con le traiettorie d'impatto, angoli piccolissimi e siano il più lontano possibile dalla pista (non una parola del serbatoio Autodelta!). Comunque, per le vetture chiede verifiche di sicurezza alle strutture e alla realizzazione. Per le squadre antincendio è ovvio che si deve fare il possibile perché siano in grado di intervenire col massimo tempismo.

Critico anche con le chicanes di Monza: il parere del neo-costruttore è stato particolarmente negativo con la prima dopo i boxes: «Una vera ghiottina che, tra l'altro, riduce sul curvone la velocità di soli 5 kmh! In più, gli urti cui sono sottoposte le sospensioni introducono un 30 per cento in più di possibilità di rotture». La Ferrari B.3 di Merzario ne ha dato la prova!

MUGELLO - MODENA: break!



Inaspettato match (... fotografico), durante la visita dei big dell'ACI al neonato autodromo toscano, tra il presidente dell'AC Modena dott. Orlandi (a destra) e l'intramontabile presidente dell'AC Firenze ing. Borracci (a sinistra). Magari hanno fatto finta, ma quando i due impianti saranno agibili non è detto che il gong non dia il via al secondo round. Quando ci saranno da dividere le già date-chiave del calendario internazionale, il «break» non sarà tanto facile...



● Come dopo il «Montecarlo '72», anche ora per Sandro Munari è il momento delle grandi «feste». Cesare Fiorio esibisce il suo gioiello nello stand Lancia al Salone di Parigi e persino come... direttore sportivo in una sua regata velica a Portofino!

● Messo il silenziatore alla gestione Gobbato nella Lancia, il primo a farne le spese è stato SANDRO MUNARI. Non gli è arrivata nemmeno una riga di telegramma o una telefonata di complimenti ufficiali per il suo TOUR de France. Forse sarà sembrata troppo una ironia della... Nemesi, ai nuovi Gemini del vertice Lancia, la coincidenza del primo successo sportivo della nuova gestione con un trionfo... STRATOSferico!

● In compenso il dr. Saliti è stato rapidissimo nel far pervenire una lettera con i complimenti della CSAI. Bravo, segretario, così vanno sostenuti i piloti che lo meritano!...

● E poi c'erano sempre i meccanici Fiat che scommettevano (durante il rally Medio Adriatico) a favore del successo di Sandro al Tour...

● La moglie di Giancarlo Martini, come la consorte di Truffo non vogliono essere da meno dei mariti che domenicamente danno vita a spettacolari sfide in F. Italia. Le signore attendono entrambe un figlio. Hanno chiesto al romagnolo Martini: il suo quando arriva? «Certamente prima di Truffo jr.» ha risposto tra il serio e il faceto il più vicino candidato al tricolore F. Italia (che Dragoni ha depennato dalla sua lista di «azzurri» con troppa rapidità).

● Prove di gomme Uniroyal (un nuovo tipo invernale) a Monza solo per giornalisti. Stupisce mr. Heindrichs, della scuola antisbandamento di Losanna per come se la cavano maluccio i signori giornalisti che pur sui giornali disdegnano benissimo di «guida sicura». E stupisce ancor più quando ha notato anche la «volpe d'argento» Piero Taruffi in difficoltà. Gigi Villoresi addirittura non è riuscito a fare il testacoda. In compenso poi a tavola si son fatti spiegare tutti i segreti dello slalom. Non scordiamoci che quando correvano le «volpi d'argento» il testacoda era un'onta per un grande pilota. Oggi è diventato un test di abilità.

Marcellino

ULTIMORA

Questa notizia, scovata in alcuni giornali stranieri, ha gettato allarme nella redazione di AUTOSPRINT. Essa dice testualmente:

«Medaglia alla Zanzara nella Sierra Leone — FREYOWN (SIERRA LEONE) - Le autorità della Sierra Leone hanno deciso di far coniare una medaglia ufficiale in onore della Zanzara "Anopheles", portatrice della malaria, in riconoscimento della sua opera di "distruttrice dell'uomo bianco".»

La Sierra Leone, situata nella fascia sub-equatoriale dell'Africa Occidentale, fu considerata "la tomba dell'uomo bianco" all'epoca della sua colonizzazione, a causa della malaria che imperversava tra i colonizzatori europei. Gli indigeni sono invece praticamente immuni dalla pericolosa malattia.

Parè che letta anche a Maranello, abbia suscitato immediate reazioni. Questa esaltazione della «zanzara» è stata considerata come provocatoria ed ostile, ed una proposta è stata subito inoltrata alla Presidenza della CSAI perché, tramite il delegato internazionale, vengano interrotte tutte le relazioni (automobilistiche) con il lontano Paese africano, così pericolosamente orientato.



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.



DOVE corriamo domenica?

GARE SOPPRESSE 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) ● 4 Ore di Jarama (6-7 ottobre) ● Trans-Am a Portland (7 ottobre) ● IX Coppa Città di Iglesias (14 ottobre) ● F.2 a Vallelunga (14 ottobre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre) ● IX Coppa Mario Costa (21 ottobre) ● Rally Armor (28 ottobre).

Le corse in calendario dal 6-10 al 13-10-1973 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
2-7	Rally Croce del Sud	Australia			●●●	Rally	Cowan (Mitsubishi)
5-8	Rally Avus-Berlino	Germania			●●●	Rally	
6-20	Tour d'Europa	Germania			●●●	Rally	
6-7	Scuola Morrogh	Scuola piloti Henry Morrogh	Autodromo di Vallelunga		Scuola di pilotaggio	Velocità in circuito	
6-7	Salita di Feleac	Romania			●●● T, GT, S	Velocità in salita	
6-7	Rallycross di Baden	Austria	Circuito di Melk		●●●	Rallycross	
6-7	Rally degli Ugonotti	Germania			●●●	Rally	
6-7	Oberallgan	Germania			●●● T, GT, S, F.2, F.3, F. V, F. Super V, F. F.	Velocità in salita	
6-7	Autocross Niederelbe	Germania			●●● T, GT	Autocross	
6-7	Corsa a Mendig	Germania			●●● T, GT, F. 3	Velocità in circuito	
6-7	« Super V » Avus-Berlino	Germania	Circuito dell'Avus		●●● F. Super V	Velocità in circuito	
6-7	Corsa a Oulton Park	Gran Bretagna	Circuito di Oulton Park km 4,426		●●● F. 3 Camp. John Player	Velocità in circuito	
7	G.P. Stati Uniti	Stati Uniti	Circuito di Watkins Glen - km 5,430		●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Stewart (Tyrrell-Ford) in 1. 41'45''354, media 189,770. Giro veloce: Stewart in 1' 41''644, media 192,493
7	Coppe dal Salone a Montlhéry	Francia	Circuito di Montlhéry km 7,765		●●● T, GT, S, F. 3 F. France	Velocità in circuito	
7	National 500	Stati Uniti	Circuito di Charlotte		●●● Stock cars	Velocità in circuito	Bobby Allison (Chevrolet) media 181,181
7	Auto-Festival	Austria	Circuito del Salzburgring km 4,238		●●● T, F. V, F. Super V,	Velocità in circuito	
7	Salita al Col de l'Orme	Francia			●●● F. F. T, TG, S	Velocità in salita	Jean Lechaud (Pygmée) in 7'30''3
7	Sauerland-Bergpreis	Germania			●●● T, GT, S, F. 3, F. 2, F. V, F. Super V	Velocità in salita	
7	Corsa a Snetterton	Gran Bretagna	Circuito di Snetterton km 4,360		●●● F. 5000	Velocità in circuito	
7	Autocross 3 Frontiere	Francia			●●●	Autocross	
7	Slalom Diekirch	Lussemburgo			●●● T, GT, S	Slalom	
7	Rallycross a Valkenswaard	Olanda			●●● T, GT	Rallycross	
7	18. Coppa Carri	AC Milano	Circuito di Monza con chicanes km 5,775	ore 9 ore 17	● Camp. it. gr. 2 tutte le classi	Velocità in circuito	« Pal Joe » (Alfa Romeo GTAm) 39'56'', media 156,185
7	8. Coppa Val d'Anapo Sortino	AC Siracusa	Part. Stazione Fusco Arr. Bivio Sortino-Melilli tot. km 6	ore 8,30 ore 13	● Gr. 1, 2, 3, 4, 5	Velocità in salita	Giliberti (Abarth 3000) in 4'00'', media 90 kmh
7	3. Coppa Shell	AC Genova	Part. da Calcinara Provinc. 67 Arr. Montefasce tot. km 60	ore 7,31 ore 13	●	Regolarità	
7	Trofeo Rallycross Ford Kleber	AC Firenze e Ford It.	Località Polcanto - Comune di Borgo S. Lorenzo	ore 15 ore 18	●	Rallycross	
7-10	Masters 250 Km di Fuji	Giappone	Circuito di Fuji km 6,000		●●● GT, S, F. 2	Velocità in circuito	
10-13	11. Rally Sanremo	AC Sanremo	Part. Piazza Colombo Arr. Lungomare Vitt. Emanuele II - km 1.820	ore 21 (10) ore 8,30 (13)	●●● Camp. mond. marche rally	Rally	Ballestrieri-Bernacchini (Fulvia HF)
11-13	Trans Chaco Rally	Paraguay			●●●	Rally	

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

Vi facciamo rivivere «in diretta» e «in registrata»
col pilota LANCIA, il suo trionfo STRATOSferico

il diario di

Lancia

Ecco i nostri protagonisti pronti al «lavoro», la durissima impresa di vincere il Tour. Sotto, si corre in notturna a Le Mans



COME ho



vinto il TOUR...

Il sorprendente e clamoroso successo della Stratos e di Munari-Mannucci al recente Tour de France assume un valore ancora maggiore se si considera lo scarso tempo avuto a disposizione per la preparazione e tutte le peripezie che hanno rallentato le prove dell'equipaggio italiano in terra francese. Ci sembra interessante, quindi, offrirvi la riprova di questo proponendovi il diario delle prove del protagonista, ricco di aneddoti e di insegnamenti, il primo dei quali è che, se non si è dei campionissimi, è meglio non azzardarsi mai a tentare un'avventura di questo genere con una preparazione così approssimativa.

...e come
NON
si deve
prepararlo

3 SETTEMBRE

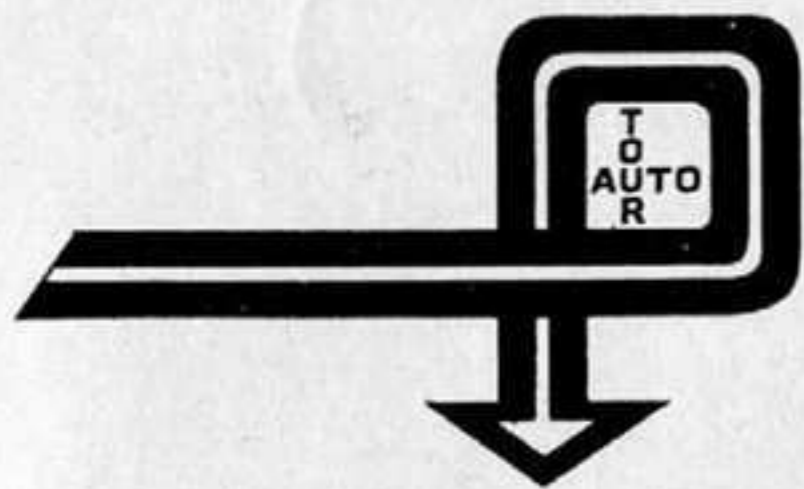
Il mattino presto mi reco a Torino da dove, con Mario Mannucci, ci muoviamo solo dopo aver aspettato che Noviello (il meccanico che ci segue durante tutte le prove) se ne sia già partito, con la Beta e il carrello, verso il Turini. Sistemate le nostre faccende finalmente partiamo con la Stratos «muletto» che dovrà servirci, seguendo il percorso di gara, fino a Rainkopf dove termina una prova «stradale». La prima impressione che ho,

tornando alla guida della Stratos che da tanto tempo non provavo (dalla Targa Florio), è come essa sia molto migliorata in tenuta, accelerazione e direzionalità.

Tutto va per il meglio fino al confine francese del Col di Tenda dove i doganieri ci proibiscono il transito in quanto i nostri documenti non sono in regola. In effetti la nostra macchina, non es-

Sandro Munari

CONTINUA A PAGINA 8



Una settimana di prove affannose anche in taxi

CONTINUAZ. DA PAGINA 7

sendo immatricolata, non potrebbe andare all'estero, però noi avevamo una dichiarazione del Ministero dei Trasporti che attestava il contrario. Niente da fare, comunque, perché i finanziari francesi sono intransigenti e ci vietano il passaggio, per la mancanza del regolare Carnet di temporanea importazione. Torniamo sui nostri passi e ci fermiamo alla frontiera italiana per chiedere lumi sulla faccenda. La risposta è quanto mai disarmante, bisognava infatti tornare a Torino alla Ca-

strozza. In questo frattempo Novello ha controllato per bene la Stratos e cambiato le gomme. Mi interessa molto vedere come si comporta la macchina con le Dunlop e i cerchi da 7,5" anteriormente e 9" posteriormente. Prima che Mario si svegli faccio un Turini e mi rendo subito conto che le gomme vanno benissimo mentre il comportamento della vettura risulta più neutro. Purtroppo mi accorgo anche che la sera non potrò provare perché stanno asfaltando la stra-

5 SETTEMBRE

Sveglia alle otto poi tutti in viaggio per Clermont-Ferrand, una trasferta lunghissima cui pensiamo di ovviare, per non perdere tempo, dividendoci: io davanti con la Stratos (per arrivare prima del buio al circuito dell'Auvergne) e Mario, a fare il radar, sulla Beta con Novello. E' anche un'occasione per fare una conoscenza con l'intensissimo traffico francese di questi



Kiki Caron, la non dimenticata campionessa di nuoto francese, sempre piuttosto in «forma» come fisico, copia coscienziosamente le note. Era in coppia con «Jicehelle», pseudonimo di J.C. Lagniez



A sinistra, il magnifico colpo d'occhio sulle vetture partecipanti alla terza «serie» al via al Ricard. Ormai il Tour è in pugno alla coppia italiana, che si limiterà a controllare gli avversari guidati, dal box Lancia (foto sopra) da Cesare Fiorio e Nik Bianchi

mera di Commercio. Frattanto tra una chiacchiera e l'altra erano già le diciannove e con il poco tempo a disposizione per preparare la corsa questo inconveniente veniva proprio a complicare le cose.

Fortuna vuole però che un brigadiere della finanza italiana stia passando il confine e mi inviti quindi ad andare con lui. Torniamo alla frontiera francese e rispieghiamo le nostre esigenze finché un doganiere francese mi riconosce ricordandosi addirittura che io nel '67 avevo vinto con la Lancia il Tour de Corse. Siamo passati così, a tarda sera, giusto in tempo per mangiare e andare subito a dormire al Col du Turini dove, preoccupatissimo, ci aspettava Novello.

4 SETTEMBRE

Persa la batteria

Questa mattina mi alzo un po' tardi, perché, devo ancora recuperare la fatica di S. Martino di Ca-

da, che è cosparsa di brecciolino estremamente pericoloso.

Comunque sia, con Mario prendo le note, le correggiamo e poi, appena pranzato, ci portiamo sul percorso della Prova della Couillolle, dove, neanche a metà strada siamo fermi dopo aver perso per strada la batteria. Fortunatamente Novello, che aveva l'incarico di seguirci e si era fermato alla base della prova (a St. Sauveur), ci raggiunge in meno di venti minuti e ci sostituisce la batteria, così che possiamo ripartire.

La Couillolle la proviamo tre volte, ma sempre di giorno, e pertanto non possiamo forzare molto; in tutti i casi me la ricordo bene nonostante sia molto diversa da quando la facciamo in occasione del Montecarlo. Decidiamo così di tornare al Turini dove aspettiamo Gotta che viene appositamente da Torino per controllare l'assetto e portare un'altra batteria ed altri pezzi che ieri non erano pronti. Mangiamo tutti assieme e di filato a letto, non posso permettermi di perdere neanche un'ora.

giorni. In più, mi accorgo che questi francesi che si credono di avere tutto hanno al contrario delle strade che fanno ridere i polli. Rispetto a noi saranno indietro di almeno venti anni.

I nostri piani vanno comunque subito a rotoli perché alle 14,30 (e non avevo ancora mangiato), quando mi fermo ad un distributore di carburante sull'autostrada che porta da Aix-en-Provence a Lione, la Stratos si mette ad andare a 5 cilindri. Attendo quindi Mario e Novello che arrivano dopo circa mezz'ora e mi faccio sostituire le candele, poi, data l'ora, ripartiamo assieme ed arriviamo alla meta alle nove di sera.

6 SETTEMBRE

Al mattino sveglia al solito prestissimo e poi subito al circuito dove comincio a girare. Si tratta di un circuito stradale e quindi non permanente per cui è impossibile studiare le traiettorie in quanto c'è molto traffico. Mi piace comunque all'istante in tutti i suoi otto chilo-

metri così impegnativi e ricchi di saliscendi.

In tutto compio una quindicina di giri dopodiché (appena mangiato) partiamo per le prove di Ballon d'Alsace e Rainkopf evitando di passare per il circuito di Digione in quanto si perderebbe troppo tempo. Oltretutto, almeno sulla carta, non mi sembra molto difficile ed in più è piuttosto corto (3,300 km.) e spero quindi di impararlo in pochi giri di gara. Non ce la facciamo, però, ad arrivare dove previsto per cui alle 21,30 ci fermiamo stanchi morti per strada a circa 200 Km. dalla meta.

7 SETTEMBRE

La STRATOS a fuoco

Ripartiamo di buon'ora con il fermo proposito di riuscire a prendere le note di tutte e due le prove durante il giorno. A mezzogiorno siamo dunque all'inizio di Ballon d'Alsace dove in tutta fretta but-

tiamo giù le note e le correggiamo dopodiché proseguiamo per Rainkopf dove troviamo un alberghetto (l'Auberge du Bramont) gestito da un russo amico di molti piloti, oltre che simpaticissimo, che ci permette di mangiare anche fuori orario e prima di scrivere il nostro abituale geroglifico di tutti i diciotto chilometri di questa prova.

Una breve pausa poi via nuovamente di corsa per il Ballon d'Alsace che proveremo col buio. Su quei nove chilometri tutti in salita, e decisamente molto belli, restiamo però poco (due soli passaggi) perché dobbiamo tornare a provare il Rainkopf.

