

Il ricatto del
petrolio anche
sulle corse

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT

domenica SPRINT

Dopo l'annullamento del GIRO del BELGIO (che ci ha dato in anticipo **MUNARI & MANNUCCI campioni d'Europa**) in dubbio ora il rally inglese **Lo sceicco bianco (rosso)**



Sandro Munari ha vinto ormai quasi tutto. Ora è anche campione europeo conduttori, assieme a Mannucci, ovviamente. Nell'albo d'oro del «Drago» troviamo due titoli mondiali (con Lancia e Ferrari) un paio di titoli italiani, la Mitropa Cup e classiche come la Targa, il Montecarlo, Tour de Corse, Tour de France e cinque S. Martino!

Mercoledì 7 novembre, ore 16,15. Mario Mannucci, inviato come osservatore in Belgio, telefona concitato a Cesare Fiorio: «Siamo campioni d'Europa, il Rally non si corre per problemi con i carburanti che scarseggiano!».

E' finita. Finalmente la tanto attesa rivincita sul campionato del '71 perso proprio d'un soffio a favore di Zasada, è arrivata. E' il secondo anno consecutivo che un equipaggio italiano iscrive il proprio nome in questo albo d'oro.

Munari e Mannucci succedono così a Pinto-Macaluso al termine di uno dei campionati più combattuti perché sin dall'inizio la Fiat aveva deciso di ritentare l'avventura conclusa positivamente nel '72, mandando a correre due piloti: Pinto e Barbasio, mentre dalla Germania si è profilata

Gli manca solo il SAFARI

cui ha partecipato), quest'ultimo prestigioso successo diventa anche molto beneaugurante per il futuro che, a quanto sembra, sarà più impegnato che mai su tutti i fronti.

Ne parliamo subito con Munari chiamato al telefono, la notizia gli è praticamente stata appena comunicata:

«Meno male che è finito tutto, mi ci voleva davvero questa sosta perché ho molto da fare a casa e così libero da

vero e proprio accasato.»

Cerchiamo in tutta fretta di formulare qualche domanda perché il «drago» è sempre piuttosto parco a parole, anche in questo momento che al contrario dovrebbe vederlo scatenato. Cerchiamo di ricordare in tutta fretta i suoi successi più importanti: Montecarlo, Tour de Corse, Tour de France, Targa Florio, Campionati italiani, campionato del mondo (con la Lancia), campionato del mondo con la Ferrari, Mitropa Cup, e adesso questo europeo conduttori:

«Sì ma ora basta con i campionati, non ho più intenzione di seguire lunghe scadenze. Mi dispiace solo per Mario che non ha vinto il titolo italiano, ma adesso i miei programmi sono indirizzati solo a gare di grosso prestigio ad esempio il Safari. Sì è proprio

CAMPIONATO EUROPEO CONDUTTORI

	ARTIC RALLY	COSTA BRAVA	LYON-CHARBONN.	FIRESTONE	ISOLA D'ELBA	IRLANDA	JUGOSLAVIA	GALLES	SEMPERIT	SCOZIA	ZLATNI-PIASSATZI	CECO-SLOVACCHIA	DANUBIO	BALTICO	S. MARTINO	TOUR DE FRANCE	CIPRO	MONACO-VIENNA-BED.	1000 MINUTTI	GIRO DEL BELGIO	TOTALE	
MUNARI-MANNUCCI	—	20	—	20	4	—	—	—	—	—	—	15	12	—	20	20	—	—	—	—	—	111
BARBASIO-MACALUSO	—	10	—	—	15	—	—	—	12	—	20	—	15	—	3	—	—	—	—	—	—	75
ROHRL-BERGER	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	20	20	—	—	—	—	20	—	—	—	75
TOMINZ-MAMOLO *	—	—	—	—	12	—	20	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	41
CLARK-PORTER	—	—	—	—	—	—	—	20	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
PINTO-BERNACCHINI	—	15	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	40
TORDOFF	—	—	—	2	—	20	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32

* L'equipaggio Tominz-Mamolo ha anche 8 punti alla Paris-St. Raphael, gara valida solo per gli equipaggi femminili

ben presto la pericolosa immagine di quel Rohrl che resterà fino in fondo il più serio rivale per l'equipaggio italiano.

Campioni del mondo (anche se ufficiosi perché solo da quest'anno il titolo marche si fregia ufficialmente di questo titolo) nel '72, campioni d'Europa quest'anno, per la Lancia i successi continuano a non finire, anzi, considerando che buona parte del merito di questo risultato va anche alla Stratos (con cui Munari ha vinto nelle due corse

impegni posso farlo con tranquillità. Sono veramente contento del risultato, ma se non fosse per gli affari che ho da sbrigare, non mi sarebbe dispiaciuto continuare fino in fondo. Rohrl è veramente un grosso avversario, ma non lo si scopre certo oggi perché il suo valore era già noto. Certo adesso lo conoscono anche in Italia ed in fondo è giusto che sia così perché se lo merita. La sua macchina poi era veramente eccezionale e lui, anche se non ufficialmente, forse poteva considerarsi un

il Safari la gara che vorrei vincere a tutti i costi. Ricordo ancora con troppa amarezza il ritiro del '70, ad un solo giorno dall'arrivo, quando ero nettamente al comando. Poi con la Lancia non ci siamo più andati e addio possibilità. Certo dal prossimo anno solo i rallies più prestigiosi (e pochi soprattutto) e possibilmente diverse gare con la Stratos nell'europeo GT non

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 30

CONTINUAZ. DA PAGINA 29

appena la vettura avrà l'omologazione.»

Continuiamo a ricordare ad alta voce: tre gare quest'anno con la Stratos, due primi ed un secondo posto in Targa, l'unico ad aver finito tutte le corse con questa macchina, gli altri sempre a piedi.

«Semplicemente perché io ho avuto più fortuna, è sempre così nelle corse, adesso comunque continueremo nella messa a punto della macchina e tanto per cominciare dai primi di dicembre ci trasferiremo in Svezia cercando l'ambientazione ideale per tutte quelle prove (gomme, assetti e così via) indispensabili

MARIO MANNUCCI

l'ombra di MUNARI

Manca solo del titolo italiano

Dicono sia arrabbiato, MARIO MANNUCCI, perché nessuno si ricorda di lui che bene o male con Munari c'è sempre, anche nei momenti in cui si scatena e tutti si vorrebbe essere giù a vederlo, ma mai al suo fianco. Ed ha ragione Mannucci, come giustamente aveva ragione lo scorso anno Macaluso, i navigatori sono campioni europei anche loro, come ovvio essendo l'Europeo un campionato rallies in cui a correre si è sempre in due.



Non è più di primo pelo, gli «anta» infatti li ha (appena) passati, ma la sua vitalità non dà segni di cedimento. In «giro» si dice che sia bravissimo, che il «drago» senta moltissimo la sua influenza, che dei due chi comanda sia proprio lui. Resta il fatto che agli appuntamenti importanti c'è sempre e che da quando corrono assieme, Munari ha colto le vittorie più prestigiose.

Sposato con la simpaticissima Ariella (che ha assieme a Dede Barbasio la fama di essere un'organizzatrice eccezionale alle assistenze dove i piloti trovano sempre ogni ben di Dio da mettere sotto i denti), è padre di un maschiotto tutta birra («anche in questo sono arrivato prima di Sandro!») e nella vita, quando non corre o non effettua ricognizioni o non prepara radar per qualche organizzatore o... (ma non si finisce mai), gestisce un albergo nel centro di Milano dove si sistemerà definitivamente non appena smetterà di correre con Sandro, e cioè tra almeno, cinquant'anni stando a quanto si sente dire.

Il suo albo d'oro vede pressoché tutti i risultati di prestigio di Munari con aggiunte le sue stagioni precedenti in cui ha corso e come primo pilota (giungendo tra l'altro 6. assoluto all'Elba del 1968) e come navigatore di Ballestrieri, di Paganelli, di Barbasio e di Lampinen. Non è mai riuscito a vincere un campionato italiano anche se l'anno in cui si trovò al fianco di Barbasio sbagliò l'obiettivo veramente per un soffio.

Così l'altalena del campionato più lungo

Le 21 tappe dell'incertezza

Donatella Tominz, laureata campionessa europea



Artic Rally

2-4 febbraio

Tradizionale gara di apertura, l'Artic Rally, noto anche come Tunturi Rally, è una delle gare più valide di tutto il calendario. Con una ricchissima dotazione di premi, e soprattutto la possibilità di montare i chiodi, è stata proposta come gara sostitutiva al Rally di Svezia per il campionato mondiale dall'associazione piloti di rallies. La partecipazione alla gara era però limitata ai soli equipaggi nordici e tra questi ha primeggiato Timo Makinen con la Ford Escort che ha preceduto uno dei pochi piloti rivelazione di questi ultimi tempi, Markku Alen, alla guida della Volvo patrocinata dalla Castrol.

Costa Brava

10-12 febbraio

Entrano in scena gli equipaggi italiani: Munari-Mannucci con la Lancia (Fulvia) e Pinto-Bernacchini e Barbasio-Macaluso con la Fiat (1800 spider). A fare da quarto incomodo c'è il solito Zasada con la Porsche. Nonostante una penalizzazione stradale, Munari domina questa gara precedendo sul traguardo il campione uscente, Pinto. Terzo finisce Zasada che approfitta di un'uscita di strada di Barbasio che non è ancora molto abituato, comunque, alla guida dello spider dopo tanti anni con la Fulvia.

Lyon-Charbonnieres

9-11 marzo

Si ripresenta la Lancia, ma questa volta con la Stratos e con il debutto del nuovo pilota, quell'Andruet recente vincitore del Montecarlo. L'attesa è vivissima proprio per come si comporterà questo nuovo binomio. E le cose, ad onor del vero, iniziano subito bene con il successo nella prima prova. Non continuano, comunque, perché scaldando le gomme (slick) appena montate per affrontare la seconda speciale, la Stratos va a muro ed è fuori

gara. Via libera quindi alla Simca CG di Fiorentino che precede tutta una serie di piloti di valore ad iniziare da Piot per continuare con Chasseuil, Haimbach, Larrousse, Greder, Wollek e così via.

Rally Firestone

6-8 aprile

Si ritorna in terra spagnola, ma questa volta la partecipazione è veramente qualificata perché oltre agli italiani Munari e Pinto ci sono anche la stella nascente Asterhag con la BMW, l'Escort di Sclater, l'Ascona di Gunnar Bomqvist e le due Carrera di Tordoff e Morley. L'interesse è comunque tutto puntato su Munari che corre con la Stratos ed a proposito della quale tutti nutrono dubbi sulla tenuta. Alla fine comunque il «Drago» avrà ragione di tutti anche se Pinto potrà veramente imprecare alla malasorte per la sua uscita di strada quando si trovava al comando e stava viaggiando veramente fortissimo.



Barbasio, 2. all'Elba, è giunto 2. anche nell'Europeo

Isola d'Elba

12-14 aprile

I reduci della Spagna si ripresentano subito in gara per l'Elba, ma sono tutti un po' sofferenti per una fastidiosa febbrietta. Tra questi il più indisposto è proprio Munari che comunque, tornato alla guida della Fulvia si ripete da protagonista nonostante il fortissimo lotto di avversari, tra cui per tenacia spicca Barbasio rimasto a casa dalla Spagna proprio per cercarsi qua punti tricolori e per l'Europeo. Il ritiro di Pinto sembra facilitare la corsa di Munari, ma a poche battute dal termine un giunto si rompe e il pilota della Lancia si vede precipitare dal 1. al 7. posto, mentre Barbasio conclude 2.

Irlanda

19-22 aprile

La corsa di Pasqua si presentava molto allettante per i piloti di tutta Europa particolarmente invitati dagli organizzatori. Ma la paura di disordini, purtroppo di casa a Londonderry, li ha te-

nuti lontani. Anche due Stratos di Munari e Andruet, che ad un certo punto sembrava dovessero andare, hanno rinunciato per scarsa messa a punto. Ha vinto così, a sorpresa, Tordoff con la Porsche Carrera con cui si era classificato ottavo al Firestone.

Rally di Jugoslavia

10-13 maggio

Iniziano i rallies dell'Est, quelli molto cari in passato a Zasada e grazie ai quali è riuscito nell'intento di vincersi il titolo. Il duello Lancia Fiat è rimandato perché Munari è a casa ammalato e Lampinen (che doveva correre per infastidire Pinto) non si è presentato. Sembra allora gioco fatto per la Fiat, ma il campione d'Europa decisamente in annata sfortunata, deve ancora una volta ritirarsi. Vince comunque un'altra Fiat, quella delle due italiane Tominz-Mamolo e per i nostri colori è festa grande.

Galles

11-13 maggio

In concomitanza con Rally jugoslavo, si corre anche nel Galles, ma si tratta di una corsa senza storia perché la presenza di Roger Clark con la Ford Escort equivale ad una certa ipoteca. Il risultato infatti non sbaglia e l'unica cosa che viene da domandarsi è perché la Ford non si impegni a fondo in nessun campionato. Tordoff intanto (con il 4. posto ottenuto) risale nella classifica assoluta del campionato al terzo posto dietro Munari e la Tominz (che al suo attivo ha anche il risultato dell'Elba).

Semperit

31 maggio-2 giugno

Si entra nel vivo del campionato con questa che può considerarsi sotto tanti aspetti la gara chiave. Assente ancora Munari (sempre ammalato), la Fiat si presenta in forze alla ricerca anche di punti tricolori. A Pinto viene allora chiesto di fare da spalla a Barbasio che alla fine lo precederà superandolo però anche nella classifica europea tanto che da questo momento verrà impegnato anche qui con ovvia sorpresa di Pinto. In questa gara fa la sua comparsa comunque anche l'Opel Ascona di Rorhl che domina dall'inizio alla fine, ma è costretto al secondo posto da una «bravata» (poi legalizzata dalla CSI) di Rusling che vince approfittando di una scorciatoia.

Scozia

2-6 giugno

Ancora un rally praticamente concomitante, riservato quindi ai soli piloti inglesi e nordici. Questa volta però Roger Clark non si è trovato facile vincitore dall'inizio perché oltre alla Volvo di Walfridson, c'erano anche le Escort RS di Sclater e soprattutto di Hannu Mikkola che è stato proprio il vero protagonista della gara finendo battuto solo per un'uscita di strada che gli ha fatto perdere molti minuti. Si è ripetuto così Clark che in classifica si trova adesso a soli 4 punti da Munari anche se obiettivamente non preoccupa molto perché è risaputo che non parteciperà a tutto il campionato.

per arrivare a Montecarlo piuttosto preparati.»

E per Munari il discorso può già considerarsi chiuso con grande delusione di chi, come noi, è abituato a non vincere mai. Come ogni volta che gli parliamo, ci aspettiamo sempre una rivelazione, il segreto del successo, ed al contrario ci restiamo male. Ma insisteremo, saremo ad interrogarlo anche la prossima occasione e a forza di tentativi gli strapperemo tutti i segreti e diventeremo anche noi come lui, in tutti i casi comunque, sempre, dopo.

C. C.

• Dopo il successo dell'esperimento di quest'anno (vittoria di James Hunt) l'AVON TOUR OF BRITAIN verrà ripetuto su scala più ambiziosa nel 1974, sempre per turismo gruppo 1.

Sarà così la Beta coupè vestita HF

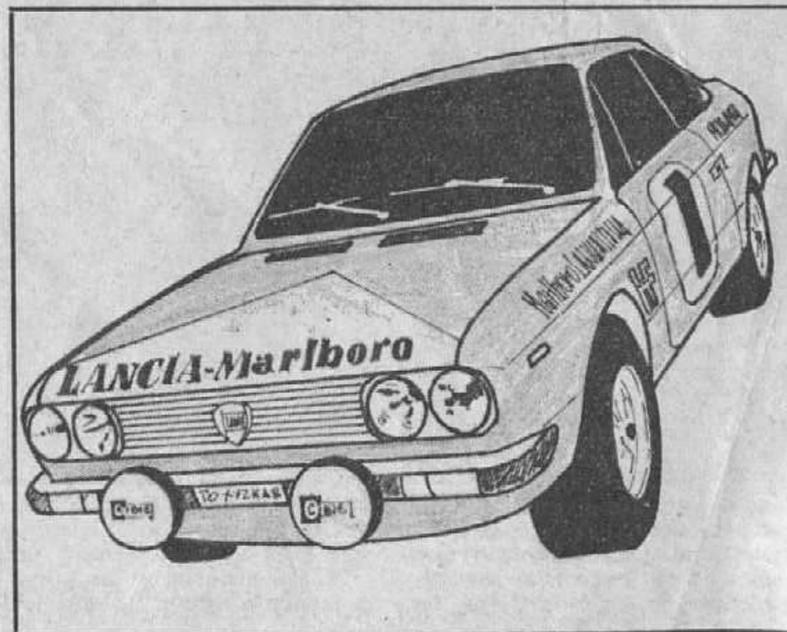
TORINO - Come già anticipammo in occasione del Rally di Sanremo, la Lancia ha molta carne al fuoco per il prossimo anno. In particolare tutti gli sforzi verranno concentrati su due modelli di vetture: la Beta coupè e la Stratos.

Riguardo la prima, risolti, a quanto sembra, i problemi di abitabilità per l'accettazione nella categoria turismo, si sta già lavorando a fondo onde avere almeno un paio di vetture pronte per l'inizio della prossima stagione. Al proposito Munari, da qualche tempo, e Ballestrieri, negli ultimi giorni, hanno avuto la macchina a disposizione ed i loro rapporti dettagliati sono adesso all'esame del reparto corse.

In complesso i risultati ottenuti sono stati ritenuti più che soddisfacenti soprattutto per quello che riguarda la tenuta di strada della vettura. Si trat-

ta allora di approntare subito un «prototipo» già corsaiolo attorno cui lavorare con maggiore precisione e con dati più sicuri.

Piccole modifiche alla carrozzeria sono già state comunque decise ed è anche molto probabile che vengano omologati nuovi cerchi da 13" che oltre a permettere un abbassamento della vettura a vantaggio della tenuta di strada faciliterebbero molto i tecnici riguardo la scelta dei pneumatici la cui gamma maggiore la si trova appunto (per ciascuna casa) proprio nei diametri da 13". Inevitabilmente la vettura verrà anche alleggerita (peserà meno dell'attuale HF) mentre si sta studiando la possibilità di aumentare la cilindrata del propulsore (lo stesso degli spider Fiat) a 1850 cc. magari adottando una testa di tipo diverso (4 valvole?).





Scopriamo le carte di FIORIO per un 1974 anche velocistico della squadra di MUNARI e ANDRUET

Mike PARKES alla LANCIA corse con le STRATOS da Euro GT



Il campione uscente, Lele Pinto, quest'anno sfortunato

Zlatni Piassatzki

21-24
giugno

L'assenza forzata di Munari che sta lentamente riprendendosi dalla lunga malattia, costringe la Lancia a mandare due equipaggi in Bulgaria per difendersi dai probabili assalti Fiat. Pregliasco e Lampinen vanno a correre dunque contro Barbasio e Pinto. Ma, il loro sforzo è inutile perché Pregliasco rompe e Lampinen non ha mai insidiato la corsa dei due italiani Fiat. Purtroppo per Pinto, ancora una volta un incidente lo ferma quando è al comando e per lui il miraggio del campionato può considerarsi praticamente sfumato. Al contrario Barbasio, vincendo, è passato in testa a tutti ed appare addirittura il favorito per la vittoria finale.