Ancora un piccolo riposo poi iniziamo la scalata, caratterizzata da tratti difficili e molto veloci praticamente senza punti di riferimento; in più è tutto un susseguirsi di dossi da prendere «in pieno», per cui, tra chi la conosce e chi invece si deve affidare soltanto alle indicazioni del navigatore ci sono come ridere da uno a due minuti. Al ritorno ci fermiamo a mangiare un boccone poi, verso mezzanotte, decidiamo di riprovarla. Non abbiamo comunque fortuna perché a tre



In una delle assistenze improvvisate da ciascuno dei teams, si sistema il retrotreno della Ligier-Maserati di Chasseuil. La vettura, pur ritardata, è arrivata alla fine in condizioni meccaniche eccellenti

quarti di strada perdiamo la valvolina del filtro olio ed il lubrificante, fuoriuscendo, finisce sul tubo di scarico incandescente generando un principio di incendio. In un battibaleno io e Mario scendiamo dalla macchina ed appena aperto il cofano, iniziamo a gettare sabbia e terra sul motore riuscendo ad aver ragione delle fiamme. Dopo di che non ci è rimasto altro da fare che aspettare Noviello in nostro soccorso, ed infatti la Beta (col carrello) è arrivata dopo circa un paio d'ore riportandoci tutti (stanchissimi) a dormire.

8 SETTEMBRE

Un milione d'aereo

Adesso siamo a piedi perché Noviello è tornato a Torino con la macchina. Non ci resta quindi

9 SETTEMBRE

«Allievo» a Le Mans

Oggi è domenica e pertanto il primo approccio con il circuito non è certo fortunato in quanto la pista è in parte occupata da una gara ciclistica mentre la parte più alta è chiusa al traffico. Ci accorgiamo così di aver fatto tanta fatica per nulla. Telefoniamo allora all'aeroporto per informarci se c'è disponibile un aereo-taxi disposto a condurci a Le Mans, dove già ci eravamo premurati di informarci che non ci fossero né gare né prove di qualsiasi genere. Alle 10,30 ci presentiamo allora all'aeroporto da dove partiamo su di un Cherouker-Six per arrivare in circa un'ora a Le Mans.

10 SETTEMBRE

Correzioni sul TOURMALET

Il mattino presto iniziamo a provare all'indietro in quanto avevamo pensato di tornare a Biarritz la-



Qui sopra, documentato il « rischio » più grosso corso da Munari nel corso della gara di Digione: la sua Stratos, passa vicinissima alla Porsche di Almeras in testa-coda. Sotto, Sabine acrobatico a Rouen



che prendere un taxi e farci portare all'aeroporto di Molsheim dove per telefono il padrone dell'albergo aveva concordato con una società svizzera il noleggio di un aereo-taxi che ci avrebbe portato a Rouen. Tutto sembrava allora chiaro, ma non si è mai parlato di soldi. La signorina dell'aeroporto infatti, dopo aver pigiato sulla calcolatrice, ci presenta un conto in lire di 1.180.000. Io non mi stupisco, ma mi permetto di dire che forse saranno 180.000. Ovviamente aveva ragione lei. Vista la situazione, io e Mario ci diamo subito da fare per trovare un'altra soluzione. Raggiungere Parigi via aerea era, in giornata, praticamente impossibile perché l'unico volo era completo. L'unica possibilità era allora quella di portarsi a Zurigo e di lì prendere il Zurigo-Parigi.

Dalla capitale francese decidiamo di trasferirci subito a Rouen e lo facciamo affittando una Peugeot 504. In albergo ci sistemiamo che è già mezzanotte ed alla fine dei conti siamo più stanchi del solito.

E' sempre domenica e la morale è che non troviamo nemmeno un'auto in affitto. Ci facciamo accompagnare da un signore dell'aeroclub al circuito che è vicinissimo all'aeroporto dove arriviamo alle 12,30. Non siamo neanche scesi che il custode ci dà la buona notizia che il circuito Bugatti resterà chiuso fino alle 14. Torniamo sui nostri passi e ne approfittiamo per mangiare. Appena dopo le quattordici siamo di nuovo alla pista dove stanno girando gli allievi piloti con la formula France.

Ci assale subito il dubbio di aver fatto un altro tentativo a vuoto, ma in qualche maniera riesco a fare un paio di giri di fianco all'istruttore, sufficienti se non altro a capire il senso di marcia. Ringraziamo e torniamo all'aeroporto e ripartiamo in direzione di Tolosa dove Andruet aveva lasciato il Dino. Il volo dura circa due ore e mezzo e nel frattempo il pilota, che è molto gentile, considerato il mio interessamento per la guida dell'aeroplano, si prodiga in spiegazioni finendo poi per passarmi la

sciando lì la vettura e raggiungere per via aerea Barcellona dove avremo provato il circuito di Montjuich.

Così prendiamo le note (e le correggiamo) del Tourmalet, 11 km, del Col de Soulor, 8 km, e di Saint Pée, 21 km.

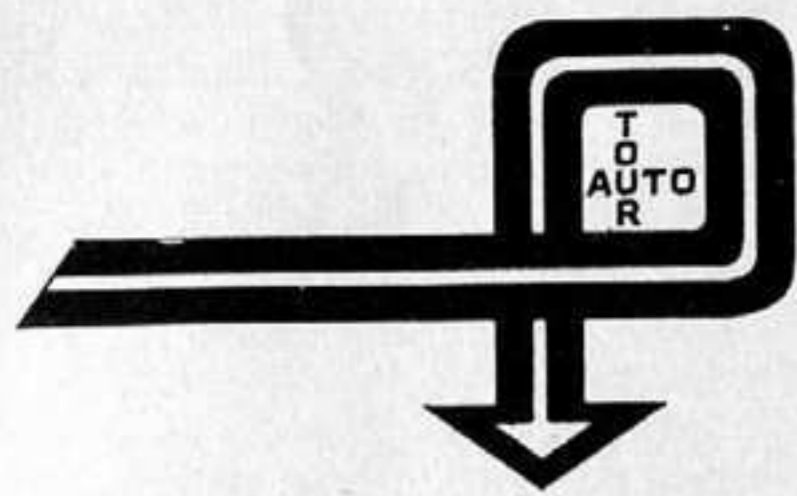
Alle 17,30 siamo allora all'aeroporto dove però non c'è nessuna possibilità di raggiungere Barcellona anche se a S. Sebastian (che è vicino) c'è un aereo che parte nella nostra direzione. Prendiamo allora la macchina e torniamo a Tolosa.

11 SETTEMBRE

Il momento della verità

Anche se a malincuore (ci sarebbe ancora tanto da provare) raggiungiamo l'aeroporto e ripartiamo per Nizza. Ci attende l'inizio della gara.

s. m.



FORARE non è sempre sfortuna

Completiamo il DIARIO autografo della preparazione sul posto del «pilota di Cavazzere» con le sue impressioni del «dopo» (trionfo). L'uno e le altre fanno la «FORMULA per VINCERE». Ma Sandro ti ferma subito d'anticipo:

«E meglio lasciare stare anche le formule, perché io non ho nessun segreto, anzi, se posso dare un consiglio, è quello di fare tutto l'opposto di quello che ho fatto io».

Munari col coraggioso Mannucci (non è da tutti infatti sedersi al fianco di uno scatenato ben deciso a vincere una corsa scaricando per terra quasi trecento cavalli su delle stradine praticamente mai viste guidato soltanto da un quaderno di note e con velocità di punta spesso dell'ordine dei 200 kmh) aveva iniziato la sua avventura a Nizza confortato soltanto dalla certezza del proprio valore, mentre tutti gli avversari, specialmente quelli più seri ed agguerriti conoscevano tutto il percorso a menadito, compreso il compagno di squadra Andruet, vincitore dell'edizione passata, che aveva passato mezza estate a provare e riprovare strade e circuiti che già sapeva a memoria.

I «manici» LIGIER

«Senza dubbio i piloti della Ligier, Larrousse e Chasseuil erano preoccupati. Perché nel loro caso il binomio uomo-macchina era veramente superlativo. I "proto" francesi assomigliavano più a delle vere sport che a delle vetture anche lontanamente di serie, oltretutto erano ben oltre i limiti consentiti con i loro scarichi e pertanto incutevano timore anche solo con il rombo dei motori. In più i piloti erano veramente dei "manici" e pertanto c'era ben poco da sperare anche sotto questo profilo. Un particolare curioso, comunque, che mi ha veramente sorpreso è stata l'assenza dell'auto-bloccante su queste macchine causa, sembra, la mancanza di spazio».

«Tutto bene allora, perché quasi subito le Ligier sono sparite dalla scena lasciando via libera alla Stratos ed alla muta delle Porsche».

«Già anche queste però facevano tanta paura se non altro perché erano tante ed avevano un'accelerazione pazzesca. Io,



Le De Tomaso Pantera sono uscite a testa alta dal Tour, nonostante la rottura del portamozzo di De Drijver a Croix-en-Ternois (nella foto) ed un guasto analogo a Vinatier, che però ha terminato



A sinistra, «la mia Toyota è fantastica», dice la pubblicità sul lunotto della Celica di Laurent. Andava molto bene, ma si è dovuta arrendere a Nogaro. A destra, la più singolare fra le pubblicità che hanno infiorato le vetture del Tour, quella dei fantasisti «Charlots» sulla Porsche di Bayard



A Digione, battaglia serrata fra le vetture del secondo gruppo: guida la Porsche di Thierry Sabine, seguito da Cheneviere. All'esterno, l'Alpine di Paleari, magnifico in coppia con Monti fino al ritiro



Lo strip

«Aiuto, mi stanno spiando! Lassù, guardate...». Marie-Claude ha scoperto il nostro obbiettivo, un poco indiscreto in verità, mentre si cambia prima del via a Clermont-Ferrand. Poi, si limita a sorridere... Sotto, la Ligier di Chasseuil



nei circuiti che non conoscevo, venivo subito travolto nelle varie partenze nonostante io prima avessi cercato di osservare bene dove mettevano le ruote per voltare quelli che partivano nelle manches prima di me. Poi mano a mano che passavano i giri ed io prendevo conoscenza con la pista mi rifacevo sotto riuscendo sempre a finire tra i primissimi».

«Una Stratos e tante Porsche dietro, allora è proprio vero che siete stati assistiti da una buona dose di fortuna, voi ad esempio non avete mai forato».

«Non è la prima volta che sento questo discorso, bisogna dire comunque che io li ho visti, gli altri, come guidavano sulle strade di montagna. Facile è infatti fare i tempi correndo sempre come se ci si trovasse in una pista, girando e sfruttando sempre tutta la larghezza della strada ed andando quindi a lambire la terra, e le pietre, ai margini. Ovvio quindi che i pericoli di forature erano molto maggiori. Ricordo ad esempio che quando Chasseuil mi ha raggiunto proprio alla fine del Tourmalet (la prova dove la Stratos ha avuto i problemi più grossi di carburazione) mi ha passato superando con due ruote un mucchio di sassi estremamente appuntiti sul ciglio sinistro. Correndo così i guai ci si li va proprio a cercare».

«A proposito del Tourmalet, cos'è successo esattamente?»

«Acqua mista a terra era entrata nei carburatori sporcando i getti e pertanto la macchina non voleva più saperne di funzionare a dovere. Confesso allora che in quel momento ho temuto davvero di non farcela ad arrivare ed ho incamerato una rabbia tale che se la macchina fosse tornata subito a posto e ci fosse stata subito un'altra prova, avrei spaccato le montagne con un tempo clamoroso».

«E invece, è toccato a Mannucci guidare».

Mannucci al volante

«No, ho guidato ancora io. Mario ha guidato poco e particolarmente nel pezzo finale, prima della prova di Le Moulinon che doveva essere decisiva ed a cui io volevo arrivare il più possibile riposato. In precedenza aveva guidato per qualche breve tratto e siccome io nel frattempo cercavo di dormire e non potevo quindi maneggiare con le carte (meglio così comunque) ci facevamo tirare dalla Beta, che ci veniva costantemente dietro, alla cui guida era il capomeccanico Gotta assieme a "Biche" che ci ha fatto assistenza per tutta la corsa».

«Quella del Tour era davvero una grossa multicolore carovana, un serpente formato da tutte le macchine di gara, dalle assistenze, dalle vetture della stampa, seguito da tutto un nugolo di macchine di appassionati locali che facevano a staffetta dandosi praticamente il cambio di paese in paese».

Tutto qui, allora? Certamente no. Un Tour, specie se lungo e massacrante come quello di quest'anno, è fatto di tanti altri episodi, probabilmente meno appariscenti, ma in fondo più importanti. Inutile però chiederli: fanno parte dei ricordi che affiorano alla mente sempre più copiosi mano a mano che passa il tempo. Sono il vero premio che nessuno può togliere a chi pratica lo sport e che gli permetteranno sempre di entrare in un discorso dicendo: «Già, come successe a me quella volta...».

Testo raccolto da CARLO CAVICCHI

Dal 24
al 28 ottobre
si ripete in ITALIA
il rally velocistico

Dal TOUR a



- partenza
- arrivo
- autodromo
- prova di velocità, partenza in gruppo
- prova di velocità a cronometro
- prova di velocità in salita
- controlli orari
- controlli di passaggio



Il carnet del Giro d'ITALIA

GIOVEDÌ 4 ottobre chiusura delle iscrizioni

MERCOLEDÌ 24

ore 9-12 verifiche tecnico-sportive
ore 15-19 prosecuzione verifiche

GIOVEDÌ 25

ore 7 inizio partenze prima tappa (Torino-Varano Melegari)
ore 8,54 inizio partenze prova Cesana-Sestriere
ore 12,50 arrivo a Casale Monferrato, prova di velocità, 20 giri ogni raggruppamento
ore 21 arrivo a Varano Melegari, prova di velocità a cronometro, 2 giri

VENERDÌ 26

ore 7 prova di velocità a cronometro, 6 giri, a Varano Melegari. Partenza seconda tappa (Varano-Misano)
ore 12,10 arrivo a Scarperia, prova di velocità a cronometro sull'autodromo del Mugello, 6 giri
ore 14,25 arrivo a Imola, prova di velocità, 10 giri per ogni raggruppamento
ore 20 arrivo a Misano Adriatico, prova a cronometro notturna, 6 giri

SABATO 27

ore 7 prova di velocità a Misano, 15 giri ogni raggruppamento. Partenza terza tappa (Misano Adriatico-Torino)
ore 14,05 arrivo a Varano, prova di velocità 20 giri per raggruppamento
ore 20,25 arrivo a Casale Monferrato, prova a cronometro notturna, 1 giro
ore 22,10 arrivo a Torino

DOMENICA 28

ore 11 premiazione

Non si sono ancora spenti gli echi del Tour de France, vinto dalla Stratos di Munari-Mannucci, che già si è nel clima del Giro d'Italia automobilistico che si svolgerà dal 24 al 28 ottobre. Una manifestazione «gemellata» al più noto Tour non solo con una particolare classifica abbinata, riservata ai partecipanti alle due gare, ma che ne segue la falsariga spettacolare e regolamentare.

Era da tempo che in Italia si pensava di rimettere in piedi una corsa del genere, da quando praticamente si arenò — dopo due edizioni — il Trofeo Jolly Hotels, nel 1966, il quale a sua volta si era ispirato al Tour, il vero «inventore» della formula.

Questa formula è presto detta: una serie di gare di velocità, in salita e in pista, ricordate da percorsi stradali a media imposta, il tutto concentrato in pochi giorni di gara. Se il Tour de France, soprattutto in queste edizioni recenti, si è dilatato in maniera perfino eccessiva, con otto giorni di gare effettive e sconfinamenti nei circuiti esteri, la prima edizione del Giro automobilistico d'Italia-

Trofeo FIAT parte forse un po' in sordina: tre giornate di gara e circuiti del nord-Italia, con punta massima a sud nel circuito del Mugello la cui utilizzazione è però ancora in forse per alcune difficoltà burocratiche.

Dato per scontato che i trasferimenti non rappresentino un problema, salvo imprevisti ovviamente, il «Giro» è articolato su tre tipi di gare: una gara in salita, la Cesana-Sestriere, un tipo di gara in pista individuale a cronometro, ed infine la vera e propria gara per raggruppamenti, su distanze medie di 50 chilometri l'una.

Le tre tappe hanno una lunghezza di 600 chilometri ciascuna, per un totale quindi di 1800 chilometri ai quali vanno aggiunti 275 chilometri di prove di velocità.

Alla gara, oltre alle vetture dei gruppi da 1 a 4, sono ammesse anche le vetture del gruppo 5-Sport stradali, cioè quella particolare categoria di macchine creata praticamente dagli organizzatori del Tour de France per ammettere alle loro gare le vetture più interessanti, come ad esempio le Ligier e la Lancia-Stratos, cioè

le vetture che hanno in definitiva caratterizzato la corsa assieme alle Porsche Carrera.