Cecoslovacchia

6-7
luglio

Anche se in precarie condizioni fisiche, Munari viene rigettato nella mischia per non perdere anche questo rally che rischia di essere proprio l'ultimo treno. Sulla carta il «Drago» è il favorito ma quel Rohrl fa paura e la sua Ascona ha lasciato (nei commenti di quelli che l'hanno vista in azione al Sempert) una grossissima impressione. Munari attacca subito ma nel corso della prima prova esce di strada e capotta rovinosamente. La sua rimonta è comunque generosa e gli frutta un utile secondo posto, ma Rohrl, vincendo, propone automaticamente la sua candidatura.

Donau Rally

27-29
luglio

Il campionato europeo entra nella sua fase cruciale e per la prima volta i tre più seri candidati si ritrovano uno di fronte all'altro. Il percorso di gara è bruttissimo ed oltretutto è quasi subito fatale per Munari che resta attardato. I suoi avversari sono oltretutto molto in forma a cominciare da Barbasio che è autore di una stupenda gara, insufficiente in tutti i casi per precedere lo scatenato Rohrl. I tre finiscono nell'ordine ed anche

nella classifica assoluta si sono ormai staccati da tutti gli altri. I pronostici adesso cominciano a prendere seriamente in considerazione il tedesco mentre Munari vede il suo futuro legato quasi esclusivamente al risultato del prossimo Rally di S. Martino di Castrozza.

Rally Baltico

28 agosto-
1 settembre

Il lunghissimo rally danese rischia di rivelarsi decisivo in quanto Rohrl è inspiegabilmente rimasto solo approfittando della concomitanza del Rally di S. Martino in Italia. In particolare la Fiat ci sembra abbia commesso il grosso errore di non mandare Barbasio (che avrebbe potuto alla peggio terminare sicuro secondo) per lasciarlo in Italia ad inseguire difficili (o almeno più difficili) chimere di campionato anche tricolore. Comunque «buon pro» per noi perché Rohrl esce praticamente subito di strada permettendoci un grosso sospiro di sollievo.

Rally S. Martino di Castrozza

30 agosto-
1 settembre

Per Munari si tratta della gara forse decisiva perché solo nel caso di una sua vittoria alla Lancia avrebbero continuato il campionato europeo. Gli avversari comunque sono qualificati come non mai e tra questi Pinto con lo spider Fiat prototipo appare il più serio rivale. Ma sulle strade che l'hanno visto il maggior numero di volte vincitore, Munari non si fa sfuggire l'occasione precedendo proprio Pinto mentre Barbasio finisce solo settimo, attardato da note meccaniche tra cui la rottura della leva del cambio già nelle primissime prove.

Tour de France

14-24
settembre

Più che un rally si tratta di una vera e propria gara di velocità, oltretutto famosissima in tutto il mondo e ricca di partecipazioni più che qualificate. La Lancia è presente con due sue vetture Stratos per Andruet e Munari, ma le speranze in una vittoria assoluta sono ridotte al lumicino causa la fortissima concorrenza. Contrariamente al pronostico invece Munari supera ancora una volta se stesso e tra la sorpresa e l'ammirazione generale conclude brillantemente la corsa al primo posto riimpennandosi di prepotenza anche per l'euro rally. Da questo momento sono di nuovo gli altri a dover inseguire.

Monaco-Vieppa-Budapest

28-29
settembre

Continuano i rally concomitanti e questa volta i rivali di Munari si sono divisi le destinazioni. Rohrl appunto ha scelto le strade quasi di casa con l'imperativo di non ripetere l'avventura del Baltico per non perdere i contatti con Munari. E l'impresa gli riesce tanto che adesso saranno i confronti diretti delle ultime gare a decidere o in favore dell'uno o in favore dell'altro, sempre che, ovviamente, Barbasio non sia andato a vincere a Cipro.

Rally di Cipro

29-30
settembre

E Barbasio è infatti praticamente da solo e grande favorito in questa gara, ma a quanto pare quest'anno essere favorito (o non avere rivali validi) non porta proprio bene. Per un incidente meccanico, lo spider si deve fermare e l'equipaggio italiano può considerarsi già fuori dalla lotta adesso ristretta tra l'Ascona G. 2 preparata da Irscher e affidata a Rohrl e la Lancia (Stratos o Fulvia) di Munari.

Rally dei Mille Minuti

26-28
ottobre

E' la prima sfida diretta del finale di stagione. Rohrl gode del vantaggio di correre su strade a lui molto congeniali oltre che piuttosto note, ma dalla sua ha il rischio che la gara non venga disputata in base a quanto già si teme alla vigilia. D'altronde non poteva correre avendo già due risultati positivi in quella nazione, ed essendo costretto il tedesco a correre le stesse gare di Munari per impedirgli in tutti i modi un risultato positivo. Purtroppo per lui comunque il Rally non si correrà per motivi di inagibilità delle strade e tutto è rimandato al Belgio.



Munari al Rally Firestone: prima vittoria per la Stratos

Rally di Spagna

26-28
ottobre

Con grande delusione degli sportivi spagnoli, nessun concorrente straniero è presente al via di questa gara che lo scorso anno fu decisiva per la vittoria di Pinto-Macaluso. Alla luce del risultato dell'Austria è facile dire che Rohrl avrebbe fatto meglio a parteciparvi, ma è il classico e proverbiale «senno del poi».

Rally del Belgio

9-11
novembre

E' storia d'oggi. Per le note ragioni di scarsità di carburante legate ai tagli sulle forniture del greggio, il rally non si effettua e tutti gli iscritti vengono rimandati a casa. Per Rohrl sfuma l'ultima possibilità mentre per Munari e Mannucci è la certezza di essere i nuovi campioni d'Europa nonostante la sfortuna che li ha tolti dalle gare proprio nel periodo cruciale della stagione. Nell'albo d'oro succedono a Pinto-Macaluso.

Cesare Fiorio, il più giovane direttore (marketing) dello staff Lancia ma anche sempre responsabile del Reparto Corse, era in partenza per Miami Beach merite Mario Mannucci, osservatore speciale in Belgio, telefonava che il Giro rallistico — cui Rohrl affidava le sue più importanti chances sperando di ripetere la beffa europea Zasada con Munari — non si sarebbe disputato a causa della carenza petrolifera. Fu il «buonviaggio» migliore per il manager HF di tanti successi, che quest'anno ha mancato un solo traguardo: quello del Giro d'Italia, per le note avarie della Stratos incrementata anche nella versione carburatori.

Fiorio non è un personaggio da enfatismi trionfalistici ed è un'impresa già strappargli qualche parola di più del «...sono particolarmente felice per Sandro e Mario che questo successo europeo se lo erano visto sfuggire male due anni fa...». Tanto

vale allora giocare, sull'onda di questa affermazione che riconferma la Lancia ai vertici del rallysmo mondiale, la carta dell'intervista telefonica sprint sui programmi '74.

«La decisione è di questi giorni. Con il nuovo amministratore delegato ing. Sguazzini sono già stati messi a punto i programmi generali per il 1974. Prima decisione: non puntare, in partenza, per il '74 a nessun campionato di alcun genere. Quest'anno abbiamo guadagnato il titolo europeo rally, abbiamo ormai in tasca quello tricolore con Ballestrieri, la Stratos ha vinto il Tour, motivi di soddisfazione ce ne sono tanti, è innegabile, e la nostra festa annuale del 20 dicembre sarà appunto per tanto più che piacevole. Non puntare ai campionati...»

«Avete imparato gli slogan Ferrari?»

«...no, no la Ferrari non c'entra... tranne che per averci of-

ferto il motore Dino per la Stratos... Non puntiamo a campionati solo perché la nostra attività '74 dipende dalla Stratos e dai programmi di produzione, quindi dalle omologazioni».

«Vogliamo provare ad andare per ordine? Anzitutto: la combinazione con la Marlboro è stata confermata, vero? Si disse che l'ing. Sguazzini fosse contrario ma poi, nel corso della premiazione di Munari per il Tour si è saputo che il neo Presidente Lancia dr. Umberto Agnelli sia apparso stupito dall'importanza che il contributo dello sponsor svizzero ha nel budget della Lancia Corse e ha accettato l'idea della scritta consociata sul cofano.»

«Il contratto con la Marlboro ha la sua scadenza a fine '74 e finora, pur se a Losanna pensano più alla F. 1, sono entusiasti dei nostri risultati. Anche se li ha alleggeriti nella borsa, perché il team Lancia è legato

a una scala-premi, perciò più vinciamo più il contributo sale. Io spero che continui così. E penso anche che dopo il '74 il contratto sarà rinnovato con l'opzione già esistente.»

«Quali saranno i piloti '74? «Non ho ancora parlato con nessuno ufficialmente. Però penso che non vi siano problemi. Con Andruet il contratto era biennale, perciò non c'è nulla da sistemare. Munari adesso entra anche nella nostra organizzazione commerciale (avrà una concessionaria Lancia a Mestre che abbinerà a quella Ferrari del cugino Crivellari n.d.r.) e non penso che le sue richieste economiche siano un ostacolo. Confermerò anche Ballestrieri e Pregliasco. Aspetto di definire solo per i copiloti quando saprò bene che intenzioni hanno sul loro futuro da corsa.»

«E per le macchine? «La Stratos è il fulcro del reparto corse. Il programma è di

arrivare all'omologazione in GT il 1. aprile, se non vi saranno sorprese di scioperi. Per la prima parte dell'anno correrà naturalmente in quelle gare dove sono ammessi i prototipi anche in Italia, naturalmente dove le strade lo permettono. Però anche la Fulvia che continua prepotentemente a «tirare» sul mercato (se ne costruiscono ancora cento al giorno dell'ultima serie coupé 2 n.d.r.), non lascia il campo. Al rally di Montecarlo, che quest'anno come è noto avrà i prototipi, Munari e Andruet avranno le Stratos mentre Ballestrieri prenderà il via con una Fulvia HF (per Pregliasco spero di trovare un'altra HF in una Scuderia assistita). Con la Stratos è possibile che andremo poi alle prove del campionato mondiale Marche che più le saranno con-

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 32

La STRATOS col turbo?

TORINO - Per la STRATOS all'orizzonte c'è qualcosa di molto grosso. Una ditta tedesca è stata interpellata per approntare entro breve un turbo-compressore capace di amplificare ulteriormente le già notevoli prestazioni del motore DINO a 4 valvole trasformandolo in una vera e propria « bomba ». In tutti i casi l'« adattamento » non sarà pronto (come forse si sperava) per il rally di Montecarlo, ma verrà riservato alle corse successive.

Le confidenze di FIORIO

CONTINUAZ. DA PAGINA 31

facenti (una volta omologata), come l'Acropoli, la Corsica, il rally Sanremo. Più naturalmente il Tour e Giro d'Italia. »

« Ma il motore resta quello 2 valvole o il 4 valvole a iniezione? »

« L'omologazione GT avviene col 2 valvole per la produzione, con l'estensione di omologa prevista delle 100 teste a 4 valvole. E questo ci permetterà di tentare una carta velocistica alla quale tengono molto anche i nostri due piloti di punta, Munari e Andruet. Parteciperemo cioè all'Europeo Gran Turismo di velocità in otto prove, Targa Florio stradale compresa (se sarà sul vecchio percorso). Per la corsa scilliana penso di ingaggiare due piloti extra squadra per allineare due vetture. »

— Ma all'Europeo GT parteciperai con due macchine? »

« Una o due, a seconda della competitività dimostrata dal modello. Non scordiamoci che avversari dobbiamo affrontare con il nostro 2400. Munari e Andruet hanno le stesse chances di guidarle. Andruet comunque ha chiesto anche di gareggiare nel campionato francese in salita. »

— E la 24 Ore di Le Mans? »

« Beh, questo è un discorso difficile. Anche se possiamo pensare a qualche grossa prova di velocità del mondiale Marche sport, non si può certo prescindere dai circuiti. Le Mans è un circuito velocissimo, è una pista per la quale non è certo nata la Stratos, che col suo passo corto è stata costruita con caratteristiche stradali, anche se abbiamo una sufficiente affidabilità pistaiole. Perciò escludiamo anche le gare di 1000 km. Però, se non si omologasse la Stratos per gli scioperi e dovessimo quindi rinunciare all'Europeo GT, potremmo fare anche un pensiero a qualche prova con i prototipi. »

— Ma a che punto è veramente la produzione della Stratos commerciale? »

« La produzione di serie è iniziata. Dovremmo avere la macchina in vendita a fine anno e avere le 500 unità per l'omologazione di aprile. Ora stanno girando i prototipi per l'omologazione civile da parte della motorizzazione. La macchina è pronta all'80%, dobbiamo solo definire alcuni particolari. »

— E il programma Fulvia HF? A che punto è la Beta da corsa? »

« Il programma Fulvia è limitato ai primi rally in Italia, al San Marino oltre che al Montecarlo. E' possibile che si decida la partecipazione alla World Cup Rally e al Safari. In questo caso, anche perché i piloti ufficiali avrebbero altri impegni, riesumerei Lampinen. Ho già detto poi alla CSAI che la Fulvia parteciperà a prove di rallycross, autocross, perché bisogna co-

minciare a tenere conto di questa specialità se ci sarà da temere nel futuro sempre più difficile la concessione delle strade per i rallies. I velocisti hanno gli autodromi, i rallyisti puntano alle piste cosiddette strette, non quelle con le buche, ma quelle nate a Pavia, Villafranca, Maggiora. Le piste di terra potranno essere la « nuova frontiera » dei rallies e anche i nostri maggiori piloti le gradiscono. »

« La Beta coupé (chiamiamola HF?) procederà in parallelo. La prima ci è arrivata in reparto nella prima settimana di novembre e abbiamo appena cominciato a studiarne la evoluzione da corsa. Abbiamo due strade: una dimensione da gruppo 1 e un'altra gruppo 2, sempre per i rallies, per ora italiani, da affrontare nel prossimo anno come prototipo. L'alleggerimento subito, al solito modo, cofani di plastica ecc. anzitutto, per saggiare verso la fine '74 le possibilità di una versione Beta coupé HF. »

— Delegati a questa esperienza Ballestrieri e Pregliasco? »

« Un momento: questi due piloti nel 1974 si siederanno anche nelle Stratos perché ne avremo sufficienti ad assicurare l'attività di quattro piloti. »

— A proposito di studi tecnici nel reparto corse: ora che l'ing. Dallara è passato alla ISO, affascinato dalle prospettive F. 1, hai scelto il sostituto? »

« La notizia è freschissima, è una primizia. Ho appena concluso con l'ing. Mike Parkes, l'ex-pilota e direttore sportivo e tecnico Ferrari. Mi sembra che sia una scelta buona, no? E' un tecnico pratico di corse e con i piloti penso avrà modo di intendersi bene subito. Può parlare la stessa lingua tecnica con loro. Conosce i loro problemi per essere stato pilota lui stesso. »

— Ci sono altri mutamenti nello staff della squadra? »

« Per il momento no. Continuiamo così sin da Montecarlo. »

— E con la Fiat, con l'avvento Sguazzini, si troverà un diverso equilibrio agonistico? »

« Non cambia nulla, ognuno va per la sua strada e sceglie i suoi obiettivi. La rivalità sportiva in famiglia non è negativa. Noi non punteremo a campionati perché non sappiamo come potremo essere competitivi con la Stratos, per esempio nell'Euro GT. La Fiat penso dovrà pur giocare le sue carte nei campionati italiani e internazionali rally... »

— Quanto costa una seria stagione rallystica? »

« Meno della metà di quello che hai in mente!... La gente rimarrebbe sorpresa dei nostri conti. Te l'ho detto poi che noi siamo legati a una scala premi col nostro sponsor. Quest'anno abbiamo vinto tanto che abbiamo capovolto tutte le previsioni. Pensa se continuasse... »

m. s.

MONZA - Di una simpatica iniziativa si è resa promotrice la scuderia Varazze Corse, che ha pensato di portare alcuni suoi soci a Monza per una seduta di allenamenti non monoposto-scuola. C'erano tre vetture Formula Italia, che sono state guidate a turno da Branca, Hoz, Papa, Ongari, Facchinetti e Stefanoni, il quale ha ottenuto un ottimo 57" netti sul tracciato junior dell'autodromo monzese.

Presenti all'allenamento anche la Formula Ford di Forte, la F. 850 di Accorsi e la Daco F. Monza di Colombo. Il presidente del sodalizio ligure, Franco Di Sisto ed il consigliere Rossetto hanno poi reso noto un interessantissimo programma per il 1974: la formazione di una squadra di due Formula Renault per partecipare a tutto il campionato d'Europa della Formula promozionale francese, che quest'anno

La VARAZZE CORSE

pensa ai giovani

F. RENAULT per BARTOLI e ROSEI

ha laureato campione René Arnoux, per il quale pare certo il passaggio diretto alla Formula 2.

I piloti prescelti sarebbero Bartoli e

Rosei, il quale si è deciso a questa scelta dopo che la CSAI gli ha rifiutato una Formula Italia (troppo bravo o troppo « vecchio »?). La Varazze Corse ha già interpellato la Giada Auto, che da parte sua metterà a disposizione due monoposto Martini MkII. Per questa operazione il sodalizio ligure si servirà anche di un abbinamento pubblicitario in via di definizione.

Sempre in tema di Formula Renault, che pare suscitare un notevole interesse anche nei nostri formulisti anche per le migliori condizioni economiche rispetto alla Formula Italia, sembra che due ex-piloti nostrani di Formula 3 abbiano interpellato Guidetti per trasformare un paio di Dulon da F. Ford in F. Renault, incontrando l'approvazione del costruttore-importatore di Concorezzo. Chi sono i piloti? Ogni cosa a suo tempo...

Concluso nei « CASTELLI SVEVI » il campionato regolarità

PERTUSIO tricolore tic-tac

BARLETTA - In una edizione rinnovata (la 13.) del classico Trofeo dei Castelli Svevi, Giorgio Pavanello e Piero Pertusio si sono contesi in extremis il titolo italiano della regolarità. Occorre infatti che Pertusio vencesse o arrivasse secondo davanti al bolognese, il che si è poi verificato. La manifestazione impostata con prove speciali, abbastanza vivaci e con caratteristiche diverse si è disputata per la prima volta in due giornate consecutive. Nella prima cioè il sabato mattina esano previste tre prove speciali, quella di velocità controllata intorno al recinto del nuovo campo sportivo di Barletta, dove oltre a dover percorrere i 17 tratti con passaggio a secondo intero occorreva percorrere tutta la prova in un tempo minimo ben distinto e il migliore penalizzava gli altri impi superiori; ebbene si mettevano subito in evidenza con il miglior tempo Santorum e Lattanzio. Ma al calcolo totale delle penalità sbalordiva Pertusio che iniziava con questa prova la scalata al titolo italiano e alla vittoria della gara.

13. TROFEO DEI CASTELLI SVEVI - Gara nazionale di regolarità - Barletta, 10-11 novembre 1973.

CLASSIFICHE

1. Piero Pertusio (Fulvia coupé) penalità 19,27; 2. Santorum (Fulvia coupé) 23,41; 3. L. Aimone (Fulvia coupé) 30,23; 4. Luigina Imerito (Fulvia coupé) 31,53; 5. Pavanello (Fulvia HF) 37,75; 6. Cavallucci (Fulvia coupé) 37,84; 7. Calò (Fulvia HF 1600) 45,13; 8. La Rovere (Fulvia Montecarlo) 47,11; 9. Camera d'Afflitto Maria Enrica (A 112) 50,82; 10. Riccio (A 112 Abarth) 59,90; 11. Menichetti (128 Rally) 63,09; 12. Calise (Fiat X1-9) 63,10; 13. Lattanzio (Lancia Montecarlo) 63,45; 14. Maria Menichetti (Fiat 127) 87,50; 15. De Vivo (Lancia coupé) 109,17; 16. Zuccarino (Lancia Montecarlo) 114,82; 17. Picchi (Fiat 128) 117,96; 18. Mucelli (A 112) 119,81; 19. Enrica Papalardo (Fiat 127) 137,56; 20. Crivellini (Alfasud) 165,07; 21. A. Aimone (Fiat 850) 173,21; 22. Perri (Fiat 128 S) 213,04; 23. Millella (Fiat 128 S) 222,18; 24. Gaetano Millella (Fiat 850 coupé) 241,68; 25. Maria Iluzzi (A 112) 263,83; 26. Anna Rita Marzo (Mini 1000) 266,00; 27. Toscano (Simca 1100) 270,49; 28. Rigone (Fiat 127) 295,41; 29. Paolotti (Daf 66) 337,88; 30. Bianco (Mini Minor) 395,16; 31. Allegra (Fiat 128 F) 454,79; 32. Durso (Lancia HF 1600) 933,37.

CHALLENGE MERIDIONALE

1. Michele Calò punti 45,13; 2. La Rovere 47,11; 3. Riccio 59,90; 4. Lattanzio 65,45; 5. De Vivo 109,17; 6. Zuccarino 114,82; 7. Picchi 117,96; 8. Mucelli 119,81; 9. Crivellini 165,07; 10. Perri 213,04.

FINALE CHALLENGE

1. Zuccarino; 2. La Rovere.

In cento alla gimkana « Motore fuso »

CARPI - Con la partecipazione di circa un centinaio di concorrenti venuti da ogni parte d'Italia e anche dall'estero (fra gli altri un tedesco su 125 Fiat e un francese su Matra) ha avuto luogo la Gimkana nazionale « Motore Fuso » organizzata perfettamente dalla « Modena Corse ».

Ha vinto Giancarlo Gozzoli di Maranello su una 500 da lui elaborata e, che come avevamo annunciato, era azionata da un motore di 1800 cc (quasi da F.2). Al secondo posto Luciano Baldazzi di Bologna su Abarth 595, mentre al terzo posto si è classificato Odoardo Govoni sulla Panthera Gr. 3.

POLESE si preoccupa per il « 333 »

TREVISO - Il Trofeo Rallies Nazionali 1973 ha imboccato la dirittura d'arrivo. Il clima in questi ultimi giorni si è fatto caldo anche se andiamo verso la stagione più fredda dell'anno.

Pietro Polese, il valoroso portacolori della Scuderia Piave-Jolly Club, non nasconde la sua preoccupazione per queste ultime battute, prima fra tutte « 333 Minuti - Trofeo Novolan ». « Mi sono giunte alcune voci poco confortanti circa la mia partecipazione al 333 Minuti. Certo è che, se proprio domenica si dovesse verificare quanto mi è accaduto in Val Formazza, dove sono rimasto a terra per via di numerosi chiodi che erano stati sistemati sulla strada, il titolo nazionale rally lo vedrei con il canocchiale. Faccio appello quindi al senso civico e alla lealtà sportiva e confido che il buon senso abbia a prevalere su ogni iniziativa volta a danneggiare l'uno o altro concorrente. »

a. t.

Questa la notizia del nostro collaboratore Attilio Trivellato. Purtroppo nei rallies di episodi antisportivi ne sono accaduti a volte, ci auguriamo comunque che in questo caso si temano soltanto irreali fantasmi. E, soprattutto, non vorremmo che con questo si sia cercato piuttosto in qualche modo di mettere le mani avanti in caso di un'eventuale sconfitta.

Senza motodromi la F. M. I. cerca autodromi adatti

ROMA - La necessità di un sempre maggior coordinamento dei rispettivi programmi per i circuiti è stato il « succo » di una riunione fra i rappresentanti della CSAI, ing. Rogano e dot. Saliti, e quelli della FMI (Federazione Motociclistica Italiana), guidati dal presidente comm. Colucci.

In verità, se fino ad ora le gare motociclistiche hanno potuto trasferirsi nei circuiti, resta aperto il problema dell'incompatibilità delle protezioni, adatte alle automobili (non sempre) ma inadatte alle moto. Poiché fino ad ora di « motodromi » non si parla, e si tratterebbe di inutile dispendio fare circuiti « solo » per le moto, le corse a due ruote hanno dovuto trovare ospitalità in certe piste già di per sé pericolose per le auto, in attesa che i circuiti esistenti vengano adeguati alle esigenze anche dei motociclisti.

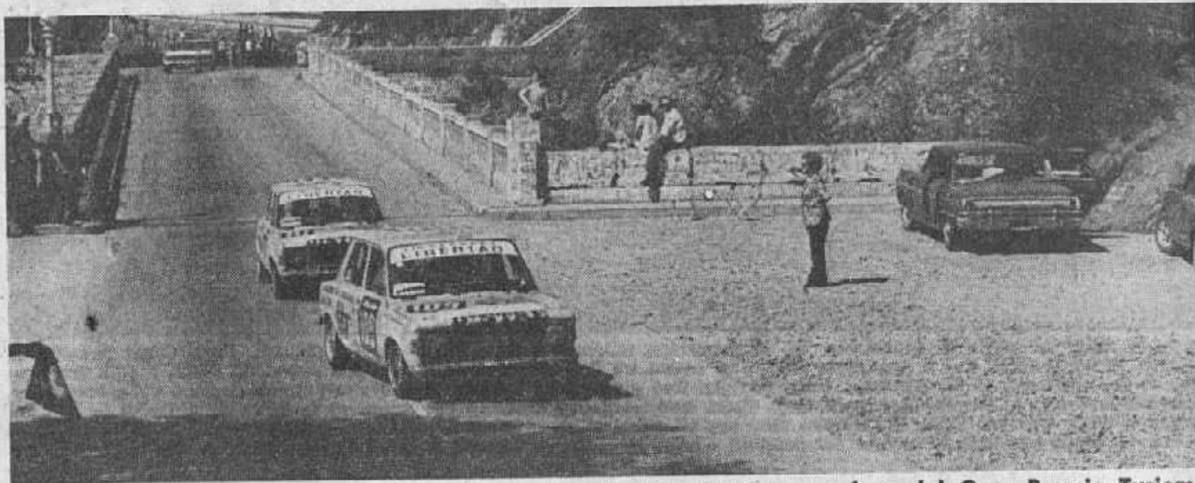
L'incontro, stando al comunicato, ha gettato le basi per una maggior unione di intenti fra le due federazioni, con scambi di rappresentanti nei rispettivi comitati per i circuiti e la sicurezza. Resta solo incomprensibile, in un incontro con un tema così importante, l'assenza di un rappresentante della AICA (Associazione Italiana Circuiti Automobilistici), che quanto meno avrebbe portato un contributo pratico alla discussione.



Riccardo Zunino, vincitore assoluto della corsa, durante la seconda tappa. Eccolo ripreso nei tornanti polverosi verso Concepcion

RIZZUTO e ZUNINO nel G.P. Turismo Nazionale in 5 tappe

Festival 128 su strada



«Treno» di scuderia fra Lescurian e Daray, con le 128, durante una fase del Gran Premio Turismo Nazionale. Sullo sfondo, prima del ponte, altre due vetture procedono assieme alla caccia delle prime

Rabbiosa salita di RUA su CHEVRON F. 2

NIZZA - La V edizione della corsa in salita Gourdon-Caussols ha visto il successo del marsigliese Denis Rua su Chevrolet F.2. Questa cronoscalata, che è già stata inserita nel percorso del Tour de France, ben si prestava per le sue caratteristiche ad esaltare le monoposto. Infatti il tracciato, lungo 6 km e 900 metri, ha una pendenza del 6,25% con un dislivello di 380 metri e alcuni tornanti insidiosi. Dunque le «ruote scoperte» possono sfruttare a fondo la loro bruciante accelerazione. Rua, nelle prove del mattino ha avuto dei problemi di motore, ma è riuscito ad essere il più veloce con 3'13"8. Lo hanno seguito Camilli (3'19"1), Ortelli (3'19"8), Buzzi (3'20"4), Sola (3'25"6), Rampal (3'27"5) e Benaba (3'28"9).

Nel pomeriggio la battaglia si è fatta calda. Infatti Buzzi è riuscito a migliorare di quasi 2" il suo tempo delle prove, spiccando un ottimo 3'18"8. Ortelli lo seguiva a soli 2 decimi e a 3'19"3 fermava i cronometri Camilli. Rua quindi non poteva commettere errori e saliva più «calmo» delle prove, risultando comunque il vincitore con 3'14"5. Alla gara hanno preso parte 120 concorrenti e un pubblico numeroso ha assistito a prove e corsa. L'organizzazione era affidata all'ASA Grasse, che già cura il «rally di distillerie» (Grasse è un noto centro di distillerie all'interno della Costa Azzurra): la gara era valevole per il campionato di Francia della montagna (coeff. 6) e per il criterium nazionale scalatori.

g. m.

V GOURDON CAUSSOLS - Gara internazionale di velocità in salita - Nizza, 28 ottobre 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Denis Rua (Chevron F. 2 1990) 3'14"5, media 127,712 kmh; 2. Buzzi (Alpine 1840) 3'18"8; 3. Ortelli (Alpine 1798) 3'19"1; 4. Camilli (Grac gr. 7) 3'19"3; 5. Beal (Lola) 3'32"9; 6. Rampal (Tecno F. 2); 7. Briavoine (Ford 2819).

VINCITORI DI GRUPPO

Gr. 1: Brillat (BMW 1990) 3'44"; Gr. 2: Briavoine (Ford) 3'25"3; Gr. 3: Teuzia (Alpine 1565) 3'39"8; Gr. 4: Buzzi (Alpine 1840) 3'18"8; Gruppi 5-7: Camilli (Grac 1780) 3'19"3; Gruppi 8-9: Rua (Chevron) 3'14"5.

RIBEIRO nuova speranza brasiliana

SAN PAULO - Mancano ancora due gare alla conclusione del campionato brasiliano di Formula Ford, ma Alex Dias Ribeiro, della Equipe Hollywood, vincitore della sesta prova disputata all'autodromo di Interlagos, ha già a portata di mano il titolo di campione potendo contare su un vantaggio di dodici punti sul suo più diretto avversario che è Clovis Moraes. Le due gare di Brasilia e di Taruma potranno anche fare pendere da un'altra parte la bilancia del campionato, ma è certo che Dias Ribeiro, almeno alla luce delle sue ultime prestazioni, può dormire sonni tranquilli.

La gara di Interlagos si è svolta su due manche con classifica finale per somma di tempi, ma per il capofila è stato tutto di ordinaria amministrazione in quanto essendosi aggiudicato tutte e due le frazioni, non ha dovuto neppure aspettare l'uscita della classifica finale per festeggiare la vittoria. Dietro di lui si è piazzato Clovis Moraes, sempre pericoloso, seguito da Julio Caio Marques, da Lameirao e da Munhoz.

CAMPIONATO BRASILIANO F. FORD SESTA PROVA - Interlagos, 7 ottobre 1973

LE CLASSIFICHE

1. manche: 1. Alex Dias Ribeiro, in 27'10"05, media 140,615 kmh; 2. Moraes 27'19"60; 3. Caio Marques 27'33"37; 4. Lameirao 27'35"08; 5. Munhoz 27'40" e 90; 6. Braganini 27'51"67.

2. manche: 1. Alex Dias Ribeiro, in 27'08"28, media 140,753 kmh; 2. Caio Marques 27'22"97; 3. Moraes 27'23" e 56; 4. Lameirao 27'24"03; 5. Braganini 27'38"37; 6. Munhoz 27'39"73.

Finale (per somma di tempi): 1. Alex Dias Ribeiro in 54'18"33, media 140,684 kmh; 2. Moraes 54'43"16; 3. Caio Marques 54'56"34; 4. Lameirao 54'59"11; 5. Munhoz 55'20"63; 6. Braganini 55'40" e 04. Giro più veloce: Dias Ribeiro, media 142,858.

Classifica del campionato F. F. dopo la sesta prova

1. Alex Dias Ribeiro, punti 42; 2. Moraes 30; 3. Lameirao 23; 4. Munhoz 11; 5. Feoll e Caio Marques 10; 7. Blauth 8; 8. Pereira 7.

JESUS MARIA (Cordoba) - Un Gran Premio di Turismo Nazionale «17 Ottobre» certamente molto duro per uomini e macchine: 3.523,800 km da percorrersi in cinque tappe, con un giorno di riposo fra l'una e l'altra e solo 6 ore in totale per eventuali riparazioni. Un record di iscritti, 189, e un record di partenti 164 macchine, che dovranno formare la lunga biscia che si snoderà lungo le difficili strade argentine, asfaltate o in pietrisco, con lunghe rette e sinuose parti montagnose.

La solita accerrima lotta fra tre fabbriche, che rappresentano, però, indirettamente due nazioni, Italia e Francia. La prima con le sue Fiat 125 coupé e berlina e le Fiat 128 IAVA o 128, mentre l'altra accetta la sfida con le sue Peugeot 504 e 504 XE e con le nuove Renault 12. Questa lotta senza soste ha visto l'alternarsi di affermazioni parziali e il trionfo finale della marca italiana che ha messo al primo posto una 125 coupé in una classe e una Fiat 128 IAVA nell'altra.

La corsa si è svolta su cinque tappe, e cioè: Venado Tuerto-San Juan di 1.060 km; San Juan-Concepcion di 884,300; Tucuman-Salta di 356,100; Salta-La Banda di 601,400 e infine Santiago del Estero-Jesus Maria di 622 km dove la galoppata ha avuto termine. Il Gran Premio «17 Ottobre» si incontra poi, arrivando di sabato a Concepcion, con il Gran Premio «Ricostruzione Nazionale» di TC, nel quale doveva perdere la vita il «Califa» Nasif Estefano.

Raccontare le peripezie di questa lunga corsa è quasi impossibile e quindi ci limiteremo a segnalare i dati salienti. La prima tappa, la più lunga della competizione, favoriva nettamente i velocisti e le vetture più potenti per il suo svolgimento quasi rettilineo su strade tutte asfaltate. Dopo un dominio iniziale di Mayorga, Pascualini passava in testa restando lungo tempo. Poi si faceva luce Di Nezio che doveva poi abbandonare, cedendo il posto a Mayorga che si aggiudicava la tappa nella classe C mentre Carlomagno vinceva nella B.

Estremamente combattuta la seconda frazione (si era calcolata una percorrenza di 10 ore, invece ne sono state impiegate meno di 8) con un magnifico Zunino vincitore nella classe C (nella quale si è registrato il ritiro di Fiangio per la rottura della trasmissione) e di Lange nella B. Mayorga, giunto secondo, comandava comunque ancora la classifica. Ritirati tre piloti in segno di lutto per la morte di Nasif Estefano, la terza tappa vede ancora una lotta disperata fra Zunino e Mayor-

ga. Vince il primo e Mayorga continua a comandare la classifica con soli 3" di vantaggio sul suo acerrimo rivale.

Zunino parte immediatamente all'attacco alla partenza della quarta tappa, ma Vallasciani lo supera per lungo tempo, mentre Mayorga resiste. Poi Zunino ha un ottimo ritorno e vince la frazione con netto vantaggio passando in testa alla graduatoria generale. La tappa finale, fra Santiago del Estero e Jesus Maria vede i principali protagonisti perdere terreno per problemi di macchina. Comunque, nonostante l'affermazione di Marquez su Peugeot, Zunino riporta la vittoria finale nella classe C, mentre Rizzuto vince nella classe B. Come abbiamo detto i partiti sono stati 164 (83 della classe B e 81 della classe C); gli arrivati 60 equamente divisi fra le due classi.

Augusto C. Bonzi

GRAN PREMIO «17 OTTOBRE» - Corsa in 5 tappe per vetture TC - Jesus Maria, 27 ottobre 1973

LE CLASSIFICHE

1. TAPPA

Classe B, fino a 1300 cc: 1. Carlomagno (Fiat IAVA) in 8.33"35" alla media di 123,835 kmh; 2. Cano (IAVA) 8.36"52"; 3. Rizzuto (IAVA) 8.37"32".

Classe C, da 1301 a 2000 cc: 1. Mayorga (Peugeot 504) in 7.56"01" alla media di 133,608 kmh; 2. Pascualini (Fiat 125 Coupé) 7.57"45"; 3. O. Fiangio

2. TAPPA

Classe B: 1. Lange (Renault 12) in 8.40"50" alla media di 101,871 kmh; 2. Stillo (Renault 12) 8.41"52"; 3. Senki (Fiat 128 IAVA) 8.41"57".

Classe C: 1. Zunino (Fiat 125) in 7.41"43" alla media di 114,914 kmh; 2. Mayorga (Peugeot 504) 7.48"18"; 3. Caldarella

3. TAPPA

Classe B: 1. Cano (Fiat) in 3.42"30" alla media di 96,035 kmh; 2. Rizzuto (Fiat) 3.43"3"; 3. Carlomagno (Fiat)

Classe C: 1. Zunino (Fiat) in 3.27"47" alla media di 102,828 kmh; 2. Pascualini (Fiat) 3.29"43"; 3. Mayorga (Peugeot) 3.33"24".

4. TAPPA

Classe B: 1. Rizzuto (Fiat) in 4.39"18" alla media di 129,194 kmh; 2. Cano (Fiat) 4.42"18"; 3. Freytes (R 12) 4.47"37".

Classe C: 1. Zunino (Fiat) in 4.17"37" alla media di 140,068 kmh; 2. Mayorga (Peugeot) 4.21"18"; 3. M. Perkins (Peugeot) 4.27"21".

5. TAPPA

Classe B: 1. Carlomagno (Fiat) in 5.28"27" alla media di 110,267 kmh;

2. Freytes (R 12) 5.41"50"; 3. Rizzuto

(Fiat) 5.42"01"; 4. Stillo (R 12) 5.42"40"; 5. Gammerman (Fiat) 5.43"18".

Classe C: 1. Marquez (Peugeot 504) in 5.23"16" kmh; 2. Chaco Chico (Fiat) 5.24"01"; 3. Perkins (Peugeot) 5.24"29".

CLASSIFICA FINALE DEL GRAN PREMIO TN 17 OTTOBRE

Classe B: 1. Rizzuto (Fiat 128 IAVA) in 31.24"28" alla media di 112,195 kmh; 2. Gammerman (Fiat 128 IAVA) 31.45"49"; 3. Stillo (R 12) 31.50"48"; 4. Brizzio (R 12) 32.11"45"; 5. Alonso (R 12) 32.28"29".

Classe C: 1. Zunino (Fiat) in 29.06"29" alla media di 121,052; 2. Mayorga (Peugeot) 29.23"12"; 3. Pascualini (Fiat) 29.39"53"; 4. Chaco Chico (Fiat) 29.57"16"; 5. M. Perkins (Peugeot) 30.11"27".

BAJA 1000 al «Buggy» di FERRO

ENSENADA (Messico) - Bobby Ferro e Johnny Johnson, a bordo di una «Dune Buggy», una vettura la più astratta che occhio umano possa immaginare, sono riusciti a completare il percorso della «Baja 1000» di 875 miglia in 16 ore e 15 minuti, ad una media di circa 61 miglia orarie.

Al via sono scattate circa 35 macchine che rappresentavano più un mondo psichedelico ed astratto che un assieme di macchine da competizione-resistenza, ma lungo il percorso difficile, vario, impervio, il plotone è andato sgretolandosi, al punto tale che a Villa Constitution, 130 miglia dall'arrivo, Ferro si trovava con 17 minuti di vantaggio su Mitch Mays a bordo di una Husqvarna 400 cc facente parte del gruppo motociclistico, incluso nel plotone, questo anno non troppo numeroso.

L'ex-campione Parnell Jones, ex vincitore di Indy ed attuale «patron» della scuderia Jones-Millich con Andretti, Unser, Leonard, tra il primo ed il secondo posto di controllo doveva abbandonare per la rottura della trasmissione della sua «Oly Bronco».

L'arrivo, verificatosi alle 2,21 del mattino, ha trovato la città in festa, illuminata e scoppiettante di fuochi pirotecnici che hanno reso l'atmosfera ancora più caratteristica e folcloristica.