Non si stenta a prevedere che le stesse vetture saranno le protagoniste, assieme alle De Tomaso Pantera gruppo 4, anche del Giro d'Italia. Pare che, dopo il bel risultato del Tour, almeno una Ligier-Maserati (motore derivato dalla Citroen SM, 4 valvole, iniezio-

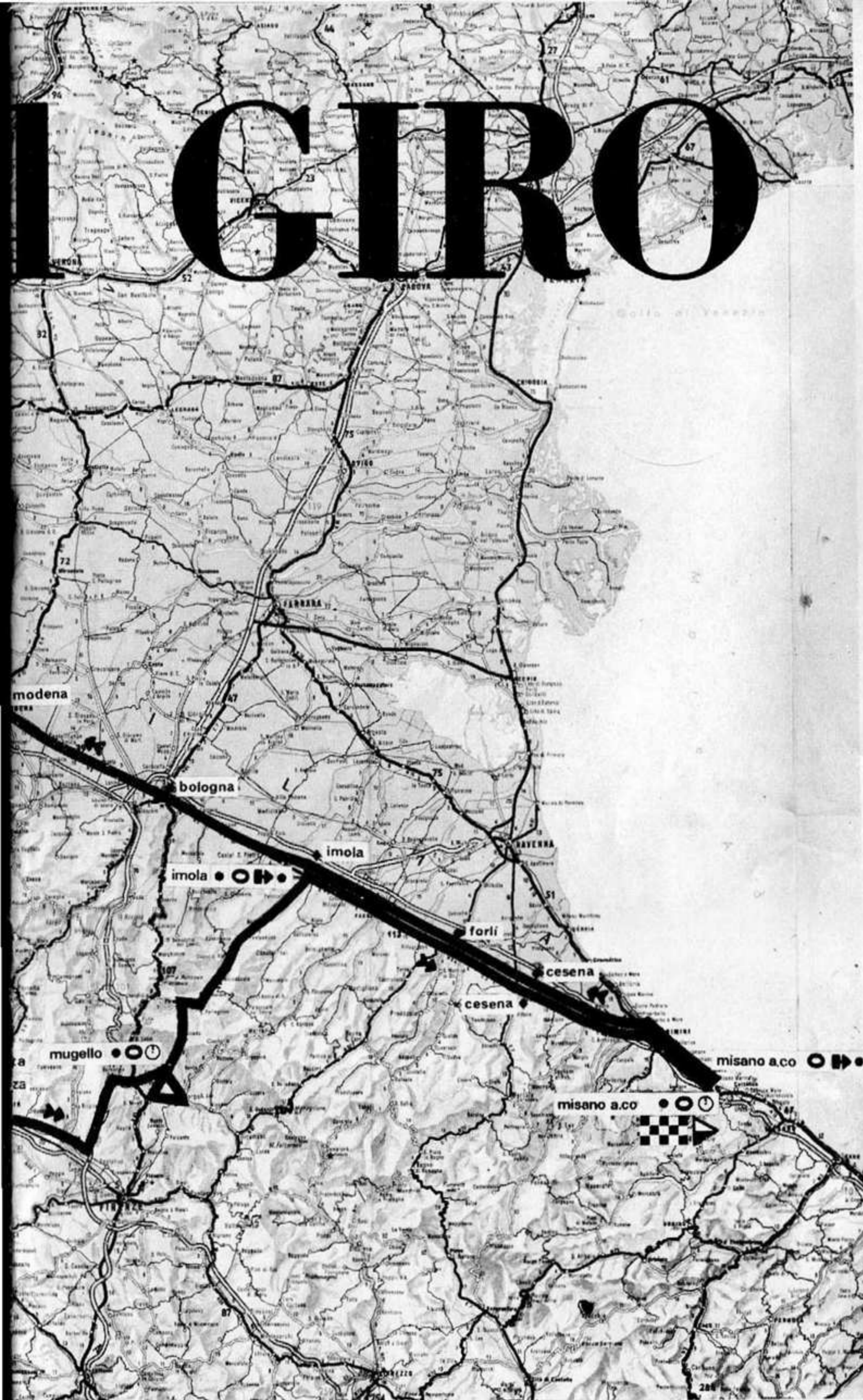
ne, 330 CV) sia al via di Torino, mentre per quanto riguarda la Stratos la preponderanza delle gare in circuito nel Giro d'Italia esige quella manciata di cavalli in più che solo la attesa testata 4 valvole può garantire.

Come al solito, grande battaglia si prevede anche nelle altre categorie. Nel gruppo 4,

si fronteggeranno Porsche Carrera e De Tomaso Pantera, le stesse vetture che, in versione normale, si disputeranno verosimilmente il gruppo 3, assieme alle Alpine. In gruppo 1, non è improbabile che scenda in Italia una delle Opel Commodore GSE che, con la Beaumont e Greder hanno dominato la categoria al Tour. Essi sono fra i piloti «contattati» a Nizza da Valenzano, che era incaricato dall'AC di Torino di propagandare il Giro fra i piloti francesi. Fra gli altri interpellati vi sono Vinatier e Ballot-Lena.

Fra gli italiani c'è già un certo fermento: quattro iscrizioni sono preavvisate dalla Brescia Corse, altre dalla Nettuno e dal Lloyd, mentre anche le scuderie torinesi avranno dei rappresentanti.

C'è un'ultima cosa da aggiungere. Il regolamento del Giro d'Italia porta una validità, quella per il «campionato italiano dei gruppi 2 e 4». Questa validità, imposta dalla CSAI, lascia francamente perplessi, come se la Commissione Sportiva italiana non sapesse che esiste un regolamento nazionale che impone ad un organizzatore che voglia

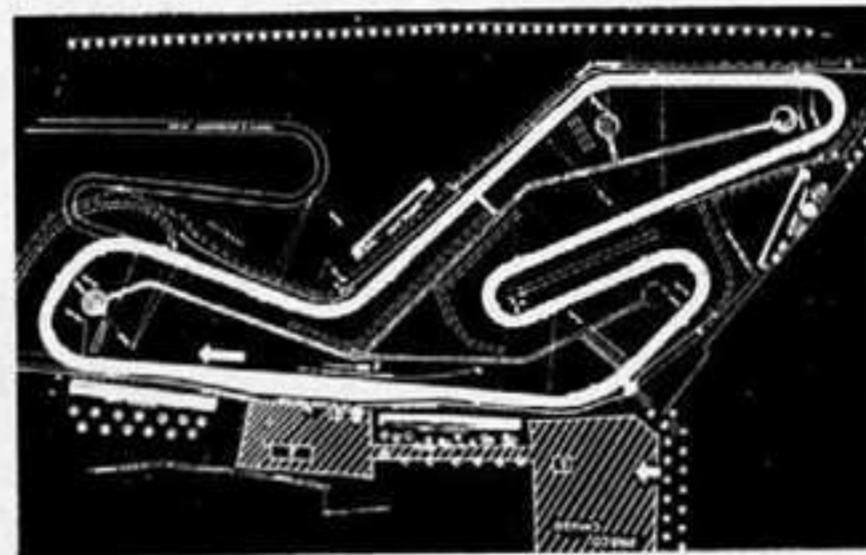


I teatri della sfida

Casale Monferrato

Località Morano Po, 16 km a ovest di Casale Monferrato, lungo la statale 31 bis. Lunghezza 2460 metri.

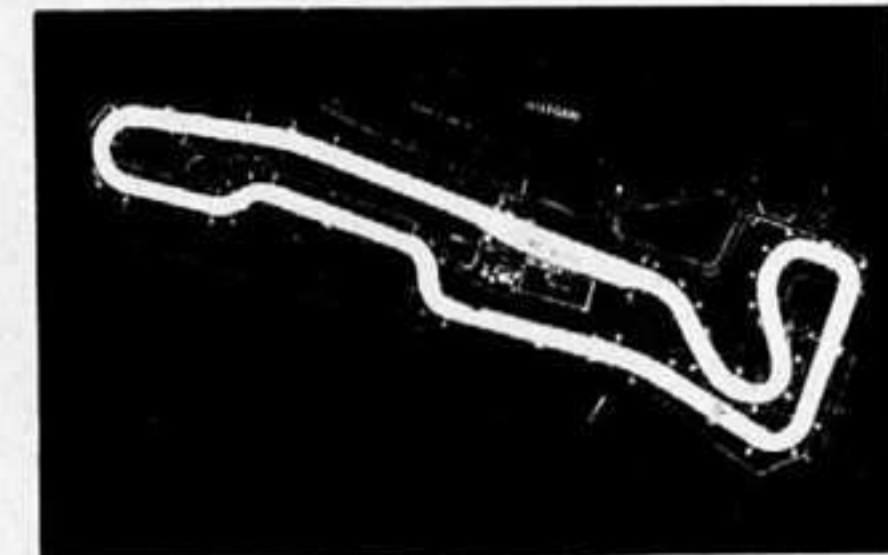
● prova di velocità in gruppo dalle ore 12,50 di giovedì 25 ● prova a cronometro notturna a partire dalle ore 20,25 di sabato 27.



Varano Melegari

Località Varano Melegari, 9 km a ovest di Fornovo Taro (Parma), statale 359. Lunghezza 1800 metri.

● prova di velocità a cronometro a partire dalle ore 21 di giovedì 25 ● prova di velocità a cronometro a partire dalle ore 7 di venerdì 26 ● prova di velocità in gruppo a partire dalle ore 14,05 di sabato 27.



Autodromo del Mugello

Località Scarperia, 20 km ad est dell'uscita di Barberino del Mugello dell'Autostrada del Sole (tratto Bologna-Firenze). Lunghezza 5244 metri.

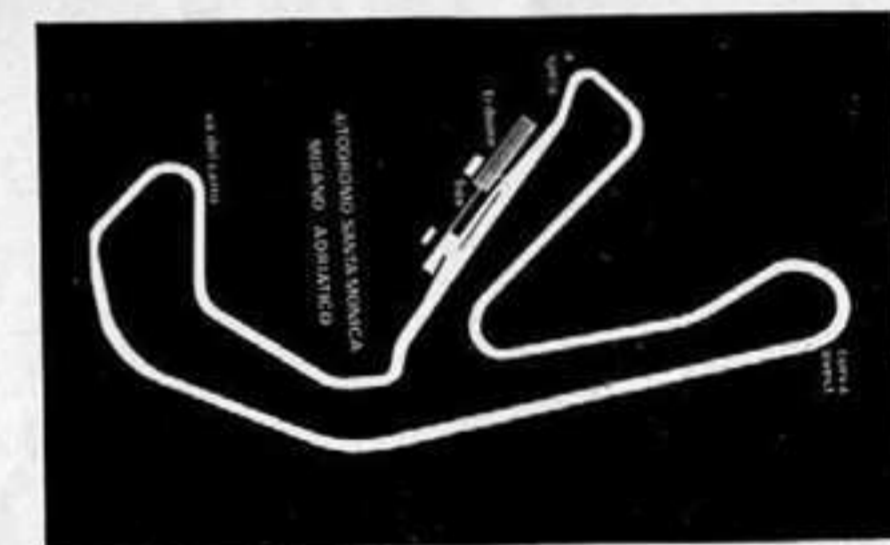
● prova di velocità a cronometro a partire dalle ore 12,10 di venerdì 26.



Autodromo di Santamonica

Località Misano Adriatico, strada statale n. 16 Adriatica. Lunghezza 3488 metri.

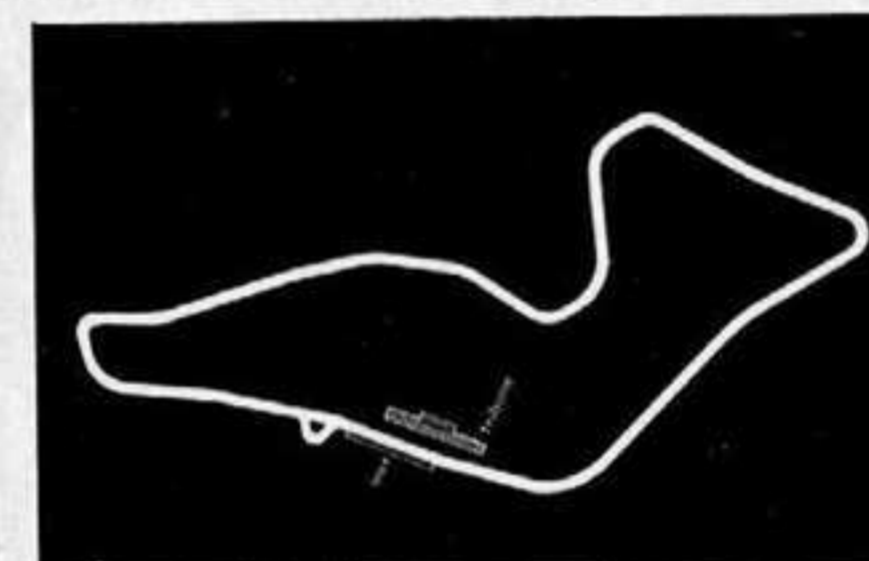
● prova di velocità a cronometro notturna, dalle ore 20 di venerdì 26 ● prova di velocità in gruppo a partire dalle ore 7 di sabato 27.



Autodromo Dino Ferrari

Località Imola. Lunghezza 5122 metri.

● prova di velocità in gruppo a partire dalle ore 14,25 di venerdì 26.



to di inserire tutte le classi di ciascuna categoria. Questo, se è possibile in una gara in pista di tipo solito, è praticamente impossibile per una gara come il Giro, che comporta un numero limite di vetture per difficoltà logistiche ovviamente immaginabili, per non parlare del monte-premi relativo. Fra l'altro, la suddivisione nelle classi minori dei gruppi 2 e 4 non è prevista nel regolamento. E poi, nel R.N.S. pagina 13, paragrafo 4, al punto 4.1 si dice: « sono riconosciute valide per l'aggiudicazione dei titoli soltanto le gare in circuito ». Infine, per quanto detto sopra, è logico che non potrà essere ammesso un numero illimitato di partecipanti. E allora, con che criterio verrà fatta la scelta?

Restando così il regolamento — ed ormai è piuttosto tardi per cambiarlo — la validità per il campionato Turismo e Gran Turismo limitato ad alcune classi creerebbe una spequazione intollerabile, inficiando la regolarità del campionato stesso. Non resta che attendere una chiarificazione da parte della CSAI, visto che l'AC Torino rinuncerebbe volentieri a queste validità che non aveva chiesto.

Che cosa sono le SPORT - stradali

Tutti sanno cos'è — attualmente — una vettura sport: una vettura da competizione di libera costruzione, non vincolata a minimi di produzione, le cui uniche limitazioni riguardano il peso minimo e certe misure di sicurezza obbligatorie, oltre che alle misure di abitabilità e le ruote coperte. Matra-Simca, Ferrari, Alfa 33tt12, Gulf-Mirage, sono i primi esempi che vengono in mente agli appassionati.

Nel 1970, il Tour de France « aprì » alle Sport, con il risultato di veder sparire l'interesse nell'alta classifica a causa del predominio delle Matra-Simca 650, che furono prime e seconde con Beltoise-Todt-Depailler e Pescarolo-Rives-Jabouille rispettivamente. Stessa musica nel 1971, con prima la Matra-Simca 660 di Larrousse-Rives e seconda la Ferrari 512 M di Juncadella-Guenard-Jabouille; e così, l'anno scorso, il Tour ritornò alla « normalità » delle vetture prodotte in serie.

Quest'anno, per sfruttare il potenziale di vetture che già correvano nei rallies nel gruppo 5, ed invogliare a partecipare quelle vetture che, veri prototipi di futura produzione non avevano però ancora una loro « vita regolamentare », gli organizzatori del Tour hanno inventato una loro particolare definizione di vetture « non prodotte in serie » che però tenesse lontane le Sport vere, quelle del Mondiale Marche.

Questo il regolamento delle « Sport Stradali »:

Definizione: a) sottogruppo « 5-A Performance »: veicoli omologati nei gruppi da 1 a 4, trasformati oltre le possibilità concesse nei gruppi 2 e 4 secondo i limiti specificati, ma che conservano il peso di omologazione. Sottogruppo « 5-B, preserie »: veicoli di produzione, non omologati dalla CSI, a causa di una quota annuale non sufficiente, ma rispondenti ai seguenti requisiti.

● messa in produzione minima di 50 esemplari con carrozzeria chiusa alla data del 14 ottobre 1973, attestata ufficialmente dal costruttore.

● peso superiore del 30 per cento almeno del peso minimo accordato al gruppo 5 dall'annesso J.

Modifiche autorizzate. Oltre alle modifiche ammesse per i gruppi 2 e 4, sono ammesse le più ampie modifiche, con queste restrizioni:

● la struttura generale del modello deve essere conservata, in particolare la posizione del motore, della scatola del cambio e del differenziale. La cilindrata dell'eventuale nuovo motore deve rientrare nella classe in cui è omologata la vettura originale.

● il tipo di telaio deve essere conservato, però può essere alleggerito e rinforzato.

● la carrozzeria di serie deve mantenere la linea originale, però è concesso l'uso di appendici aerodinamiche e/o di prese d'aria. Ad ogni modo, i dispositivi aerodinamici devono corrispondere alle regole vigenti per le vetture Sport gruppo 5.

● nessun metallo superleggero (berillio, titanio) dovrà essere incorporato nel telaio, nella carrozzeria, nelle sospensioni, nei freni.

● le prescrizioni di sicurezza delle gruppo 5 Sport devono essere rispettate.

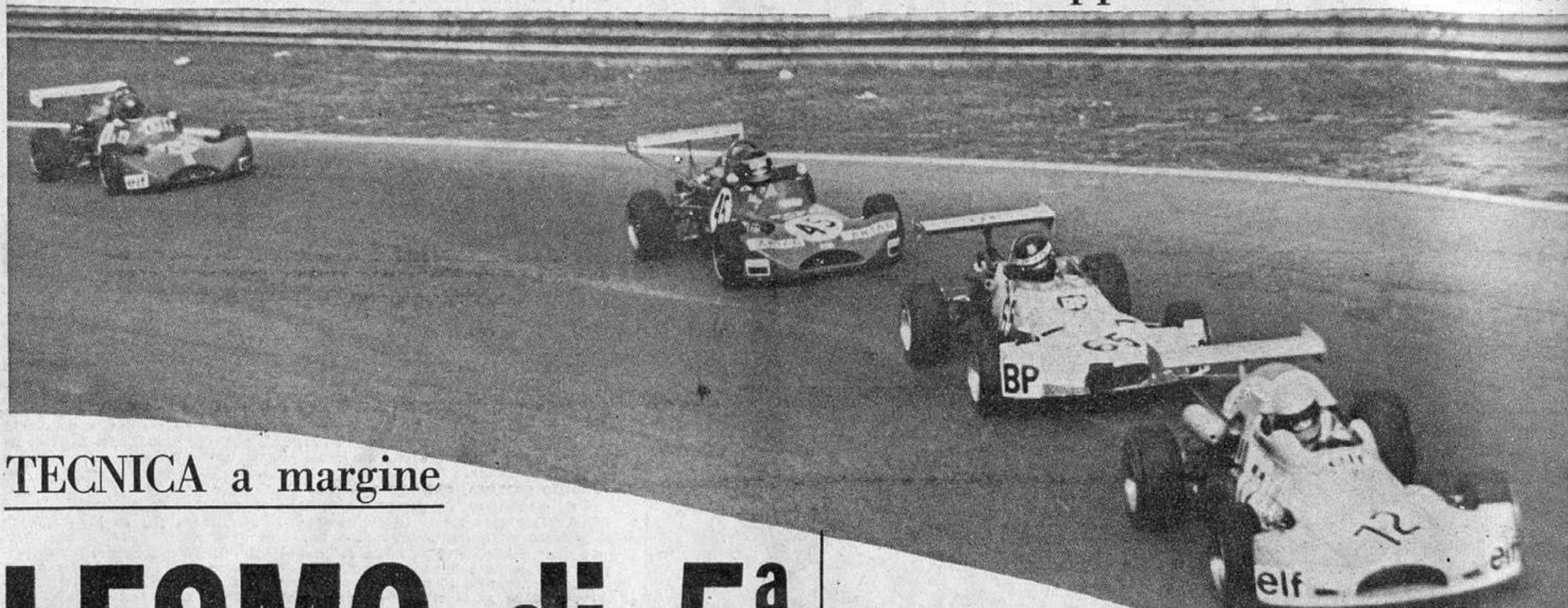
Nel sottogruppo 5-B, come si vede, si inquadrano tutti i « prototipi » di tipo francese, come la Ligier, la Jide, oltre alla Lancia Stratos, vetture per le quali è stata dimostrata la « messa in produzione » di almeno 50 esemplari; potrebbe inserirsi anche la Ferrari BB, se decidesse di correre.