Il «Dune Buggy» di Ferro è un Landmaster-Volkswagen che è stato valutato 20 mila dollari, oltre 10 milioni di lire.

Ancora Laffite

Due peruviani in Perù

Berlinette a loro agio

La notte porta consiglio

Tutto è stato utile

FRANCIA - Corsa a Croix en Ternois - Gara di F. 3

1. Laffite (Martini) 47'12"6.

PERU' - G.P. delle Frontiere - Gara di durata.

1. Galuf (Mustang)

FRANCIA - Corsa di Gourdon Caussols - Gara di velocità in salita

1. Rua (Chevron) 3'14"5

FRANCIA - Rallye del Var - Rallye

1. Fiorentino-Selin (Simca)

FRANCIA - Rallye Jeanne d'Arc - Rallye

1. Thierier-Vial (Alpine)

La gara disputata in due manche è stata molto combattuta. Ethuin, favorito e vincitore della prima manche, ha dovuto abbandonare nella seconda per noie alla frizione. Ragnotti ha segnato il giro più veloce su March, alla media di 124,45 kmh.

Doppietta delle Mustang in questa gara di durata che prevedeva due tappe, una fino alla frontiera dell'Equador, l'altra fino alla frontiera del Cile. Anche il secondo piazzato, come il primo, era un peruviano, Gadea.

Bel sole, molto pubblico e netta vittoria di Rua, benché avesse noie alla pompa del carburante. Secondo posto a sorpresa per Buzzi, su Alpine, vincitore del gruppo 2, terzo Ortelli pure su Alpine.

Una delle ultime vittorie di una Simca ufficiale si ritiene, dato che la politica della Chrysler France non ce lo farà più vedere. Fiorentino ha corso con coraggio e, dopo la lunga notte, aveva la situazione in mano, tanto che Saliba, arrivato poi secondo, non poteva sperare di fare meglio.

Prova resa difficile dal percorso di velocità di Grandcourt, molto sinuoso. Soprattutto per il fatto che correva «in casa». Thierier ha dettato legge, aiutato anche dal fatto che il bravo Touroul era a disagio coi suoi pneumatici consumati, quando la strada era ancora umida per la pioggia caduta.



LE PROSSIME GARE 18 novembre - PISTA DEL SOLE, Firenze - Gara naz. cl.100 e 125 cc. 1. prova Torneo d'inverno. 18, PISTA GIALLA, Giulianova - Gara naz. cl. 100 e 125 cc. 1. prova Torneo d'inverno. 18, PISTA OTTAVA, Sassari - Gara ch. cl. 100. 3. prova Camp. Reg. 25, PISTA DEL SOLE, Firenze - Gara naz. cl. 100 e 125 cc., 2. prova Torneo d'inverno. 25, AUTODROMO VALLELUNGA, Roma - Formula 4. Prova Campionato Italiano. 2 dicembre - CIRCUITO DI RIETI - Formula 4. Ultima prova Campionato Italiano. 8, PISTA DEL SOLE, Firenze - Gara naz. 3. prova Torneo d'inverno. 9, PISTA GIALLA, Giulianova - Gara naz. 2. prova Torneo d'inverno.

Le corse di congiuntura

ROMA - I tornei autunnali della pista del Sole e quello invernale della Pista Gialla di Giulianova, daranno vita agonistica al kart onde creare la congiuntura con la stagione '74 che prevede già uno scontro ad alto livello nei primi di marzo del 1974 sulla pista di Fano. Abbiamo detto dei due tornei come anello di raccordo tra la stagione '73 e quella '74 perché forse verrà a mancare il tradizionale Torneo dei Campioni sulla pista d'Oro di Roma.

Per il momento a Roma si è in attesa di sbloccare una particolare situazione per dare l'avvio subito oppure all'inizio di febbraio. Fortunatamente il kar-

ting, a fronte di tanto, per la sua vitalità, trova sempre di che soddisfare le giuste esigenze sportive. Così ad un torneo romano in forse, l'autunno e l'inverno hanno già il « pieno » di gare, mentre è in fase di preparazione il Torneo ligure.

Così programmati in via definitiva i due tornei di Firenze e Giulianova:

PISTA DEL SOLE - Firenze: 18 novembre: 1. prova; 25 novembre: 2. prova; 8 dicembre: 3. prova; 9 dicembre: 4. prova.

PISTA GIALLA - Giulianova: 18 novembre: 1. prova; 9 dicembre: 2. prova; 13 gennaio: 3. prova.



Alla premiazione il campione John Taylor, giunto quinto nella gara di Lydden Hill, stura la rituale bottiglia di champagne

Una DAF da 265 c.v.
ha però vinto a DOVER

TAYLOR europeo rallycross (con il dubbio di una scorrettezza)

DOVER - Sul perfetto, ma impegnativo circuito di Lydden Hyll si è svolta l'ultima competizione, a punteggio doppio, del campionato europeo di rallycross che ha richiamato ben 70 dei migliori conduttori della specialità, molti dei quali, come John Taylor, Rod Chapman, Stig Blomqvist, Franz Wurz e Jan de Rooy, erano in lizza per aggiudicarsi il titolo di campione. Vetture perfettamente preparate e potentissime in gara e lotta accanita dal primo all'ultimo giro.

La gara, vinta dall'olandese Jan de Rooy, al volante di una DAF 55 il cui motore da 2000 cc erogava la potenza di 265 HP, ha avuto una appendice alquanto turbolenta in quanto John Taylor, terminato nella classifica generale primo a pari punti con Rod Chapman, sembrava dovesse essere penalizzato di 5" in modo da perdere il titolo. Grandi discussioni e affannosa ricerca del commissario di percorso che avrebbe dovuto aver visto l'infrazione commessa da Taylor. Il di-

rettore di corsa lo interrogava e visto che nessuna irregolarità poteva essere imputata a Taylor, emetteva un comunicato nel quale si diceva che nessuna penalizzazione doveva essere applicata. Taylor ha così vinto il campionato europeo, davanti a Chapman, Wurz, De Rooy e Blomqvist. Con la coppa e il titolo, Taylor si è anche aggiudicato il premio di oltre un milione di lire.

O. W. W.

RALLYCROSS DI LYDDEN HILL - Ultima prova del campionato europeo.

CLASSIFICA
1. Jan de Rooy (Daf 55) in 3'00"6; 2. Chapman (Escort) 3'01"8; 3. Blomqvist (Saab 96) 3'02"7; 4. Wurz (VW 2600) 3'02"8; 5. Taylor (Escort) 3'03"1; 6. Welch (Escort) 3'03"2; 7. Arley (Mini BLMC) 3'04"4; 8. Wheldon (Mini BLMC) 3'04"9; 9. Stalber (Mini BLMC) 3'05"4; 10. Jesty (Mini BLMC) 3'06"6.

CLASSIFICA FINALE DEL CAMPIONATO
1. John Taylor (GB) punti 81; 2. Rod Chapman (GB) 81; 3. Wurz (A) 78; 4. De Rooy (NL) 78; 5. Blomqvist (S) 77.



Finale « europea » del campionato di rallycross a Lydden Hill in Gran Bretagna: il vincitore della gara Jan de Rooy duramente impegnato da Rod Chapman che si classificherà alle sue spalle

CHEEVER già pensa a Lisbona

PARMA - I motivi agonistici emersi alla terza prova del Torneo di Parma hanno tenuto banco e ricevuto conferma nella « quarta ». Infatti Cheever, secondo dietro Baroni, ci ha confidato che tutta la sua attività ha un solo ambizioso traguardo, i Campionati del Mondo 1974 a Lisbona, ed ha confermato che gli avversari italiani allo stato delle cose lo interessano relativamente, dato anche che in questo finale di stagione i vari Gorini, Patrese e lo stesso Necchi, anche se saltuariamente presenti, sono in disarmo.

Fabi nella terza categoria continua a straripare, ma quello che meraviglia nel giovane pilota è la disinvoltura della guida, il suo andare pulito, e il rispetto dell'avversario. Roberto De Angelis, già pilota maturo della classe giovanile, scomparsi il fratello Roberto e Rovelli, ha trovato in Fabi il nuovo muro limite. Felice Rovelli ha passeggiato nella prima manche della 2. cat. tenendo a distanza uno scatenato Scarabelli e si apprestava a ripetersi nella seconda manche, ma un grippaggio lo ha fermato.

Ganapini, particolarmente brillante in questo finale di stagione, nella seconda categoria della 125, ha dominato le due manches, tenendo a bada nella prima un sorprendente Cavagnini e nella seconda Corradini, due nomi cioè quasi nuovi nel contesto al vertice. L'europeo Vitali è tornato alla vittoria.

LE CLASSIFICHE
Cl. 100, 1. cat.: 1. Baroni; 2. Cheever; 3. Gabbiani; 4. Mazzotti; 5. Alfieri E.
Cl. 100, 2. cat.: 1. Scarabelli; 2. Bernazzoli; 3. Lotteri; 4. Masini; 5. Zani.
Cl. 100, 3. cat.: 1. Fabi; 2. Lusuardi; 3. De Angelis R.; 4. Pellegrini; 5. Di Vita.
Cl. 125, 2. cat.: 1. Ganapini; 2. Corradini; 3. Volta; 4. Natali; 5. Zucchelli.
Cl. 125, 1. cat.: 1. Vitali; 2. Cavacchi; 3. Barilli; 4. Cavacchiuti; 5. Maiolino.

Il caos di SASSARI

SASSARI - Polemica sì, ma anche prodente, la ripresa agonistica sulla pista Ottava di Sassari, tentata da un nuovo gruppo di appassionati, per cercare di concludere l'ancora sospeso Campionato Regionale alla sua seconda prova per l'appunto. La vittoria nella prima categoria, quella più contestata, è stata appannaggio di Gavino Magliona su uno spento Fraghy, presente solo per onor di firma ed un fantomatico Cau, mentre Umberto Casu rinunziava alla partenza del pomeriggio solo ed unicamente per evidenziare che nel caos non ci si stare.

Regolare e validissima la gara della seconda categoria e particolarmente della terza, le due categorie cioè più folte di piloti e prive di vecchi conti da regolare. Indiscutibile la vittoria di Biosa su Piero Costa e Nello Sechi, nella seconda categoria, ed ancor meno quella di Pisano su Meloni e Scanu nella terza categoria.

LE CLASSIFICHE
Cl. 100, 1. cat.: 1. Magliona; 2. Fraghy; 3. Cau.
Cl. 100, 2. cat.: 1. Biosa; 2. Costa; 3. Sechi; 4. Mancona; 5. Tinteri.
Cl. 100, 3. cat.: 1. Pisano; 2. Meloni; 3. Scanu; 4. Casu Mauro.

Tutto modello a Monsummano

MONSUMMANO - La vivace Toscana, vivace qualche volta al limite, ha trovato a Monsummano un clima più rispettoso, alieno dalla polemica e, tutto di assoluta ortodossia. I giovani organizzatori di un circuito modello sotto ogni punto di vista erano pronti, con gli ufficiali di

gara, a non concedere nulla alle intemperanze

Vannetti, nella prima categoria, ha potuto finalmente vincere una bella gara con avversari di valore. Menoni, nella seconda categoria, si è trovato a vincere con estrema facilità perché tutti i suoi avversari a cominciare da Beligni e Gori, sono incorsi in avarie meccaniche. Nella terza categoria Di Vita, Vago e Pacchini sono stati in lotta dalla partenza all'arrivo; ognuno dei tre meritava la vittoria, ma le corse non ammettono affermazioni di gruppo e così è svettato Di Vita, forse il più completo e tattico dei tre.

La 125 cc che in Toscana negli anni '60 era la regina del kart, si appresta a ritornare tale, per la particolare passione dei toscani per il cambio. C'erano anche piloti delle Marche, e infatti Romano Sonni, nella 1. categoria, l'ha fatto da padrone lasciando nella sua scia Copparoni e Florio Monti.

Lotta più aperta e più agonisticamente valida nella seconda categoria della stessa classe, dove lo scontro tra i vari Zucchelli, Zullo, Marangoni e Maracchioli è stato più acceso.

LE CLASSIFICHE
Cl. 100 1. cat.: 1. Vannetti; 2. Ercolini; 3. Tonioni.
Cl. 100 2. cat.: 1. Menoni; 2. Belloni; 3. Gori; 4. Vannetti M.; 5. Bartolini.
Cl. 100 3. cat.: 1. Di Vita; 2. Vago; 3. Pacchini; 4. Bellandi; 5. Ferrari.
Cl. 125 1. cat.: 1. Sonni; 2. Copparoni; 3. Monti; 4. Pellegrinelli.
Cl. 125 2. cat.: 1. Zucchelli; 2. Zullo; 3. Marangoni; 4. Maracchioli; 5. Massai.

CASU a due facce

SASSARI - Circuiti cittadini è lo slogan sardo in attesa che si sblocchi la situazione della pista di Sassari e che lo sport del karting ritorni ad interessare il padrone-gestore. Così il karting sardo è a Florinas per la Festa di S. Giuseppe, ospitato in modo degno ed ancor meglio organizzato. Gare tutte sul filo della prassi corrente per gare del genere.

Ha vinto nella prima categoria Umberto Casu su Muresu, conducente dalla partenza all'arrivo. Pino Costa acciuffa la vittoria per i capelli nella seconda categoria, che aveva visto prevalere, quasi sino alla fine, Biosa e Perra poi rimasti in panne. Vivace e combattuta la gara della terza categoria e vittoria di misura del quasi esordiente Ragus su Pisano e Manca.

LE CLASSIFICHE
Cl. 100 1. cat.: 1. Casu U.; 2. Muresu; 3. Fraghy; 4. Cau; 5. Masala.
Cl. 100 2. cat.: 1. Costa; 2. Perra; 3. Biosa.
Cl. 100 3. cat.: 1. Ragus; 2. Pisano; 3. Manca; 4. Scanu; 5. Casu.

Formula 4 a Vallelunga

ROMA - Vallelunga il 25 novembre ed il circuito di Rieti il 2 dicembre, sono i due appuntamenti di fine stagione della Formula 4. I due appuntamenti di una stagione non certo brillante per la Formula, hanno un valore di rilievo per il Campionato 1973, che vede in lizza per l'aggiudicazione Massimo Buratti e Italo Ider, i due che in un contesto tecnico di scarsa importanza, hanno potuto esprimere più possibilità. Il bolognese Buratti, impegnato all'inizio di stagione in Formula Italia, aveva trascurato le prove iniziali, mentre Ider particolarmente curato dalla Tony si era accanito a fare il giustiziere di turno. Il rientro del bolognese, al quale il titolo italiano interessa in modo particolare, perché è forse la sua stagione sportiva da « canto del cigno », ha rimesso il tutto in forse.

BOTTAGNA nel maltempo

Nel fango un dominatore corretto

BOTTAGNA - La pioggia ed il fango hanno condizionato lo svolgimento della quattordicesima prova del campionato italiano di autocross abbinata al « Trofeo Piras Tecnomare ». La manifestazione, che si è svolta sulla pista di Bottagna, ha avuto un andamento vivace nonostante le cattive condizioni del teatro di gara che non permetteva ai piloti di raggiungere forti velocità a causa della poca visibilità per il fango sollevato dalle vetture. Incurante del tempo inclemente, il pubblico è accorso abbastanza numeroso e si è molto divertito ai vari episodi della gara che ha fornito anche qualche attimo di « thrilling ».

In mattinata si sono svolte le prove del campionato con vittorie di Paterlini (Fiat 850), uno dei piloti più corretti e veloci visti sulla pista di Bottagna, che ha distaccato di circa 13" il suo avversario Maioli, di Busi (NSU 1200) su Raggi, di Cavalli (Lancia 1800) con oltre un minuto su Tessari, di Bellina nella classe A delle « elaborate » su Sterza, di Barbieri su Raschi nella classe B, mentre nei prototipi è giunta la inattesa sconfitta del leader Fontanili, cui una foratura ha tolto ogni possibilità di affermazione.

c. b.

14. GARA DEL CAMPIONATO ITALIANO - Pista autocross di Bottagna

LE CLASSIFICHE
Gruppo 1 (vetture di serie)
Classe A: 1. Paterlini (Fiat 850) in 10'40"54; 2. Maioli (Mini Cooper) 10'35"06; 3. Ferri (Fiat 850) a 1 giro; 4. Mazzoni, a 2 giri; 5. Gregorini, a 2 giri.
Classe B: 1. Busi (NSU) in 10'08"32; 2. Raggi (Fiat 128) 10'28"55; 3. Manuzzi (VW) 10'34"63; 4. Chierici (Primula) 10'45"49.
Classe C: 1. Cavalli (Lancia 1800) in 10'56"55; 2. Tessari (AR 1750) 11'55"97; 3. Magnani (Fiat) a 2 giri.
Gruppo 2 (vetture elaborate)
Classe A: 1. Bellina (BMW) 10'04"48; 2. Sterza (Fiat) 10'44"33.
Classe B: 1. Barbieri (BMW) in 11'40"68; 2. Raschi (VW) 11'46"62; 3. Barbieri G. (BMW) 12'09"39; 4. Ghidoni in 12'53"80.
Prototipi: 1. Zannini (Porsche) in 10'14"34; 2. Debbi (AR 2000) 10'21"52.

TROFEO PIRAS TECNOMARE
Gruppo 1
Classe A: 1. Braglia (Fiat 850) in 12'52"60; 2. Viani (Simca) 13'38"65; 3. Bettini (Fiat) 13'57"62; 4. Cominelli; 5. Ghidoni; 6. Balbi.
Classe B: 1. Busi (NSU) in 11'56"34; 2. Raggi (Fiat) 12'06"48; 3. Cocchi (Ford) 12'23"76; 4. Viani, 13'16"76; 5. Magnani; 6. Botti.
Classe C: 1. Tessari (AR 1750) in 12'09"82; 2. Franzoni (Peugeot) 13'12"93; 3. Ceretti (AR) 13'28"91.

Gruppo 2
Classe A: 1. Guaitolini (Fiat 128) in 11'29"86; 2. Barbieri M. (BMW) 12'19"20; 3. Sterza (Fiat) 12'24"51; 4. Palmieri; 5. Barbieri G.; 6. Franzoni; 7. Calzolari.
Prototipi: 1. Fontanili (Lancia 2x2000) in 9'54"34, media 60,010; 2. Ferrari (Porsche 2400) 10'12"48; 3. Debbi (AR 2000) 10'32"06; 4. Buratti (VW) 11'30"15.
Giro più veloce: Fontanili in 45"36, media 79,013.

Le elezioni in vista

● A Maggiora, la sera del 24 novembre prossimo, si riuniranno i componenti della F.I.F. per l'elezione delle cariche sociali, presidente escluso visto che a tale incarico è già stato designato il dott. Ansaloni, e delle Commissioni federali. Il giorno dopo, e cioè domenica 25 novembre, per l'organizzazione dello Sport Club Maggiora, si svolgerà una gara fuoristrada per veicoli a quattro ruote motrici.

● Rinnovo delle cariche sociali, dopo quattro anni, al Club Nazionale Fuoristrada di Bologna. Le elezioni avranno luogo nel corso dell'assemblea generale del Club in data 8 e 9 dicembre 1973. Nell'occasione si svolgeranno parecchie manifestazioni collaterali che si possono così riassumere: sabato 8 dicembre: collocazione di piante ornamentali attorno al Santuario di Monte delle Formiche (che, com'è noto, è uno dei più impegnativi teatri di gara del fuoristrada); conferenza stampa sugli aspetti del fuoristrada e del

«rispetto dell'ambiente»; proiezione di film illustrativi. Domenica 9 dicembre: assemblea generale del CNF; grande «gimcross» fuoristrada per le categorie Juniores, Seniores e Dame; salsicciata e premiazioni.

Campioni USA a LOIANO nel '74

● Organizzato dal Club Nazionale Fuoristrada (si può dire «portavoce» della F.I.F.?) è in corso di svolgimento un viaggio «di studio» negli Stati Uniti. I partecipanti, oltre ad avere contatti con gli organismi ufficiali del fuoristradismo americano, vedrà la NORRA (National Off Road Racing Association), contatti che perseguono il fine di invitare i campioni d'oltre oceano al «5. Trofeo internazionale» che si svolgerà nel maggio 1974 nei dintorni di Loiano in provincia di Bologna, si reheranno a Parker, in Arizona, per assistere allo svolgimento del «DAM 500», la corsa che ha sostituito la celebre «Baja 1000» che i messicani hanno rivendicato per la loro madrepatria.



EDO ANSALONI

Sono nate la F.A.I. e la F.I.F.

Federazione
AUTOCROSS
Italiana

Federazione
Italiana
FUORISTRADA



RENATO BALZANO

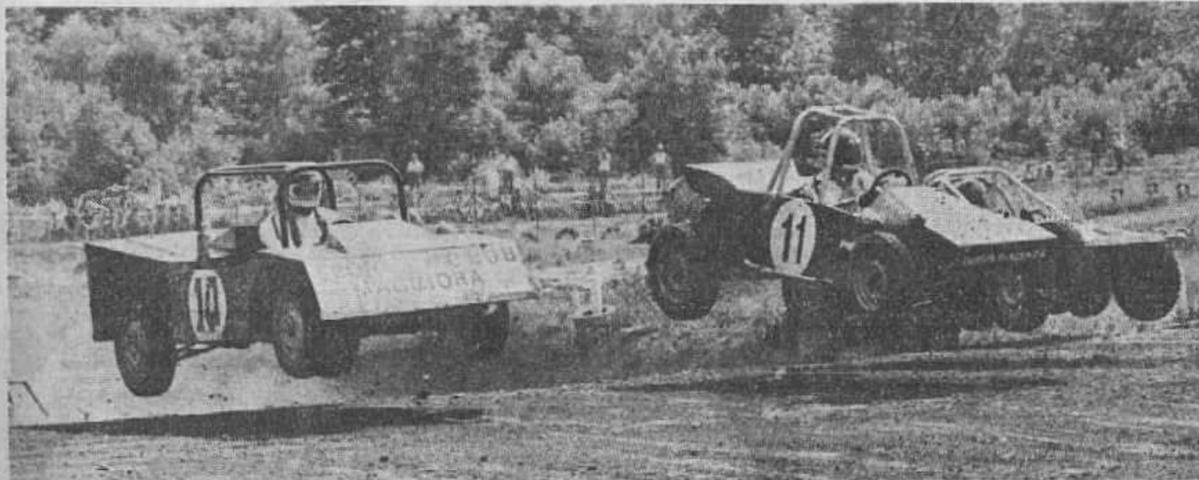
Un divorzio necessario

Le due nuove Federazioni hanno emesso i seguenti comunicati:

F.I.F.: « Nel Palazzo dei Congressi di Stresa, il giorno 20 ottobre c.a. si è riunita l'assemblea straordinaria della Federazione Italiana Fuoristrada. Per unanime convergenza intorno alla persona e per acclamazione, è stata ratificata l'elezione del dott. Edo Ansaloni alla carica di presidente della F.I.F. L'accettazione della presidenza da parte del dott. Ansaloni è coincisa ed è stata resa possibile, dall'uscita dalla F.I.F. delle scuderie di autocross, avvenuta in un clima di reciproca cordialità. I gruppi di cross, avendo raggiunto una consistenza che li rende autonomi, valutata la sostanziale estraneità dei loro interessi dal 4x4 classico, hanno ritenuto di dar vita a una Federazione autonoma.

Quello che doveva accadere, finalmente è accaduto e una famiglia formatasi, diciamo così, un poco forzatamente, con dei « sì » strappati a mezza voce dalla bocca di molti dei suoi componenti, si è sciolta in letizia, con calorose strette di mano, pacche sulle spalle, e sincere promesse di reciproco aiuto. Come è logico debba essere fra autentici sportivi che hanno compreso il loro errore.

F.A.I.: « E' nata la F.A.I. (Federazione Autocross Italiana) e l'atto costitutivo porta la data di sabato 20 ottobre 1973. L'assemblea che ha portato alla scissione dalla FIF si è svolta nel Palazzo dei Congressi di Stresa in una atmosfera di piena armonia. FAI e FIF si sono infatti impegnate ad aiutarsi a vicenda quando si tratterà di intervenire presso altri organismi nazionali, come ad esempio la CSAI, oppure quando si dovranno mandare avanti autentiche battaglie dovute all'affinità delle due discipline. A presidente della nuova federazione è stato eletto il geom. Renato Balzano, novarese, già presidente della Commissione Autocross in seno alla FIF ».



Nella terz'ultima gara del campionato italiano di autocross, svoltasi a Maggiore, la sfortuna si è accanita su Fanetti (n. 14) e Zannini (n. 11), che qui vediamo molto duramente impegnati al « salto »



Il presidente del Panzer Club di Prato, Roberto Sarti, terzo assoluto su Jeep 6 cilindri, affronta con sicurezza un difficile passaggio

Decisi a Maggiore i « tricolori » (e pugno di ferro)

MAGGIORA - Spettacolo, brivido ed entusiasmo: l'autocross di Maggiore ha vinto un'altra grossa battaglia nel discorso dell'accostamento a un numero sempre maggiore di appassionati.

S'è visto, forse per la prima volta in modo tanto drastico, un vero e proprio « giro di vite » voluto dai dirigenti federali pur di disciplinare opportunamente questa giovane attività agonistica, reprimendone ogni abuso. In gara si sono verificate talune scorrettezze ed i responsabili sono stati puniti senza mezzi termini: la squalifica a maggior effetto ha colpito il legnanese Umberto Raimondi privato della gioia del successo nella « fino a 1500 » per un « Taglio » di percorso.

La gara ha anche deciso forse definitivamente per i titoli tricolori.

AUTOCROSS DI MAGGIORA

LE CLASSIFICHE

VEETURE DI SERIE

Fino a 1000 cc: 1. Paterlini (Garda Sud) in 9'09"; 2. Canepari a 4"; 3. Poletti a 16".

Fino a 1500: 1. Bresciani (Sport Club Maggiore) in 9'14"; 2. Panza a 4"; 3. Sanzo a 12".

Oltre 1500: 1. Tessari (Garda Sud) in 9'22"; 2. Bolognesi a 27"; 3. Raimondi a 31".

ELABORATE

Fino a 1300 cc: 1. Guatolini (Autocross Milano) in 8'58"; 2. Bellina a 12"; 3. Maccarinelli a 19".

Oltre 1300: 1. Trebeschi (Garda Sud) in 9'00"; 2. Barlassina a 3"; 3. Caldera a 14".

Prototipi cross: 1. Ferrari (Autosonik Reggio E.) su Porsche 2000 in 8'32"; 2. Fontanili a 2"; 3. Debbi a 6".

LUTTO

Domenica 4/11 novembre è improvvisamente deceduto Bruno Gozzi, padre del rag. Giuseppe Gozzi dell'Amministrazione del nostro settimanale. All'amico e a tutti i familiari, la redazione di AUTOSPRINT e il personale tutto dell'« Editoriale » e de « I Poligrafici il Borgo », porgono i sensi del più vivo cordoglio.

La storia inizia nel 1972, quando i rappresentanti delle associazioni che praticano il fuoristrada, capeggiati dal bolognese Club Nazionale Fuoristrada, vengono chiamati a convegno in quel di Maggiore dove le associazioni, in numero preponderante, che si dilettano invece nel fare dell'autocross, desiderano fondare una federazione che riunisca le due specialità. Invano i fuoristradisti cercano di fare comprendere che le due discipline sono tutt'altro che identiche, invano cercano di fare capire che vivendo un Club Nazionale al quale aderiscono tutte le altre associazioni fuoristradistiche, praticamente una federazione fuoristrada esiste già (soprattutto perché ha ottenuto anche un riconoscimento semi-ufficiale da parte della CSAI), invano oppongono questo e quello; dopo molte discussioni nel corso delle quali qualcuno cerca di convincere, ed altri, al termine, hanno accettato di essere convinti, nasce la federazione che si chiama FIF, ovvero Federazione Italiana Fuoristrada. Per gli autocrossisti una grande vittoria, per i fuoristradisti una concessione foriera di ulteriori sviluppi.

Ed, infatti, questi sviluppi si hanno nel 1973, quando la realtà dei fatti non può essere negata, quando la diversità delle due discipline riunite sotto la stessa bandiera balza evidente agli occhi di tutti, quando gli scopi per i quali vengono organizzate gare fuoristradistiche da una parte e competizioni autocrossistiche dall'altra denunciano inequivocabilmente la loro enorme diversità. Puri appassionati che si accontentano di una coppa e di una citazione da un lato (magari le une e le altre condite da cene pantagrueliche), quasi professionisti che pretendono titoli e danari, in gare mozzafiato ed ai limiti della sicurezza, dall'altro. Unico elemento in comune, se così si può dire, è il fango o l'atomico fungo di polverone, a seconda che le gare si facciano d'inverno o d'estate.

Ad ogni modo i nodi sono venuti al pettine, nodi amichevoli purtroppo, e, come abbiamo detto, dopo circa un anno di vita, quello che doveva accadere è accaduto. Dopo un paio di riunioni preparatorie, sabato 20 ottobre 1973, nell'austera sede

del Palazzo dei Congressi di Stresa si è svolta l'assemblea straordinaria della FIF al termine della quale, in una atmosfera veramente amichevole, si è avuta la giusta scissione che, ferma restando ai fuoristradisti la FIF, ha dato vita alla federazione che riunisce gli autocrossisti, o FAI.

Presidente della F.I.F. è stato eletto per acclamazione il dott. Edo Ansaloni di Bologna, mentre a presiedere la F.A.I. è stato chiamato il geom. Renato Balzano di Novara, un

to di fuoristrada abbiamo fatto passi da giganti, uscendo anzitempo dall'epoca del « biberon ». Proseguiremo sulla strada intrapresa, intensificando la nostra propaganda all'interno ed i contatti con i club di fuoristrada all'estero. Ci documenteremo al meglio, prendendo quanto v'è di buono dalle nazioni più progredite in modo da dare al fuoristrada italiano il migliore avvenire ».

Dal canto suo il geom. Balzano ha detto: « Attualmente l'autocross



Il vincitore assoluto del « 4. Trofeo Autunnale Fuoristrada » Giuseppe Gordini guida la sua Jeep attraverso uno dei 18 guadi

autentico precursore della giovane disciplina dell'autocross. All'assemblea di Stresa erano rappresentate quasi tutte le società di autocross e i club di fuoristrada.

Dopo l'avvenuta elezione, il dott. Ansaloni, sempre schivo e parco di parole, ha dichiarato: « Mi attende un compito difficile perché sostituire un uomo di valore come l'avv. Pier Sandro Bertolin, al quale porgo il più sentito dei ringraziamenti da parte dei fuoristradisti, è di per se stesso un compito arduo. In Italia, in fat-

conta circa 400 piloti che lo praticano a livello agonistico un po' in tutte le regioni del nord Italia. Le società sono una quindicina, ma è previsto un notevole incremento soprattutto perché gli appassionati sono in continuo aumento e le piste si moltiplicano. Ci è pertanto parso giusto ufficializzare questo fenomeno che sta veramente assumendo grosse proporzioni. Intendiamo dare una precisa regolamentazione alla disciplina che, finora, è vissuta un po' sull'iniziativa dei singoli ».

GORDINI resta il fuoristradista principe

LOIANO - Organizzato come sempre perfettamente dal Club Nazionale Fuoristrada, si è svolto il « 4. Trofeo Autunnale » che ha richiamato equipaggi da tutta Italia nel numero inconsueto di 37. Alla manifestazione che era fortemente attesa in campo nazionale, hanno preso parte anche quelli che sono, forse, il più piccolo ed il più grande dei mezzi fuoristrada: l'inedita Suzuki di 360 cc, minuscola ma brillantissima, e la grossa Mercedes Unimog diesel 6 cilindri di quasi 6000 cc, entrambe classificate onorevolmente. Largamente rappresentate erano le Gaz, le Jeep e le Toyota.

Il percorso era costituito da una prima prova di notevole difficoltà che sotto una pioggia fittissima ha selezionato gli equipaggi, da una marcia di trasferimento in regolarità, da una terza prova discriminativa costituita da ben nove guadi nel torrente Zena da effettuarsi nei due sensi, con un totale quindi di 18, e da 36 salite e discese delle sponde dello Zena che hanno messo in difficoltà anche il vincitore assoluto Beppe Gordini (su Jeep 6 cil.), il favorito di sempre e l'uomo da battere. Fatto sensazionale è stato il secondo posto assoluto di un minuscolo fuoristrada, l'Hafinger della Steyr Puch, che grazie alla magistrale guida di Gordini e Signora, ha sbaragliato tutte le altre vetture di più grossa cilindrata.

La gara, retta da una nuova formula di regolamento messa a punto dal segretario del CNF signor Torreggiani, ha riscosso il plauso di tutti i presenti.

IV TROFEO NAZIONALE FUORISTRADA

LE CLASSIFICHE

Categoria A: 1. Grondona (Puch).

Categoria B: 1. Capitani (Gaz).

Categoria C: 1. Gordini (Jeep).

Assoluta: 1. Gordini (Jeep) pn. 0, tempo 5'51"5; 2. Grondona (Puch) pen. 0 tempo 6'16"4; 3. Sarti (Jeep) pen. 6; 4. Capitani (Gaz) 80; 5. Martorelli (Gaz) 100; 6. Oliva (Puch) 100; 7. Boccato (Puch) 120; 8. Mekani (Jeep) 160; 9. Mechler (Unimog) 190; 10. Fabris (Munga) 190; 11. A. Ansaloni (Jeep) 220; 12. Di Sabatino (Mighty Mite) 230; 13. Falletti (Gaz) 250; 14. Landi (Gaz) 260; 15. Messina G. (Mutt) 290; 16. Giardi (Jeep) 320; 17. Barbato (Gaz) 340; 18. Pizzirani (Puch) 340; 19. Veronesi (Toyota) 410; 20. Carluccio (Suzuki) 540; 21. Bertolini (Gaz) 660; 22. Galletti (Toyota) 890; 23. Galassi (Gaz) 1210; 24. Avoni



Convalidati i campionati FISA dopo
le verifiche senza colpi di scena

Un festival di «maghi»

Il challenge FISA, giunto quest'anno alla sua sesta edizione, ha riscosso un successo sempre più incoraggiante. L'agonismo dei piloti riesce a vivacizzare le corse, anche se la supremazia di una macchina sulle altre ha creato una vera « monotipizzazione » in quasi tutte le classi. Forse ai piloti manca un pizzico di fantasia ed un po' di coraggio, però è anche vero che con le macchine normali il leggero vantaggio di un modello rispetto ad un altro diventa fondamentale. Inoltre le gare, a differenza dei rallies, sono sempre più brevi, ed eventuali difetti di tenuta passano in secondo piano.

Resta forse il problema delle verifiche. Quest'anno i piloti hanno dimostrato una maggiore serietà, e lo hanno dimostrato le verifiche post-Misano, tuttavia i controlli sono indispensabili. Quello che non è indispensabile è che si prolunghino a volte fino al martedì perché l'organizzazione non è all'altezza, mentre i piloti hanno bisogno del loro mezzo per tornare a lavorare. A Misano, Dragoni proponeva di lasciare trascorrere tutta la stagione e poi, in occasione di una finalissima che non dovrebbe durare meno di un'ora, verificare tutti e punire gli irregolari con il ritiro a vita della licenza. Chissà che il prossimo convegno CSAI non ci riservi qualche novità in proposito, nonostante i problemi di « democratizzazione » che monopolizzeranno le discussioni...

Ma vediamo ora di fare un breve esame dell'annata, sulla scorta dei risultati più significativi e sottolineando i problemi ed i costi di preparazione di queste vetture che, anche se definite « di serie », hanno sempre più bisogno dell'intervento di « maghi » più o meno all'altezza della situazione.

GRUPPO 1

CLASSE 850 Proprio senza segreti la classe più piccola del G. 1. I piloti di solito sono tutti ragazzi molto giovani e l'unica macchina competitiva resta sempre la Fiat 850 Special, da tempo non più in produzione. La ricetta più seguita consiste quindi nel cercare una « special » in buono stato e poi con certissima pazienza e con l'aiuto di un meccanico amico rimettere tutto nelle migliori condizioni di esercizio, sfruttando al limite i pesi e le tolleranze riportati sulla fiche. Infine, cronometro alla mano, si rileva il tempo sul km da fermo e quanto più questo si avvicina ai 36", tanto più si ha la conferma del buon risultato della cura.

Normalmente il meccanico non è un preparatore e soltanto un paio di piloti hanno fatto ricorso all'esperienza di qualche famoso « mago », ma i risultati, ad onore del vero, sono stati identici in entrambi i casi: un guadagno di circa 3 CV per un totale di 50. Chi ha seguito la prima strada è stato il ligure Cattaneo che ha guidato una macchina con più di 80.000 km sulle spalle, preparata in casa con santa pazienza. E' stato il vero dominatore della

categoria ed anche se alla finale di Misano è stato poi squalificato per molte valvole presumibilmente scaldate e modificate, può fare ugualmente testo perché dopo Vallelunga la sua 850 è stata « sezionata » dal cavilloso Galiani e trovata regolare.

La vittoria è comunque andata al parmense Tortoroli, 28enne professore di scuola media, che con la regolarità ha saputo battere anche una certa dose di sfortuna. Il motore della sua veterana special era stato preparato da Giuliani di Modena con una spesa di 150.000 lire, mentre per indurire l'assetto erano stati montati quattro ammortizzatori Koni con una taratura prefissata. Pare che i Koni siano i migliori, ma non tutti sono d'accordo. In primis il padovano Giorato che ha curato buone macchine (Cinel, « Demalon » 150.000 la spesa) e che preferisce montare comuni ammortizzatori ricaricati secondo una sua ricetta, più facili da regolare e con un prezzo di poco superiore alle 5.000 lire, nettamente competitivo.

CLASSE 1000 Non ce ne voglia il bravo Franco Gonzi se addebitiamo una parte della sua « passeggiata » nella classe 1000 all'ottima A 112 Abarth

che si è trovato a guidare. A proposito di questa macchina (che ovviamente non ne ha colpa) è doveroso riportare il malcontento di molti piloti che avevano iniziato la stagione con la 112 normale ed in piena estate, a causa della omologazione dell'Abarth, hanno dovuto sobbarcarsi una ulteriore spesa che per alcuni è stata impossibile.

Tornando ai nostri protagonisti, quelli che in teoria avrebbero dovuto disturbare la galoppata di Gonzi erano Marino e Biagioni che avevano macchine preparate in modo piuttosto casalingo ed il reatino Ceci che aveva addirittura una 112 normale.

La macchina vittoriosa è stata curata da Franco Betti e dallo stesso Gonzi che hanno a Siena una officina in società. La preparazione, pur limitandosi come sempre all'equilibratura e all'aggiustaggio dei vari pezzi, è abbastanza complicata perché il motore difficilmente fornisce i 58 CV promessi dalla Casa ed anche dopo la « cura » li raggiunge a stento. E' quindi ovvio che si sfrutti il regolamento fino in fondo ed è per questa ragione che ad un eventuale cliente esterno Betti deve chiedere una cifra abbastanza elevata, aggirantesi sulle 300.000 lire, per la preparazione del solo motore.

passa in testa!