Nel sottogruppo 5-A, invece, si può fare l'esempio della Fiat-Abarth 124 con motore 4 valvole che Pianta sta collaudando, proprio in vista di una partecipazione al Giro.

Non rientrano in questa particolare categoria, invece, certe Sport « vere » neppure se costruite nei minimi richiesti, come potrebbe essere per la Chevron B21, poiché sono espressamente vietate le vetture con carrozzeria aperta.

Serpaggi, Paoli, Albera, Rousselot: i francesi ci hanno « aggredito » a Monza con la loro Formula 3 « professionale », ma i nostri non se la sono cavata per nulla male. Solo le Alpine sono state imprevedibili

La F.3 TUTTA BLU monzese merita anche un'appendice di cronaca



TECNICA a margine

LESMO di 5^a

MONZA - Il primo gruppo (numeri dispari), ha appena terminato il secondo turno di prove: mezz'ora di tempo per una quindicina di giri, sedici al massimo se parti per primo e riesci a saltare la bandiera che ti fa smettere. Una formula di gara piuttosto nuova, scattante, che non tutti hanno apprezzato, ma aderente alla moda attuale tutta « Atkinson of London ».

Forse non è male (e certi giovanotti inglesi ne fanno fede), non solo e non tanto il driver destinato comunque a mostrar la sua nobiltà, quanto per l'eliminazione di certi aspetti kafkiani dell'assistenza meccanica.

Dicevamo una quindicina di giri più uno rubato se ci si riesce: visti dal benzinaio, sono litri 1,35 per giro ossia qualcosa di più di 21,5 (litri): giusto il pieno della nostra « 500 lusso », ad ella sufficienti per oltre 400 km di incessante andare (pianini). Nel nostro caso, invece, solo una novantina di chilometri ma molto più scomodi, in compenso — per apprezzare, diamo insieme un saluto a Bruno Pescia, che arriva ora dalla pista: « Ciao Bruno, hai tirato? » « Un po'... » Sappiamo che il tempo è sull'1'56" e spiccioli, per una media attorno ai 180 km orari.

« Come facevi Lesmo? ». « Dentro di quarta, la prima, e giù col piede per prendere giri e buttar dentro la quinta a metà della seconda ».

Specifichiamo per amor di chiarezza — e non per offendere il lettore. Che « prima » e « seconda », nella risposta del Ticinese, sono le due curve di Lesmo e non rapporti al cambio. Col rapporto di Monza, questo significa uscire a oltre duecento: il che ci rinvigorisce memorie di quel guard-rail di sinistra, meta costante dell'occhio nostro quando transitiamo in quel punto, magari un po' più adagio.

« E, Bruno, a che distanza passavi dal guard-rail? ». Il Pescia si riscuote, come se gli avessimo rammentato qualcosa di urgente e, senza rispondere, va a dare un'occhiata sull'esterno della ruota sinistra. I segni della « pelata » sono lì, eloquenti, sul cerchione.

Parliamo di Formula Tre: questi tre anni, di cui due sono di rodaggio, pare dunque che abbiano convinto gli strangolatori che è giunta l'ora di passare le adenoidi (buco, stavolta, da 24 mm) su qualche altra unità motrice, non più da 1600 cicci bensì due litri tondi tondi. (La « cilindrata » di un fiasco, a pensarci) convinti come siamo che i quattrini crescano spontaneamente sugli alberi fronzuti, non ci rimane che applaudire freneticamente poiché la verità è là dove è il popolo. Gual, Gual, a colui che cerca! Specialmente se cerca un due litri adatto alla bisogna o si limita a scoprire che di questa faccenda del buco, molti e molti sono quelli che ne hanno i contenitori pieni.

Come i francesi, che quest'anno sono andati come spie in tutti i settori e, specie in Formula 3 « pagano » a tutto spiano, perderanno l'anno prossimo l'Alpine Renault che proprio non se la sente di correre coi BMW o gli A.R., nemmeno se si trattasse del (per ora) cartaceo « Alfetta 2000 » promessi — dicesi — dall'ing. Chiti e Enzo Osella. Forse non a caso, sempre in Francia, si ha una gran voglia di procedere con l'idea di una « super » Formula Renault ed abbiamo abbondantemente visto proprio a Monza che, coi bolidi dei messeri marittimi, Hampe, Cusson e altri, la « banda del buco » ha ben poco da rugare.

In Inghilterra, per contro, ci si sbalocca con l'idea di una già esistente Formula Atlantic, visto che coi Ford FVA a carburatori dette vetture saranno presumibilmente in grado di orbitare attorno a qualsiasi F. 3 due litri con buco da 24 lanciata al massimo delle sue (ridotte) possibilità.

Non è impossibile capire chi corre, specie se non esulta radioso all'idea di comprarsi un paio di motori nuovi e darli in mano a un preparatore, a sua volta privo di esperienza specifica. Oltretutto, non si è nemmeno pensato a scritturare un

arredatore per dar consigli sul miglior impiego dei vecchi millesimi come soprammobili o contenitori da Ikebana.

Pochi argomenti come i motori strangolati ci hanno lasciati altrettanto buggerati al termine di una chiacchierata con qualsiasi preparatore: abbiamo visto e fotografato pezzi ricavati provando e riprovando, ma non ci è stato possibile ascoltare l'enunciato di un principio o di una semplice ipotesi. Cioè non perché stavamo dimenticando una ormai lontana Cesana-Sestriere, quando la F. 3 era ancora una proposizione, e Virgilio Conrero ci metteva a parte delle velocità critiche assunte dall'aria nell'attraversare le « cinque lire » della sezione ristretta. Ma Conrero, unico a quanto risulta a chi scrive, ad aver misurato analiticamente il problema, non ha impiegato molto prima di etichettare il lavoro svolto come « spese per ricerche » e considerarlo fondo perduto.

Non saremo certo noi ad esporre i numerini di un rapido conto della fantesca: tuttavia vi confesseremo che abbiamo provato a renderci conto di ciò che succede violentando così cinesimamente un poveraccio che ha l'unica colpa di esser nato motore negli anni settanta. Ebbene, con la miglior buona volontà, non siamo riusciti a far passare idealmente dal buco nero più di un terzo dell'aria necessaria e sufficiente a ossidare come si conviene la quantità di combustibile denunciata dai consumi.

In altre parole, dei tre litri in due giri di cui parlavamo con l'Alberto Colombo, non ci stupirebbe ritrovarne parte ancora liquida e frastornata dal passaggio indenne attraverso pompa, dosatore, iniettore, collettore, cilindro e scarico. Misteriosa solo la mancanza di denso fumo nero al camino... Forse è la stessa questione del calabrone che non dovrebbe volare perché pesa troppo rispetto alla sua superficie alare e, alla potenza dei suoi muscoli. Ma lui non lo sa e vola per ignoranza.

Volete sapere anche delle macchine? Le solite cose che vi raccontiamo da tre anni, ma anche qualche novità interessante come la Ehrlich ES2, dovuta a quel Joe Ehrlich progettista a suo tempo delle moto EMC a due tempi, portate in gara da Mike (the Bike) Hailwood e da Paddy Driver. La Ehrlich di F. 3 parte da un presupposto che avevamo già sentito anche da Giorgio Valentini: per l'automobile, basta l'acciaio. Nel caso del progettista, nostro connazionale, l'affermazione prevede impieghi più sofisticati quali lamierini sottili usati come honeycomb per ottenere pannelli rigidi. L'ingegnere inglese aggredisce per contro l'acciaio come se fosse rame ricotto, sfornando nientemeno che una monoscocca chiusa tipo Matra MS. 7 (o MS. 9?) terminante fra due ordinate e apparentemente indistruttibile.

Pino Pica, pilota Ehrlich per l'occasione, era ben felice di prender parte al programma di Research e Development. Un po' meno felice del comportamento del retrotreno, sul quale si collaudava una sospensione destinata a dare il meglio di sé in abbinamento a maggiori potenze: eh, già, dimenticavamo di dirvi che mister Herlich ha in programma nuove realizzazioni in F. 2 e F. 1. Caratteristica più cospicua della suddetta sospensione è quella di avere i puntoni superiori attaccati non al portamozzo, ma a metà del braccio e, soprattutto, non con antiestetico unibal ma con una semplice e robusta saldatura. Voglio vedete se te movvi!

Un favoloso alettone sperimentale, portante ancora gli occhielli di attacco alla bilancia del tunnel aerodinamico era montato sulla March di Pescia all'inizio delle prime prove. Purtroppo un montaggio frettoloso eseguito in garage forse non tenendo conto degli sforzi generati dall'ordigno, è stato causa di « vola e va » che ha lasciato il Bruno a far scuola di derapage in pieno curvone. Ricostituito, si deve esser trattato di un testacoda di 180 gradi sessagesimali!

Giuliano Orzali

I francesi sono bravi, ma anche un po' prepotenti (vedi Paoli)

MONZA - Merita tornare con una appendice cronistica più completa di quanto non ci abbia permesso lo spazio del numero scorso, sulla F. 3 monzese. Cominciamo dalla 1. batteria. I giri da percorrere sono incredibilmente pochi: otto per batteria più dieci in finale per un totale di circa 100 chilometri sul circuito lungo con varianti. Tutti aspettavano Bozzetto che è al palo con di fianco il francese Beguin e dietro Ethuin e Laffite con le belle Martini, Ragnotti con la March ed il bravo Maggi con la Brabham dell'Ala d'Oro. Francia e Colombo sono subito dietro seguiti da ben 14 altre macchine.

Al momento del via della PRIMA BATTERIA che viene dato tipo F. 1, cioè senza chicane, Ethuin sbucca dalla seconda fila e va in testa con Bozzetto e Beguin in scia. Alla variante Ascari però c'è già il fattaccio: Ethuin, sempre irruento, entra a ruote bloccate, salta sul cordolo e ricade proprio sulla traletteria di Bozzetto. Mentre per il francese l'auto è fuori uso, l'italiano è vittima solo di un testa-coda ma il motore è spento e prima che si riavvii passano tutti. In testa è così Ragnotti che precede Francia, Beguin, Laffite, Cinotti (autore di una partenza fulmine), Maggi, Sassi, Brunelli, Mantova, Colombo e gli altri.

Ben presto la lunga fila si sgrana ma Ragnotti deve lasciare la testa e la gara per il cedimento della frizione. E' così Laffite a prendere il comando ed a mantenerlo con una certa facilità davanti a Beguin. Francia si tiene sulla coda dei due.

Dietro, Colombo tira il gruppo insieme a Sassi e Terzi che se la cava egregiamente con la Ensign a motore Delta. Più che alla lotta per il primo posto si guarda ormai alla rimonta di Bozzetto. Deve arrivare almeno 12. Ma all'inizio dell'ultimo giro è 14. con davanti Pica con la poco brillante Ehrlich e « Gimax ». Basterebbe che li acciuffasse. Ma in un giro non può far più che arrivare sulla loro scia.

La SECONDA BATTERIA ha in prima fila le due Alpine di Leclère e Serpaggi che costituiscono un monito. Giorgio è in seconda fila fra un nugolo di francesi. A balzare al comando è però Albera, con la March, ma Leclère e Serpaggi sono rapidi a prendersi le posizioni che sanno di meritare ed a mettere in piedi un gioco di squadra abilissimo. Leclère infatti allunga guadagnando quattro secondi in un paio di giri mentre il compagno tiene a bada i connazionali Paoli, Albera, Rousselot ed il quartetto italiano composto da Cerulli, Giorgio Francia e Spreafico.

Il ritmo è altissimo e la media sensibilmente più alta che nella prima serie. Quando Leclère è ormai fuori pericolo Serpaggi decide che è giunto il momento di staccarsi dal gruppo e se ne va senza troppi complimenti. I rimasti non possono fare meglio che contendersi il terzo posto e si tratta di una lotta a sette molto bella. In testa al gruppo sono più spesso i francesi ai quali si alterna Cerulli Irelli. Giorgio e Francischi lottano fra loro, seppure nell'ambito del gruppo, mentre

Spreafico osserva da dietro forse per timore di essere tirato in qualche incidente come spesso sfortunatamente gli capita.

Gli ultimi posti di ammissione alla finale sono in ballottaggio fra Pesenti Rossi, Hoffman, Pavesi, Ancherani, Pescia e la Lombardi. Pescia però perde il muso dopo una collisione e Pavesi scivola verso il fondo col motore fuori posto per cui la Lombardi riesce a conquistare l'ultimo posto utile per la gara.

Dopo l'arrivo ha luogo un antipatico incidente che vede protagonista il francese Paoli, fermo per un problema elettrico alla prima variante, che prende ad insultare malamente i commissari perché vogliono che la macchina venga regolarmente rimorchiata al box dalla vettura di servizio.

La FINALE non lascia molti dubbi sulla marca vincente. Resta invece da vedere il nome del vincitore: Leclère o Serpaggi? Leclère scatta in testa e ci sta per tre giri, poi è Serpaggi a passare e ci si aspetta una lotta fra i compagni di squadra che sono entrambi ancora teoricamente in grado di scavalcare Laffite nel campionato francese. Invece Serpaggi rompe il cambio e deve cercare di finire la gara nelle condizioni in cui si trova, cioè senza la quinta. Per dare una misura di quale fosse la superiorità dell'Alpine basti pensare che in queste condizioni il francese ha potuto ugualmente concludere secondo sfruttando la decina di secondi di vantaggio che aveva accumulato nei giri iniziali.

A parte questa corsa « quasi » subito privata per il primo posto, le cose tra gli altri sono subito calde: già al primo giro Béguin sbanda pericolosamente prima di Lesmo e passando da una parte all'altra della pista scombina il gruppo danneggiando Pica, Manzoni che rompe un cerchio e viene fermato ed altri, oltre a finire con la macchina seriamente danneggiata. Anche Laffite è subito eliminato da una toccata in variante così dietro ai due leader vengono a trovarsi Rousselot e Cerulli leggermente avvantaggiati su Albera, Paoli e Francischi.

Francia, che comanda l'altro gruppo, è leggermente più indietro. Col passare dei giri alle spalle dei primi si forma un quintetto del quale Francischi tenta più volte di prendere il comando.

Dietro, la lotta fra Giorgio e Colombo diventa quasi una scommessa: i due piloti, attesi alla vigilia per ben altre imprese, finiscono col litigarsi l'undicesimo posto ed un punto per il campionato (i francesi non contano nella nostra classifica al contrario di ciò che accade da loro) con le macchine sensibilmente sotto tono.

Davanti a loro sono stati per tutta la corsa Francia, Cinotti e Pesenti Rossi. Il finale, senza storia per Leclère e Serpaggi, vede invece un bel guizzo al terzo posto di Cerulli Irelli che regola Paoli, Rousselot, Francischi ed Albera.

g. n.

MERCATO

PILOTI ECC.



● Il «The Sun» di Montreal, tracciando ai suoi lettori un quadro della situazione Ferrari alla vigilia del GP Canada scrive: «A Maranello si agisce sempre troppo con diffidenza e con mistero. Alcuni piloti che un tempo erano i fedelissimi (Merzario e Regazzoni), sono stati scacciati per far posto a nuovi personaggi. E' un peccato che una Casa di 'distinzione' crei tanti malcontenti e risentimenti, non solo tra i piloti interessati, ma anche tra gli sportivi». I quali vogliono conoscere tutta «la verità».

«La gratitudine e la fedeltà al padrone non sempre sono contraccambiati in egual misura». Così, per esempio, ha commentato Jim Foster, vice presi-

dente dello Speedway di Daytona e Talladega. Un caso «pietoso, irriverente, ingenuo, nauseante» arrivano a dire giornalisti USA. Essi hanno messo in ridicolo il fatto che un nome come Ferrari abbia pensato di puntare su un pilota (Jarier) dal nome esotico 'valoroso' soltanto per aver vinto una formula (come la «2») che qui viene considerata di nessuna importanza. Di Merzario il «Long Island Star» ha scritto: «E' pur vero che tanti vorrebbero correre a bordo di una Ferrari, ma questo è divenuto un fattore psicologico soltanto. Sintantoché Ferrari svolgerà campionati come quello ultimo, pensare di essere piloti del Cavallino, è semplicemente un passatempo».

Per MERZARIO già certe quattro corse stock - cars

MOSPORT - Arturo Merzario è rimasto negli USA, in attesa dell'ultima gara del mondiale, a Watkins Glen. Prima, avrà un incontro già programmato con Andy Granatelli, mentre per quanto riguarda i suoi futuri impegni americani egli si è già accordato per correre quattro gare stock, a Talladega, la 500 Daytona, a Ontario e a Pocono, gare che possono diventare di più in funzione dei calendari F.1 e Sport.

Al Glen, dove non è improbabile debutti la Ferrari 312 ultima versione, ed in questo caso vi potrebbe essere anche Ickx, Merzario avrà dei colloqui molto importanti con i responsabili delle squadre March e Shadow, anche se è tutt'ora in piedi il discorso con Frank Williams.

Un nuovo motore inglese da F.1 (e forse lo avrà lord HESKETH)

LONDRA - Si parla e si riparla della vettura di F.1 di lord Alexander Hesketh, quindi vediamo un po' di chiarire le notizie, che forse hanno lasciato i lettori un poco perplessi.

Cerchiamo di spiegare qualcosa sui retroscena. C'è chi ricorda forse una breve notizia apparsa in primavera, circa una vettura McNally di F.1 e il progetto di un motore. Motore che doveva essere progettato da Aubrey Woods, ex della BRM, che aveva da poco lasciato Amon, la cui impresa era naufragata. Il gruppo propulsore è stato progettato e la McNally Engineering pensa alle fusioni (questa ditta produce anche ruote da corsa in lega e magnesio, a proposito).

Gordon McNally ha anche deciso di costruire una sua F.1 e il progetto, già avviato nelle sue officine nel nord dell'Inghilterra dovrebbe essere pronto prima della fine dell'anno. A un certo momento voci vaghe hanno fatto il nome di Amon, a proposito di questo progetto, ma ormai si possono lasciar perdere.

Quando lord Hesketh è apparso sulla scena del-

le corse, McNally lo ha avvicinato, offrendogli il motore in esclusiva (eccettuato per la vettura McNally) per un anno (1974) e col nome Hesketh fuso nei coperchi dei bilancieri, come il nome Ford appare sui motori Cosworth DFV. Dopo, il concetto sarebbe di rendere disponibili in commercio i motori McNally.

Hesketh ci tiene a chiarire che considera il motore McNally un'alternativa al Cosworth, da usare soltanto se le prestazioni lo giustificheranno. McNally ha intrapreso un progetto ambizioso, che se si concreterà sarà uguagliato soltanto da Ferrari e dalla BRM negli attuali ambienti della F.1, dato che dipenderà quasi unicamente dalle attrezzature della sua officina, non da kits o da pezzi comprati. Altri motori destinati alla F.1, quali il Martin V8, non hanno fatto la minima impressione e sarà interessante vedere se ne farà il McNally V12, o come McNally o come Hesketh. E' comunque indubbio che un altro V12 aumenterà l'interesse della scena corsaiola del prossimo anno.

J. W.

V8eBlogScans

E' una «scherzo» fino a un certo punto quel maxicruciverba di copertina, nel quale abbiamo voluto sintetizzare le ultimissime vicende di una settimana agonistica e no. Leggendo per ordine, seguendo la «numerazione», avete sintetizzati davanti a voi i «motivi» del momento. E l'incrocio delle parole «non è puramente casuale», è ovvio. Le «definizioni» (per capire meglio) le trovate anzitutto in questa pagina 20 (e nelle pagine 22 e 34, rispettivamente per i quiz tricolori rally e F. Italia che proprio nel recente week-end hanno vissuto i momenti decisivi).

In chiave di vertice F.1 le ultime notizie sono sempre con grossi interrogativi. Solo che ogni dubbio pare debba sciogliersi subito dopo il G.P. USA di domenica prossima. A quella data tutti hanno promesso di decidere e di «parlare». Lo conferma STEWART, il cui ritiro ha ripreso vigore, forse per offerte para-automobilistico-sportive che praticamente lo compenserebbero economicamente in maniera adeguata e, nello stesso tempo, gli permetterebbero di rimanere nel mondo delle corse persino con attributi da «padrino» forse altrettanto potente!

Alla decisione di Stewart è legato anche Fittipaldi. Veramente la scorsa settimana avevamo avuto una precisa informazione secondo cui l'affare tra Emerson e la Marlboro sarebbe stato definito col terzo opportuno partner, cioè la McLaren. Casa costruttrice, questa, che avrebbe praticamente risolto i dubbi del superboss della Società svizzera che, recentemente, avevano bloccato le grandi manovre del loro responsabile nel settore corse, per avere prima di tutto la certezza di sponsorizzare una macchina competitiva. La combinazione avrebbe compreso una accoppiata FITTIPALDI-HULME sulle McLAREN con FITTIPALDI solo «cliente» al volante di una McLaren da comprare. Questo avrebbe portato al ricorso della LOTUS a REUTEMANN mentre ICKX, sfumata così la sua chance McLaren, rimarrebbe sempre in attesa della decisione di Stewart, del quale per Tyrrell dovrebbe essere il sostituto se lo scozzese si ritirerà.

Per tagliare la testa ai dubbi ho chiamato direttamente FITTIPALDI al telex. Ecco la sua risposta testuale — tramite portavoce — dopo un momento di esitazione, quando gli ho «sparato»:

«So che l'altro ieri a Losanna avresti firmato con la McLaren. Quasi quasi preparo una copertina...»

«Tutto il mondo sembra un po' pazzo per il momento, ma fino a questo momento non ho ancora firmato con nessuno sarà meglio aspetti con la copertina fino al... lunedì dopo gli Stati Uniti. Per ora c'è sempre la possibilità che la copertina sia nera come quest'anno. E poi, per carità, non guastare un lavoro speciale che viene portato avanti proprio adesso e che in parte voleva il pubblico italiano».

Capite pure voi, quello che volete...

Per completare il quadro resta da dire qualcosa della Ferrari. Ormai REGAZZONI si sente certo dell'accoppiata con LAUDA pur se l'austriaco fa il prezioso e (quasi) stupisce con un:

«Non deciderò sino alla fine del campionato. Desidero una macchina competitiva, fare delle brutte figure non è mia caratteristica. Ferrari è grande, ma sino ad ora non ha sfornato una monoposto all'altezza delle rivali. Che sarebbe successo se avessi accettato per poi constatare che il bolide non è affatto competitivo? Dopo il Glen, a mente fresca, vaglierò un altro paio di offerte e deciderò. Intanto l'ing. Ferrari avrà avuto modo di rivedere i suoi piani e decidere in merito».

Lo saprà LAUDA che a Maranello con un humour così si comincia male? Comunque REVSON (spinto dalla Goodyear) e SCHECKTER (in nuova autocandidatura) sono sempre nelle quotazioni. La giostra continua...

sab.



Che tra Texaco e Marlboro le cose andassero in un certo verso lo si sapeva da tempo. Le due grandi firme-sponsors si uniranno per patrocinare insieme una grande squadra, anche se finora non è stato detto nulla ufficialmente. Che le relazioni siano molto cordiali, però, lo si vede. E John Goossens, capo del servizio corse Texaco, ne pare soddisfatto.

Che faceva BRABHAM in Brasile?

● Corre voce che Jack Brabham sia stato a lungo in Brasile di recente, per sorvegliare il lavoro attorno al progetto della Grand Prix di cui si è tanto parlato. Nessuno si aspetta veramente che sia competitiva il prossimo anno. Ma nel 1975...?

● Un aspetto (non) secondario delle congetture di fine stagione. La Yardley è felicissima del suo legame con la McLaren, spera che continuerà e non vede motivo perché non sia così, forse con qualche modifica per permettere alla McLaren di ottenere altro patrocinio. Chissà (intanto) se alla McLaren continueranno a insistere con il «ragazzaccio» Scheckter dopo la sua più recente marachella? Forse sarà per questo che, temendo il «no, grazie» l'israeliano si è offerto a Maranello dopo il G.P. Canada?

Una ennesima dimostrazione di quanta responsabilità negativa pesa sui burocrati-CSAI che, con le loro decisioni ritardate, mortificano e falsano anche i più bei duelli delle «speranze»

CLAMOROSO e inaspettato colpo di scena a due soli giorni dalla disputa della gara di Casale, che doveva e poteva essere conclusiva per risolvere il quiz Martini-Truffo in F. Italia: Duilio Truffo e Roberto Farneti sono stati sospesi da ogni attività sportiva per un mese, in seguito a supplementari verifiche su motori che erano stati prelevati il 3 di giugno!

La notizia, veramente clamorosa, ha risolto quindi in quattro e quattr'otto quello che si prospettava come uno dei più accesi duelli di fine stagione, stanti anche le ottime possibilità che poteva avere Truffo sulla pista amica di Casale: via libera quindi a Giancarlo Martini.

La «bomba» ha colto un po' tutti di sorpresa. A quattro mesi, nemmeno noi ci aspettavamo un colpo di scena tale, del quale vedete accanto le... conseguenze. Infatti nel «sedicesimo» già stampato della rivista avevamo appena fatto il punto sull'evolversi della vicenda Martini-Truffo e la bella serie di vittorie (8 a 6 a favore del romagnolo) che doveva stare però molto attento alla bella rimonta del giovane Truffo.

Questa sospensione viene a risolvere a tavolino lo spettacolare quiz, in una maniera che certamente non avremmo voluto vedere: con tutto ciò, al di là delle soluzioni tecnico-disciplinari, resta la bellissima serie di duelli che i due giovani hanno combattuto su tutte le piste italiane.

Le motivazioni tecniche con le quali la CSAI ha stabilito tale punizione sono le seguenti: irregolarità nei collettori di scarico di Truffo (i due centrali sono apparsi lucidati) e lavorazione delle bielle da parte di Farneti (nella parte inferiore, dove già esiste la fresatura originale Fiat).

Il guaio è che tale provvedimento (che giunge con ingiustificabile ritardo) colpisce purtroppo Truffo in un momento molto delicato, proprio mentre si stava spremendo in un forcing per cer-

care di eguagliare le vittorie del suo avversario: e probabilmente la gara di Casale avrebbe fornito delle valide indicazioni.

Cerchiamo di ricordare le fasi di tale vicenda, abbastanza oscura e senza dubbio particolarmente prolissa nel suo svolgersi.

IMOLA - 3 GIUGNO - Al termine della gara i due motori di Truffo e Farneti vengono ritirati per una verifica d'ufficio. I motori piombati vengono portati alla Abarth di Torino per tale verifica.

21 LUGLIO - L'ing. Guerciotti smonta i due motori e riscontra le irregolarità, che comunica alla CSAI.

23 LUGLIO - La CSAI invia a Truffo e Farneti una lettera in cui contesta tali irregolarità e decide a norma dell'art. 116 del R.N.S. la sospensione cautelare

dei piloti deferendoli al giudice sportivo dr. Piero Dini per il giorno 31 luglio.

31 LUGLIO - A Varese dinanzi al giudice sportivo i due piloti eccipiscono di non essere stati chiamati a presenziare alla verifica dei loro motori, in quanto non avvertiti: il giudice li assolve e la CSAI in data 8 agosto revoca il provvedimento di sospensione, per cui i piloti rientrano alle competizioni.

25 AGOSTO - Mediante fonogramma durante la gara di Varano de Melegari la CSAI comunica ancora che i due piloti saranno convocati a presenziare a una seconda verifica dei motori incriminati che si svolgerà a Torino in data 27 agosto.

27 AGOSTO - Vengono presentati ai piloti i pezzi incriminati dall'ing. Nosetto che provvede a

TRUFFO un MESE di SQUALIFICA (irregolarità tecniche)!

Il dubbio «risolto» a tavolino

HANNO DETTO «dopo»:

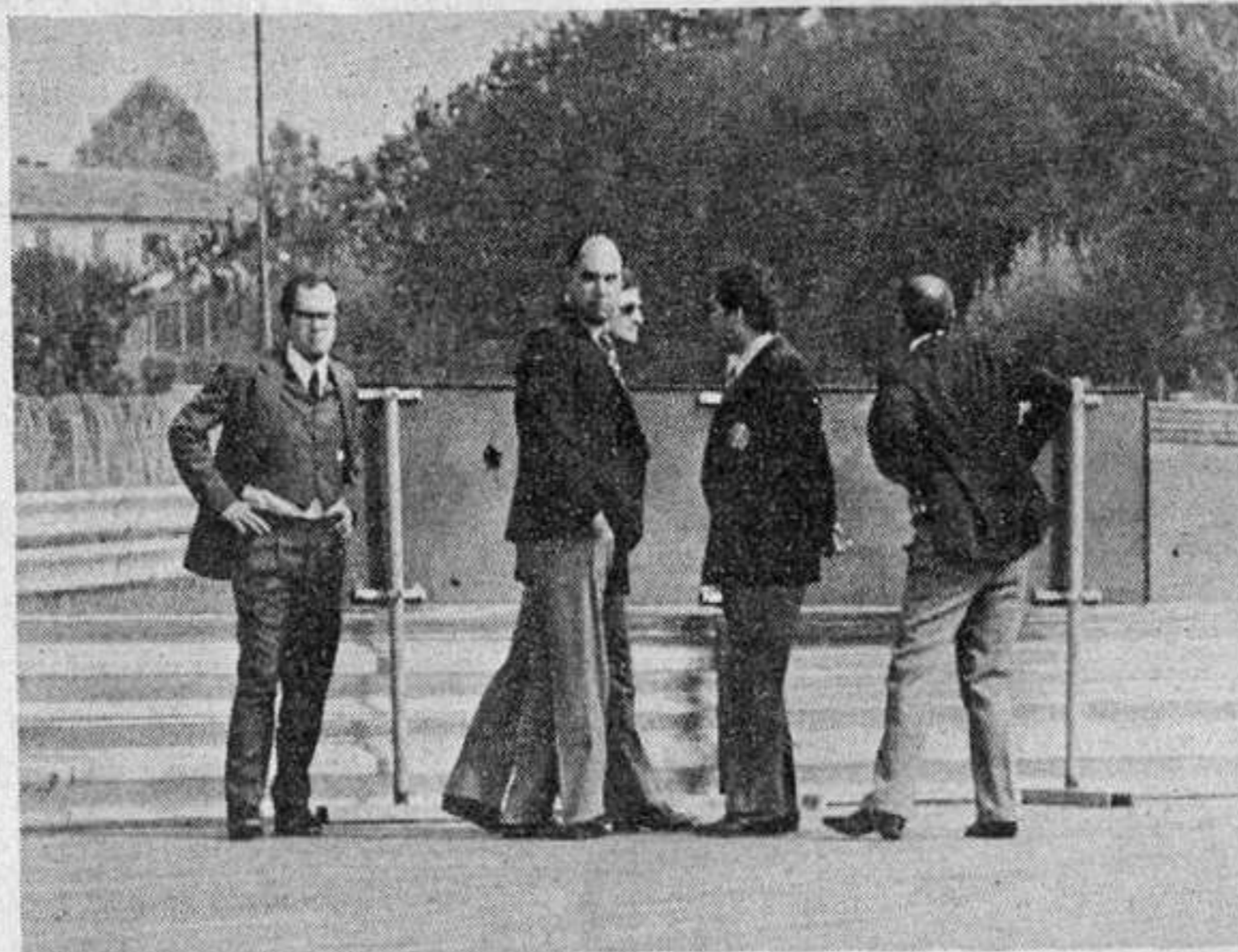
PIANTA accusa

Entrambi i piloti interessati hanno manifestato disgusto e rabbia per il tipo di soluzione «Non è possibile farlo in questa maniera e in questo momento» ha detto DUILIO TRUFFO appena appresa la notizia «a questo punto non mi sento più di continuare e ormai per quest'anno ho chiuso. Non mi sembra giusto che debbano trascorrere tanti mesi, al di là di ogni considerazione sul pezzo incriminato, sul quale si potrebbe discutere a lungo: e come potevo fare a riconoscerlo dopo quattro mesi sciolto e aperto come me lo hanno dato. Tra l'altro i sigilli CSAI lasciavano molto a desiderare, per cui non me la sento proprio di riconoscerlo come il mio alettone».

«La questione delle mie bielle non è per niente chiara», ha ribadito FARNETI «non riesco proprio a capire come si faccia a riconoscere se una fresatura, che esiste in tutte le bielle Fiat sia stata fatta dalla casa madre o da un privato: tra l'altro le mie bielle pesano di più del peso richiesto dalla fiche per cui non vedo proprio dove avrei dovuto imbrogliare. Ma la realtà dei fatti è un'altra: è che non esistono bielle dello stesso peso e se non si sta attenti (cioè non si controlla una per una il peso delle bielle) si rischia di montarne sotto peso anche montandole assolutamente originali, in quanto sono molti tali pezzi al di sotto del peso limite della fiche in circolazione. Per me naturalmente ho finito: ho già messo un'inserzione per vendere la F. Italia che quest'anno mi ha procurato solo una serie di dispiaceri».

Anche GIANCARLO MARTINI è rimasto dispiaciuto della soluzione «a tavolino» con la quale si è concluso questo campionato «Avrei preferito vincere in pista e sinceramente mi dispiace che sia finito così: d'altronde io avevo le maggiori possibilità di vittoria e ce l'avrei fatta certamente, come credo di aver dimostrato durante tutta la stagione».

GIORGIO PIANTA, vicepresidente dell'ANCAI, ha rilasciato il seguente parere: «Ritengo che se uno sbaglia, cioè non interpreta correttamente il regolamento tecnico, deve essere punito, e ciò è sacrosanto. All'ANCAI l'abbiamo sempre sostenuto. La cosa che non si può accettare è però che la CSAI agisca con tale esasperante lentezza, risolvendo questioni di tale importanza a distanza di oltre quattro mesi! Io non parteggio per nessuno dei due piloti, che ritengo ambedue di ottime possibilità: però la CSAI agendo in questo modo li mette ancora di più l'uno contro l'altro, rovinando i bei duelli che



Ecco lo staff dirigenziale CSAI «responsabile» della F. Italia: da sinistra l'ing. NOSETTO (che ha curato quasi tutte le verifiche dei motori della monoposto nazionale), ed è intervenuto per la seconda verifica al motore di TRUFFO, l'ing. ROGANO, presidente che ha firmato la lettera di condanna per Truffo e Farneti, poi coperto il segretario SALITI, ANZIO ZUCCHI e il dott. GIACGHINI(K) giacca-blu che sovrintende (a tavolino) alla Formula tricolore

ci hanno saputo offrire. Certamente porterò a livello sottocommissione velocità tutto l'accaduto e voglio vederli chiaro anche se ci sono — come qualcuno vuole — del retroscena. Io so comunque che almeno la scelta di tempo non è felice! E poi, va bene, puniamo i piloti che sbagliano, paghino quando è giusto! Ma i commissari di gara che sbagliano perché non li punisce mai nessuno?».

questa seconda verifica: a distanza di tanto tempo i piloti dichiarano di non essere in grado di riconoscere come propri tali pezzi, ma tutto ciò secondo la CSAI non costituisce problema. Le affermazioni dei piloti risultano infatti contrastanti con quanto riferito dall'ing. Guerciotti che a suo tempo provvide alla spiombatura del motore (sottolineato!) e a prelevare i pezzi trovati irregolari, presi in seguito in consegna dall'ing. Nosetto e conservati sotto responsabilità della CSAI fino al momento delle nuove verifiche.

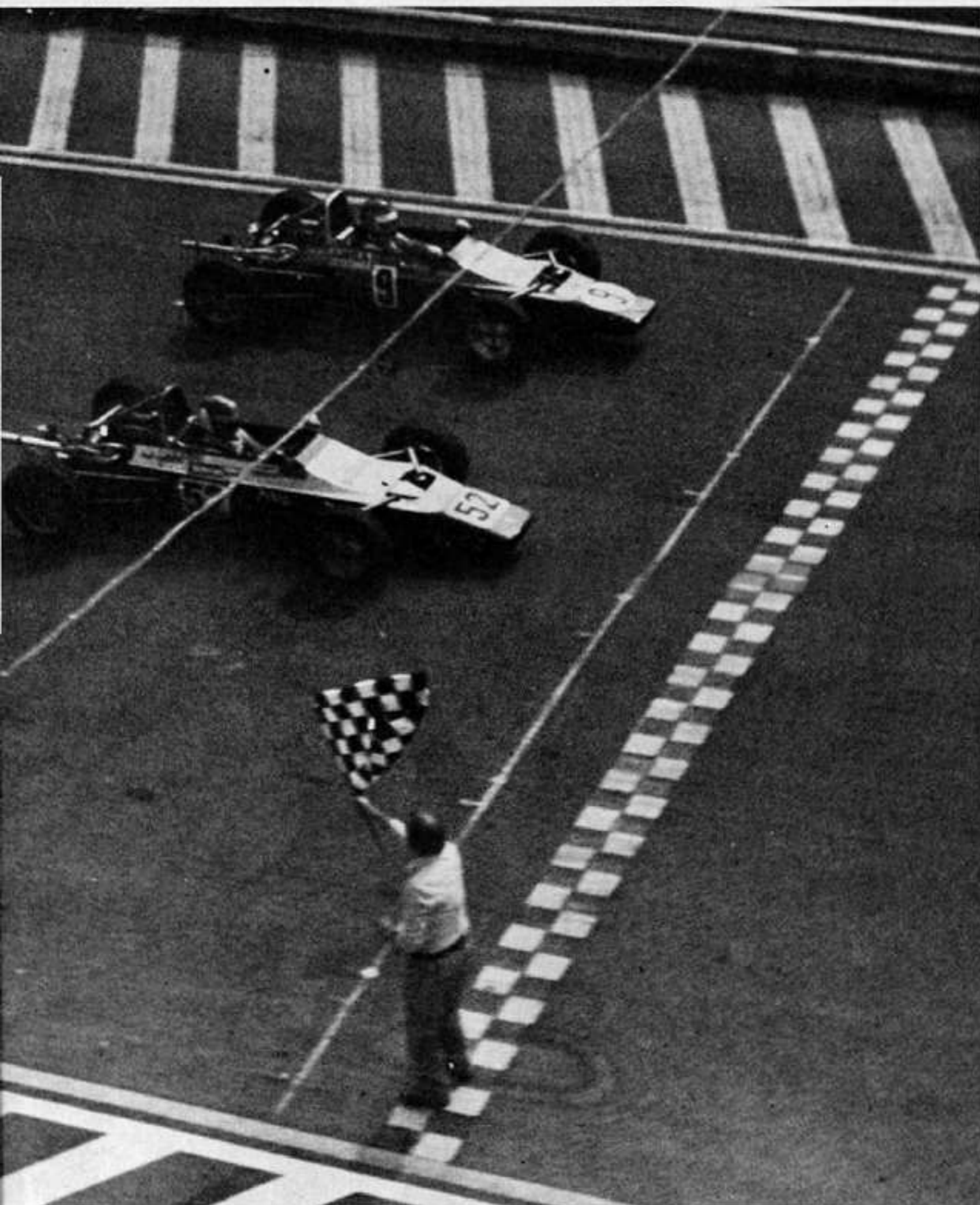
Pertanto, considerata la fondatezza dell'eccezione sollevata davanti al giudice sportivo dai piloti riguardante le loro assenze alle prime verifiche (il pilota ha diritto, e quindi deve essere avvertito, a presenziare alle verifiche del proprio motore) e ripetuta, quindi la procedura di tale verifica, non giudicando ammissibile l'eccezione di non riconoscere tali pezzi conservati sotto la responsabilità di funzionari CSAI, ritiene di doverli escludere dalla classifica della gara di Imola (3 giugno), e di sospenderli per un mese da ogni attività sportiva a decorrere dal giorno dall'effettiva consegna delle licenze.

FORMULA ROMAGNA perchè



FIAT - FAENZA
MINARDI TEAM
SERVIZIO ASSISTENZA CORSE

Sopra, i due marchi dei due gruppi, che come abbiamo scritto risiedono a Faenza e a Forlì. Sotto, la bellissima volata per il primo posto in batteria a Imola tra Farneti (n. 9) e Leoni, che vincerà



F. ITALIA (dopo 19 prove)

	Casale	Vallelunga	Vallelunga	Imola	Misano	Varano	Misano	Imola	Vallelunga	Magione	Magione	Casale	Misano	Varano	Monza	Imola	Monza	Punti validi		
MARTINI	—	6	4	9	9	9	9	9	9	—	6	—	4	—	6	9	6	9	4	63
TRUFFO	9	—	3	3	—	4	6	—	4	9	—	9	9	—	9	—	4	3	9	54
GHINZANI	—	3	9	6	6	6	—	3	—	9	—	—	6	2	—	—	—	—	—	36
BOSSONI	2	4	—	4	—	2	—	4	6	6	—	3	—	—	4	6	—	6	—	28
REGOSA	3	—	—	4	—	3	—	2	4	4	—	9	—	—	2	—	3	—	—	25
LEONI	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	9	4	6	—	24
BRANCATELLI	1	—	—	—	—	—	—	4	3	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	20
GUNNELLA	—	9	2	—	—	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
FARNETI	4	—	—	3	3	—	2	3	—	—	—	—	1	2	3	—	—	—	—	16
RUGGERI	6	2	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	14
ZORZI	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	—	—	—	—	—	2	—	9
TAGLIAFERRI	—	—	—	—	—	6	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
« EDDY »	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
PEROZZI	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	5
TONUSSI	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	—	—	—	—	4
PICCOLOMINI	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3
GRIMALDI	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
CAVINA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
CESARINI	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	3
SERENA	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2
SANGIUOLO	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
FABIANI	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
SOTTANELLI	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	2
BORATTI	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
BACCI	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
CASTIGLIONI	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
RICCI	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
BUTTANI	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
PONZONE	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

L'altalena della sfida MARTINI-TRUFFO in 19 gare

	Casale	Vallelunga	Vallelunga	Imola	Misano	Varano	Varano	Misano	Imola	Vallelunga	Magione	Magione	Casale	Misano	Misano	Varano	Monza	Imola	Monza
Giancarlo MARTINI	a.	2.	3.	1.	1.	1.	1.	1.	1.	a.	2.	r.	3.	i.	2.	1.	2.	1.	3.
Duilio TRUFFO	1.	r.	4.	4.	7.	3.	2.	—	3.	1.	r.	1.	1.	i.	1.	i.	3.	4.	1.

totale 8 vittorie Martini — 6 vittorie Truffo
a. = assente r. = ritirato per rottura i. = incidente

● Queste le gare che rimangono: 30 settembre, CASALE - 7 ottobre, VALLELUNGA (al momento rimandata a data da destinarsi) - 28 ottobre, VALLELUNGA - 4 novembre, VALLELUNGA.

IL GIROTONDO dei «motori truccati»

GIANCARLO MARTINI o DUILIO TRUFFO campione quest'anno in F. Italia? E' questo un interrogativo entusiasmante, che verrà risolto probabilmente sul tracciato romano di Vallelunga, sul quale restano da disputare ancora tre gare (sempre che la prova del 7 ottobre per ora rimandata venga recuperata sulla stessa pista). Un finale di campionato, o meglio di Trofeo, veramente incandescente, dove l'avvento di Truffo ha ridato interesse a una categoria che stava per divenire monotono appannaggio del romagnolo Martini. Il quale, ovviamente, ha dovuto sfoderare di nuovo le unghie, e difenderà ora con tenacia un titolo che ormai tutti ritenevano definitivamente aggiudicato.

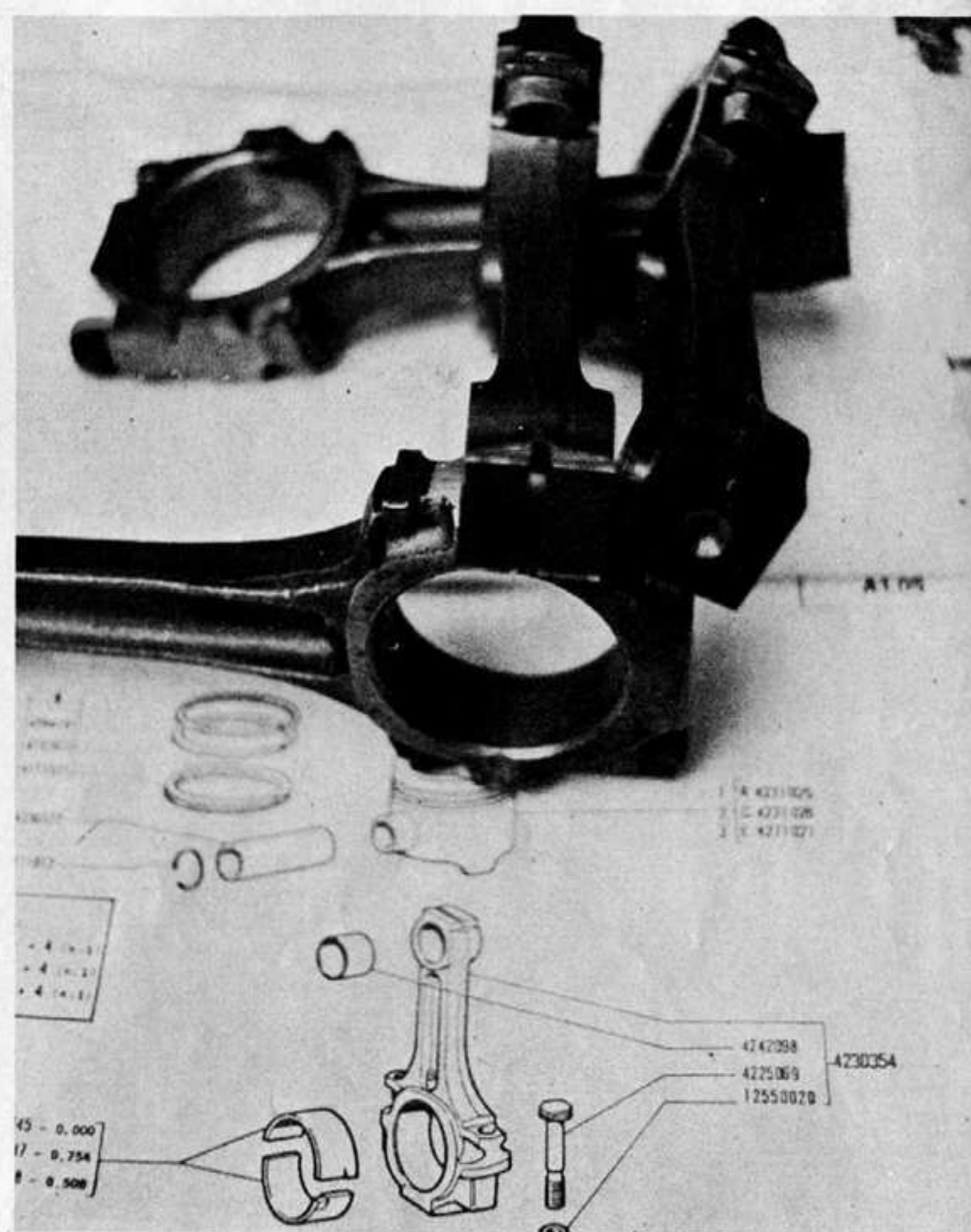
Già lo scorso anno Martini aveva seriamente ipotizzato tale titolo, ma la supremazia di Giorgio Francia, che poi risultò vincitore finale mise a tacere tutti quanti. Sembrava che Martini non potesse più partecipare a tale tipo di corse, nel quale aveva già dimostrato cosa potesse valere: ma la CSAI lo ha accettato anche in questa stagione, nella quale il ventiseienne di Lavazzola sembrava tranquillamente avviato alla conquista di tale scettro. Ma si è trovato sulla strada Truffo, minuto conduttore anche esso proveniente dai karts, che si sta opponendo tenacemente, anche assecondato da una macchina sempre molto a posto.

Sì, bisognerà anche parlare un poco delle due macchine dei giovani antagonisti, e dei due preparatori, o meglio delle persone che si curano (dal momento che ogni preparazione delle vetture in senso stretto è vietata dal regolamento) delle monoposto nate in Corso Marche a Torino. Si sta creando infatti un dualismo singolare: a pochi km di distanza, quanti ne dividono infatti Faenza da Forlì, nel pieno centro della Romagna, si concentra ormai il grosso delle F. Italia presso due teams, quello retto da Giancarlo Minardi e il secondo che ha per artefice Giorgio Vallicelli.

Al primo gruppo, sotto l'egida della scuderia del PASSATORE di cui Minardi è direttore sportivo, stanno attorno a Martini la giovane promessa Leoni, Tagliaferri, Lombardi, Piazzi e da qualche tempo anche Beppe Bossoni: nella seconda officina gravitano attorno al leader Truffo diversi piloti non cer-

Leopoldo Canetoli

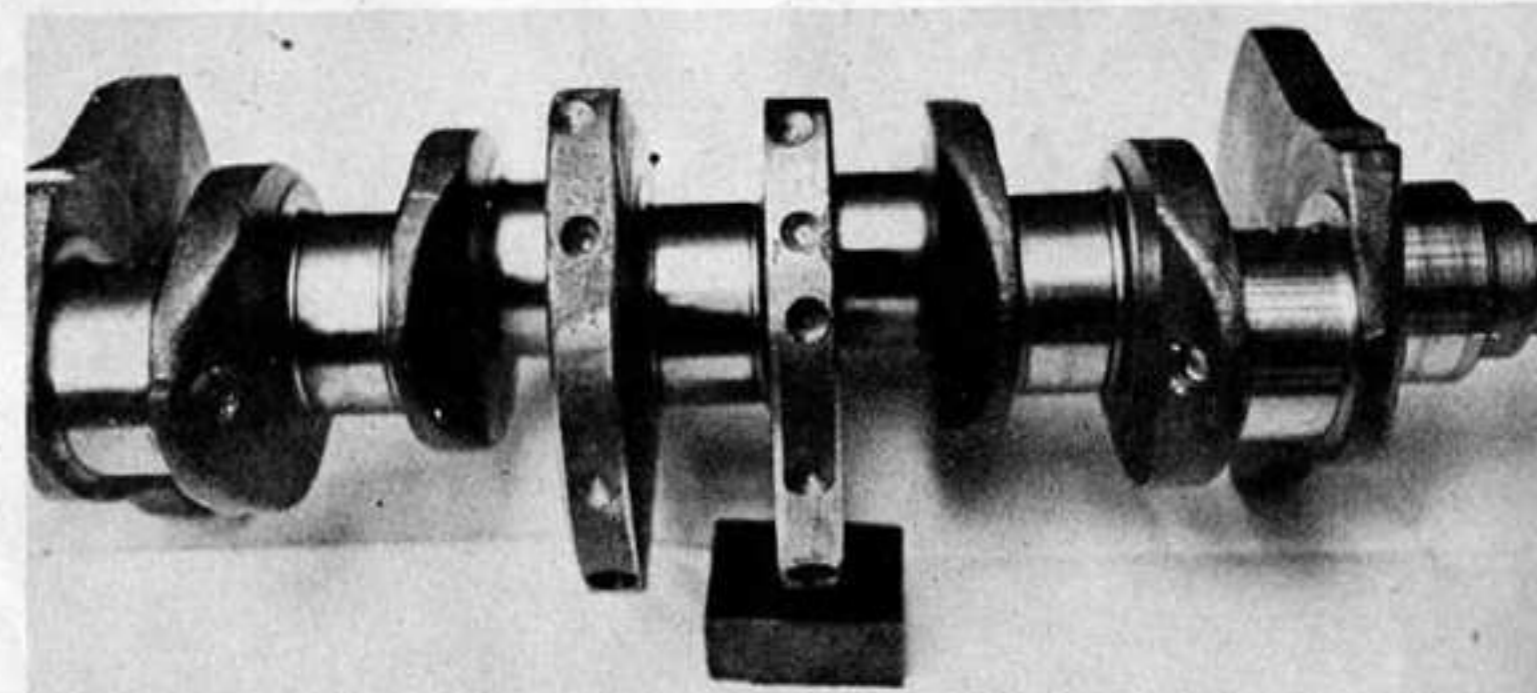
CONTINUA A PAG. 40



La differenza c'è e si vede

Le bielle «ardenti» della FIAT

Sopra, le due bielle fotografate sono certamente di provenienza Fiat e molti motori le montano alternativamente: ma saranno tutte e due regolari? Sotto, questo albero motore è stato tolto da un motore rimesso in circolazione dopo le verifiche: presenta evidenti fori di equilibratura eseguiti grossolanamente e non certamente dalla casa



La girandola motori in F. ITALIA

CONTINUAZ. DA PAGINA 36

to di secondo piano, come Ghinzani, Brancatelli, Farneti, Abate, Pedersoli, Sottanelli, Magnani, Sangiolo e Papperini.

Naturalmente vi è un grosso antagonismo fra i due gruppi, anche se tra i piloti o i due preparatori rimane stima e ammirazione. Più volte infatti è capitato sentire dire da Martini che il migliore del lotto era certamente Truffo, e viceversa dallo stesso Truffo: può essere successo che qualche volta siano volate critiche dell'uno rispetto all'altro, ma tutto si è sempre concluso nel migliore dei modi.

Su una cosa sola entrambi, piloti e preparatori sono concordi: sullo scorcio (non sapremo come definirlo altrimenti!) comportamento della CSAI, che spesso volte ignora le richieste dei piloti o stabilisce — sempre con un ritardo intollerabile — sospensioni e provvedimenti che dovrebbero essere notificati con immediatezza, in un termine di giorni molto ristretto.

allo stesso livello di lucidatura, o sgrassatura, da renderli simili a quelli prescritti dalla fiche.

Non parliamo del problema delle bielle: ne esistono sul mercato due tipi che sono in tutto e per tutto identiche, tranne che sull'occhio di biella dove presentano o un piccolo foro (per il passaggio olio che raffredda la bronzina) oppure una fresatura lineare. Qual è delle due è quella regolare? Al momento non si è riusciti ad avere risposta: intanto le monoposto continuano a correre. Fra le altre parti difficili da reperire gli alberi a cammes: chi ne ha se li tiene gelosamente, mentre l'Abarth è rimasta qualche volta sprovvista di batterie, scatole guida e radiatori.

Tutto questo ovviamente peggiora la situazione della monoposto scuola: e si va ad aggiungere alle gomme che si mangiano come il pane (a proposito, non si era parlato di un'altra gomma da utilizzare per il bagnato?), ai telai che ora, forse a causa di un eccessivo affaticamento si aprono nella culla posteriore, per il quale problema, dopo le polemiche sorte per gli estemporanei metodi di aggiustamento, si è giunti finalmente a una conclusione definitiva.

Vi è poi il problema delle sospensioni cautelari, problema che assilla anche altre categorie. Tutte le

UNA LETTERA da un
GRUPPO PILOTI F. ITALIA

Prove e corse con orari più opportuni

Caro AUTOSPRINT.

È la prima volta che ci decidiamo a scrivervi anche se per molte volte siamo stati sul punto di farlo. Siamo in possesso di F. Italia e partecipiamo a tutte le gare possibili, ma vorremmo che fosse messa in chiaro una cosa con gli organizzatori delle nostre gare e cioè che la maggioranza di chi corre in F. Italia (e probabilmente anche in altre categorie) non può permettersi di considerare la settimana lavorativa di 4 giorni o addirittura di 3 per potersi adeguare agli orari delle verifiche e delle prove a cui vengono sottoposti. Così non si favorisce di certo lo sviluppo dello sport automobilistico minore, anche se questo pare che non interessi molto gli organizzatori.

Ti portiamo due esempi: 16 settembre: 500 Km di Imola. Per la F. Italia le verifiche sono giovedì dalle 15 alle 18,30 e venerdì dalle 8,30 alle 12,30 e basta; 1 luglio gara al Paul Ricard, bisognava trovarsi alla dogana di Ventimiglia alle ore 13 di giovedì 28 giugno (notare che il venerdì era festivo) e ciò voleva dire che chi partiva da Milano o zone limitrofe come noi, mettersi in viaggio almeno 5 ore prima, contando il tempo perso per le code varie incontrate lungo le strade.

Un esempio opposto è invece quello

Gli strascici polemici di due gare

RAMPININI anche a tavolino

ROMA - Ormai è certo. A Vellelunge la gara F. 850 di domenica 16 l'ha vinta Rampinini. I commissari sportivi non hanno ritenuto che il reclamo presentato da Del Giovane potesse essere determinante e la classifica resta com'è. Con grande delusione del pilota per il quale un punteggio pieno significava un rilancio nelle zone alte della classifica e con un campionato che si concluderà solo il 9 dicembre tutto era ancora possibile. A parte ogni altra considerazione dobbiamo segnalare il comportamento civilissimo dei due piloti, i quali non sono mai venuti meno alle regole sportive durante la discussione. Inevitabile pensare ad altri analoghi episodi accaduti in F. Italia, finiti in ben altro modo.

Tornando alla 850, è difficile stabilire se effettivamente Rampinini ha invitato il romano a farsi in là con un colpo di ruota ed ancor più difficile stabilire quanto abbia influito sul risultato. A noi è parso che Del Giovane abbia stranamente peccato di ingenuità, impostando una traiettoria troppo larga al tornantino per evitare l'olio.

Ma questo era stato segnalato ormai da tempo e poi vi era abbondante filler, cosa che ha permesso a Rampinini, un giovane con l'aria da bravo ragazzo di una volta e che pare ancora immune da malizie, di trovare lo spiraglio per passare. La vittoria del comasco, un pilota molto regolare e che sarà bene tenere presente, era un po' nell'aria, perché a parte lo sfortunatissimo Del Giovane, quest'anno è sempre stato molto vicino ai due mattatori Tomassini e Verrelli.

SERIO di nome e di fatto

A proposito della Coppa Nissena. Domenica scorsa i «telex» erano leggermente impazziti e le lunghe classifiche trasmesse da Palermo sono risultate in alcuni casi illeggibili per ribattiture sulla stessa riga. E' il caso, ad esempio (e sicuramente ne sorgeranno altri), della graduatoria della classe oltre 2000 del gruppo 4 per la quale abbiamo potuto pubblicare soltanto il nome del vincitore che risultava chiaro, trascurando il secondo, il terzo e il quarto arrivati perché illeggibili. Per chiarezza la classifica di quella classe è stata la seguente: 1. Giuseppe De Gregorio (De Tomaso Pantera) in 5,49''9, media 104,944 kmh; 2. Marchiolo (Porsche 911 S) 5'50''4; 3. Barbanti (Alfa Romeo) 6'30''7; 4. Garufi (Porsche 911 S) 7'05''4.

Inoltre, per quanto riguarda la classifica della classe 1000 gruppo 1, nella quale il conduttore Serio era stato tolto dalla classifica per avere la sua A.112 il collettore di aspirazione maggiorato, un successivo chiarimento della CSAI ha... ridato a Serio quello che era suo e la graduatoria di classe è pertanto la seguente: 1. «Sandro» (A.112) in 6'35'' media 92,962; 2. Guarini (Fiat 127) 6'39''59; 3. Serio (A.112) 6'44''7; 4. Giannusso (A.112) 6'47''2; 5. Leo (Fiat 127) 6'56''4; 6. Terrana (Fiat 850) 6'57''5; 7. Casella (A.112) 7'05''3. Infine, nel gruppo 3 classe 1600, il conduttore Bracco, primo arrivato e tolto di classifica per irregolarità riscontrate sulla sua vettura, ha interposto appello perché convinto di essere perfettamente regolare.

Dalla BMW all'Alpine presenti in forze

Tutti gli assi al rally Sanremo

La qualifica di gara mondiale ha già dato al Rally di Sanremo i primi frutti: le iscrizioni infatti si sono chiuse con quasi 120 equipaggi, una cifra che, considerate le caratteristiche selettive di questa corsa, può considerarsi davvero un record.

Ma la quantità non è certamente sufficiente per una gara titolata, ma sotto l'aspetto qualità le cose si sono messe ancora meglio perché proprio negli ultimi giorni sono arrivate le iscrizioni di due BMW ufficiali affidate ai soliti Warmbold e Waldegaard, gli stessi piloti che già le hanno guidate nelle due uscite precedenti all'Acropoli e all'Alpenhart. Le BMW saranno allora con le Alpine le avversarie da battere per le due case italiane, Lancia e Fiat impegnatissime sotto diversi aspetti a ben figurare in questa corsa.

La Renault mandando i suoi tre piloti, Therier, Darniche e Nicolas ha lasciato chiaramente intendere di volersi assicurare anche questa edizione del rally ligure (in passato l'albo d'oro ha visto già tre volte il nome Renault al primo posto grazie a Piot, Therier e Andersson) in maniera da chiudere con largo anticipo il discorso mondiale che la Fiat, grazie al successo in Polonia di Warmbold, aveva riaperto.

La Lancia al contrario conta molto su questa gara soprattutto per l'apporto pubblicitario che può derivarne e per continuare il momento magico propiziato dal successo di Munari-Mannucci al Tour de France, ultimo feudo rimasto ai transalpini dopo che negli ultimi due anni erano capitati sia il Montecarlo che il Rally del Marocco.

Per l'occasione il Team HF-Marlboro schiererà ben quattro macchine per Ballestrieri-Maiga, Pregliasco-Garzoglio, Lampinen-Sodano (che stanno già provando) e, forse per Munari-Mannucci.

Quattro comunque saranno anche le Fiat affidate a Pinto, Paganelli, Barbasio e Verini tutte impegnate nel tentativo di reinserirsi nella rincorsa per il titolo mondiale non ancora matematicamente perduto.

Grossa novità, quella delle due Opel-Marsiglia affidate non a due carneadi qualsiasi, bensì a Clarr e Barailier che sono i due capintesta del campionato Opel francese rispet-

tivamente per il G. 2 e per il G. 1, campionato questo che è molto seguito olttralpe e che lo scorso anno laureò campione assoluto Gamet, protagonista del G. 2 con un'Escort anche al recente Tour de France. Clarr in particolare ha vinto il turismo preparato al Criterium Alpino e al Rally d'Antibes giungendo poi secondo alla Giraglia, al Criterium de Touraine e alla Ronde Cevenole. Barailier da parte sua ha vinto il gruppo uno alla Ronde Cevenole e al Rally Mistral giungendo poi secondo al Vercors Vivarais e terzo alla Giraglia. Interessantissimo sarà il confronto con le Opel italiane curate da Conero, sia quelle preparate G. 2 di Trombotto e Cambiaghi che quelle di serie di Brai e compagnia.

● Dopo un anno di tristissime esperienze col suo spider Abarth 1800 culminata nella tragica ripresa con una NSU 1000 in Germania in occasione del Rally Bavaria dove Vanni Tacchini si è visto battutissimo nonostante la strada fosse in forte salita, il pilota novarese si è deciso a giocare l'ultima carta in occasione del prossimo Sanremo ed alla ricerca di un poco di competitività ha portato la macchina da Ceccato nella speranza di riaverne una «bomba» come quella di Bacchelli.

● Una delle coppie rallistiche più fortunate, quella composta da Ballestrieri e Silvio Maiga rischia il prossimo anno di sciogliersi. Le ragioni sono da ricercarsi nel desiderio di Maiga di chiudere con le competizioni per dedicarsi completamente allo studio (gli mancano pochi esami per diventare dottore in economia e commercio) e soprattutto per convolare a giuste nozze con la sua segretissima fidanzata.

● Chi invece pur sposandosi è tutt'altro che intenzionato a smettere è Gino Maluso che il prossimo 6 ottobre a Casale Monferrato si unirà in matrimonio con la simpaticissima Regina, abbandonando per la prima volta in questa stagione Sergio Barbasio che così correrà il Rally di Sanremo con Zanuccoli.

ca.v.



Giancarlo Martini esce dalla variante di Imola, facendo impennare sul cordolo la sua F. Italia. Dietro a lui Bossoni ed il suo grande rivale Duilio Truffo, con il quale si disputerà la vittoria finale

Non parliamo, poi, dei problemi tecnici veri e propri; che lasciano molte volte adito a discussioni a non finire. Si aggiunge a questa situazione, non sempre piacevole, una serie di problemi, per esempio quello dei ricambi che né la Fiat né l'Abarth riescono a fronteggiare secondo la richiesta.

Un esempio? Non si trovano sul mercato testate: quelli che ne posseggono ancora qualcuna la tengono gelosamente, dal momento che è quasi impossibile reperirle attraverso i normali canali. E' noto infatti che la testata utilizzata nel motore della F. Italia è quella della Fiat 124 Spider 1600 (non più in produzione) e le testate che si trovano in commercio, per intenderci quelle che equipaggiano i motori delle Fiat 132 e simili sono diverse, non presentando i condotti con lo stesso grado di lucidatura e soprattutto diverse sedi valvole. Volendo proprio utilizzare tali testate bisognerebbe sostituire le sedi (e si andrebbe incontro al problema di Ghinzani, non potendo ovviamente lavorare in alcun modo, neanche raccardare la testata) e soprattutto sarebbe oltremodo difficile portare i condotti grezzi

volte che un motore viene trovato non in regola il pilota è immediatamente sospeso: per poi venire riammesso dopo aver perso una gara (vedi Truffo e Farneti) oppure due (Ghinzani) tutto ciò con le scuse dei nostri dirigenti.

Per non parlare dei cosiddetti motori «revisionati» che l'Abarth rimette in circolazione dopo aver prelevato per le verifiche tecniche da altri concorrenti. In teoria tali motori dovrebbero essere smontati, controllati pezzo per pezzo, rimontati con cura e di nuovo posti al banco, per un controllo finale: ma è successo più di una volta che tali motori, rimessi in circolazione non rispondessero affatto alla «fiche» di omologazione. Ci sono dei concorrenti che hanno trovato sul loro motore, appena ritirato alberi a gomiti equilibrati (non certo dalla Fiat), parti del complessivo frizione manomessa o addirittura rotte, per non parlare di quel motore, che doveva anche essere passato al banco prova e presentava addirittura i centratori dei carburatori rovesciati! Chissà come avranno fatto all'Abarth a metterlo in moto!

I. c.

fornito dalla gara di contorno al G.P. d'Italia in cui ci hanno fatto disputare le prove di qualificazione, le batterie e la finale in un'unica giornata (sabato), mentre la finale avrebbe dovuto disputarsi la domenica. Ma davamo fastidio al signor della F. 1 e così il nostro programma è risultato compresso. Queste ed altre situazioni non possono che lasciare molta amarezza e nervosismo nell'animo di chi, come noi, è costretto a partire il venerdì sera e viaggiare di notte per andare a Misano, a Magione o Imola, con ritorno la domenica sera dopo la gara, poiché il lunedì si lavora. E se non si lavora, addio sport automobilistico!

Con questa lettera vorremmo invitare pubblicamente gli organizzatori e la CSAI che approva i regolamenti, a voler provvedere per il futuro rendendo accessibili, anche a chi come noi è impegnato fino al venerdì sera, le gare facendo svolgere verifiche e prove di qualificazione il sabato e le corse la domenica.

Vorremmo altresì invitare i giovani che intendono iniziare a praticare questo sport di scegliere bene la categoria in cui desiderano correre, poiché è spiacevole dover saltare delle gare per ragioni così stupide.

Ti ringraziamo per aver accettato questo nostro sfogo ed aspettiamo al più presto una risposta da chi di dovere.

I piloti F. ITALIA
Paride Ongari, Sante Facchinetti, Mario Branca, Roberto Farneti, Florino Fiorini, Luigi Stefanoni, Dario Riva, Livio Ponzone, Emilio Regosa, Duilio Truffo, Roberto Tonussi, Francesco Bergami, Silvio Buttani, Franco Viola, Gianfranco Brancatelli, Antonio Castiglioni

Però
quanto beve
la OPEL CD
DIPLOMAT...
(è davvero
per pochi
intimi)

Un BITTER

per gradire

(ma da 13 milioni!)



La linea di questa macchina è dovuta al centro stile della Opel. E' una vettura moderna e molto ben rifinita. I fari sono a scomparsa totale, come nelle migliori tradizioni dei moderni coupé. L'interno è spazioso e molto ben disegnato, e offre una abitabilità vera per quattro persone. Un ampio vetro posteriore senza cornice si solleva senza fatica per poter accedere al bagagliaio, che è abbastanza ampio. Il motore è l'otto cilindri a V di 90° che equipaggia l'Opel Diplomat. Sviluppa una potenza di 230 CV DIN a 4700 giri, che consente alla vettura una velocità massima di 220 kmh. Il cambio è automatico, ovviamente GM, mentre l'interno in pelle e i vetri azzurrati, oltre all'impianto di aria condizionata, rendono la guida di questo coupé estremamente confortevole.

HOCKENHEIM - A riprova che l'elegante coupé « Bitter » dell'Opel esposto al Salone di Francoforte, non era una realizzazione a sé, uno dei soliti « dream car » ad uso di fotografi e belle modelle, ma una realizzazione con un futuro pratico ed attuale, l'Opel ha portato sulla pista di Hockenheim una macchina funzionante da far provare agli scettici. Così, nell'afosa giornata sul circuito di Hockenheim, ci siamo anche... bevuti il « Bitter » in pista.

Al volante ci siamo trovati subito a nostro agio, anche perché i seggiolini hanno una escursione che ci ha permesso di trovare la posizione di guida il più possibile adatta alle nostre esigenze. Il motore è silenzioso e potente, il cambio è facile e molto docile da azionare. Nonostante sia un automatico abbiamo impiegato, con partenza da fermo, 9" a raggiungere i 100 kmh.

L'imponenza della vettura dà l'impressione di non poter effettuare una guida sportiva, ma, appena al volante, ci si accorge di quanto ciò sia errato. Infatti, nelle diverse curve del circuito di Hockenheim e nella chicane, l'eccezionale stabilità e la grande maneggevolezza della « Bitter » ci hanno permesso delle « performance » che siamo riusciti ad ottene-

re solo con macchine dichiaratamente sportive, ai più alti livelli, tipo Porsche o altre. Il volante molto ben servito, ma non troppo, ti aiuta nelle manovre, ma non si alleggerisce troppo quando si raggiungono velocità all'ordine di 200 all'ora.

La vettura, che dispone di un buon CX, è accreditata di una velocità massima di 220 kmh, velocità, che a dire il vero non siamo riusciti a raggiungere, ma solo a sfiorare. Da 40 kmh con il cambio in posizione « D » abbiamo impiegato a raggiungere i 100 all'ora 24", con una accelerazione e una progressione entusiasmanti.

Questo elegante coupé che verrà venduto in Germania al prezzo di 50.000 marchi, (12.500.000 lire italiane), verrà prodotto, almeno così è nell'intenzione della Casa, in un centinaio di vetture all'anno. Per una elite dunque, e solo questa è la ragione per cui l'Opel dice di essersi impegnata in un campo ad essa finora sconosciuto.

I consumi sono da capogiro, almeno per noi in Italia con la benzina che va ad aumentare. Difatti non si riesce con una guida sportiva a fare più di tre chilometri con un litro! Il « Bitter » che abbiamo provato ad Hockenheim era il... più assiduo frequentatore del distributore di benzina dietro ai box.

Giancarlo Cevenini



La Opel Diplomat CD della nostra prova fotografata ad Hockenheim. Qui sopra, si nota il lunotto apribile



Da Bologna alla «Baja 1000» i fuoristradisti

● Con partenza e arrivo a Zena, nei pressi di Bologna, lungo un percorso vario e impegnativo, si svolgerà domenica 14 ottobre il « 4. Trofeo autunnale » per veicoli fuori strada a quattro ruote motrici, organizzato come al solito dal Club Nazionale Fuoristrada di Bologna. La manifestazione, classico cimento per i praticanti della categoria, concluderà un ciclo di importanti competizioni italiane, prima che i nostri migliori fuoristradisti si trasferiscano nel Messico per partecipare all'estenuante gara denominata « Baja 1000 ».



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...

MAZDA

LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto



PARIGI
è sempre **PARIGI**



Finalmente
la nuova
308 GT4
FERRARI
con la linea
ormai «tipo»
di **BERTONE**

Questo l'identi-kit

MOTORE centrale; numero e disposizione cilindri 8 a V 90°; alesaggio e corsa mm 81x71; cilindrata cc 2926; rapporto compressione 8,8:1; giri massimi 7700; potenza massima CV 255.

Basamento in lega leggera con canne riportate in ghisa. Albero motore su 5 supporti, bielle affiancate su cuscinetti a guscio sottile. Valvole in testa disposte a V comandate da 4 alberi a camme a mezzo bicchierini e pastiglie. Alberi distribuzione azionati da cinghie dentate con tenditore. Lubrificazione con pompa a ingranaggi, coppa a umido e radiatore. Accensione con 2 spinterogeni Marelli. Impianto elettrico 12 V con alternatore e regolatore a transistor. Alimentazione con pompa elettrica e 4 carburatori doppio corpo Weber 40

il DINOtto!



Ecco il «volto» della Ferrari-Dino 308 GT, l'attesa risposta di Maranello nel campo delle granturismo attorno ai 3 litri. Da questo punto di vista, somiglia un po' alla Matra-Simca «Bagheera»

PARIGI - L'appuntamento è ormai classico. Alla «porte de Versailles» apre il 4 ottobre il Salone dell'Auto parigino. Se Francoforte è stato un po' in sordina Parigi sarà sulla bocca di tutti per le sue novità, che vedremo dal prossimo anno circolare sulle strade di tutta Europa, e per i suoi Show-Car, vetture cioè da Saloni che non vedremo mai in produzione.

Iniziamo dalla realtà, la Ferrari sarà presente con il suo **DINO 308** disegnato da **BERTONE** (è il debutto di questo gemellaggio) con il potente motore 8 cilindri di 3000 cmc.

Il coupé a due porte 4 posti, ha una linea certo originalissima, ma offre una buona abitabilità per quattro persone a differenza del 246. I fanali sono a scomparsa, e la strumentazione è completa. La macchina sarà in vendita dal gennaio 1974. Per ora ne esistono solo due esemplari, il suo prezzo non è stato ancora stabilito, ma non è azzardato indicarlo intorno ai 9 milioni.

Sempre di Bertone a Parigi un esemplare unico di Show-Car, su telaio **NSU RO 80** con motore centrale, che presenta interessanti soluzioni per la sicurezza e per l'abitabilità. Rassomiglia anch'esso alla «DINOtto», come entrambi ricordano la **STRATOS**.

Ancora un nostro carrozziere, il grande **PININFARINA**, porterà al Salone parigino due novità. Una, la **MINI-PEUGEOT 104** che i nostri lettori hanno potuto vedere nel disegno anticipato nello scorso numero di **AUTO-SPRINT** (a cui dovrebbe seguire entro breve tempo anche una versione familiare, che è già stata accettata dalla Casa francese). L'altra novità di Pininfarina è una **JAGUAR BERLINA A 4 PORTE** abbellita e ridisegnata. L'interno è molto lussuoso, la linea è filante e molto «chic», sul frontale due grossi fari rettangolari la fanno assomigliare alla 130 Fiat Coupé, mentre il posteriore molto luminoso e bello ricorda vagamente la Ferrari 365.

GIUGIARO sarà a Parigi con la già vista a Francoforte vettura chiamata «Asso di Picche», disegnata su telaio dell'Audi 80, che ha favorevolmente impressionato i tecnici sia dell'Audi che della Karmann, la carrozzeria tedesca che la vorrebbe mettere in produzione.

FIAT, che gode in Francia di un ottimo mercato, sarà presente con tutta la sua gamma di vetture in produzione, mentre sembra rinviata la presentazione della 126 «Abarthizzata» così come la Campagnola a 4 ruote mo-

trici che verrà presentata più avanti. Entro la fine dell'anno la **FIAT** dovrebbe presentare la nuova **X1/20** che disegnata da Pininfarina, verrà commercializzata dal prossimo anno, oltre la «131», che sarà un miglioramento della 124.

La **Fiat X1/20**, dovrebbe essere al prossimo salone di Ginevra in versione definitiva, con il motore centrale di due litri di cilindrata, mentre ne verrà im-

postato un gruppetto «prototipo» agonistico con il motore di 3500 cmc, in funzione anti-Stratos.

La **LANCIA** presenterà ai francesi la sua versione già vista a Francoforte della **BETA COUPE'**, che entrerà in produzione il prossimo anno ad un prezzo si dice interessante, azzardiamo sui 3.300.000 **LIRE**. Oltre alla Beta Coupé la casa torinese sarà a Parigi con tutta la gamma delle

sue vetture, mentre fra un mese, diciamo in novembre, verrà presentata la versione **STRADALE** della **STRATOS** per sfruttare il trionfo con Munari e Manucci al recente Tour de France.

AUTOBIANCHI avrà tutta la serie delle sue 112, giudicate in Francia le vetture snob per persone «IN». Godono di un mercato molto fertile. **FERRARI** con tutta la gamma di vetture, più la versione definitiva della **BB** e la nuova **DINO 308**, mentre la **MASERATI** sarà presente con le vetture già conosciute e la versione che è andata in produzione in questi giorni della **KHAM-SHIM** la nuova 2+2 della Casa del Tridente.

DE TOMASO presenterà la nuova **Pantera** in versione «L» e la versione definitiva della **LONGCHAMPS** che verrà prodotta nel nuovo stabilimento De Tomaso a partire da novembre.

La **CITROEN** dovrebbe presentare a Parigi, oltre alla sua già vista **GS** con motore **WANKEL**, anche una **SM** con motore di 3200 cmc «automatica» che da un anno è esportata in U.S.A.

La **RENAULT** presenta la sua «6» modificata nei seguenti particolari: nuova mascherina, paraurti anteriori e posteriori ridisegnati, nuove luci posteriori.

g. c.

DCNF con starter. Raffreddamento a circuito acqua, con radiatore, serbatoio ad espansione e ventilatori elettrici automatici. Frizione monodisco a secco con mozzo elastico.

AUTOTELAIO tubolare; carrozzeria coupé 4 posti disegno Bertone; carreggiata ant. mm 1470; carreggiata post. mm 1460; lunghezza mm 4320; larghezza mm 1800; altezza mm 1180; passo mm 2550; diametro sterzata m 12,5; peso kg 1150. Cambio a 5 velocità sincronizzate comandate con leva centrale. Sospensioni anteriori e posteriori indipendenti a quadrilateri trasversali. Differenziale autobloccante a lamelle incorporato nel cambio. Guida a cremagliera. Freni idraulici a disco ventilato sulle 4 ruote, con servofreno; freno a mano meccanico sulle ruote posteriori. Serbatoio carburante sdoppiato in lega leggera lt 80. Consumo carburante litri 18-20 ogni 100 km. Ruote fuse in lega leggera con pneumatici 205/70 VR 14 X con ruota di scorta speciale a sezione ridotta. Predisposizione per condizionamento d'aria, alzacristalli elettrici, radio, ecc.

VELOCITA' RAGGIUNGIBILI

	1	2	3	4	5
con pneumatici 205/70 VR 14 X kmh	70	101	140	191	250
rapporto al ponte 18/63 - a giri-minuto 7000					

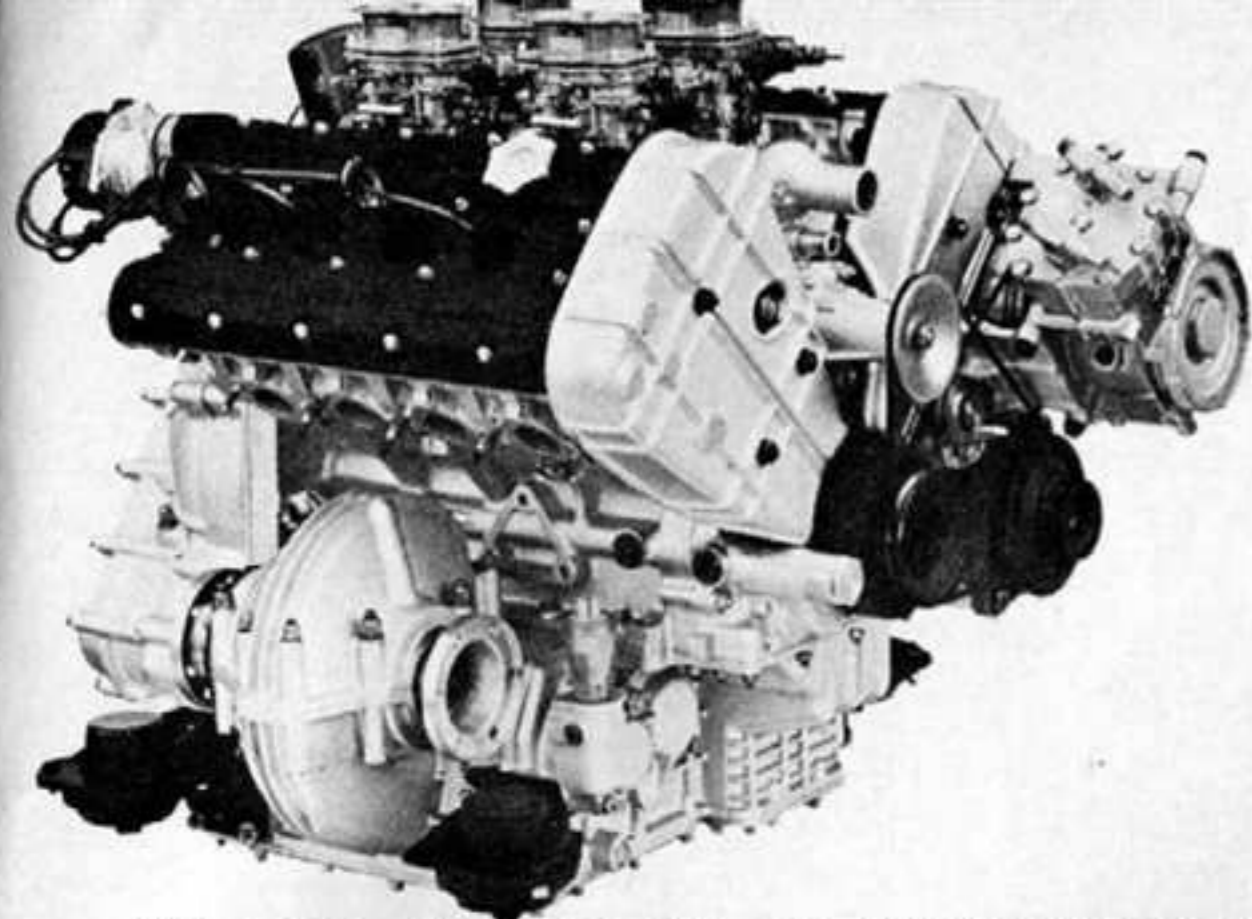
ACCELERAZIONI

da 0 a 400 metri = 14"4

da 0 a 1000 metri = 26"2, velocità in uscita kmh 210



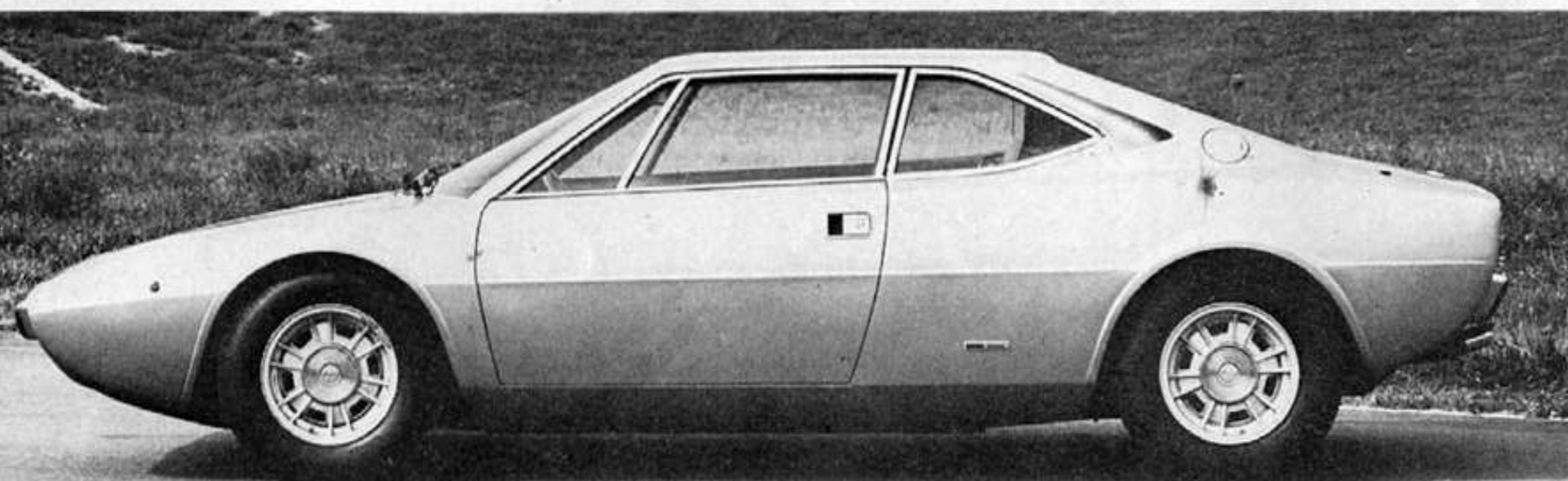
Il primo di ottobre la Bristol annuncerà la sua nuova vettura, chiamata Tipo 411 (serie IV). La serie 411 fu presentata per la prima volta al Salone di Londra del 1969 e da allora è stata sempre modificata e migliorata. Nella Tipo 1974 il cambiamento più importante consiste nel montaggio di un motore di 6556 cc anziché di 6277 cc, interessante soprattutto perché può funzionare con la benzina anche più scadente. All'esterno c'è qualche mutamento stilistico nei fanalini posteriori e nel vano portabagagli.



Qui sopra, il motore 8 V, con distribuzione a cinghie dentate e 255 CV. A destra, le due versioni Dino 246 (GT e S) che per ora restano in produzione. Sotto, la linea Bertone della Dino 308 GT



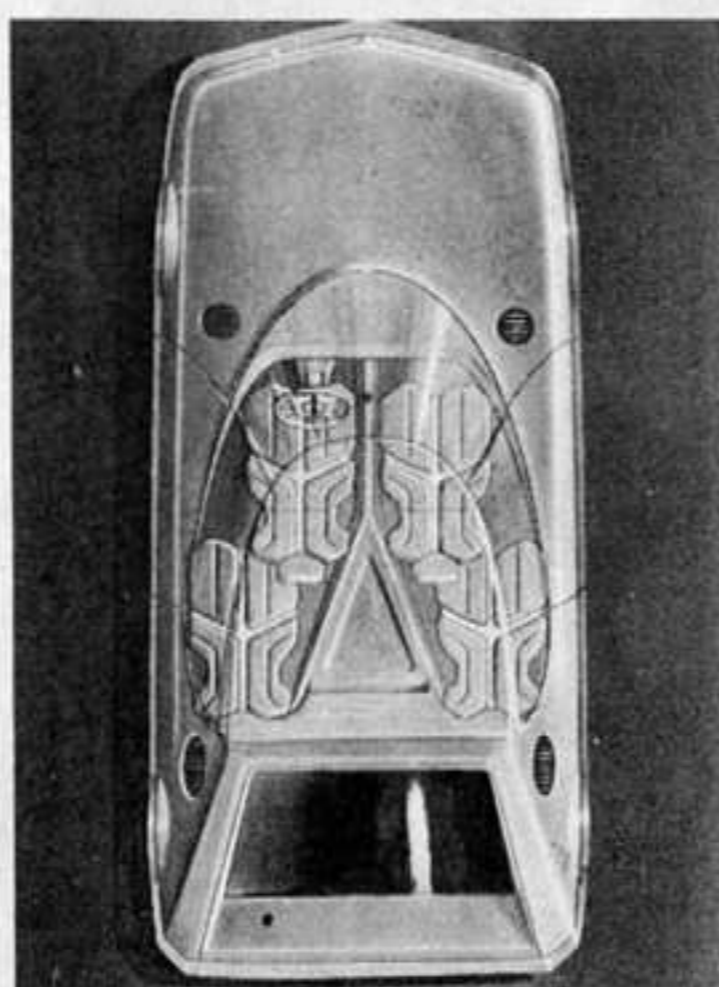
Per ora resistono le DINO 246GT e S



Qui sopra, in questo disegno l'aspetto della Jaguar speciale che Pininfarina porterà a Parigi. La vettura, che monta il motore a 12 cilindri sul pianale XJ a passo normale, si presenta come un lussuoso coupé a quattro porte e quattro comodi posti. Sotto: il prototipo Bertone su meccanica AUDI NSU RO 80. Un curioso quattro posti definito «a trapezio» grazie alla meccanica in senso longitudinale



L'aspetto della Renault 6 modificata nell'estetica ed in alcuni particolari: nuova la mascherina, come pure i paraurti e le luci posteriori. Internamente, si notano nuovi sedili e una miglior finitura



il 15 ottobre al traguardo il G. P. al Computer

LUNEDI' 15 OTTOBRE, alle ore 21, presso l'Hotel Esso Motor, in Piazza della Costituzione (antistante i padiglioni della Fiera di Bologna), il Computer ci dirà finalmente chi è il Campionissimo di tutti i tempi, il pilota cioè che ha vinto il G.P. al Computer, e con esso ci darà anche la classifica completa del G.P. di tutti i tempi. La serata, in collaborazione col World Championship Team Marlboro, che vedrà come eccezionale «contorno», la partecipazione dei piloti Arturo Merzario, Sandro Munari, Andrea de Adamich, Nanni Galli, ecc., nonché la proiezione di alcuni eccezionali film da corsa, sarà il primo passo per arrivare alla designazione del vincitore della Pantera De Tomaso, fra tutti coloro che in questi mesi hanno inviato le schede-voto a migliaia alla nostra redazione. Tutti i nostri lettori sono invitati. L'ingresso è libero a quanti vorranno partecipare. Saranno presenti funzionari della Finanza ed il notaio che stilerà il verbale della classifica. Avuto il risultato in redazione si provvederà allo spoglio di tutte le schede. Contiamo di potervi comunicare il nome del vincitore della Pantera sul numero di lunedì 22 ottobre.

GRAN PREMIO COMPUTER		CAMPIONISSIMO di tutti i tempi	
Nome	Punti	Nome	Punti
Arturo Merzario	6	Sandro Munari	12
Andrea de Adamich	3	Nanni Galli	1
Arturo Merzario	11	Arturo Merzario	2
Arturo Merzario	9	Arturo Merzario	10
Arturo Merzario	4	Arturo Merzario	5
Arturo Merzario	8	Arturo Merzario	7
Arturo Merzario	7	Arturo Merzario	6

Conoscerete la
SCHEDA vincente
del **totoSPRINT** con il
CAMPIONISSIMO di tutti i tempi



Più premi
da dividere
tra i
partecipanti
al concorso

TUTTI i CRUSCOTTI F.1

Sempre in tema di concorsi, comuniciamo ai lettori di AUTOSPRINT MESE che hanno inviato la scheda di «TUTTI I CRUSCOTTI F.1» che, non essendo certa l'effettuazione della prova del Campionato Europeo di F.2 a Vallelunga, il premio, che era stato indicato in due biglietti omaggio per la gara, verrà invece commutato in alcuni GIUBBOTTI offerti dalla Marlboro che verranno estratti tra coloro che avranno compilato correttamente la schedina. La grande partecipazione anche a questo concorso ci ha indotto ad aumentare il numero dei premiati. I nomi dei vincitori verranno comunicati su AUTOSPRINT MESE N. 13 che sarà in edicola nella prima decade di ottobre e che riserverà a tutti una formidabile sorpresa.