(agli altri, la polvere)



Conrero kits

cassette di montaggio per
ALFA ROMEO - FIAT - OPEL - RENAULT

ruote in lega - volanti sport
ammortizzatori Racing

Potrete richiedere documentazioni sulle elaborazioni
Conrero Kits agli agenti generali:



**CRAVANZOLA
& GAIDANO**
via Cavour 5
10123 Torino
telefono 513489

CONRERO KITS s.a.s.

Corso Roma 39/r - 10024 MONCALIERI (TO)

Conrero Kits fa della tua auto una sprint

Anche per l'assetto la cifra non scherza. Scartati i Koni perché ritenuti inadatti, vengono utilizzati gli ammortizzatori di serie con una taratura particolare ma la spesa è pur sempre di 50.000 lire escluso il montaggio e se si desiderano anche le molle leggermente più basse, con una attenta cernita tra i ricambi, la cifra è anche più abbondante.

Infine una consolazione. Senza farne un uso smodato la macchina è utilizzabile giornalmente, come ha sempre fatto Gonzi, senza che qualche particolare debba soffrirne.

CLASSE 1150 C'è qualcuno che per snellire il challenge FISA avrebbe pensato di abolire la classe 850, feudo dei giovani che possono correre spen-

vimentata dalla presenza di tre macchine diverse a dispetto della monotipizzazione imperante. Purtroppo nel '74 difficilmente si avrà una analoga situazione perché, vista la superiorità della Simca Rallye 2, nessuno sarà intenzionato a buttare quattrini per raccogliere solo le briciole. Disco rosso quindi per le 128 Fiat che quest'anno, con un Santamato che ha fatto miracoli, si sono difese bene in salita ed onorevolmente in pista ed alle quali manca quel pizzico di potenza in più (e si tratta veramente di poco) per lottare ad armi pari con le « lucertole » francesi.

Niente da fare anche per la Renault R8 Gordini, gloriose protagoniste di tanti FISA, che pur restando la macchina più potente (diciamo circa 90 CV) ha una architettura ormai superata.

precedente GTV, più potente ma handicappata dall'assetto alto con le ruote da 15". Parte del merito va anche al Tamburini di Camucia, da anni protagonista, sia come preparatore che come pilota, del Challenge. Le Alfa non hanno certo problemi di potenza ma, al contrario, trovano una certa difficoltà a trasmettere alle ruote tutti i cavalli che potenzialmente hanno, a causa dell'accentuato coricamento laterale che le rende un tantino difficili da guidare.

Tamburini ha in parte ovviato al problema montando quattro ammortizzatori Koni regolabili e dopo molte prove è riuscito a trovare la giusta taratura, dando alla macchina una rigidità inaspettata. Purtroppo i Koni costano anche 200.000 lire escluso il montaggio però in questa classe la spesa viene compensata da quella non ec-

ha passato intere giornate a Varano, variando le regolazioni e scegliendo poi quella giusta in base ai tempi. Tra le varie gomme provate sono state scelte le Ceat Veltro HR 173, mentre per i freni si è optato per le pastiglie Ferodo Rally 300 che, per la cronaca, sono usate da moltissimi piloti del challenge.

Alle spalle di Pezzali si è piazzato il bolognese Selvatici che, con una macchina molto meno sofisticata ed usata quotidianamente, ha avuto il merito di vincere la finalissima di Misano.

GRUPPO 3

CLASSE 1300 La Lancia HF 1300 era già uscita di produzione quattro

macchina. Per il resto Macciocca promette una stagione senza guai e, se ci sono le doti, una probabile vittoria.

CLASSE 1600 Classe notipica per eccellenza la 1600 che ha trovato nella Alpine-Renault una dominatrice incontrastata. Inutile aggiungere qualche cosa su questa macchina che per il suo lignaggio di vettura nata dalle corse si pone un buon palmo al di sopra delle potenziali rivali.

Tra i piloti, che l'hanno guidata nel challenge, all'ombra Annino Conti, vincitore a punteggio pieno va il grosso merito di aver guidato sempre senza il minimo errore, cosa non facile con la sensibile berlinetta di Dieppe. Come sempre, onore anche al Giuliano di Foligno che gli ha curato la



Qui sopra, impegnati a Vallelunga la Fiat di Dal Ben e la Volkporsche di Bianchi. A sinistra, l'Alfa GTV di Miro Tamburini, uno dei protagonisti della classe due litri Turismo



Sopra a sinistra, il dominatore del GT 1600, Conti, assieme alla HF di Chianucci. Sopra, la Fiat 128 di Salvatori, vincitore della classe 1150. A sinistra, la Simca Rallye 2 di Sismondi

dendo veramente poco, soltanto perché la dominatrice 850 special è uscita di produzione. A noi pare che se esiste una classe da sacrificare, questa è sicuramente la 1150 (pur se i piloti non saranno d'accordo) perché l'unica macchina adottata è la Fiat 128 coupé, ottima sotto tutti gli aspetti, ma troppo simile alla sorella maggiore 1300 che ha un prezzo iniziale appena superiore ed un costo di preparazione assolutamente identico.

Se si decide che è meglio mantenere tutto per dare ai piloti la più ampia possibilità per correre, possiamo anche essere d'accordo con qualche riserva. Se al contrario si parla di snellimento, la defenestrazione della 850 è decisamente affrettata.

Quasi a voler contraddire il nostro ragionamento, il campionato della 1150 è stato il più « tirato » ed il meno scontato fino alla sua conclusione. Soltanto sul traguardo di Misano Attilio Salvatori, giovane reatino del Terminiello, ha avuto la sicurezza che per Matteo Vasta, il catanese secondo classificato, non c'era più niente da fare. Due piloti, due stili nettamente opposti sul modo di impostare le corse. Salvatori, con la nera 128 preparata dai fratelli Fontana, aveva una macchina sempre perfetta, quasi sempre portata alle corse con il camion perché fosse nelle migliori condizioni di messa a punto. Vasta al contrario aveva una macchina preparata in modo molto più casalingo e inoltre aveva il grosso inconveniente delle lunghe trasferte, sempre affrontate con la stessa macchina.

I prezzi di preparazione del motore sono, come al solito, contrastanti. Mediamente la spesa si aggira sulle 200.000 lire ed il guadagno in potenza si aggira sui 3 CV. Per l'assetto, i raffinati adottano i soliti Koni ma i risultati confermano che sono ottimi anche quelli originali ritirati. Certo si tratta di indovinare la formula giusta.

CLASSE 1300 «Rara avis» di tutto il challenge, la classe 1300 è stata mo-

Al contrario la cura ricostituente fatta alla decennale Simca ha trasformato una utilitaria in una graffiante macchina, molto buona sia in pista che in salita. Tra gli altri, ha il non indifferente pregio di avere una tenuta di strada con un limite molto alto, cosa che permette al pilota, sempre che ne sia in grado, di supplire con il « piede » all'eventuale handicap di un motore non preparato. Ed infatti campione '73 è risultato il padovano Giurato il quale, occupato com'era a preparare i G. 1 dei clienti, non ha trovato il tempo per smontare il suo motore. Inoltre, fedele alla sua tradizione di autarchia, ha rinunciato agli ammortizzatori Koni preferendo i soliti quattro rigenerati, tarati secondo le sue indicazioni. Il notevole risparmio, aggiunto ai suoi record a Vallelunga e Misano, speriamo faccia riflettere chi pensa che solo una grossa spesa possa garantire i risultati. Anche il bolzanino « Alan », pur sfortunato, si è difeso bene con una macchina normalissima ed in entrambi i casi i piloti hanno usato la vettura giornalmente, senza tante sottigliezze.

D'accordo che la macchina dell'umbro « Cargo », seconda classificata, dava l'impressione di avere un pizzico di « pepe » in più, ma è da dimostrare che il costo della preparazione (e chissà perché non ci è stato rivelato) sia stato ripagato dai risultati. Il « mago » in questione è Terrosi di Sarteano che con i soliti lavori pare abbia trovato circa 4 CV in più, passando da 82 a 86. Inoltre verso la fine della stagione è riuscito a montare i Koni nell'alloggiamento originale, senza la staffa irregolare.

CLASSE 1600 Innanzitutto lode a Cesare Stefanelli, 36enne albergatore di Castiglione del Lago, che è riuscito a vincere il suo terzo titolo FISA, nonostante il giallo dei tubicini dei freni tagliati prima della finale di Misano. La macchina era naturalmente una Alfa GTJ che ha preso il posto della

cessiva chiesta per la preparazione del motore. L'Alfa infatti, anche in questi tempi consumistici, ha conservato una meccanica raffinata e Tamburini si limita ad una meticolosa equilibratura e messa a punto con una spesa identica a quella occorrente per i solo quattro ammortizzatori.

Sempre per tranquillizzare i censori del G. 1, aggiungiamo che sia Stefanelli che Gentile, secondo arrivato nel trofeo con una macchina molto valida curata da Naldi, utilizzavano la macchina per lavoro con lunghe percorrenze giornaliere.

CLASSE 2000 Arcadio Pezzali, mantovano manco a dirlo, con un nome così virgiliano, è stato ripagato dal costante impegno con cui si è preparato al Challenge ed ha meritatamente vinto la 2000. Sicuramente è stato il pilota che ha saputo trovare meglio degli altri la soluzione ai problemi della difficile Alfa GTV, che sono poi gli stessi della sorella minore GTJ, anche se accentuati dal peso leggermente superiore e dalla notevole potenza.

Per il motore nessun problema. E' stato preparato da Poggi, il quale tiene a precisare che si è limitato alla solita equilibratura ed a una scrupolosa messa a punto, attenendosi alle indicazioni fornite dalla Casa. Non ha nemmeno messo al banco il motore che comunque dovrebbe avere una potenza di circa 140 CV ed è stato in grado di fare tutta la stagione senza guai, anche se per la verità la macchina durante la settimana restava ferma. Il tutto per una spesa di circa 270.000 lire.

La stessa cifra, se non superiore, è servita per la cura dell'assetto che ha trovato in Lazzari il migliore dei medici. Quattro Koni a regolazione esterna hanno fatto il miracolo, tanto che nelle curve la macchina pareva una G. 2. Parte del merito va allo stesso Pezzali che, seguendo le indicazioni di uno specchietto fornito da Lazzari,

anni fa, quando fu introdotta questa classe nello challenge. Eppure proprio allora ha iniziato il suo dominio incontrastato, né si vede chi possa impensierirla l'anno prossimo quando questa gloriosa veterana disputerà il suo ultimo FISA. Vincitore a punteggio pieno è risultato Bruno Ripani, 36enne commerciante romano, al quale va il merito di aver sempre sfruttato nel migliore dei modi una macchina curata perfettamente da Gigi Macciocca.

Quest'ultimo non ha certo bisogno di presentazioni perché i titoli già vinti nel '70 e nel '72, oltre a quello della 1600 nel '71, sono il miglior biglietto da visita. La superiorità di questa HF era tale che nel corso della stagione è stata smontata ben quattro volte, sempre tra discussioni interminabili perché la longevità della macchina e l'inesistenza di alcuni ricambi crea dei problemi a quei preparatori che vogliono restare nel lecito.

La preparazione dunque si discosta molto dalle norme del challenge perché con macchina di cinque o sei anni è necessario rifare tutto da capo, con criteri da G. 4. I bilancieri, ad esempio, lucidi all'origine sono ora introvabili e debbono essere lavorati a mano. Inoltre il motore non fornisce mai più di 96 CV e per raggiungere il tetto dei 104 promessi dalla casa sono necessarie una cernita rigorosa dei pezzi ed un montaggio scrupolosissimo. E' questo il segreto di Macciocca, arrivato al punto di fare eseguire la radiografia di alcuni particolari per sincerarsi che non avessero dei difetti interni.

Certo anche come spesa siamo su livelli diversi dai soliti: 500.000 per il motore e 250.000 per l'assetto, curato dallo stesso preparatore con quattro Koni ritirati da Semprini. La spesa totale comunque è ben più alta e si aggira attorno al milione e duecentomila, cifra giustificata dalla necessità di rivedere tutti i particolari stanchi della macchina. Vale a dire che per preparare una HF 1300 la spesa è superiore a quella per l'acquisto della

macchina in modo eccellente. Ottima anche la macchina di Righetti, preparata da Terrosi, ma troppo impulsivo il giovane reatino mentre migliore fortuna meritava Fioravanti che ha corso con una macchina decisamente inferiore.

La classifica fa dunque testo. Presentandosi allo challenge con una macchina di serie si possono conseguire buoni risultati perché con l'Alpine le doti di guida emergono sempre ma per vincere è necessario ben altro. A cominciare dall'assetto, che alcuni specialisti, con l'aiuto dei soliti Koni a taratura segreta, riescono a personalizzare a seconda dei desideri del pilota, variando i valori di incidenza e convergenza.

Anche nel motore si può fare parecchio perché i 138 CV promessi dalla casa sono una vera chimera. In realtà non sono mai più di 117/118, tuttavia con i soliti lavori, in questo caso quasi sempre completati dall'aggiustaggio della camera di scoppio per portare il rapporto di compressione al giusto valore, si guadagnano circa 8/10 CV. Con una macchina omologata a 685 Kg. e con una tale tenuta di strada diventano determinanti.

CLASSE 2000 Poco da dire su questa classe, vissuta su di un duello fin troppo cavalleresco tra Dal Ben con una 124 spider e Bianchi con una Porsche 914/6. Le macchine erano strettamente di serie ed i piloti parevano estranei all'atmosfera rovente dello challenge anche se il vincitore Dal Ben non è un nome nuovo, perché compare nelle classifiche di questo campionato fin dal '68.

Per l'anno prossimo pare certo venga omologata in G. 3 la Fiat Abarth 124 Rally che con la sua impostazione corsaiole dovrebbe portare una maggiore vivacità alla classe.

Daniele Buzzonetti

Con un ricevimento carnascialesco conclusa a LONDRA la stagione felice 5000

La formula da comprare a scatola chiusa

LONDRA La Rothmans ha dato un bellissimo party per la distribuzione dei premi, per coronare la prima stagione veramente soddisfacente della Formula 5000. La parte più bella del Formuletto è probabilmente stata il balletto dei cigni, danzato da ballerine vestite come richiede il balletto... anche se un petto particolarmente villosa sembrava essere quello di Bob Evans, se una ballerina barbata somigliava a Steve Thompson, mentre certe braccia pelose sembravano più adatte a Peter Gethin! Tutto adatto all'atmosfera della F. 5000, durante le cui gare si è visto Hailwood ai boxes, con un largo sorriso nostalgico (si dice che Mike sia stato udito borbottare che non gli dispiacerebbe tornare a quella formula).

Anche nei discorsi, i complimenti sono sembrati in complesso genuini e anche questo rispetta l'atmosfera della F. 5000. Il conte van der Straten era beato di aver finalmente ottenuto un campionato e ritenendo che in Belgio si apprezzano poco il suo team, ha detto che in futuro il VDS correrà probabilmente qualche squadra inglese. Questo è un poco in contrasto con il commento del campione del 1972, van Lennep, il quale, consegnando il premio per piloti a Pilette, ha detto: « per lo meno lo conserviamo nel Benelux ».

Le chiacchiere riguardavano naturalmente l'anno prossimo, benzina permettendo. Chi parlava dell'ostico problema di trovare patrocino per esempio, Sid Taylor, il concorrente di Scheckter nella serie americana, parlava con Edwards, ma dopo le sue bellissime prestazioni a Brands Hatch, è certo che Guy sarà molto richiesto. Se il miglioramento rilevato quest'anno nei confronti del 1972 si ripeterà, la F. 5000 del 1974 dovrebbe essere veramente ottima. Se il livello di quest'anno sarà mantenuto, offrirà corse migliori di

quelle di altre categorie. Detto questo, speriamo che i motori non « verranno meno » al calore dell'Italia, come hanno fatto nei passati fiaschi di Monza!

Gli organizzatori paiono avere capito che la F. 5000 è una « buona cosa » visto che quest'anno hanno dato ottimo spettacolo per il pubblico ed eccellenti utili ai circuiti. Un organizzatore può comprare una corsa « a scatola chiusa » per circa 10.000 sterline, comprese le spese di viaggio, cioè meno di quanto paghi per la F. 2, che in questo momento pare avere un futuro dubbio. C'è dunque un po' di « futuro », con quattro circuiti a sud della Manica che sperano di aggiungere al calendario una gara di F. 5000 nel 1974.

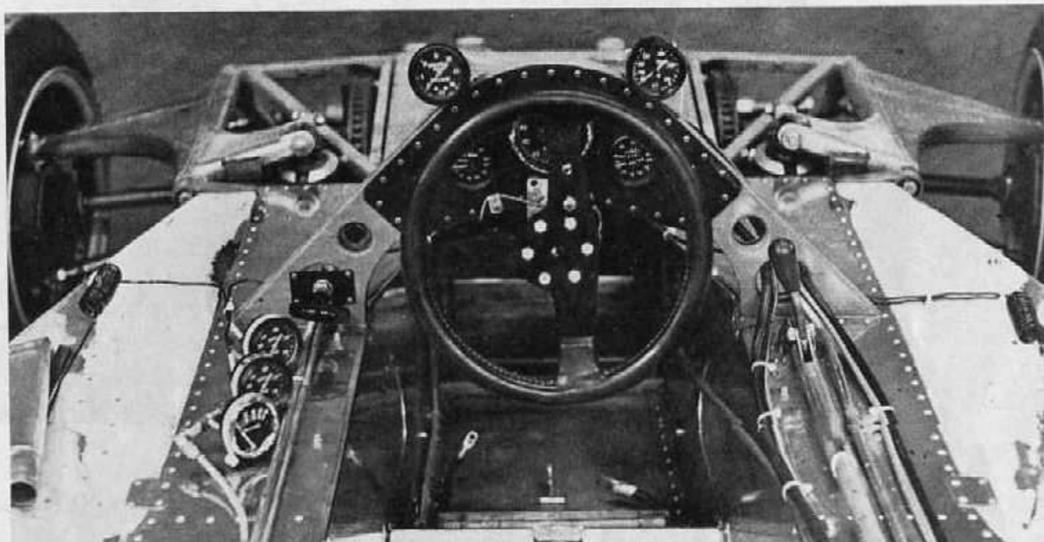
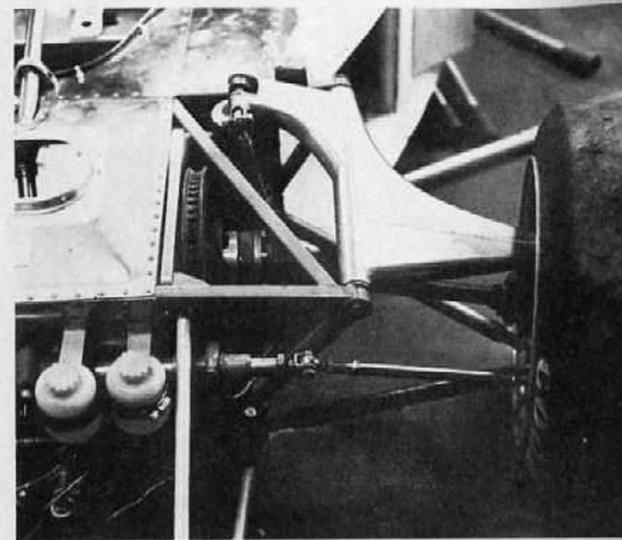
In tutto questo possono esserci vantaggi, o pericoli. Vantaggi per le squadre, che avranno migliore possibilità di fare quadrare il bilancio, pericoli in quanto il macchinario potrebbe subire delle sollecitazioni troppo forti e diventare quindi poco sicuro, rendendo peggiore la qualità delle gare. Speriamo che qualcuno riesca a equilibrare le cose e qui, in Inghilterra, speriamo anche che l'Italia organizzi almeno una gara di questa formula buona come l'ultima svoltasi a Brands Hatch.

Ripetiamo che avevamo quattro piloti che si battevano coi denti per il comando. Edwards ha corso a una media prossima al record, stabilendo poi il nuovo primato sul giro, superiore di soli 2/5 di secondo a quello assoluto stabilito da Emerson Fittipaldi. E chi diavolo è Edwards, se paragonato con Fittipaldi? Oppure, guardiamola sotto un altro aspetto: vengono in mente molte squadre di Grand Prix che sarebbero ben contente di vedere le loro vetture girare a Brands Hatch a quelle velocità. E' stato simpatico vedere la nostra stagione di corse inglesi finire così in bellezza.

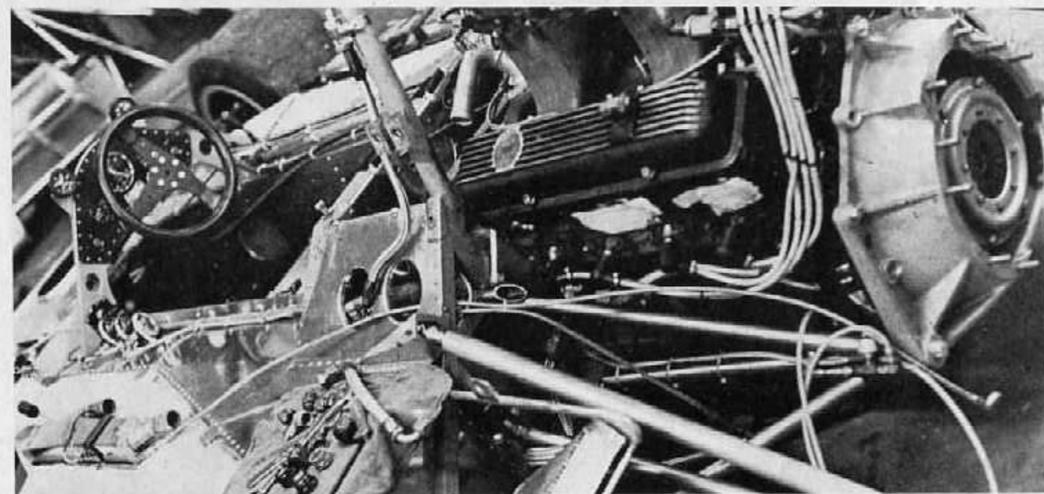
d. h.



Dan Gurney, a sinistra con il suo micetto porta fortuna, ha appena finito di costruire la sua nuova e sofisticatissima F. 5000, che potrebbe essere facilmente trasformata in una Formula 1. Sotto, la sospensione anteriore con freni interni e dischi ventilati

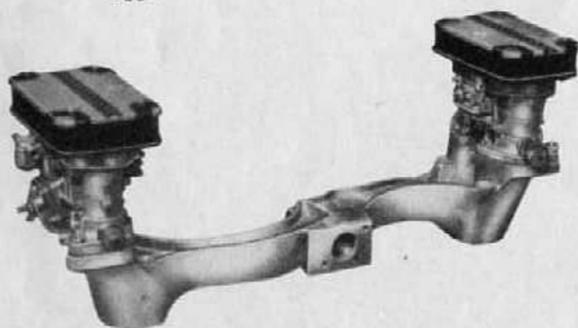


La larga scocca della nuova Eagle F. 5000 all'altezza del posto di guida. Molta della strumentazione presente è in funzione del carattere sperimentale di questo primo esemplare. Sotto, la parte posteriore è chiusa da un traliccio in tubi quadrati e tondi. Il motore è uno Chevrolet ad iniezione. E' il tipo di vettura che potrebbe rappresentare il trait d'union fra le formule da corsa europee ed americane nel caso si riparlasse di unificazione

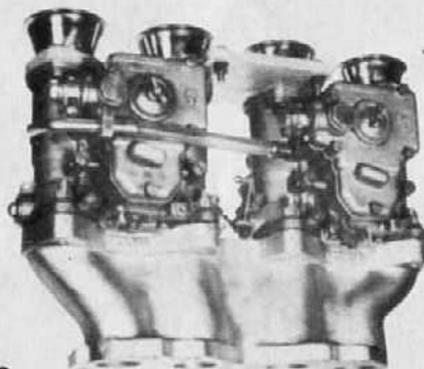


CAMILLO ALQUATI

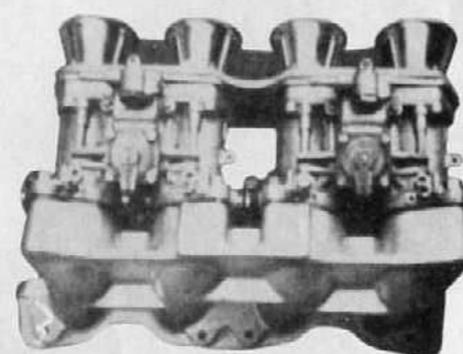
VIA DANTE, 91 - 26100 CREMONA (ITALIA) - TEL. (0372) 20 450



art. 87
collettore d'aspirazione per ALFA SUD
per applicazione di n. 2 carburatori
WEBER 40 IDF



art. 86
collettore d'aspirazione per LANCIA FULVIA
per applicazione di n. 2 carburatori
WEBER 40 DCOE



art. 79/3
collettore d'aspirazione per FIAT 132 e
derivate per l'applicazione di n. 2
carburatori WEBER 40 IDF

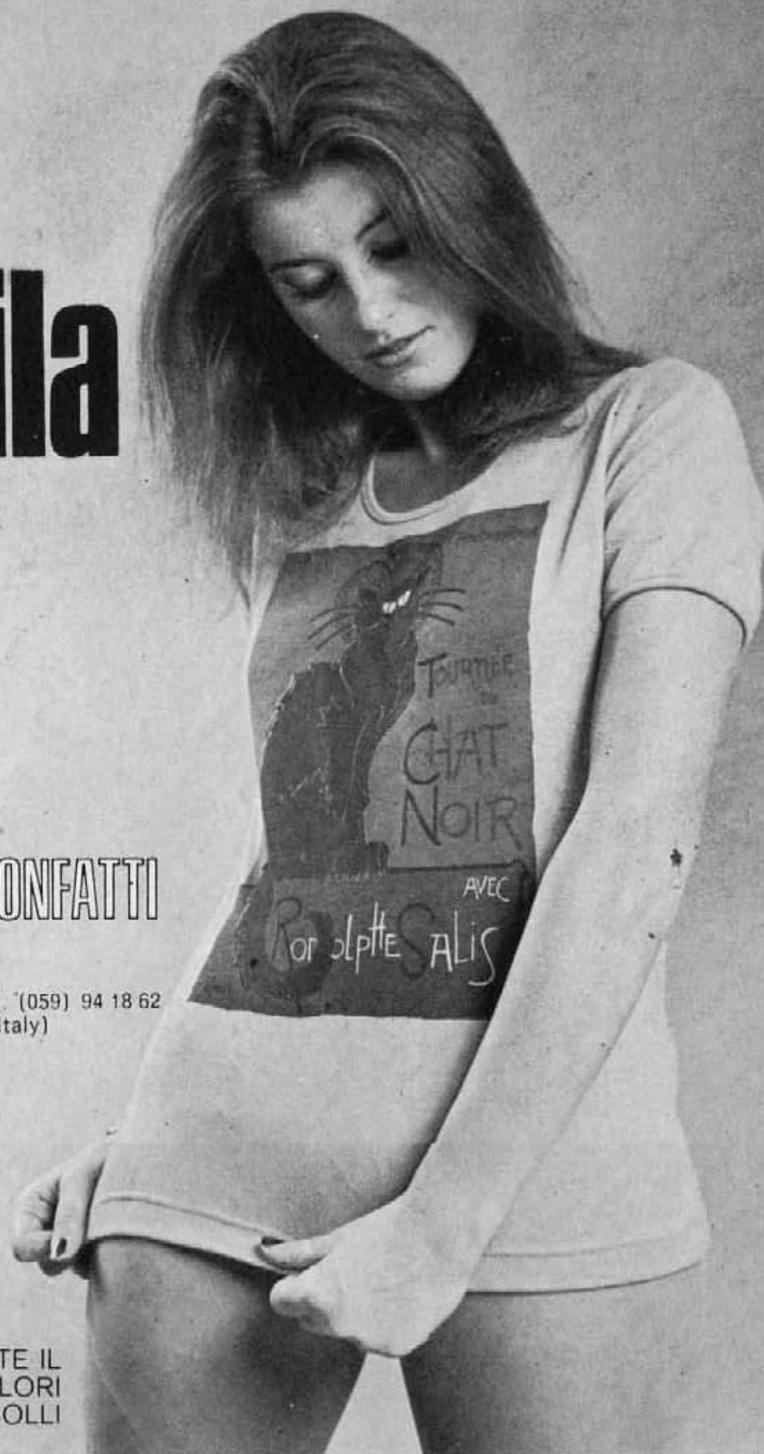
prendila

è una maglietta
del **RICAMIFICIO BONFATTI**



via C. Stradi, 18 - tel. (059) 94 18 62
41053 MARANELLO (Italy)

RICHIEDETE IMMEDIATAMENTE IL CATALOGO GENERALE A COLORI INVIANDO L.300 IN FRANCOBOLLI



APPUNTI dal SALONE «PESANTE»

Con la crisi-petrolio via libera all'ELETTRICA

TORINO - Punti essenziali della conferenza stampa Fiat al Salone del veicolo industriale: si sta studiando la trazione elettrica perché alla Fiat non si trascura per il futuro la crisi del petrolio. Ci saranno aumenti di prezzi, ci sarà una maggior penetrazione in Germania; è possibile un incremento delle attività in Francia. Medio Oriente: la Fiat ha avuto richieste di autoveicoli pesanti dai Paesi in guerra; però tale richiesta avanzata alla Casa di Torino è stata respinta. La politica governativa in proposito deve essere doverosamente seguita. Risulta che la Fiat è stata interpellata e che ha cortesemente rifiutato. Da quale parte dei contendenti non è stato dato di sapere.

Per la questione petrolio si sta studiando, intanto, un motore che consumi meno, si pensa alla iniezione e alla sovralimentazione, ma con studi che si proiettano in periodi molto remoti. Sviluppo del trasporto pubblico e problemi connessi; incremento trasporto merci e passeggeri con l'autoveicolo industriale (e che ne diranno le Ferrovie dello Stato?). Continua lo studio sulla turbina a gas, i risultati avrebbero portato a 310 CV di potenza suscettibili di miglioramento. Il tutto, si capisce, per gli anni ottanta.

Il Salone Internazionale del veicolo industriale ci ha dato lo spunto per alcune considerazioni molto attuali. Nella serie di conferenze stampa, si è parlato di incremento del traffico urbano ed extra urbano. Non nascondiamo (e alcuni esponenti del settore dei veicoli industriali ce ne hanno dato conferma) che c'è un gran fervore nella costruzione di pullman e di autobus, dovuto all'incremento continuo delle richieste. Come sapete, ormai pochi viaggiavano in pullman e ancor meno coloro che per girare in città salivano sugli autobus. Qui a Torino abbiamo saputo che in tutte le città, in seguito alle restrizioni del traffico nei centri storici e a causa delle « isole » pedonali, la frequenza di passeggeri sugli autobus è aumentata del 15 per cento. D'accordo che i bilanci delle aziende municipali vanno assumendo deficit spaventosi; ma questa è una norma ormai accettata.

Quindi, concorrenza ormai alla vettura. D'altra parte proprio qui a Torino, culla dell'auto, si sono manifestate molte preoccupazioni per lo stato d'animo in cui vive l'automobilista: difficoltà del traffico, la propaganda, spauracchio degli incidenti, che lo mette continuamente di fronte a scene agghiaccianti; l'aumento dei costi delle macchine, della manutenzione, dell'esercizio, degli accessori, il pericolo di restare senza benzina dovendone accettare l'aumento recente e quello... previsto. Le ditte che qui espongono nel settore del veicolo industriale, quindi, sono in condizioni favorevoli e sperano di poter incrementare la loro produzione.

C'è la difficoltà per cert'uni, specialmente per i carrozzieri, che sono aziende di limitata portata, di vendere mezzi di trasporto pubblico urbano a enti che considerano i pagamenti a lunghissima scadenza. C'è stato detto da un costruttore che un comune ha chiesto dilazioni sino al... 2000! Difficile poi farsi pagare gli interessi passivi al costo richiesto dalla banca. Ci sono quindi, grosse difficoltà per il genere di clientela ma l'incremento alla produzione c'è.

Abbiamo visto mezzi di trasporto di tutti i tipi, pullman con aria condizionata e avveniristici, il mezzo anfibia della Lancia, una infinità di scuolabus, un mezzo agricolo per trasportare i lavoratori dei campi, mezzi portavalori, cellulari, pulmini di « vigilanza » con tutto quanto occorre per intervenire e sostenere anche un assalto con bande di rapinatori in piena regola.

In quanto al Salone dell'Auto, contrariamente a quanto è stato detto e scritto, resterà biennale. Ci sono state lamentele anche da parte di case costruttrici, ma non se ne farà nulla. La sede attuale, pure angusta e insufficiente, resterà quella del Palazzo Esposizioni al Valentino.

Accennammo recentemente al ritiro del presidente del Salone, Carlo Biscaretti di Ruffia; infatti la notizia ci è stata confermata. Il presidente Anfia vuol chiudere col Salone Auto e, quindi, andrà in pensione a fine '74. Il direttore dr. Giovannetti arriverà ai 65 anni (ne ha 60). Verrà a infrangersi un tandem al quale spetta il merito del rilancio del Salone dal '48.

Mario Morselli

La tua Ford più viva una messa a punto perfetta e... quel pugno di cavalli in più

Abbiamo preparato per le corse (F. Ford, F.3, Escort Mexico, Escort gr. 2) centinaia di motori Ford. Abbiamo vinto, abbiamo perso. Ma soprattutto ci siamo creati un patrimonio indiscusso di esperienza sul come fare andare un motore Ford e risolvere ogni tua esigenza. Oggi allarghiamo il campo di attività. Oggi ci rivolgiamo a chi la macchina la usa per lavoro. Per offrirti una messa a punto perfetta e quel pugno di cavalli in più che significano sorpassi più facili, marcia più brillante, consumo inferiore. Senza truccare il motore e soprattutto senza spendere molto. Devi andare in vacanza? Parti con la tua Ford in ordine. Torni da un lungo viaggio? Metti a posto la tua macchina. Da noi. Alla Delta troverai amici che veramente conoscono la tua vettura.

La Delta conosce i Ford

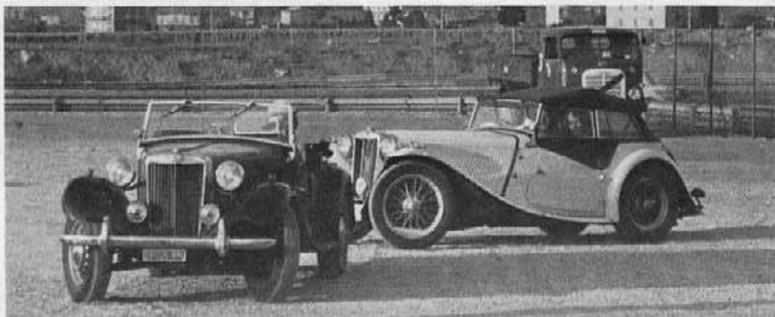
Delta - Officina autorizzata Ford Avo

ELABORAZIONI MOTORI
Garbagnate Via Volta, 18
Tel. 9957247

RUOTE IN LEGA LEGGERA
Milano P.zza Perego, 11
(ex Via Stilicone, 2) Tel. 3185346



A sinistra, Roberto Causo, organizzatore della manifestazione di Magione, guida il carosello delle vetture. Nelle altre foto alcune MG



A Magione le Jaguar, insieme alle invitate MG nei tipi TC, TD e TF, sono scese anche in pista: un giro di lancio e poi un altro giro a cronometro individuale. Il successo finale è andato alla XK 150 (blu e bianca) di Roberto Causo, che ha girato, nonostante i 15 anni di età della vettura, in un primo, 14 secondi e 4 decimi (tempi da una mille, gruppo 1, se si permette il sacrilego paragone). Dietro lo spider, una grossa berlina 420 e poi due agili MG, quindi gli altri scesi in pista per puro divertimento, con particolare cura alle vetture.

La prova generale del Jaguar Day è risultata positiva, e

così per l'anno prossimo sono già allo studio iniziative per allargare la famiglia dei patiti Jaguar. Oltre a gare club si prevedono due raduni, uno sul Trasimeno (Magione) ed un secondo ad Amalfi.

Gli interessati ai prossimi Jaguar Day possono mettersi in contatto con lo stesso avvocato Causo, presso lo studio di via Condotti 91 a Roma, per avere ulteriori spiegazioni circa questo club, nato spontaneamente e senza alcun appoggio dalla Casa madre.

Marco Grandini

JAGUAR DAY: iniziativa da ripetere

FUMO di Londra a Magione

MAGIONE - E' mancato solo il classico paesaggio inglese, (sostituito da quello delle colline umbre, anche se abbondantemente cementate), per ricostruire fedelmente ed alla perfezione il clima dei frequenti raduni di marca, così cari ai britannici, esportato la settimana scorsa a Magione. Occasione di questa trasformazione il primo Jaguar Day organizzato in Italia tra i possessori di queste prestigiose vetture, proprio sulla pista umbra. L'iniziativa è opera dell'avvocato romano Roberto Causo, (il bravo speaker di Magione per chi non lo sapesse), «tenitore» del Register italiano del Jaguar Drivers' Club di Londra, che intende lanciare anche nel nostro paese iniziative dedicate alle macchine del recente passato, proprio come si fa in Inghilterra, dove piace conservare per anni ed anni le vetture, al contrario cioè di quello che accade in Italia, (colpa degli automobilisti o delle vetture?), dove le auto hanno pochi anni di vita.

Per il Jaguar Day a Magione si è trattato un po' di saggiare il terreno per portare avanti queste iniziative ed arrivare ad organiz-



Un'altra delle vetture presenti al raduno di Magione. Prossimamente si prevedono due raduni di vetture antiche, sul Trasimeno e ad Amalfi

zare vere e proprie gare-club di marca, in occasione di importanti manifestazioni motoristiche o raduni.

Molte le adesioni a questa prima presa di contatti fra jaguaristi, in particolare ai possessori delle XK una delle realizzazioni più prestigiose della casa inglese, «sabotate» successivamente dallo sciopero dei benzinaisti che ha costretto molti appassionati del nord Italia a rinunciare alla trasferta. Nonostante ciò una dozzina di «driver» sono arrivati a Magione dando così vita a questa giornata tipo «fumo di Londra».

La Jaguar XK 120 venne realizzata nel 1948, regalando alla marca del giaguaro moltissime vittorie a partire dall'esordio. Il motore di questa vettura, realizzato dal famoso Weslake, ha azionato per oltre venti anni i vari modelli Jaguar in più cilindrate: da 3,4 litri, poi 2,4 e 2,8, 3,8 e 4,2, fino all'arrivo dell'attuale dodici cilindri. La XK vide la luce in tre versioni e cioè il coupé a tetto fisso, la roadster spider e la convertibile, sempre a due posti. Nel curriculum delle vittorie figurano cinque successi a Les Mans.

Una vettura, insomma, piena di storia e di validi motivi per essere ricordata dai suoi estimatori.



inutile discutere,
in pista
occorrono altri argomenti

Rossignol

ha questi argomenti

KL1973. L'argomento più veloce del mondo. Su di esso non ammettiamo discussioni. Poi Sapporo e il Campionato del Mondo Professionisti, la Coppa del Mondo e la Coppa Europa con le nostre vittorie. Qui quattro chiacchiere, giusto per illustrarti i motivi tecnici che ci hanno portato a queste vittorie. Perché alla Rossignol amiamo lo sci. Come amiamo i giovani campioni e le loro vittorie. Non per niente facciamo sci da 65 anni, alla Rossignol.

Tutti gli sci Rossignol sono assicurabili contro il furto tramite la Compagnia Svizzera ELVIA



Stratoflex Racing

Roc 550

Olympique

Strato 102 junior

riceverete il ricco catalogo illustrato inviando lire 200 in francobolli a:
NICOLA ARISTIDE & FIGLIO - 13051 BIELLA

Ha cambiato nome (per cambiare regolamenti) l'Associazione per le corse delle maxi sport europee: stabilito un nuovo rapporto di equivalenza per le cilindrata

L'INTERSERIE 1974 avrà le «SPORT 500»

STOCCARDA - Pierre Aumonier, « chairman » in carica, non ha potuto opporsi all'ineluttabile e, come era prevedibile dopo subdole lotte di corridoio, articoli e informazioni non del tutto fondati ammaniti dalla stampa, l'Interserie-Association è morta. Tuttavia, per assicurare la continuità a questo tipo di competizioni che, checchè ne dicano i suoi detrattori, è sempre riuscito ad attirare attorno alle piste masse considerevoli di pub-

da pochi giorni, può dire di avere già raggiunto importanti obiettivi (il primo dei quali ci sembra debba essere indicato nel fatto che il gentleman Aumonier ha accettato di restare nel consiglio quale rappresentante dell'Inghilterra), quali l'iscrizione nel calendario '74 di un minimo di dieci corse che si svolgeranno in Germania, Gran Bretagna, Austria, Italia, Francia e Belgio.

Altro passo molto importante com-

cammes sino a 6.000 cc. e motori sovralimentati con cilindrata ridotta in base al coefficiente 1,4 come previsto dall'art. 253-s dell'Annesso « J » al C.S.I. Inoltre, verrà istituita la categoria « Sport 500 » che comprenderà le vetture sport fino a 3.000 cc. motore tipo F. 1 e le sport 5.000 con motore tipo F. 5000. Anche in questa categoria potrà essere adottato il turbocompressore, ma sempre secondo le norme del precitato articolo 253-s.



• Il consiglio municipale di Allonnes, città-dormitorio alle porte di Le Mans, ha dato a una delle sue vie il nome Francois CEVERT.

• La FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE annuncia che la sua tradizionale premiazione si svolgerà il 15 dicembre alla sede dell'AC di Francia. Sarà preceduta da una conferenza stampa tenuta dal principe Metternich, presidente della CSI.

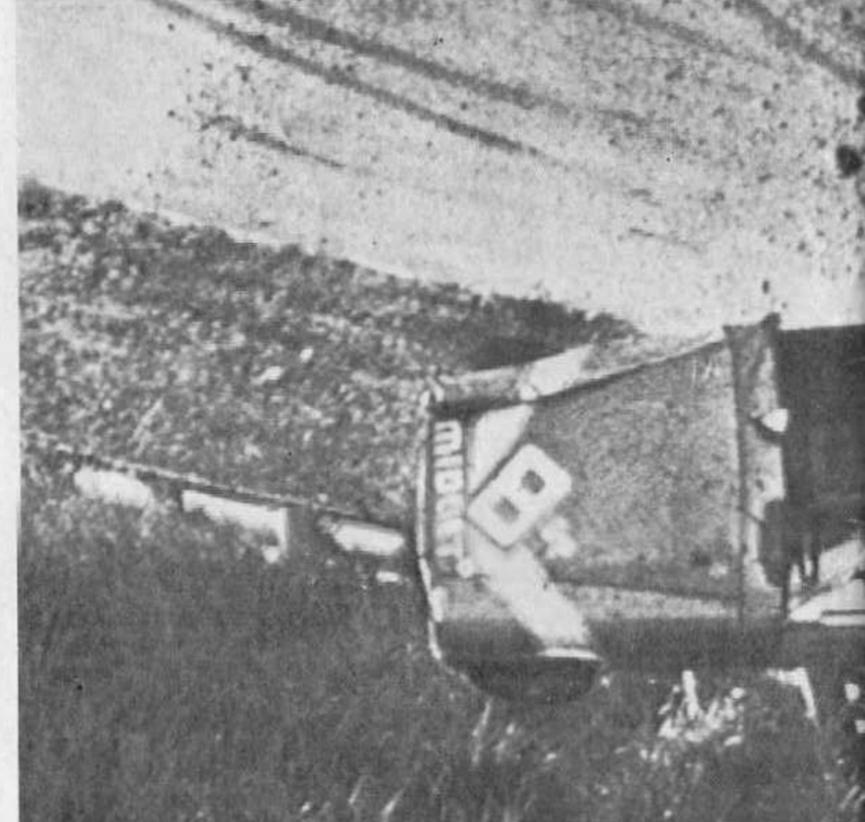
Battuto FANGIO

• Juan Manuel FANGIO ha corso nella « Gara dei Ricordi » a Buenos Aires ed è stato sconfitto per 1/10 di secondo da un'altro vecchio campione, Oscar Galvez. Entrambi hanno segnato una media di 113 orari.

• Da anni si parla della chiusura del circuito di ZANDVOORT, ma dopo i tristi avvenimenti di quest'anno ormai tutti i piloti chiedono che questo avvenga veramente. Sarà difficile che gli olandesi riescano a convincere il « circo » della F. 1 a partecipare al suo Gran Premio del 1974.

• Il pilota della DART GRD, DAVID WALKER, ha lasciato l'ospedale. Le ferite alle gambe sono quasi completamente guarite, ma non si può dire altrettanto per il braccio. Per ora non può muovere due dita della mano, ma dovrebbe subire un'operazione subito dopo Natale per recuperarne l'uso.

• La OPEL ha chiesto a tutti i concessionari di verificare ogni Kadett C consegnata dopo il mese di settembre. Sembra che presentino un difetto che potrebbe causare incidenti.



Che freddezza, questo pilota vero?

A braccia conserte nel dramma

blico, il gruppo degli organizzatori e l'associazione dei piloti delle corse Interserie, nel corso di una riunione che ha avuto, si potrebbe dire, anche momenti drammatici, ha preso importanti decisioni, la più qualificante delle quali è senz'altro la fondazione di un nuovo organismo: la « Interserie-Union ».

In pratica, è stato il mancato funzionamento della vecchia associazione per un cumulo di ragioni anche burocratiche che ha portato allo scioglimento. Dal nuovo organismo, che sarà formato da un consiglio composto di un delegato di ciascuno dei paesi organizzatori, un rappresentante degli organizzatori e un rappresentante dei piloti, si attende una maggiore chiarezza e un più veloce disbrigo delle pratiche organizzative e amministrative, nonché una maggiore comprensione verso il fabbisogno degli organizzatori nei confronti delle richieste di concorrenti e conduttori.

La nuova « Interserie-Union », nata

più dall'Unione è senza meno quello che porterà il nuovo regolamento tecnico ad una revisione delle categorie delle vetture in gara. Com'è noto, sino ad ora potevano gareggiare nelle corse Interserie le vetture dei gruppi 5 e 7 senza limitazione massima di cilindrata, né di sistema di alimentazione. Dal 1974, fermi restando i gruppi 5 e 7, vi saranno distinzioni nette nella cilindrata dei motori e nei sistemi di alimentazione. Così, potranno gareggiare vetture con motori di 8.300 cc. ad aste e bilancieri, motori ad alberi a

LUTTO

• Giovedì 8 novembre è improvvisamente deceduto nella sua abitazione di Bologna RENATO VENTURI, padre amatissimo dei piloti Vittorio e Giancarlo. Agli amici così duramente colpiti nei loro affetti familiari la redazione di Autosprint porge le più sincere condoglianze.

Anche i regolamenti delle competizioni subiranno ritocchi. Le corse dovranno infatti prevedere due batterie di 100 km. ciascuna e una finale di 200 km. così come al Can-Am al quale l'Interserie non cessa di parificarsi. Il monte premi verrà suddiviso in un 30 per cento da devolvere alle batterie e in un 70 per cento per la classifica finale. Il punteggio da assegnare ai piloti per la classifica di fine d'anno, sarà esattamente eguale a quella del Can-Am, ovvero 20-15-12-10 ecc. Le vetture della categoria « Sport 5000 » avranno una dotazione di premi speciali, non cumulabili, tuttavia, con quelli previsti per la gara.

Gerhard Härle, ideatore e fondatore della Interserie-Association che tutti davano per esaurito, resta invece nella nuova Unione con la qualifica di Direttore-promotore ed opererà in strettissima comunanza di intenti con il rappresentante degli organizzatori e con quello dei piloti.



Un diario da corsa

La scuola italiana sia pure molto lentamente si rinnova, cercando di dare ai ragazzi oltre alla normale impostazione per affrontare i problemi della vita, anche il modo di distrarsi imparando la storia dello sport.

Ed è l'Editrice AVE che si è fatta promotrice di questa iniziativa, realizzando una collana di diari scolastici ciascuno dei quali affronta una disciplina agonistica. A tutt'oggi siamo giunti al diario-sport n. 8 « TUTTAMOTO » realizzato in modo piacevole e tale da tenere sempre desta l'attenzione dal giornalista specializzato EZIO PIRAZZINI il quale, agilmente e sinteticamente, espone la storia della motocicletta e dei suoi grandi campioni, partendo dai tempi che furono per giungere sino ad oggi. E' quindi facile pronosticare il successo dell'iniziativa destinata a fornire ai giovani che si affacciano per la prima volta sul mondo dello sport, una conoscenza di base da allargarsi nel tempo.

Diario-sport n. 8
TUTTAMOTO - Editrice AVE

● Mike WARNER, della GRD, non ammette che la vettura di F. 1 sia nulla più che una possibilità per la metà del 1974, però potrebbe essere soltanto un paravento, che va d'accordo con il suo noto atteggiamento, secondo il quale la GRD non farà mai correre un team di F. 1 ... assai diverso da costruire una vettura per farla gareggiare poi con qualcun altro. Pare quindi abbastanza sicuro che il progetto per la GRD di F. 1 sia già in atto. E' stato confermato che Ferguson è entrato alla GRD, ma non conferma né nega le voci secondo le quali Phillippe starebbe progettando una macchina.

● Si è conclusa la «classica» LON-DRA-BRIGHTON per veterane, con la vittoria di una Mercedes del 1903 appartenente a un inglese. Sui 270 partiti, oltre 230 hanno tagliato il traguardo.

● Contrariamente a quanto era stato detto (e da noi riferito) a provare la Lola T370 di F. 1 a Snetterton è stato Frank GARDNER e non Graham Hill. La vettura, si dice, somiglia a McRae GM2, però tutto è avvolto in un'assurda atmosfera di segreto. Gardner, come si sa, si occupa dello sviluppo delle Lola ufficiali.

500 Miglia nel Texas

● L'USAC ha iscritto in calendario una quarta corsa di 500 MIGLIA, per il campionato 1974 di Formula Indianapolis. La gara, 500 Miglia del Texas, si svolgerà il primo novembre a College Station, a nord di Houston. E' su questo circuito che Andretti stabilì il record del mondo di velocità in circuito chiuso alla media di 344,65. La 500 Miglia d'Indianapolis si svolgerà il 26 maggio.

● In una città del SUD AFRICA, un automobilista è stato condannato a quindici anni di prigione per avere rubato un'automobile. Forse la severità della sentenza era dovuta al fatto che l'automobile apparteneva all'avvocato che difendeva l'automobilista per accusa di un altro furto.

● Dopo l'OLANDA, e la DANIMARCA ove è già entrata in vigore la proibizione di circolare in automobile la domenica, per la penuria di benzina, anche in Belgio e in Germania non si esclude di ricorrere alla stessa misura.



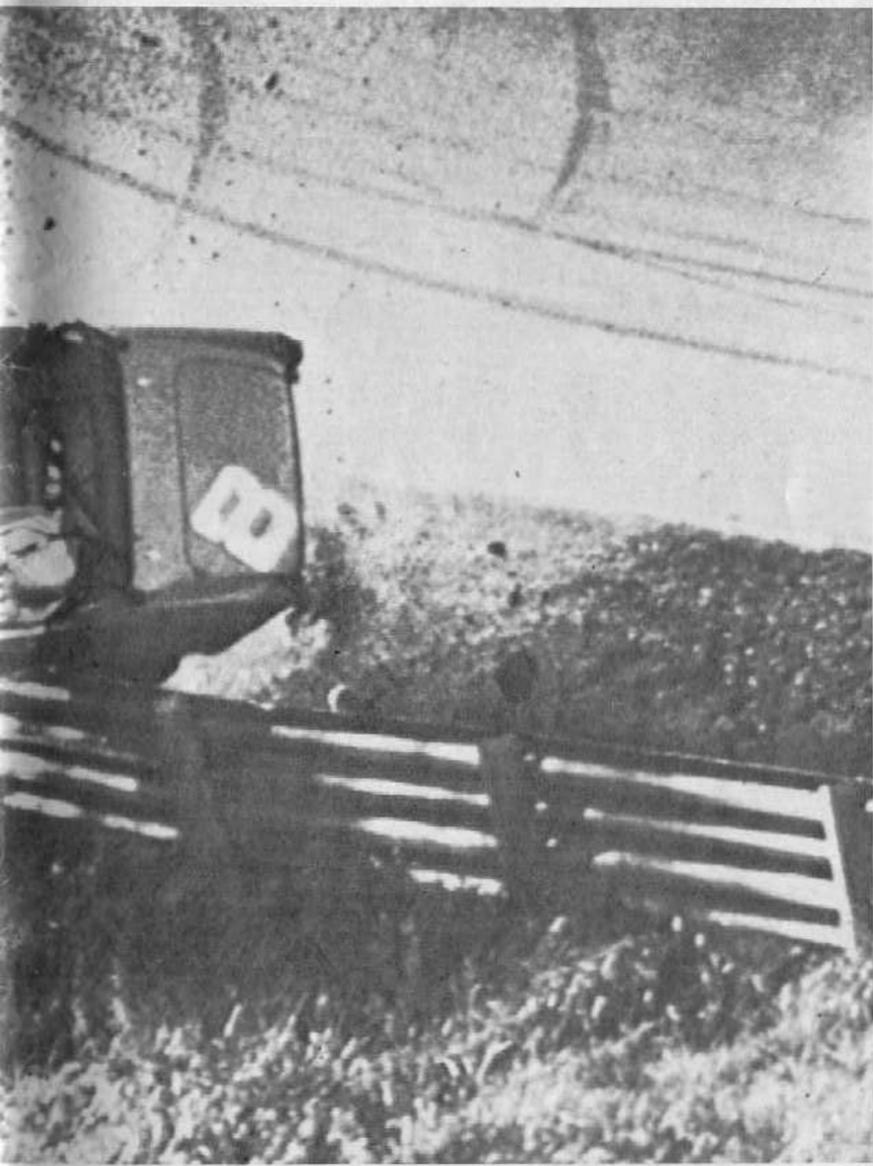
● In GERMANIA si stanno studiando le misure da prendere nel caso che venisse a scarseggiare la benzina e intanto si consiglia agli automobilisti di ridurre di un terzo la velocità abituale, si chiede ai «pendolari» di unirsi in gruppi per usare una sola vettura, di non circolare nelle ore di punta e di cambiare marcia con prudenza, oltre ad evitare brusche frenate e accelerate. E' comunque previsto il razionamento sia di benzina che di nafta.

LADRO record

● Un ragazzo diciassettenne di DENVER ha forse battuto un record nazionale, ma non otterrà una medaglia: ha ammesso alla polizia di avere rubato 197 automobili in cinque mesi. Ha detto che se ne serviva finché non finiva il carburante e che lo faceva perché le automobili gli piacciono, per nessun altro motivo.

● Dal primo gennaio 1974 i PEDAGGI su tutte le autostrade italiane saranno aumentati del 12 per cento in seguito all'applicazione dell'IVA. Corre voce che a tale aumento se ne aggiunga un altro, per scoraggiare la popolazione dall'adoperare l'automobile se non è proprio necessario, sempre per il problema relativo alla minacciata scarsità di carburante.

● In ottobre le vendite e le importazioni AMERICANE di autoveicoli sono diminuite del 12 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Hanno contribuito alla contrazione delle vendite tanto le vetture di marca americana, che quelle di marca estera.



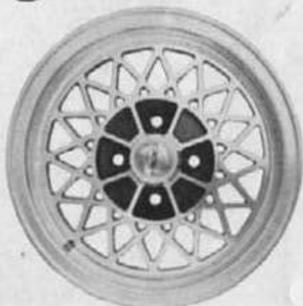
GAINESVILLE - In questa sequenza, durante una gara a Road Atlanta il pilota David McCullough ha perso il controllo della sua Midget MG. Vedete la vettura che si rovescia e si dirige verso il guard-rail, mentre in cima a destra, sta per superarlo. Ma il pilota come reagisce? Si mette freddamente a braccia conserte, visto che non può far nulla e si prepara all'urto. Poi uscirà (a fatica) dalla vettura un attimo prima che prenda fuoco. E' rimasto illeso completamente. Quanti altri guidatori sarebbero stati capaci di tanto? Se è rimasto illeso lo deve alla sua imperturbabilità in tanto frangente!...

L'autodromo d'emigranti

● Da tempo gli SVIZZERI volevano costruire un circuito in Francia, vicino alle loro frontiere. Ora sembra che il progetto prenda forma, con una domanda ufficiale inviata alla Haute Savoie. Si tratterebbe di un luogo nei pressi di Annemasse e, se la Francia accetterà, sul circuito ci sarà una scuola di pilotaggio. Tracciato km. 4,200, quindi il circuito più grande di Francia.

● Una compagnia olandese di assicurazioni ha assegnato all'ing. CARLO CHITI un premio di seimila fiorini (più di un milione di lire) quale riconoscimento per il serbatoio anti-incendio. Il premio fu creato lo scorso anno. La giuria ha espresso la speranza che in futuro il serbatoio possa venire introdotto anche nella produzione delle vetture di serie.

ruote BWA... e gli altri ti stanno a guardare



Sotto i 90 km/h sono belle. Se vai a tavoletta sono tanta velocità e sicurezza in più. Nella foto il nuovo modello SPORTRAY, realizzato secondo la famosa tecnica BWA: un gioiello di ingegneria sportiva per la tua auto.



A. BENZONI & C.

20090 Opera (MI)
via Luciano Manara 4/6 tel. 5240741 (R.A.)

● A PAVIA si vorrebbe «difendere» il centro storico dall'invasione delle automobili, riservandolo alle sole biciclette.

● Il «PONTE» di novembre ha fatto molte vittime. Dai dati raccolti finora sono inferiori a quelle dello scorso anno, però sempre molte. Nei primi tre giorni si sono avuti 86 morti, contro i 94 del 1972, e 1786 feriti contro i 1972 dell'anno passato.

● Dato lo stato caotico del traffico, le autorità JUGOSLAVE infliggono punizioni più gravi agli automobilisti incoscienti. Attualmente circola nel paese oltre un milione di automobili e il ritmo di aumento annuale supera il 20 per cento.

● L'ing. WILLEM LEROY è stato nominato consulente tecnico per l'Europa della BORG-WARNER per i prodotti della divisione Marvel-Schebler-Tillotson che si occupa di cegegni di controllo per gli scarichi, componenti per accensione, valvole a solenoide e carburatori.



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

Microsplit Il primo contasecondi digitale tutto elettronico in formato tascabile. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. HL 802



Montreal Cronografo automatico impermeabile. Segna e misura il tempo. Con pulsometro per misurare le pulsazioni. Con tachimetro per misurare la velocità. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 110.503



Tagliando

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

Nome _____

Via _____

CAP/Località _____

Riemplire il tagliando e inviarlo a:

HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO