

**La crisi-petrolio
sta colpendo
anche le corse**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

I problemi connessi al razionamento del carburante da parte dei paesi produttori hanno cominciato ad avere degli effetti anche sulle competizioni automobilistiche, non ostante questa stagione, soprattutto in Europa, non sia certo quella più piena di gare. A parte l'OLANDA, che è stata la prima nazione a bloccare la circolazione automobilistica nei fine settimana, di certo solo la GERMANIA OCCIDENTALE ha per ora vietato le gare in attesa degli eventi. In primo tempo, sembrava che anche il SUD AFRICA avesse adottato un provvedimento analogo, in vista delle gare della serie Springbok. Invece, la prima di queste corse si è effettuata re-

golarmente. La prova successiva, che avrebbe dovuto svolgersi in MOZAMBICO, è stata annullata dalle autorità portoghesi, e vi sono comunque gravi dubbi sull'effettuazione degli ultimi due rounds sudafricani della serie. Per ora, ripetiamo, nulla di deciso. Le squadre attendono a Città del Capo le decisioni che si avranno due giorni dopo la gara. Invece, sono state sospese le prove al circuito di Kyalami, tradizionali in questo periodo di estate australe per le squadre europee. John Surtees, che stava provando la sua TS 16, si è visto interrompere le prove addirittura dalla polizia, mentre è ovviamente annullata la trasferta preannunciata

dalla Ferrari, che andrà probabilmente al Ricard. Tutto questo in coerenza con la chiusura dei distributori per il week-end ed un limite di velocità di 80 chilometri orari. Per quanto riguarda l'ITALIA, in una dichiarazione l'ing. Rogano, presidente della CSAI, si è detto contrario sia ad una limitazione della viabilità nei giorni festivi, sia ad una cancellazione delle gare in calendario, poiché l'attività sportiva ne soffrirebbe soprattutto in un periodo di grossi stanziamenti per la costruzione di nuovi impianti. Rogano è del parere che sarebbe più utile regolamentare l'uso quotidiano che in Italia si fa del mezzo privato, per evitare sprechi.

Soltanto in extremis il governo del SUD AFRICA ha fatto uno strappo al «veto» facendo svolgere la 3 ORE di CAPETOWN della serie SPRINGBOCK col battesimo della B. 26 di John WATSON - Jan SCHECKTER

La nuova CHEVRON intanto vince

**BELL è rimasto a
Londra per la BRM**

KILLARNEY - La posizione al palo della «3 Ore» è stata conquistata dalla Lola T292 della Crowne-Embassy, affidata a Keizan, che condivideva la guida con John Nicholson, che prepara i motori per le McLaren ed è un pilota in vista nella Formula Atlantic. Questo era il suo debutto nelle gare sport. Ha segnato un tempo di 1'13"31, non molto veloce se si consideri che Marko e Redman detengono insieme il record, in 1'11"6, stabilito due anni fa con la vecchia Lola T212 e con la Chevron B19. Condivideva la prima fila Hine, con la Chevron B23 FVC, tempo 1'14"83, benché per tutte le prove la vettura avesse avuto seri ritorni di fiamma.

Derek Bell aveva deciso che non valeva la pena tornare in volo dall'Inghilterra (ove aveva provato con la BRM) soltanto per questa prevedibile gara, ed è stato sostituito, sulla GRD S73 ufficiale, da Mike Hailwood che era andato a Capetown per trascorrervi alcuni giorni di vacanza. Ha coperto soltanto alcuni giri nelle prove ufficiali, segnando il terzo miglior tempo in 1'14"91, mentre il campione sud-africano della Formula 1, Dave Charlton, ha passato quasi tutto il tempo al volante, senza mai riuscire a segnare un tempo superiore a quello di Mike di solo mezzo secondo, come sperava. Poi veniva Charles Lucas, con la Lola BDG T292, miglior tempo di 1'14"92 93. Seguiva in quinta posizione il pilota locale Rowe, con una Chevron B21 di 1800 cc. molto staccato col tempo di 1'21"53, di un solo secondo più veloce di quello segnato dalla Chevrolet Firenze V8 turismo di van Rooyen-Gardner; van Rooyen aveva girato in 1'22"55, facendo crollare il proprio record assoluto per turismo (1'25") stabilito con analoga vettura.

C'era poi la Porsche Carrera RS3 di Birrane-Tunmer, col miglior tempo di 1'22"78, che si è infilata di misura davanti alla seconda Firenze V8, del bravo sudafricano Nieman, il quale ha segnato 1'22"96, sicché tutto faceva prevedere che la battaglia fra le Firenze e la Porsche sarebbe stata serrata, mentre la Datsun 240Z di Chutz-Mortimer non sarebbe stata molto indietro, col miglior tempo di 1'26"75. In tutto c'erano ventidue vetture sullo schieramento, con la Chevron ufficiale in coda.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

KILLARNEY - Il giorno della gara è spuntato limpido e caldo e quando la bandiera si è abbassata, alle 14,30 tutte le vetture surriscaldavano, ancor prima che la competizione avesse avuto inizio.

Mentre le macchine si allontanavano in accelerazione, è andato in testa Keizan seguito da Hine e da Charlton e tutti e tre si sono staccati da Lucas, mentre Watson ben presto cominciava a duellare per la quarta posizione. L'ha occupata dopo un paio di giri, soltanto per riprenderla di nuovo, a seguito di un rapido ma innocuo testa-coda sulla sabbia, nella stessa curva ove la macchina era rimasta danneggiata prima. Dopo qualche altra tornata era però di nuovo in quarta posizione, pur avendo un attacco rotto nella barra anti-rollo posteriore, guasto che rendeva la vettura poco maneggevole. E' poi risalito fino alla seconda posizione, a un certo punto, fermandosi però subito dopo per effettuare il cambio di un pneumatico, ritenendo che la cattiva maneggevolezza fosse causata da una foratura.

**HAILWOOD
sulla spiaggia**

Non è passato molto tempo prima che le vetture di testa incappassero in guai. La corsa di Charlton si è conclusa dopo soli dieci giri per guasto all'albero di trasmissione, mentre il pilota abbordava una curva a sinistra. E' uscito di pista letteralmente, avvolto in una grande nuvola di sabbia, incamminandosi poi con aria furiosa verso i boxes. Hailwood è finito sulla spiaggia all'indietro.

KILLARNEY - La coppia John Watson-Ian Scheckter ha regalato la sua prima vittoria alla nuova Chevron, partendo dal fondo dello schieramento, dopo un incidente avvenuto durante le prove non ufficiali. I due si sono portati in testa, con la B 26 con motore Hart BDA, patrocinato dalla Gunston, vincendo poi la Tre Ore di Capetown, secondo round della Serie Springbok. Come era successo nella prima corsa a Kyalami, due settimane fa, si è trattato di una gara di attrito, con la maggioranza delle vetture vittime di noie, anche se è stato un caso fortunato che la corsa abbia potuto svolgersi affatto, visto il divieto di correre gare automobilistiche in Sud Africa, annunciato il mercoledì precedente, per la scarsità di benzina. Comunque, Alex Blignault, del Motor Racing Sud-Africano, ha supplicato con successo i funzionari del governo, affinché permettessero che la gara si svolgesse ugualmente. Nonostante la decisione dell'ultimo momento, di fare svolgere la competizione, quasi tutte le squadre sono arrivate in tempo per le prove ufficiali, il venerdì pomeriggio. L'unica vettura assente, fra quelle di primo piano, era la Chevron ufficiale, che Watson aveva danneggiato durante le prove private la vigilia. La vettura era slittata fuori pista e le uscite di sicurezza dal fondo sabbioso avevano purtroppo, danneggiato sospensioni e carrozzeria. Dato che la macchina è un prototipo della nuova B 26, il team non aveva pezzi di ricambio con cui effettuare le riparazioni, sicché Watson e Scheckter non hanno potuto partecipare alle prove ufficiali.

Poco prima dei termini dell'ora iniziale, Hine ha dovuto di nuovo cedere la sua posizione a Watson, quando è stato costretto a rallentare con la pressione dell'olio che scendeva; a suo tempo è andato al box per fare aggiungere olio. Keizan aveva tutta l'aria di essere in grado di conservare il suo vantaggio di un giro, nei confronti della Chevron, ma poi anche la vettura di testa è stata colpita dal disastro, pochi secondi dopo che Hine si era fermato al box. Keizan percorreva la secca curva a destra, prima dei boxes, quando l'ammortizzatore anteriore di sinistra si è rotto, e il muso della vettura è caduto in pista. Per fortuna il pilota è riuscito a tenere sotto controllo la macchina ed

a tornare al box, però sono occorsi sei giri per effettuare la riparazione e, ormai, la Chevron B 26 era bene avanti e sembrava irraggiungibile, a meno che non fosse rimasto vittima di qualche guaio. Il problema, comunque, non si è presentato e l'unico dramma si è avuto quando Scheckter si è fermato al box, a un'ora dalla fine, con un pneumatico posteriore afflosciato.

**Non recuperano
KEIZAN-NICHOLSON**

E così la Lola di Keizan-Nicholson, verso la fine, era staccata di tre giri e non si è mai avuta l'impressione che potesse recuperare. Hine avrebbe quasi certamente occupato il

secondo posto, ma quando si è fermato per cedere la guida al giovane Grob, a metà gara, questi è sceso in pista per finire immediatamente sulla sabbia, in testa-coda, alla prima curva. Purtroppo il motore di avviamento non funzionava, sicché la vettura è uscita di scena, dato che se l'avessero spinta per farla ripartire sarebbe comunque stata squalificata.

Anche la vettura di Lucas-Abrahams era ormai fuori gara, perché Abrahams aveva dovuto fermarsi sul circuito con guasto all'impianto elettrico. I meccanici si sono precipitati, ma non valeva la pena darsi da fare, perché anche in questo caso non funzionava il motore di avviamento e così si è dovuto lasciare la macchina dov'era.

**In pochi
all'arrivo**

Quando si è abbassata la bandiera, dopo tre ore, c'erano poche vetture in gara che non avevano avuto noie. Watson ha tagliato il traguardo precedendo Keizan di tre giri, mentre il terzo posto è andato alla Chevron B21 di Rowe, a otto giri dalla vettura vincente. C'è da dire che Rowe aveva effettuato tutta la corsa da solo. Precedeva di cinque giri la Firenze di Nieman-van Rooyen; quest'ultimo era passato alla seconda vettura dopo che la sua si era fermata agli inizi, con l'albero di trasmissione rotto. Birrane-Tunmer erano arretrati di quattro giri, dietro la Firenze, dopo una fermata per sistemare la frizione difettosa; la loro Porsche è riuscita a malapena a

Jeff Hutchinson

CONTINUA A PAGINA 20

C'è ancora speranza per le altre gare

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

battere la Datsun di Chatz-Mortimer, dopo che Chatz aveva fatto un testa-coda, restando senza freni mentre cercava di superare, a un paio di giri dalla fine. Alla fine le due vetture hanno concluso la gara sullo stesso giro.

La piccola Toyota Celica di Swanepoel-La Reserve si è dimostrata ancora una volta un modello di sicurezza, come aveva già fatto a Kyalami, e ha occupato il settimo posto assoluto, vincendo l'ambito premio per l'indice di prestazione.

Che ci siano altre prove della Springbok dipende ora dai poteri di persuasione di Alex Blignault, e si ritiene che le probabilità siano al cinquanta per cento, per quanto riguarda le due ultime gare della serie, visto che il Governo sta già allentando analogo divieto riguardante l'uso di imbarcazioni e aerei privati, rendendosi conto che il risparmio di benzina è scarso.

j. h.

TRE ORE DI CAPE TOWN - Killarney, 17 novembre - Gara di velocità in circuito, valevole per la Serie Springbok

LA CLASSIFICA

1. Watson-Ian Scheckter (Chevron-Hart BDA B26), 137 giri, 447,5 km alla media di kmh 139,13; 2. Keizan-Nicholson (Lola-Cosworth BDG T292), 134 giri; 3. Rowe (Chevron-FVC) 129 giri; 4. Nieman-Van Rooyen (Chevrolet Firenze V8) 124 giri; 5. Birrance-Tunmer (Porsche Carrera RSR) 120 giri; 6. Chat-Mortimer (Datsun 240Z) 120 giri; 7. Swanepoel-La Reserve (Toyota Celica) 119 giri; 8. Gibb-Booyen (Alfa Romeo GTV) 117 giri; 9. Smit-Taylor (Ford Escort GT) 109 giri; 10. Johnson (Mini Cooper S) 107 giri.

Giro più veloce: Watson (Chevron B26) in 1'13"6, media kmh 163,18.

CLASSIFICA INDICE DI PRESTAZIONE
1. Swanepoel-La Reserve (Toyota Celica) 105/063-0/0; 2. Gibb-Booyen (Alfa Romeo GTV) 102,107-0/0; 3. Nieman-Vanrooyen (Chevrolet Firenze V8) 101.



Emerson Fittipaldi si è visto battere da Hunt il suo record di Kyalami. Il brasiliano, che qui vediamo con la sua nuova McLaren, si è detto un po' deluso della sua nuova F. 1: se l'aspettava migliore...

KYALAMI - Dopo la recente «Nove Ore», il circuito di Kyalami è stato affittato ogni giorno per due settimane dalla Firestone, per svolgere prove di pneumatici. Sarebbero state le ultime prima del decreto di blocco governativo per carenze carburante. I giorni successivi alla «9 Ore» sono stati occupati dal Hesketh Racing Team, con James Hunt che utilizzava la March di quest'anno. Dopo alcuni giorni di prove, il pilota inglese ha segnato il tempo di 1'16"4, senza compiere un grande sforzo, e ciò lo pone bene al di sotto del record assoluto sul giro segnato al Grand Prix di quest'anno da Emerson Fittipaldi, in 1'17"1. Alla Firestone erano tutti molto contenti delle prestazioni di Hunt e la sua vettura era praticamente uguale a come era in America, salvo per una ridisposizione del radiatore dell'olio sul fianco della macchina. Il radiatore è fissato con bulloni proprio davanti alla ruota posteriore parallelo al flusso d'aria. Per via della zona di alta pressione all'esterno della vettura, in paragone con l'alloggiamento del motore dietro, l'aria scorre attraverso il radiatore quanto basta per raffreddare l'olio, mentre il radiatore stesso non aggiunge nessuna resistenza al vento, come fa nella solita posizione dietro la vettura.

Anche alle temperature di Kyalami la macchina è rimasta abbastanza fresca e questa idea sarà quasi certamente una caratteristica della nuova Hesketh di F. 1, quando verrà costruita verso la metà di dicembre, questo secondo il progettista Harvey Postlethwaite.

Oltre alla squadra Hesketh, che è rincasata venerdì scorso, Surtees stava svolgendo le prime prove con la nuova TS16 di F. 1. La vettura aveva il supporto dell'alettone posteriore più corto, necessario per l'anno prossimo, mentre il telaio stesso è pure notevolmente diverso. La monoscocca è più leggera e molto piatta sulla superficie superiore, c'è così soltanto la piccola zona dell'abitacolo a pareti alte che intralcia il flusso d'aria. La monoscocca si rastrema rapidamente dai serbatoi verso l'avanti, fino all'interno delle ruote anteriori, anche se un «labbro» tutt'attorno dall'alto da una linea molto ingombrante e quadrata, un po' come quella della carrozzeria speciale provata sulla vettura di F. 2 per la prima volta a Enna, prima che i verificatori la vietassero già in prova. La sospensione è notevolmente cambiata, e sono stati costruiti nuovi montanti; la parte anteriore è come quella della vettura di quest'anno, con un triangolo superiore e un quadrilatero

Prima della sospensione dei tests di squadre europee a KYALAMI un grosso exploit (FIRESTONE)

Polverizzato da HUNT il record F.1

a base larga accoppiato agli ammortizzatori Koni con molla a spirale. Vengono usati freni Lockheed fuoribordo. Ora la parte posteriore ha bracci paralleli inferiori, montati a una grande piastra in lega, sotto la scatola del cambio, come nelle più recenti Chevron. I freni posteriori sono entrobordo.

Surtees ha trascorso vari giorni coprendo molti giri e anche provando una sistemazione dei radiatori di raffreddamento dell'olio come quella della March di Hesketh.

Erano presenti anche Mass e Pace, che fino al momento in cui scriviamo hanno trascorso tutto il tempo, o quasi, con la TS14. Surtees se la prendeva comoda e ha segnato il miglior tempo in 1'17"5, che sembra molto incoraggiante. Pace ha segnato 1'16"8 con la vettura vecchia, prima di restare senza frizione durante i giorni delle prime prove veramente serie.

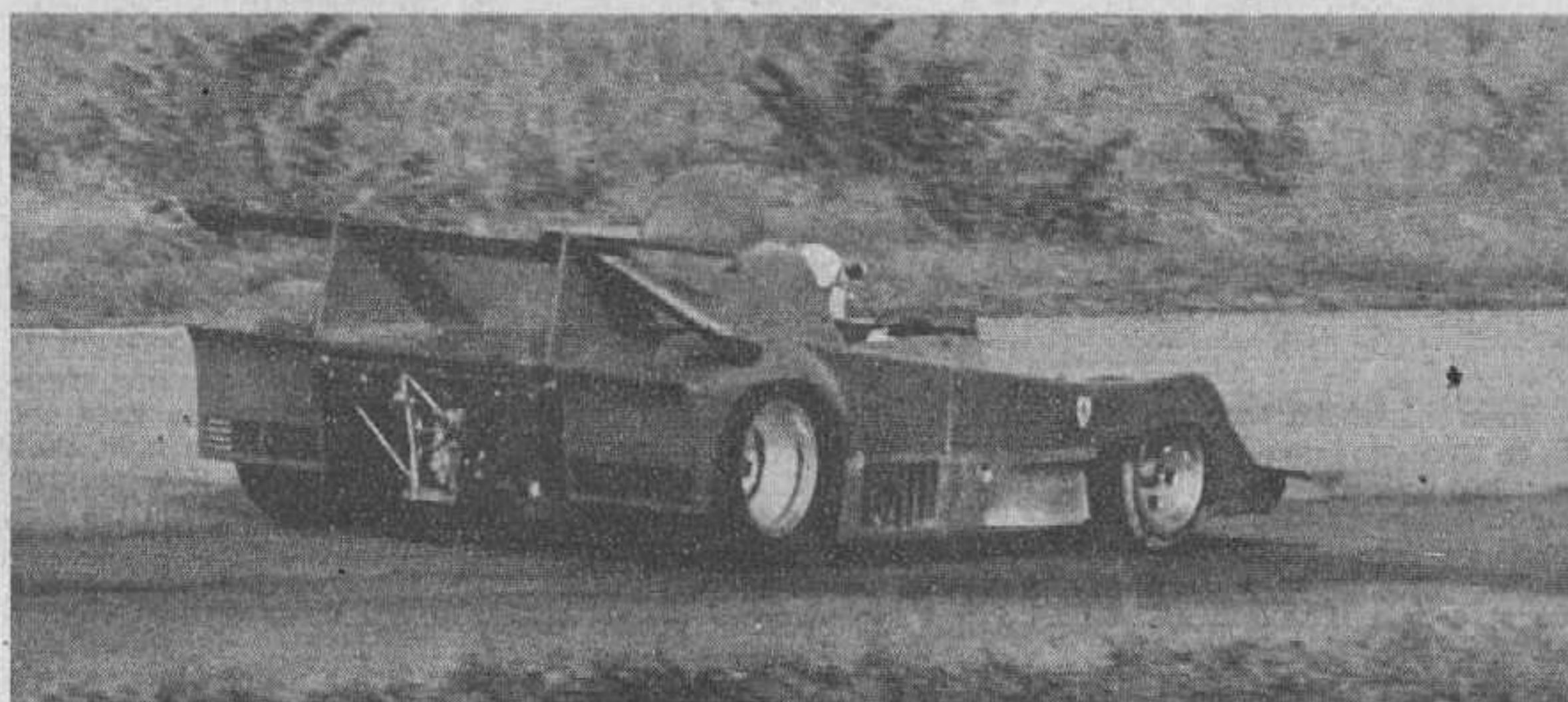
Uno che non è apparso né sulla nuova né sulla vecchia Surtees, benché abiti a pochi chilometri di distanza con il sudafricano Paddy Driver, è stato Hailwood. Spiccava per la sua assenza nel programma di prove della Surtees e parrebbe che l'anno prossimo non sarà con Surtees. Fatto che sembra ancora più probabile, sapendo che Hailwood ha concluso il pro-

gramma di prove della Firestone con la March di Hesketh, perché Hunt l'ultimo giorno non si sentiva bene. E' stato veloce quanto James.

Piloti che da poco hanno lasciato Johannesburg per l'Europa sono Schenken e Bell, che dovevano entrambi provare per la BRM il 14 novembre; però prima di partire Schenken ha detto che quasi certamente l'anno prossimo piloterà la nuova Rondel di F. 1. Bell non ha accordi definitivi per la F. 1, anche se le ultime voci dicono che ha firmato per la BMW per i prossimi anni, per le corse turismo.

Lafosse è tornato dopo un safari di cinque giorni, per andare in Francia, e prima di partire ha detto che continuerà a correre per la Gitane. «Credo che farò soltanto un paio di corse con il team Matra Sport, mentre correrò in tutte le competizioni con una F. 1 patrocinata dalla Gitane. Non so ancora che tipo di F. 1 sarà, nelle prossime settimane mi guarderò attorno per fare una scelta». A quanto pare la Gitane patrocinerà completamente lo sforzo Matra tre litri nel 1974, e si direbbe che farà nelle corse sport ciò che la Marlboro ha fatto in F. 1

j. h.



La prima «uscita» a FIORANO nebbiosa

E' tornata a passo «corto» la sport 312

A sinistra, un pezzo di alettone si è rotto subito. A destra, si nota come la presa d'aria centrale si biforchi in due condotti verso il motore

MARANELLO - «Stiamo approntando nella nostra officina di Maranello una vettura sport parzialmente rinnovata con cui correremo alcune gare nel '74 con Regazzoni e Lauda», ebbe a dire alcune settimane fa a Misano mentre si collaudava la F. 1, l'ing. Enzo Ferrari presente alle prove. Mercoledì scorso mattina mentre tutta l'Emilia-Romagna era sotto la pesante coltre di nebbia che ha fatto tanto disquisire Bernacca, Regazzoni sull'amica pista di Fiorano ha, per primo, collaudato la nuova Ferrari 312 P '74.

La sport quest'anno sonoramente battuta dalla Matra-Simca, appariva di nuovo «rifatta» dall'ing. Forghieri, che è tornato ad accorciare il passo della vettura, riportandola alle misure della vettura che vinse nel '72 il mondiale marche. Le teorie che l'ing. Colombo, Schetty e l'ing. Caliri sostennero, sono di nuovo abbandonate. Il muso davanti è ora molto somigliante alla Porsche Can-Am, però con spoiler vistoso in più. Il posteriore, tutto carenato in modo poco elegante, ha un largo alettone montato su due supporti che fanno corpo unico

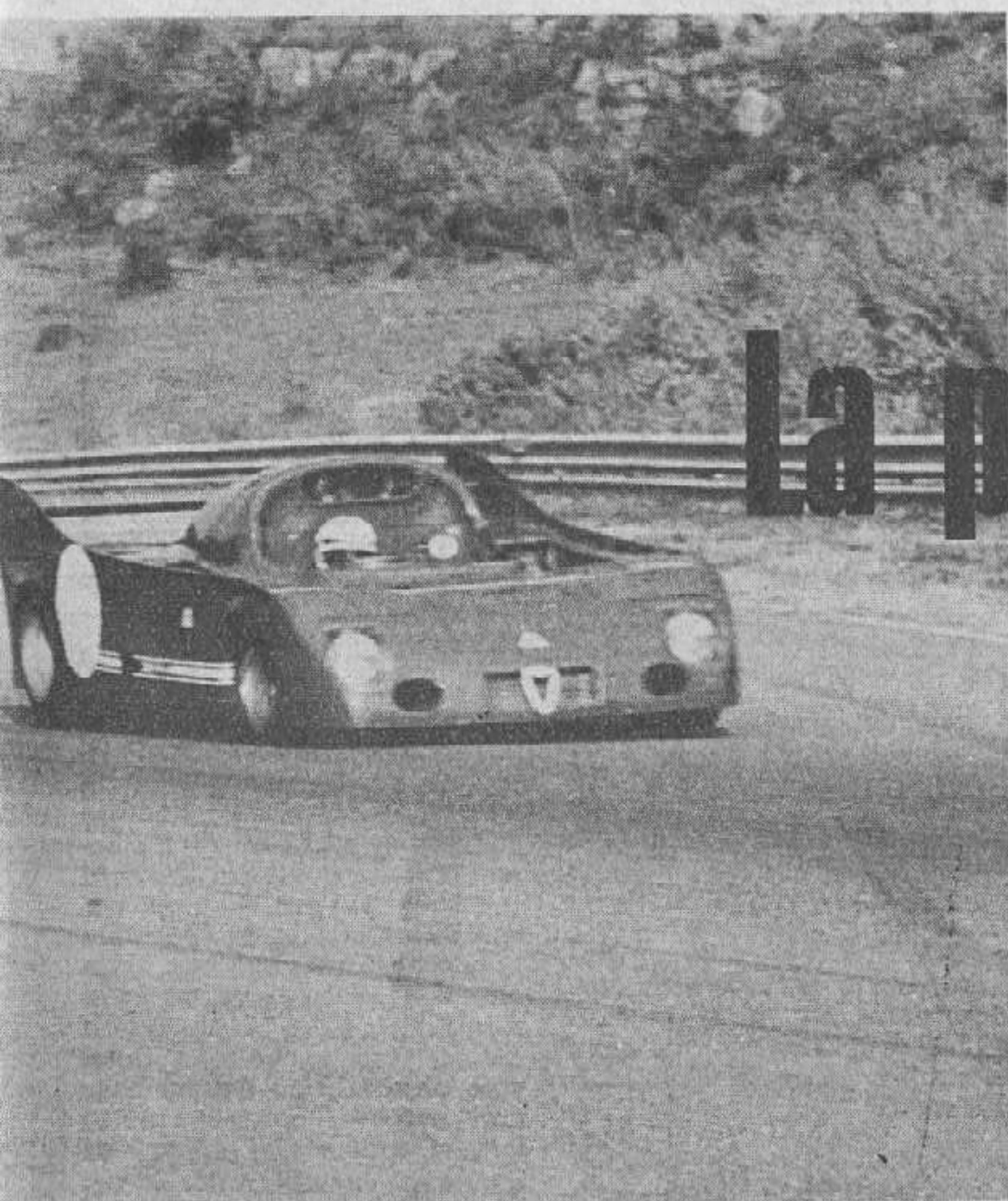
con la carrozzeria. Dietro alla testa del pilota, come ha suggerito l'Alfa Romeo col suo tanto disprezzato «cupolone», ora anche la Ferrari ha deciso di adottare una grande presa d'aria, il tutto però più a spigoli vivi, mentre alta sulla testa del pilota ecco lo «snorkel» tipo Tyrrell. Alla prima uscita del mattino ha girato per circa un'ora e mezza Regazzoni, ma dopo tre giri si è dovuto fermare per la rottura dell'alettone posteriore destro. Non è il caso di parlare di tempi in quanto si voleva vedere se «le ruote giravano» essendo la vet-

tura appena uscita dall'officina. Comunque il miglior tempo di Regazzoni sarebbe stato di 1'16", mentre Lauda che ha provato nel pomeriggio per la prima volta il prototipo, avrebbe spiccato il suo miglior tempo in 1'17"2. Tempi ambedue molto lontani dal record della pista che è di Merzario. Il giorno dopo la nebbia ancora più pesante ha permesso a Lauda di fare solo pochissimi giri sul piede di 1'20".

Le prove dovevano continuare, sia con la nuova sport che con il F. 1, in Sudafrica a Kyalami,

ma le ultimissime restrizioni petrolifere di quel Governo hanno fatto annullare il test. In questa settimana le vetture rimarranno così in officina per essere «aggiornate», mentre la settimana prossima la Ferrari con la F. 1 e la sport '74 dovrebbero tornare al Le Castellet.

L'impegno per il prossimo anno anche se non è stato ancora definito al 100%, sarà di fare disputare tutte le gare europee del Mondiale Marche, esclusa la 24 Ore di Le Mans, con una sola vettura affidata a Regazzoni e



La pista cattiva con l'ALFA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VALLELUNGA - Sono passati esattamente dieci anni da quando Arturo Merzario fece il suo debutto automobilistico con una Alfa Romeo SZ al Rally della Sardegna, l'unica sua esperienza agonistica con una macchina del Biscione. Un lungo periodo di stagioni dolci ed amare per il pilota di Civenna, tornato ora al primissimo amore con uno spirito magari più scettico di un tempo ma sempre con tanta, tanta voglia di scendere in pista e di rendere al più presto competitive le macchine della sua nuova casa. Era tale la sua smania di provare l'Alfa 33T12 in una pista familiare, dopo i primi giri di assaggio a Balocco, che non esitava a raggiungere Vallelunga la sera prima, tutto solo, mentre l'ingegnere Marelli e Carlo Facetti arrivavano soltanto il venerdì nella tarda mattina.

Era stata portata una sola macchina, perché alcuni ritardi nei tempi di lavorazione, che già avevano impedito la trasferta a Kyalami, non avevano permesso di terminare un secondo esemplare che comunque dovrebbe arrivare a Vallelunga lunedì verso la fine di questa sessione di prove.

La macchina era la solita che ha disputato qualche gara nel '73, rinnovata nel motore che ora, nonostante qualche « buco » di carburazione, ha una migliore curva di potenza, oltre ad una buona tenuta pur se viene sempre utilizzato a 11.500 giri. Di dettaglio invece le modifiche « visibili » che si limitano ad un leggero ampliamento dell'oramai famoso cofano posteriore a cupo-

montate gomme Firestone ed anche se la cosa non è ancora ufficiale, è certo che l'Alfa, per la prossima stagione, tornerà a stringere un accordo con questa casa che a Vallelunga era presente con un suo tecnico ed una imponente scorta.

Fino a domenica però non è stata data molta importanza al problema pneumatici perché non si volevano creare ulteriori problemi a Merzario che aveva solo l'impegno di prendere confidenza con la 33/12. Sempre per questa ragione si è preferito lasciare inalterate le caratteristiche del telaio, rimandando alla fine del test le regolazioni dell'assetto in funzione delle nuove gomme, con il pilota ormai sicuro del comportamento della macchina.

Un clima sereno quindi, nel quale non si dava soverchio peso se inizialmente i tempi non erano esaltanti, ben sapendo che alla distanza era preferibile una tranquilla messa a punto ad una affrettata ricerca delle migliori prestazioni.

Il primo a scendere in pista era Facetti che, conoscendo a fondo la macchina, aveva il compito di controllare che tutto fosse a posto. Dieci giri sull'14" e poi una sosta per cambiare una gomma. Un altro giro e poi una lunga sosta causata da un inconveniente di messa a punto, risolti per fortuna molto bene grazie alla estrema freddezza ed alla grande esperienza di Facetti.

A circa 200 metri dalla staccata ai Cimini, uno dei punti più veloci della pista, si bloccava improvvisamente l'acceleratore ed al milanese non restava che spegnere il motore ed attaccarsi violentemente ai freni cercando di tenere la macchina in preoccupa-

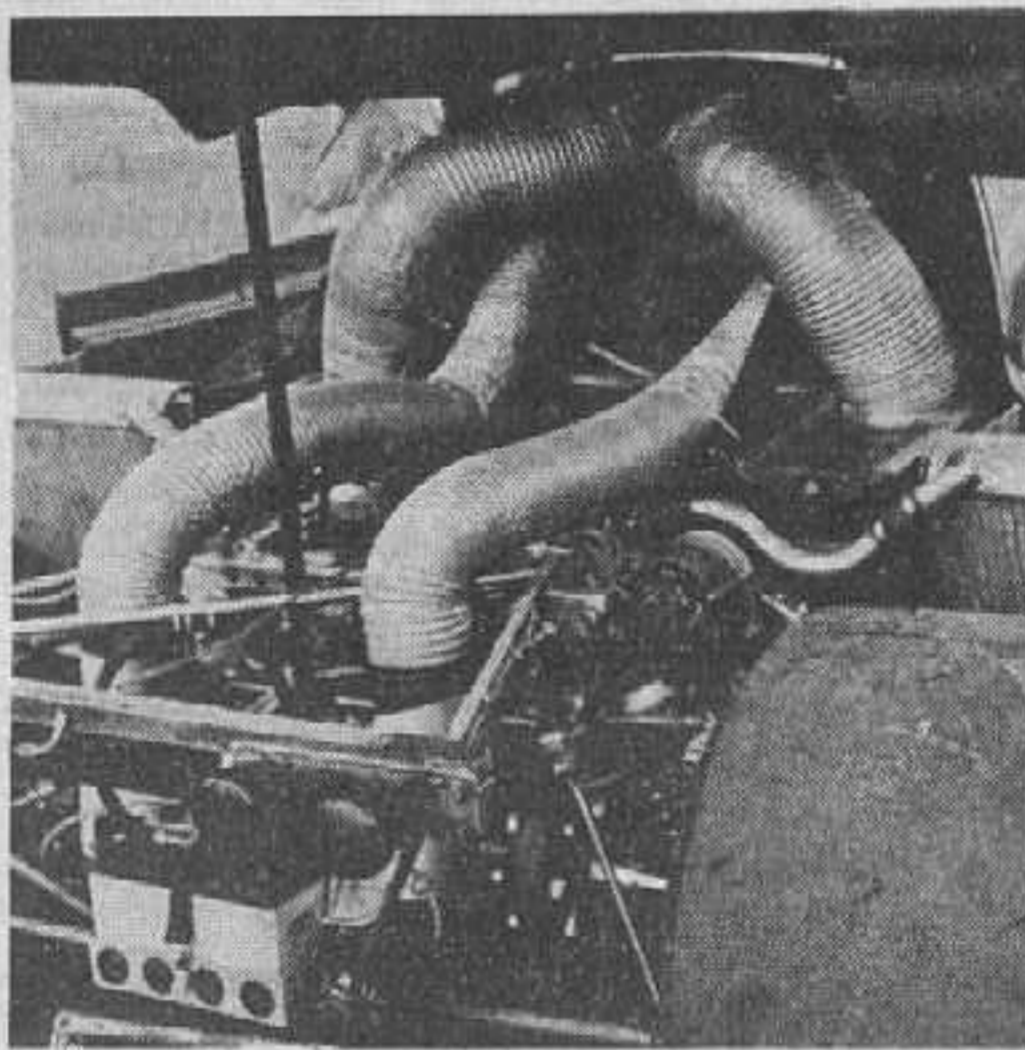
zione. Merzario non poteva certo non avevano capire che la macchina era di suo gradimento. L'unico fastidioso inconveniente, già lamentato da Facetti, era un vortice d'aria nell'abitacolo che gli impediva di concentrarsi nella guida, nonostante che il piccolo comasco affondò letteralmente nell'abitacolo della 33. Una cosa di cui si era accorto già a Balocco.

Gran lavoro quindi per l'ingegnere Tetu che decideva di cambiare la parte anteriore del cupolone con un attacco dagli angoli meno vivi e più raccordati. Il beneficio si faceva sentire e Merzario poteva inanellare un buon numero di giri che gli permettevano di scendere fino ad 1'12"5 che restava la miglior prestazione della giornata. Niente di speciale quindi ma anche nessunissima preoccupazione (e d'altronde la stessa macchina in primavera, alla prima uscita, fece 1'10" con de Adamich e Stommelen) perché — lo ripetiamo — si cercava solo di lavorare alla distanza.

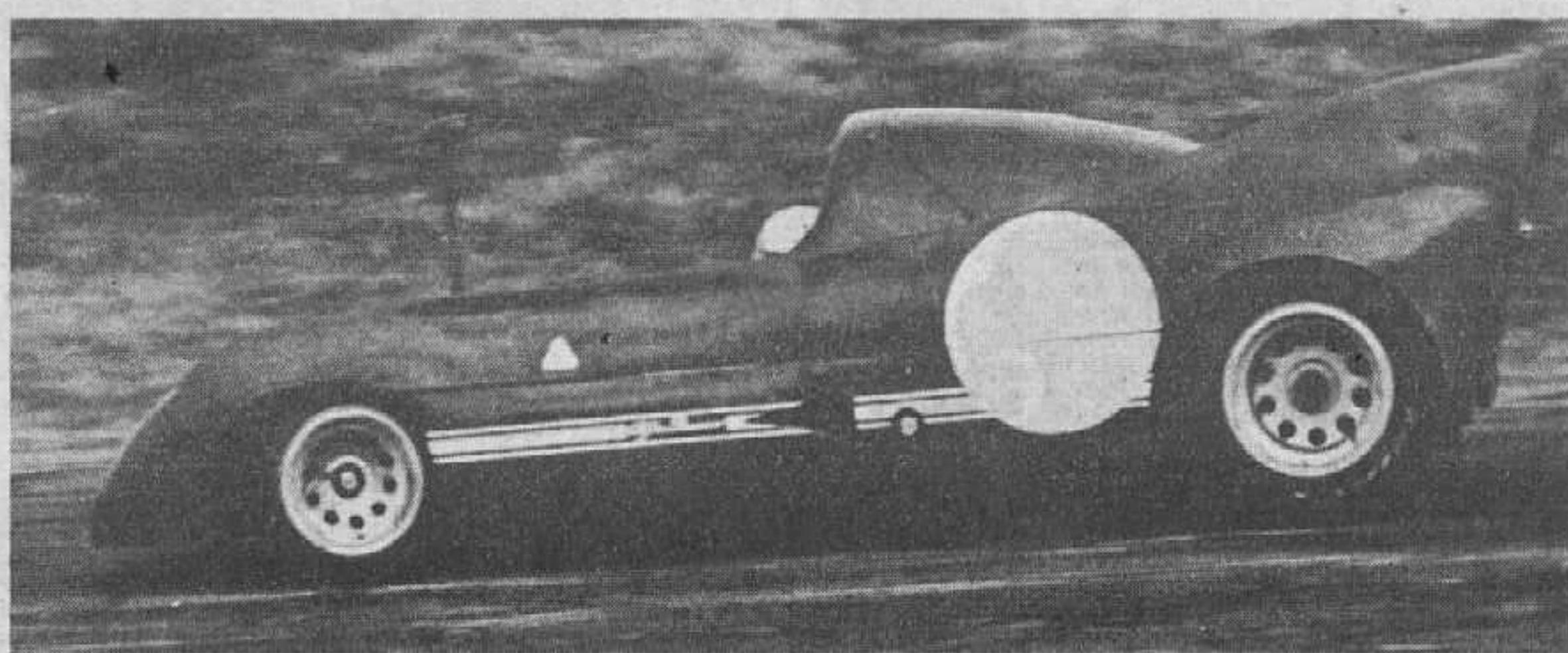
Verso la fine del pomeriggio riprendeva Facetti, con Tetu sempre indaffarato nei suoi studi di aerodinamica, tagliando leggermente la carenatura del posto di guida ed aggiungendo delle carenature sotto il cofano anteriore. La giornata si chiudeva in leggero anticipo perché il motore, reduce da un lungo test a Balocco, accusava alcune noie ed inoltre un leggero ritorno di fiamma al box, costringeva un meccanico a riempirlo di schiumogeno.

Negli ultimi dieci minuti di luce (e poi al buio con i fari) Merzario ritornava su una... Ferrari. Si trattava della Daytona di Tony Palma, reduce dal giro d'Italia, con la quale Arturo si baloccava

Merzario ai Cimini. In primo piano, si notano le strisciate lasciate da Facetti durante l'avventura con il gas bloccato



A destra, il viluppo dei tubi di alimentazione e raffreddamento sotto il « cupolone » dell'Alfa



Merzario quasi scompare nell'abitacolo dell'Alfa. Tetu ha ovviato ai vortici d'aria attorno al pilota

Lauda. Se l'Alfa Romeo dovesse vincere e dimostrarsi competitiva, è possibile che, per contrastare il passo alla rivale italiana, la Ferrari tiri fuori dalla scatola magica una seconda vettura sport per un equipaggio d'emergenza.

Regazzoni, che ha collaudato per primo la 312 P '74, ha trovato la vettura più facile da guidare e più maneggevole della precedente. Pare che i famosi difetti all'avantreno siano ora spariti. Effetti del « bagagliaio » posteriore e del passo più corto?

Intanto è confermato che al seguito della Ferrari alle corse per il prossimo anno sarà l'ing. Giacomo Caliri. Il tecnico siciliano seguirà la squadra di F. 1 (che disporrà di ben 5 vetture. Due e un « muletto » sui campi di gara, e due a casa per essere approntate per la gara successiva: e poi si parlava di economie!) sia le trasferte del mondiale marche, preferendosi lasciare a casa l'ing. Forghieri a seguire l'evoluzione tecnica delle vetture.

Giancarlo Cevenini

zione mentre all'interno degli enormi tubi convogliano l'aria ai condotti di aspirazione ed ai dischi dei freni.

Notevole quindi lo studio aerodinamico per evitare che la stessa aria si ponga come ostacolo e rallenti la macchina. Anche le due prese d'aria per i radiatori dell'acqua, ai lati dell'abitacolo, sono state leggermente ampliate, mentre i tagli sui parafanghi anteriori, per lo sfogo dell'aria, erano stati aumentati.

Grosse novità invece per le gomme. In luogo delle Good-year, utilizzate quest'anno erano

pante sbandata. La cosa si risolveva benissimo, senza nemmeno un graffio per la 33T12, nonostante per la violenza della frenata i due pneumatici anteriori siano scoppiati di colpo.

La macchina veniva riportata in garage e Merzario, un pochino scosso, si preoccupava personalmente che l'inconveniente, dovuto — lo ripetiamo — ad una imperfezione di messa a punto, fosse completamente eliminato. Verso le due Arturo inizia finalmente a girare, con regolarità e senza troppo forzare, anche se i tempi, subito vicini all'1'13" fa-

un po' ricordando la sua gara americana, con una macchina analoga, e alle sportellate con le Corvettes.

Il SABATO MATTINO la 33T12 è già pronta perché i meccanici hanno cambiato il motore nella serata ma la pista è occupata dalla scuola di Morrogh. Nel pomeriggio riprende Merzario mentre Facetti è in borghese. Anche in questa giornata lo scopo principale della sessione è permettere

Daniele Buzzonetti

CONTINUA A PAGINA 22

Anche la Casa francese campione del mondo annuncia novità: «fumerà BLU» e avrà i freni del supersonico Concorde

La MATRA con i dischi volanti!

PARIGI - Anche il monopolio francese dei tabacchi, annunciando ufficialmente l'abbinamento con la Matra-Simca campione del mondo Marche, entra nel «grande giro» delle corse automobilistiche. L'annuncio sarà dato a Parigi poche ore dopo che questo numero di «Autosprint» avrà visto la luce; non ci è possibile dunque dirvi esattamente in quali termini sarà presentata la squadra Matra-Gitanes (pare proprio che sia questo tipo di sigaretta ad essere prescelto).

Tuttavia le grandi linee sono chiare e ovvie: la squadra della Matra-Simca, che nel 1973 ha dato tanti dispiaceri alle Ferrari, era stata presentata come «l'équipe de France», per bocca del suo presidente Jean-Luc Lagardere, che aveva messo l'accento proprio su questo aspetto nazionalistico. Con la «sponsorizzazione» del monopolio francese tabacchi questo carattere viene ancor più accentuato. E certo, anche se la presentazione viene fatta dalla Régie des tabacs e non dalla Matra, questo concetto sarà ribadito.

L'unico interrogativo che restava, quello della composizione della squadra, sarà chiarito ed anch'esso in chiave nazionalistica. Nonostante la scomparsa di Francois Cévert, che faceva coppia lissa con Beltoise, i piloti saranno ancora tutti francesi. Il posto di Cévert viene infatti preso da Jarier, che farà

coppia con Beltoise, e la seconda macchina sarà affidata alla coppia che nel 1973 ha ottenuto il maggior numero di successi, formata dai due neo-cavalieri della legion d'honneur, Gerard Larrousse e Henri Pescarolo. La eventuale terza macchina per determinate gare (e forse anche una quarta per Le Mans) avranno anch'esse piloti francesi.

L'intervento del monopolio francese dei tabacchi nelle competizioni a livello mondiale, affidandosi a una grande squadra, è l'ultimo gradino di una azione promozionale che è cominciata già da qualche anno. Dapprima (1968-1969) con la partecipazione a gare straniere, effettuata in Canada con un accordo con il costruttore Jacques About, poi in Francia e in Europa attraverso il sostegno offerto al pilota Lafosse, sostegno diventato di riflessi mondiali quando Lafosse ha concluso gli accordi con la Scuderia Filipinetti per far correre una vettura Lola 3000 nel campionato Marche.

I risultati non furono brillantissimi, ma abbastanza soddisfacenti. Adesso, con l'abbinamento con la Matra-Simca, le sigarette Gitanes ricevono una spinta molto maggiore. Non sappiamo quanto sarà costato alla «Régie» questo abbinamento, ma è certo che i soldi spesi in più sono ben impiegati.

L'ALFA tornata alle FIRESTONE

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

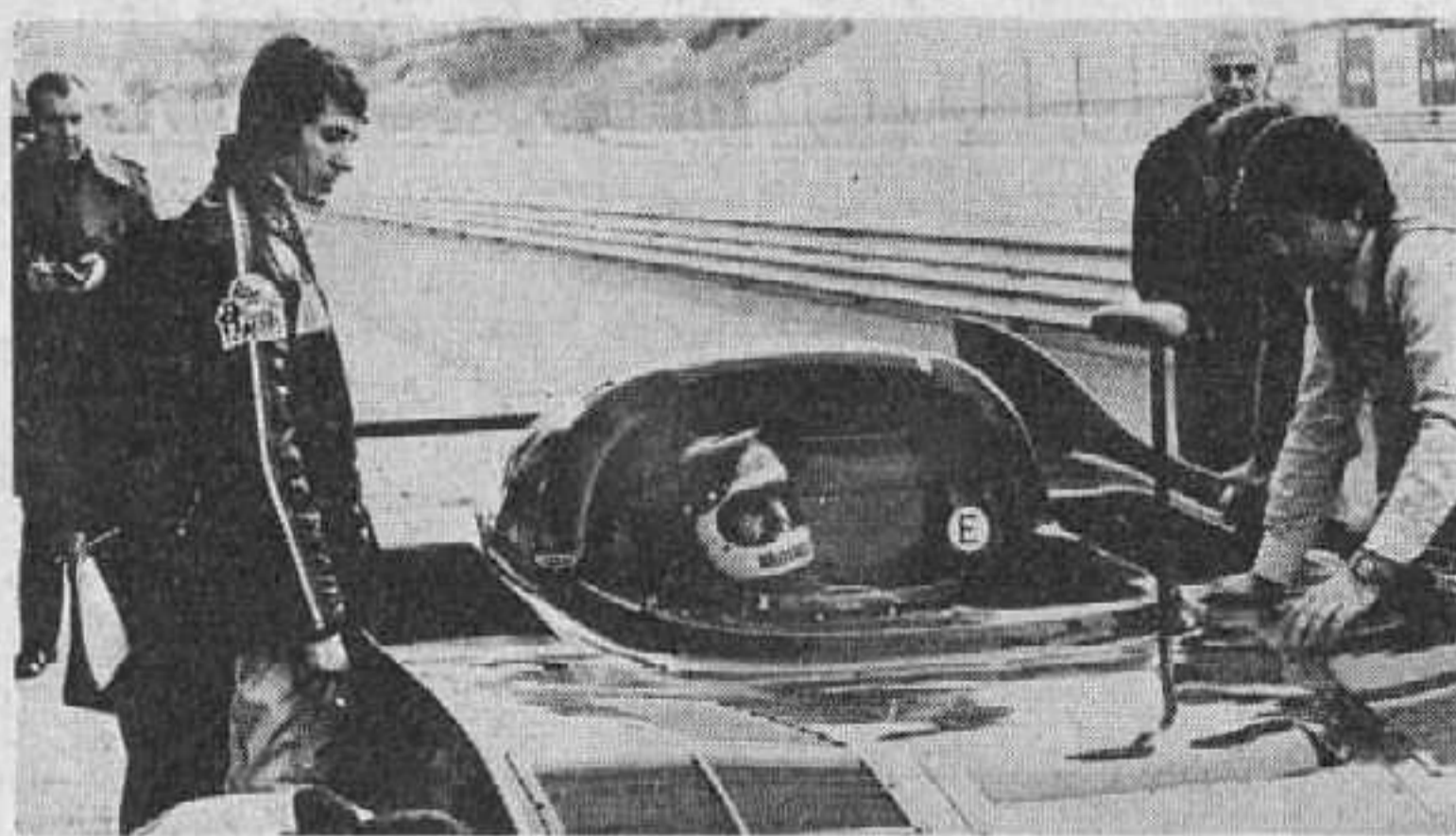
al nuovo pilota di prendere confidenza, pur se, a differenza del giorno prima, si comincia ad affrontare qualche singolo problema. Infatti è arrivato anche l'inglese Moor, un tecnico della Lockheed che si preoccupa direttamente dei problemi dei freni che presentano sintomi, soprattutto per quelli anteriori, di surriscaldamento.

Alla piccola équipe si è inoltre aggiunto anche il neo-costruttore della M.A.P.T., Marco Piccinini, vecchio amico dell'ingegnere Marelli che gli ha affidato il compito di prendere i tempi parziali nella parte mista del circuito. Al box è anche presente il figlio più giovane del presidente Leone, Paolo, che appassionatissimo, famigliarizza con piloti e tecnici.

Intanto prosegue il lavoro di Tetu, che insiste nell'utilizzare la parte anteriore con gli angoli smussati ma ulteriormente modificata ampliando le prese d'aria e creandone di nuove. Viene migliorata anche la ventilazione dei freni anteriori ed i vantaggi si fanno subito sentire intanto che Merzario, senza nessunissima modifica di assetto rimandata a lunedì, riesce ad arrivare l'11'7.

Anche DOMENICA MATTINA la pista è occupata. Si riprende quindi al pomeriggio, presente anche l'ingegnere Chiti, appena arrivato. Alla guida è sempre Merzario che ha subito modo di apprezzare l'eliminazione del surriscaldamento ai freni, problema ovviato con l'aggiunta di due convogliatori in lamiera sulle prese d'aria del cofano. L'aspetto non è dei migliori ma evidentemente quello che conta è la resa.

Tuttavia i tempi, pur restando vicini a quello migliore della sera prima, non scendono e, giro dopo giro, sfuma la speranza di avvicinarsi a quelli buoni della scorsa primavera. E' vero che l'attacco all'11'10" doveva essere fatto solo all'inizio della settimana, ma Merzario cominciava già a trovare buono il comportamento del-



Facetti discute con Marelli, mentre Merzario osserva. In questi giorni, Merzario ha firmato per la Iso-Marlboro in F. 1. Verrà affiancato da Belso o forse da Van Lennep; è sfumato l'accordo con Brambilla

la macchina ed i programmi erano stati leggermente modificati.

Per alcuni giri sono state perfino montate le quattro gomme Goodyear usate nell'exploit primaverile ma i risultati non sono stati apprezzabili. D'altronde lo stesso tecnico della Firestone insisteva nel ritenere buoni i tempi perché, una volta confrontati con quelli della Mirage nelle prove di marzo che aveva gomme identiche (non ideali ma per il momento si preferiva continuare con il test) a quelle usate dall'Alfa, questi erano nettamente favorevoli alla macchina italiana.

Merzario tuttavia si lamentava di una certa leggerezza all'avantreno che non gli permetteva di impostare bene le traiettorie e per ovviare veniva montato sul cofano lo spoiler a cucchiato già visto alla Targa. Dopo pochi giri veniva tolto e si preferiva intervenire in modo più radicale montando molle ed ammortizzatori più duri. La macchina andava meglio e i tempi si mantenevano sempre vicini all'11'5 che restava la migliore prestazione del pomeriggio.

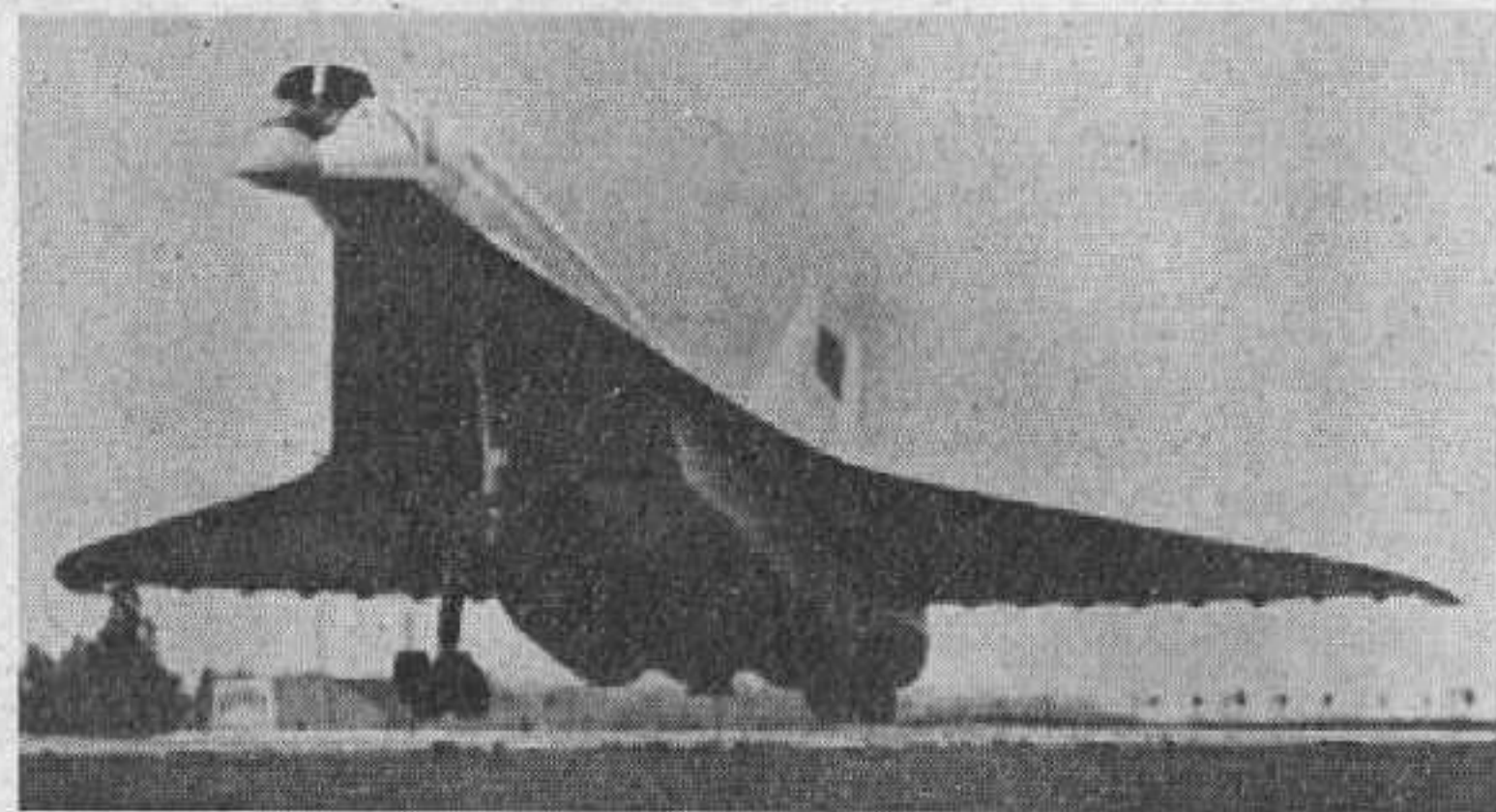
Alla fine un consulto tra i tecnici dà quella che da un paio di giorni era una impressione generale. Vale a dire

che la pista, giudicata un po' sporca da Merzario fin dall'inizio, non era ritenuta nelle condizioni ideali per tentare i tempi ottenuti alcuni mesi fa con la pista perfetta.

Si tratta di particolari condizioni di questo tracciato, con accumulo di residui gommosi e sabbiosi non asportati dalla pioggia che da molto non cade. Questo è avvalorato da alcuni elementi di giudizio comparativi. Infatti, Carlo Facetti ha dichiarato di non essere riuscito, non ostante l'indubbio vantaggio della vettura nuova con il motore boxer, a migliorare di molto i tempi che aveva ottenuto qui a Vallelunga con la 33t8 cilindri della Brescia Corse.

Merzario si è ad ogni modo dichiarato entusiasta della vettura. Con la Ferrari, prima di andare alla 6 Ore di Watkins Glen, non era riuscito a fare meglio di 1'13"2. Ad ogni modo, ritiene accessibile l'11'10" fatto dall'Alfa all'inizio dell'anno solamente sostituendo i pneumatici, dato che quelli adoperati erano di miscela talmente dura che in 200 chilometri non hanno mostrato che limitati segni di usura.

d. b.



Dalla tecnologia del discusso Concorde, il supersonico franco-britannico, viene la strepitosa novità dei freni «eterni» delle Matra-Simca

Pare che i freni, per quelli che pensano alla 24 Ore di Le Mans con intenzioni di vittoria, siano la preoccupazione maggiore. Il consumo di pastiglie e anche di dischi, che la gara francese richiede, è infatti rilevantissimo, e naturalmente i relativi cambi di ripristino sono altrettante perdite di tempo. Che se possono essere evitate e ridotte rappresentano un capitale di minuti importantissimo nella economia generale della corsa.

Con le fibre di carbonio

Qualche anno fa, a Le Mans, vennero universalmente adottati i freni a disco ventilati, che smaltendo in relativa fretta il gran calore sviluppato dalle frenate (specie alle curve di Mulsanne e di Indianapolis) subivano meno di quelli a dischi pieni gli sbalzi di temperatura che a Le Mans sono altissimi, soprattutto di notte. Oltre, naturalmente, a consumare meno pastiglie.

Sempre a Le Mans, qualche anno fa, la Ferrari adottò per prima una soluzione poi diventata di uso comune a tutti, quella dei dischi facilmente sfilabili dal mozzo, e che potevano quindi essere cambiati in brevissimo tempo. L'usura dei dischi, infatti, era diventata tale per cui la sostituzione era diventata necessaria comunque; ed anche in questo caso il guadagnare minuti in questa operazione poteva rappresentare il margine utile per la vittoria.

Ora, a quanto abbiamo saputo per vie attendibili, è la volta della Matra ad aver escogitato qualcosa di nuovo e sensazionale, in questo settore e probabilmente per le stesse ragioni. Un qualcosa che è allo studio e non soltanto sulla carta, ma anche in sperimentazione effettiva sulle macchine. Un qualcosa che, se le notizie che abbiamo avute sono esatte **PERMETTERA' ALLE MATRA DI EFFETTUARE TUTTA LA CORSA DELLE 24 ORE SENZA SOSTITUIRE LE PASTIGLIE DEI FRENI.**

Una innovazione, come si vede, che è davvero clamorosa e che se darà i risultati sperati metterà la Matra in condizione di netta superiorità rispetto alle marche concorrenti; beninteso se queste non saranno anche loro

riuscite a trovare qualcosa del genere.

Secondo le indiscrezioni che abbiamo raccolte questo risultato è reso possibile dalla adozione di un particolare composto di fibre di carbonio, utilizzato sia per i dischi che per le pastiglie, il cui vantaggio consisterebbe nella minima usura oltre che nella efficacia e resistenza al calore. Fra l'altro, dovrebbero comportare anche una notevole diminuzione delle masse non sospese, essendo molto leggeri, anche più efficaci di quella sperimentata dalla Porsche qualche anno fa, con dischi in berillio. Il prezzo di questo impianto, però supererebbe almeno di dieci volte quello degli impianti frenanti attualmente usati. Si tratta dei materiali utilizzati nell'equipaggiamento frenante del mastodontico aereo supersonico «Concorde», il veicolo franco-britannico che è tornato di attualità in questi giorni perché pare che la sua fisionomia definitiva, quella che dovrebbe permettergli di entrare finalmente in servizio, non sia facilmente raggiungibile, tanto che si dice che la società franco-britannica che lo ha progettato e costruito sia vicina alla decisione di accantonarlo. Che ciò sia vero o no, non sappiamo. Quel che sappiamo è che sono proprio i materiali dei dischi e delle pastiglie del «Concorde» che sono stati adottati dalle Matra e che sono in prova di questi tempi. E che i risultati finora ottenuti sono davvero impressionanti, per efficacia e per resistenza.

1974: ancora un anno Matra?

Se le risultanze delle sperimentazioni saranno positive ciò darà alle Matra un vantaggio notevolissimo su tutti. Basta pensare a certi episodi del passato.

Insieme con le migliorie alla macchina (telai modificato, sospensioni affinate, eccetera), a quelle aerodinamiche ed a quelle del motore, la Matra avranno questa stupefacente arma segreta.

Di che far pensare gli avversari, che nel campionato mondiale marche 1974 si troveranno davanti un osso molto duro.

f. i.

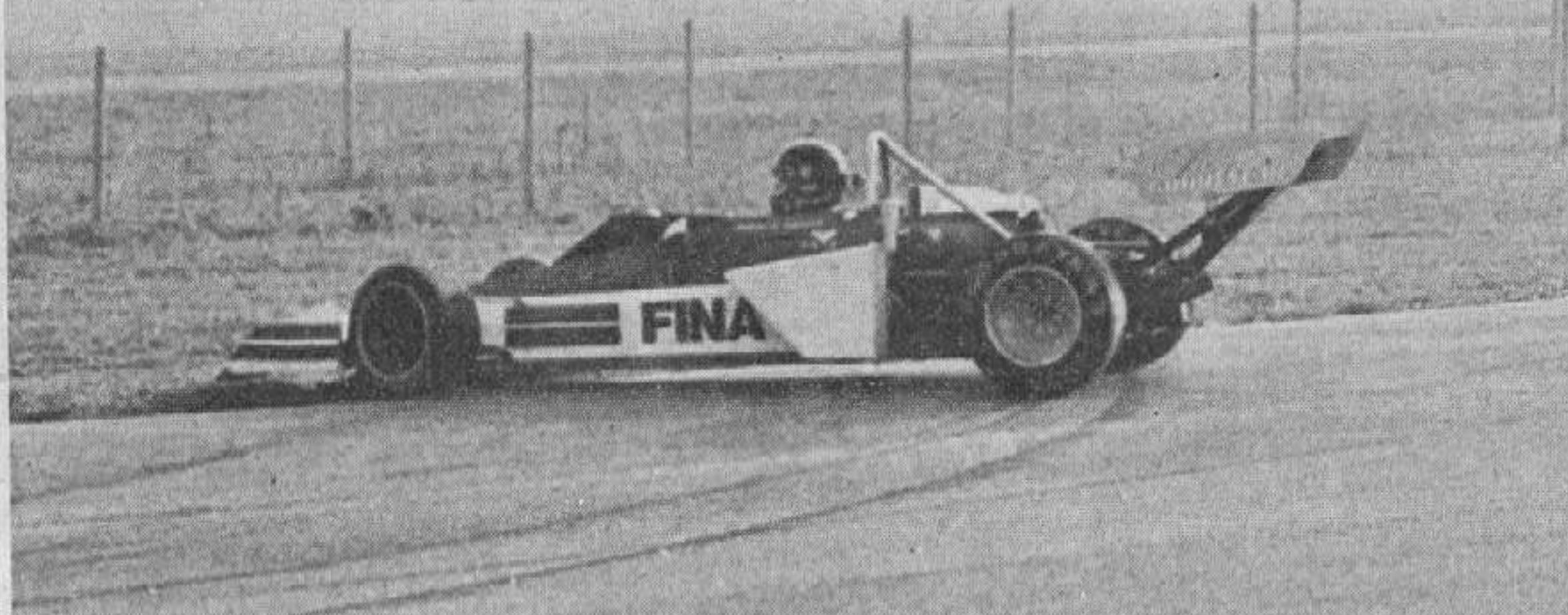
CASALE - Dopo quattro mesi di inattività dovuta all'incidente del primo giro al G.P. d'Inghilterra a Silverstone, Andrea de Adamich è risalito su una vettura da corsa. I «primi passi» del pilota milanese sono avvenuti sulla pista di Casale con la Brabham-Fina di F. 2 che aveva recentemente «prestato» a Serblin e a Stommelen.

A conferma della ritrovata integrità e anche di una buona forma de Adamich ha realizzato il nuovo «record» di Casale, scendendo abbondantemente sotto il minuto. Gli impegni per il '74 di de Adamich sono di correre il mondiale Marche con l'Alfa Romeo in coppia con Stommelen, mentre sempre più scarse si sono fatte le probabilità di avere una F. 1 per il mondiale piloti del '74, dopo che PAGNOSSIN sembra deciso a ridurre il suo impegno alla F. 2 di Serblin. Se non dovesse correre in F. 1 de Adamich farebbe nel prossimo anno l'Euro Marche 2000, e spera di trovare spazio anche nell'Europeo Turismo (che l'Alfa non corre).



Primi contatti di Andrea de Adamich con le vetture da corsa, a Casale la scorsa settimana. Ecco (in alto) Andrea scambiare le sue impressioni con Osella, prima di provare la Brabham F. 2. Durante la «sgambatura», si è concesso (sotto) anche qualche distrazione

de ADAMICH riprende (ma niente F.1?)



- La CHEVRON ha ricevuto dieci ordinazioni per la sua sport B26 di due litri e molte richieste d'informazioni. La nuova B28 di F. 5000 non sarà pronta per le prove prima di febbraio, ma intanto c'è la prospettiva di molto lavoro per ordini di Formula Atlantic.

- La McLAREN M25 di F. 5000 è pronta per le prove, ma la si tiene «in sordina». Per ora c'è l'intenzione di costruirla una soltanto, come vettura ufficiale, ma il programma resterà incerto finché non sarà chiarita la situazione della F. 5000 in America.

- Pare che il 22 novembre JOHN WEBB verrà in Italia per definire le gare di F. 5000 dell'anno prossimo. Adesso pare improbabile che un'altra corsa italiana possa venire aggiunta al programma, dato che nelle due passate settimane sono state accettate due prove in Scandinavia.

- I massimi dirigenti delle trenta più grandi CASE AUTOMOBILISTICHE del mondo si riuniranno a Nairobi l'anno venturo, per studiare il modo di mettere fine all'inquinamento dovuto ai gas di scarico. A questo dovranno seguire altri incontri, fra i dirigenti di altre industrie.

- Secondo le richieste dell'INDUSTRIA PETROLIERA gli aumenti dovrebbero essere i seguenti: benzina + Lire 16; gasolio per autotrazione + Lire 18 al litro, + Lire 7 per kg per olio combustibile. Resta da definire la voce per gasolio da riscaldamento.

- Domenica prossima, 25 novembre, si terrà la prima edizione di una gimkana automobilistica organizzata dalla scuderia DRADI DI MEZZANO in provincia di Ravenna. La manifestazione che avrà luogo nell'area dello stabilimento Eridania di Mezzano, avrà inizio alle ore 9 e si protrarrà fino circa alle 17. La gimkana verrà effettuata, tengono a precisare gli organizzatori, con qualsiasi tempo.

Dispiace a BRABHAM il figlio bravo pilota

- Jack Brabham è stato in Inghilterra per qualche giorno, durante il Motor Show, ma s'interessava di più all'acquisto di barche. Dice di avere venduto la sua grande concessionaria Ford, nei dintorni di Sydney, anche se questa conserverà il suo nome, aggiungendo che ora si occupa soprattutto dei suoi affari nel campo degli aerei, mentre le barche rappresentano il suo hobby. E come se la cava, nella veste di pilota automobilistico, suo figlio Geoffrey, che ora ha ventun'anni? «Benissimo, mi duole di dire.» Il ragazzo ha corso con una Elfin di Formula Ford nella seconda metà della stagione in Australia, mettendosi in luce come uno dei tre migliori della formula. I regolamenti australiani della FF. impongono soltanto vetture costruite in Australia e per la futura stagione Geoffrey gareggerà con una Bowin. Lo vedremo correre in Europa, l'anno prossimo? «Non oso neanche pensarci — ha risposto Jack. — In casa l'argomento non è ancora stato abordato. Si può però stare certi che sarà abordato fra breve...»

LONDRA - Per la prima volta, che io ricordi, ci sono più buone vetture che buoni piloti disponibili, per la prossima stagione. Secondo i miei calcoli tutti i conduttori di primo piano hanno già l'ingaggio, o per lo meno un accordo, per il 1974, però esistono ancora dei «vuoti». Ickx si è «venduto all'asta» alla John Player Lotus, sorprendendo tutti (ha comunque sorpreso me) per il fatto di non andare alla Tyrrell e così è rimasto Amon, come unico «asso» di riserva. Mi risulta però che Chris sia occupato in pieno con un suo progetto personale, in fatto di grand prix, con la supervisione di David Yorke, e questo potrebbe, o non potrebbe, significare un importante aiuto economico da parte della Martini. Avrebbe senso, se la Porsche decurta il suo programma per la prossima stagione, riducendo così il budget Martini in quel settore. La vettura di Amon deriverà dalla Tecno progettata da Powell, modificata per ospitare un motore Ford Cosworth.

- Walter Hayes, vice presidente della Ford che si occupa delle Relazioni Pubbliche in Europa, si diverte a fare predizioni e la più recente invita a tenere d'occhio Fittipaldi, al volante della McLaren l'anno prossimo... se Peterson non farà piazza pulita prima di lui, con la Lotus. Dove sono finite tutte le audaci predizioni di Hayes, sui piloti su cui puntare cautamente come vincitori di gare? Parlando a lunga scadenza, Hayes dice che dovrà essere Jochen Mass.

- Guy Edwards, vincitore dell'ultima gara di F. 5000 a Brands Hatch, con la Lola patrocinata dalla banca Barclays, parla di correre di nuovo con le Lola sport e F. 5000 l'anno prossimo, pur ritenendo di passare alla F. 1 nel 1975. Ho l'impressione che, se ce ne fosse la possibilità, gli piacerebbe di disputare qualche corsa con la Lola Graham Hill-Embassy, verso la fine della stagione, anche se, non si ritiene pronto per una intera estate di competizioni di grand prix. Ha forse l'intenzione di trovarsi un patrocinio, per far correre la sua Lola personale in F. 1? Dice che preferirebbe una guida ufficiale.

- Corre voce che Jackie Oliver si unirà alla «brigata che si ritira» (con Stewart e con Donohue), per provare a dirigere una squadra, nell'operazione UOP-Shadow di F. 1. Una voce diversa, che ha però un nesso con la prima, dice che Alan Rees, attualmente direttore di squadra della UOP-Shadow, tornerà con Roy Winkelmann per dirigere il Team Eagle in F. 5000 e, a suo tempo, in F. 1. Winkelmann ha detto che gli piacerebbe molto riformare la sua antica organizzazione di F. 2, che comprenderebbe uomini di primo piano quali Rees, Pete Kerr (capo meccanico alla March) ed Alan McCall, il costruttore della Tui, che per un po' ebbe a che fare con il progetto della Tecno formula 1.

- Revson ha fatto grandi passi, in fatto di quattrini, da quando ha lasciato il complicato complesso Yardley-Marlboro-McLaren per firmare con la UOP, per un compenso enorme per pilotare la vettura di F. 1, firmando inoltre l'ingaggio con Penske per correre nelle principali gare di 500 miglia dell'USAC al posto di Donohue. Nella prossima stagione, Peter potrebbe avere dei problemi, quando le

Sponsor in tribunale per la McLAREN!

LONDRA - La crisi è grave, fra YARDLEY e MCLAREN. La Yardley aveva un'opzione sul patrocinio McLaren per il 1974, fatta nel settembre del 1973, ma quando la Casa di profumi ha ribadito ultimamente di volere vedere riconosciuto il suo diritto all'esclusiva in F.1 per il patrocinio della McLaren, si è sentita rispondere che questa avendo avuto un'offerta per un altro patrocinio proponeva di fare correre una sola vettura per la Yardley. A questo punto la Yardley ha posto certe condizioni, per accettare tale combinazione, facendo poi una dichiarazione ufficiale in cui asseriva di non avere avuto da parte della McLaren nessuna proposta accettabile. Ha aggiunto che, in linea di massima, l'accordo sussisteva ancora, ma che era venuto il momento di prendere un impegno definitivo, e per questo vantava il suo diritto all'opzione. Il punto, naturalmente risiede nel fatto che, essendo il patrocinatore cui la McLaren alludeva la Marlboro, la situazione non era accettabile trattandosi di una marca di sigarette, dato che la Yardley è una sussidiaria della British American Tobacco.

A questo punto la McLaren ha informato la Yardley che prenderà provvedimenti legali contro questa dichiarazione che considera lesiva in quanto implica, da parte sua, un comportamento scorretto. La Yardley ha risposto con l'annuncio che prenderà a sua volta provvedimenti legali, accusando la McLaren d'inadempienza contrattuale. Se la Yardley dovesse avere partita vinta, ciò potrebbe significare l'impossibilità per la McLaren di gareggiare in F.1 con un altro patrocinatore.

E' però generalmente ritenuto che i legali delle due parti cercheranno di non arrivare alle vie legali, anche se pare praticamente impossibile che fra Yardley e McLaren vi possano più essere rapporti di alcun genere. Corre voce che in questo caso la Yardley potrebbe patrocinare la SHADOW e, in tal caso, non è escluso che sarebbe in grado legalmente di chiedere i danni alla McLaren, dichiarandosi costretta a ricorrere a un patrocinio non desiderato. Oppure potrebbe semplicemente ritirarsi dalle corse. Si è ancora nel campo delle congetture e si dovrà vedere nei prossimi giorni se la cosa verrà conclusa a tavolino, oppure in un tribunale.

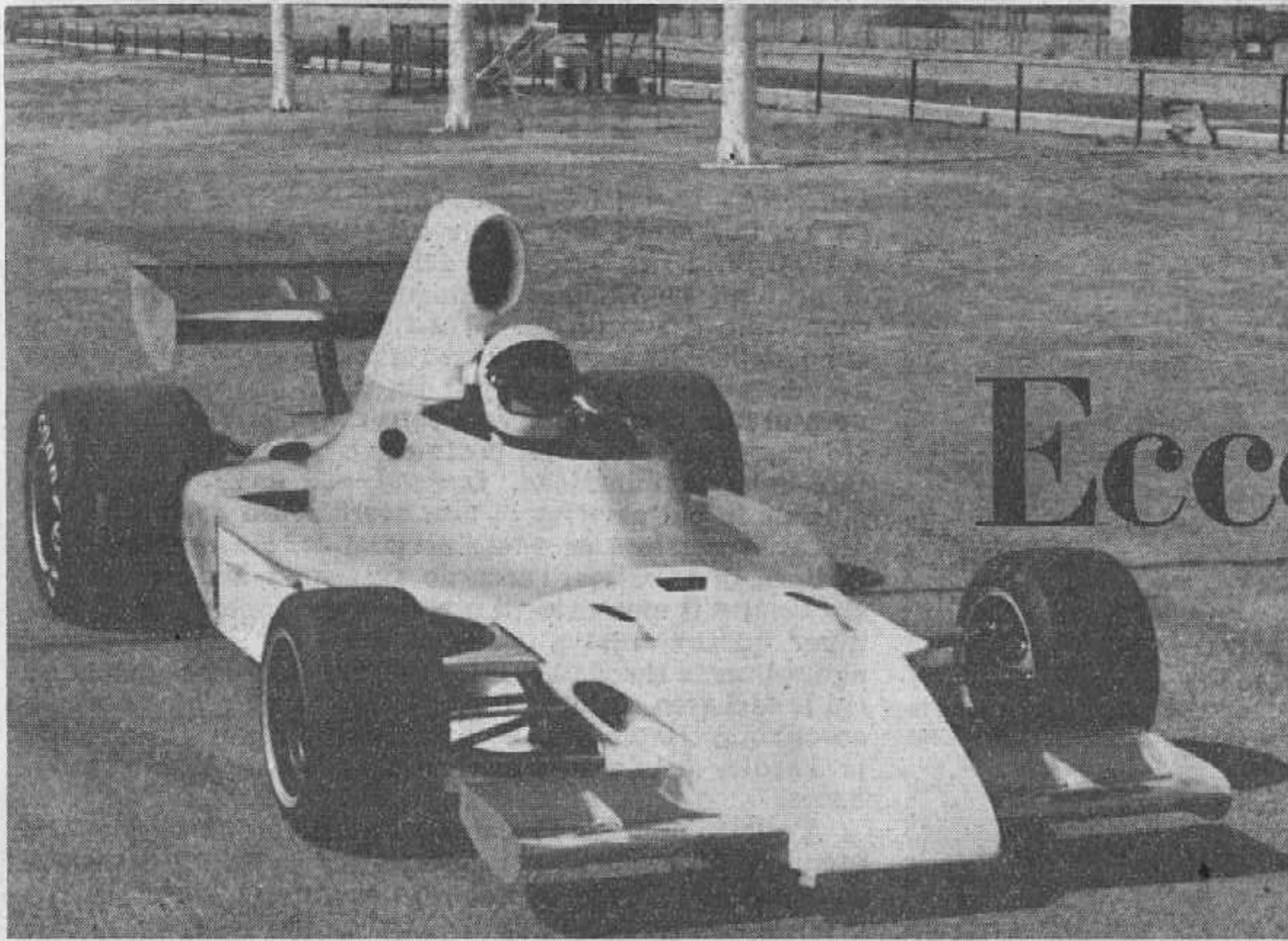


LE CONFIDENZE
di Eoin S. YOUNG

prove di qualificazioni e/o le gare saranno in concomitanza coi grandi premi europei.

- Come si era già detto, oltre a patrocinare di nuovo la serie di F. 5000 in Europa, l'anno prossimo la Rothmans patrocinerà anche la Coppa Tasmania e il campionato 1974 si chiamerà «Peter Stuyvesant 100,000». L' aumentato appoggio finanziario, a quanto pare, è servito a poco per attirare i grandi piloti dall'Europa, però molti teams americani pensano di partecipare alla Coppa e fra i piloti si parla di Hobbs e di Lunger. Una squadra di due Chevron B24 ufficiali sarà presente con Pilette e Gethin, per il team VDS, e Thompson piloterà la B24 di Alan Brodie patrocinata dalla Servis. McRae, tre volte campione della Tasmania, difenderà il suo titolo con la nuova McRae GM2. La serie avrà inizio con le prime quattro gare della Nuova Zelanda a Levin il 5 gennaio, poi ci sarà la Corsa di Pukekohe il 12 gennaio, quindi il G.P. di Nuova Zelanda, Lady Wigram Trophy, il 19 gennaio e la gara di Teretonga il 27 gennaio.

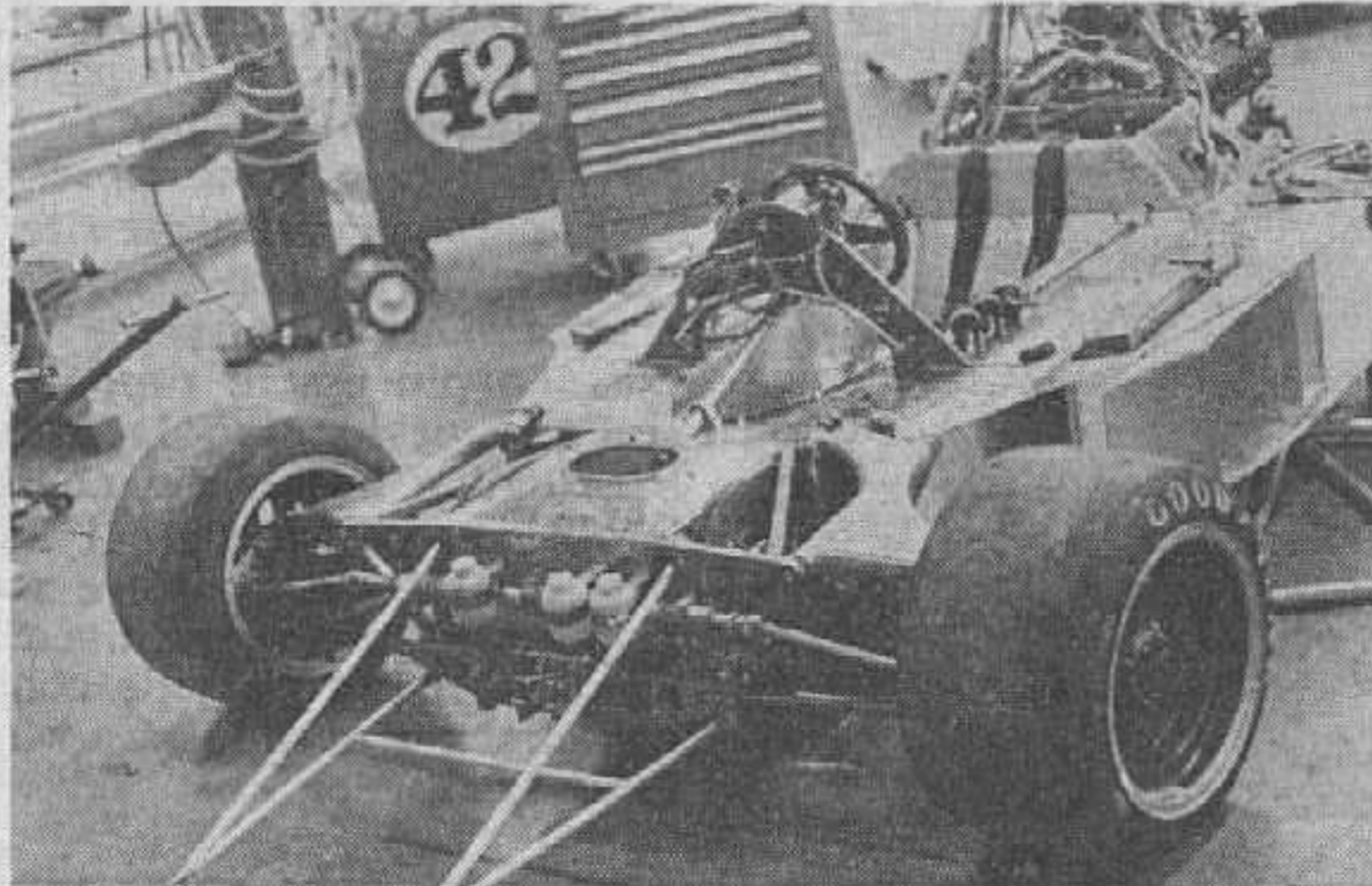
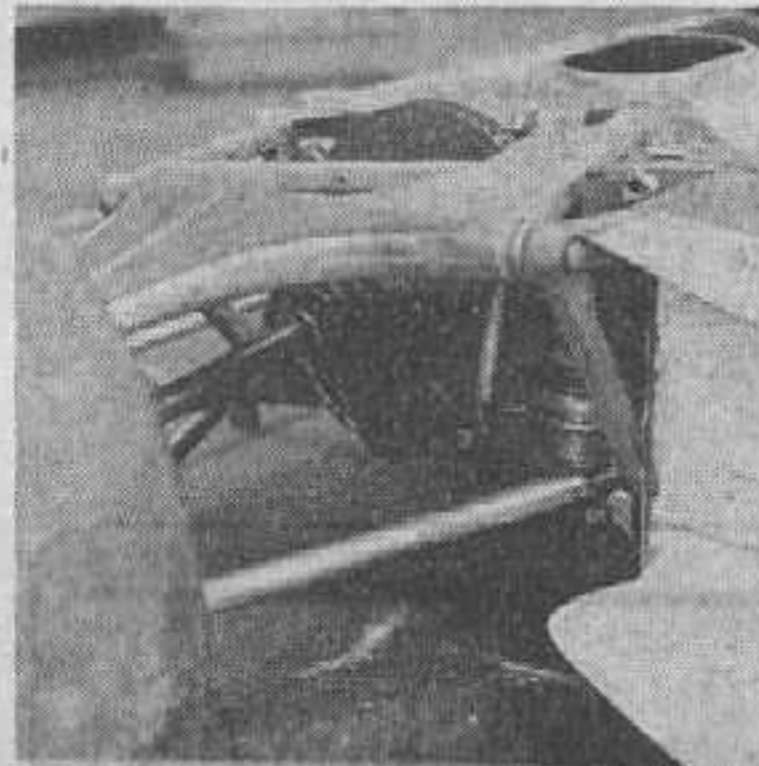
Eoin Young



Ecco la F.1 di GURNEY

Le pressioni di WINKELMANN (che gli si è associato) hanno convinto DAN alla realizzazione di questa bivalente monoposto 5000

La Eagle F. A/F. 1 nelle prime prove a Riverside. La linea aerodinamica è molto filante e pulita. Sotto: la sistemazione degli ammortizzatori e delle bielle della barra di torsione anteriore è stata determinata anche dalla posizione dei freni anteriori



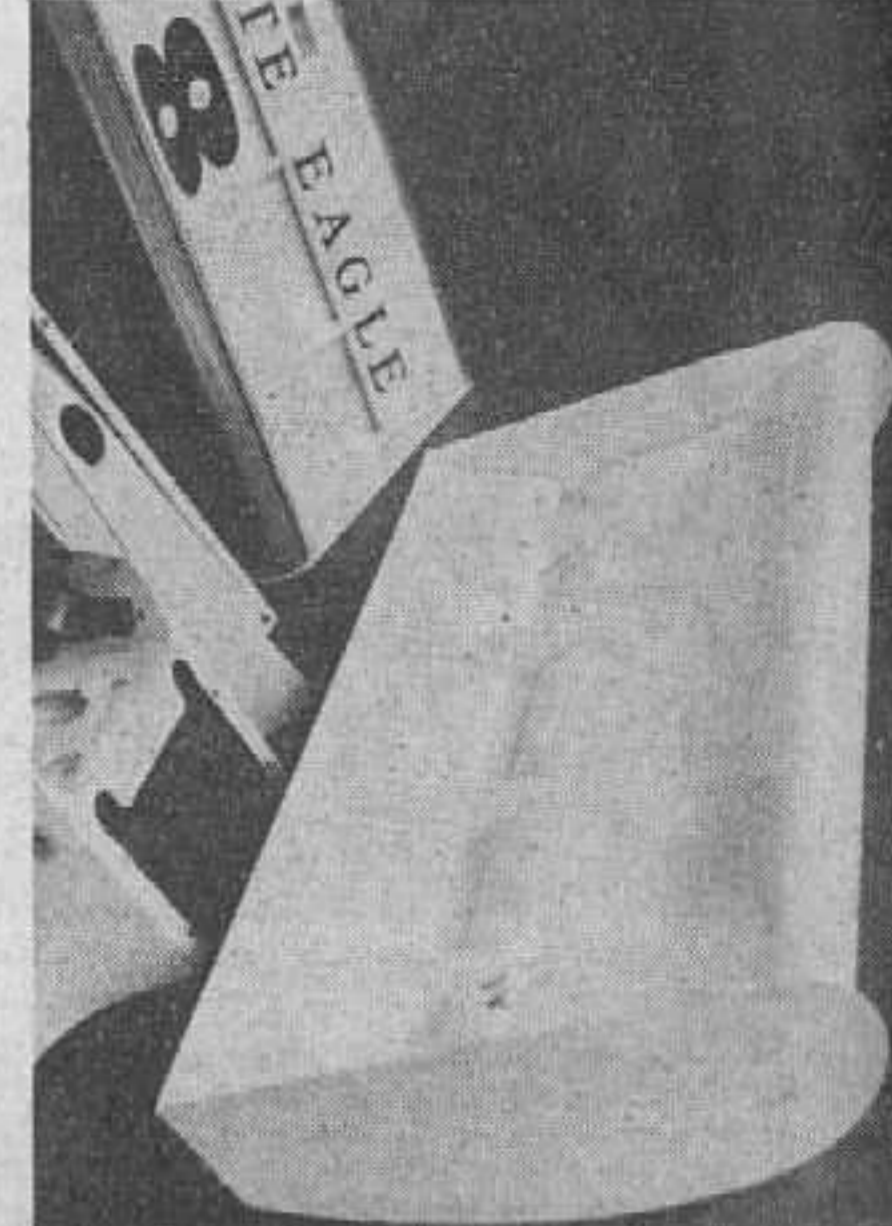
La sospensione anteriore, con gli ammortizzatori interni ed i freni sul telaio. La macchina utilizza molte parti in titanio. Sotto a destra: il motore Chevrolet qui montato può essere sostituito dal Cosworth tre litri della F. 1 per il quale sono già previsti gli attacchi. Gurney sta pensando anche a un dodici cilindri, ma non al Weslake

LOS ANGELES - Roy Winkelmann, da molti anni famoso per la sua squadra privata che è stata a lungo tra le migliori delle formule minori (correva per lui Jochen Rindt al tempo della dominazione dell'austriaco nelle F. 2), Roy Winkelmann sta pensando seriamente alla Formula Uno. Ed insieme alla formula 5000. Si è associato con Dan Gurney ed ha fatto piani precisi per l'immediato futuro, decidendo di far correre le sue macchine nel campionato americano della Formula 5000 (qui la chiamano Formula A), con proiezione precisa verso il campionato mondiale delle F. 1 per la stagione 1975.

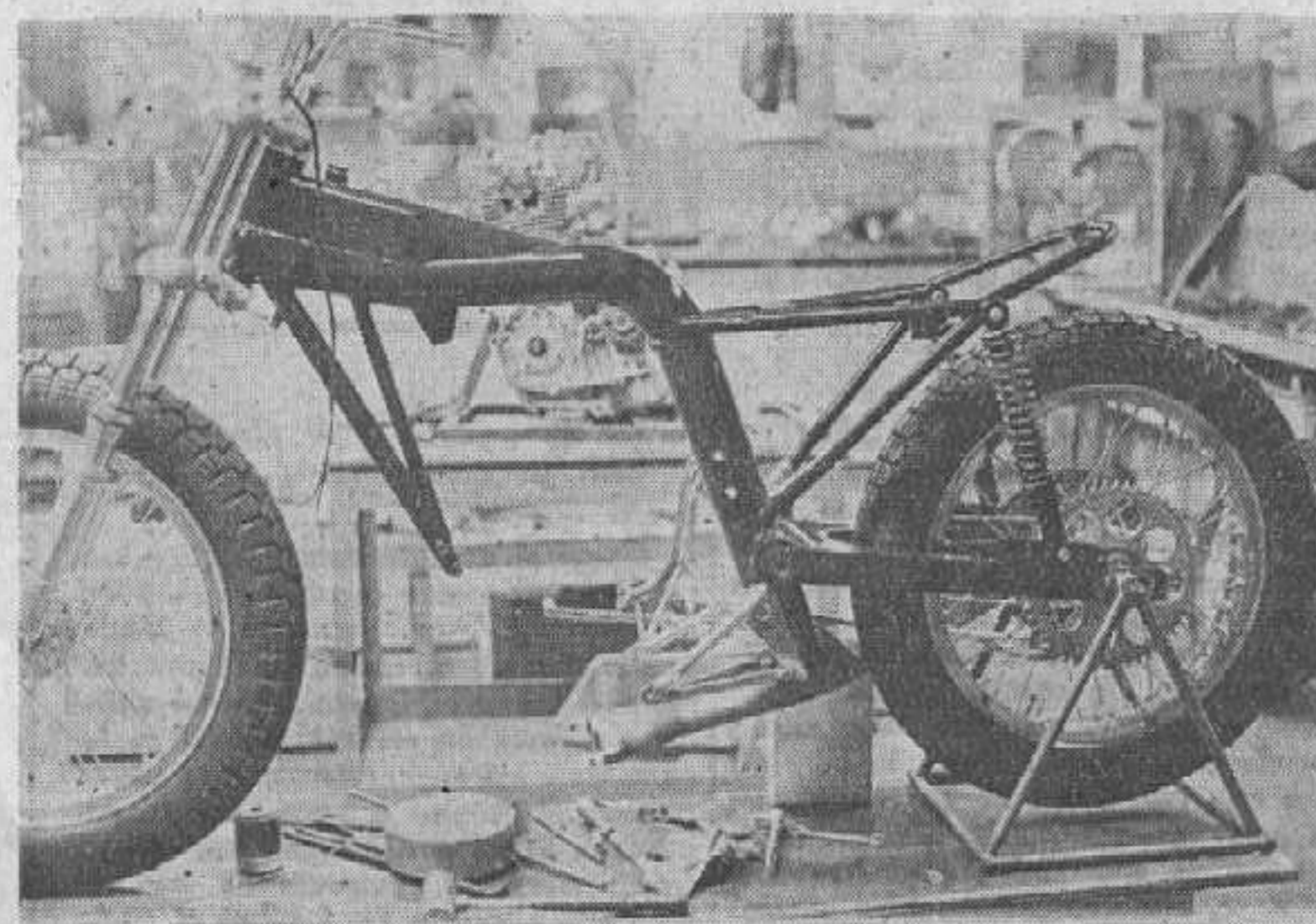
Gurney, ma che già è abbastanza a punto, tanto da aver già ottenuto prestazioni... soddisfacenti. Quali siano, queste prestazioni, in confronto a quelle conosciute degli stessi tipi di vetture, non vuol dircelo, perché è evi-

Ecco perché, sotto la spinta di Winkelmann, Dan Gurney ha ridato corpo concreto al suo vecchio sogno di primato tra le monoposto europee, che si era già concretizzato in quella AAR-Eagle che ha corso qualche anno fa.

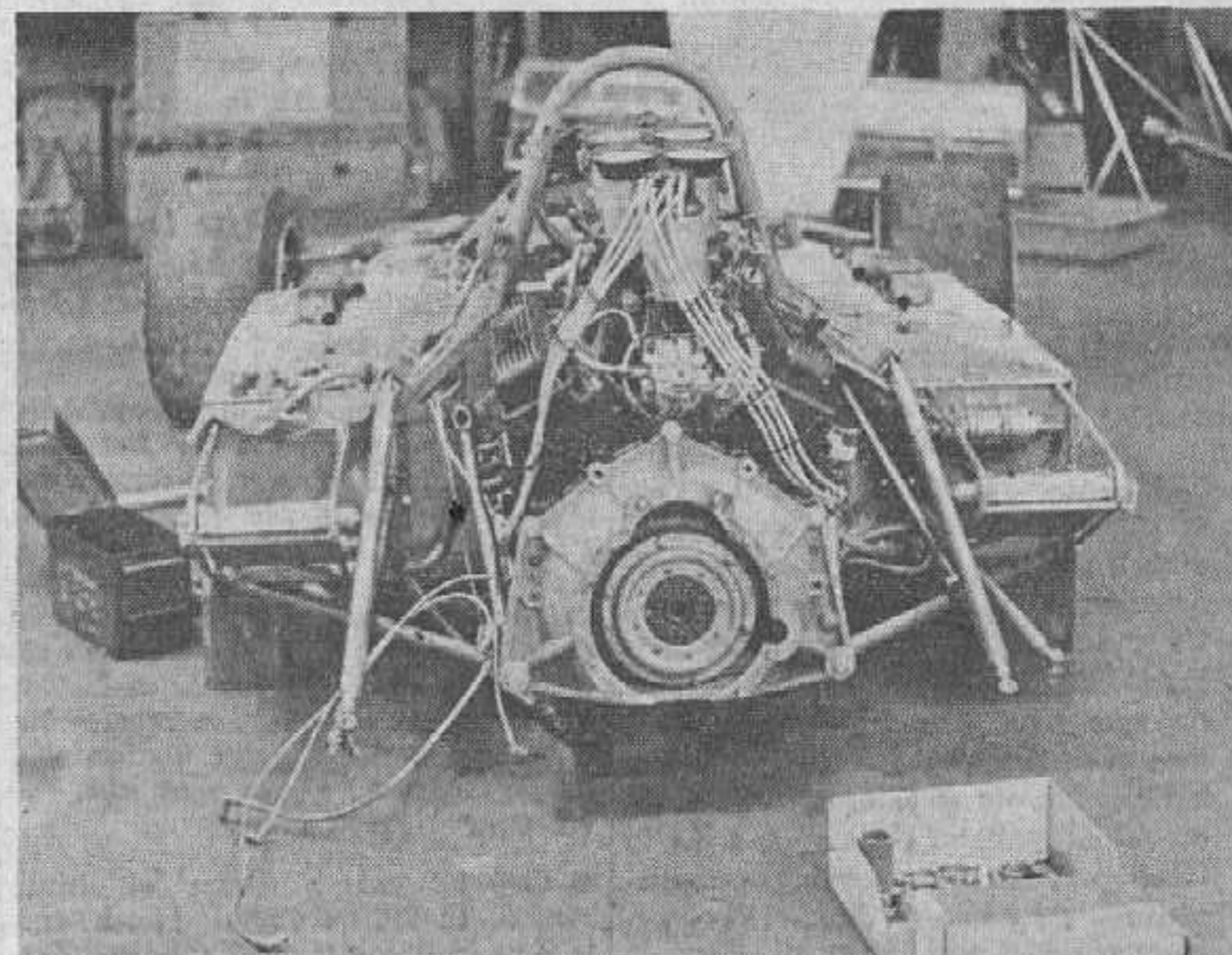
Ecco quindi che insieme alle macchine monoposto del tipo USAC, che a Indianapolis e altrove hanno dimostrato di essere fortissime, nella officina della All American Racers di Santa Ana, a Sud di Los Angeles, si è costruita adesso una nuova monoposto, ambivalente, destinata alla F. A e pronta per la F. 1. Una macchina che è ancora in fase sperimentale, ci dice Dan



L'alettone della nuova Eagle è sdoppiato e costruito con molta accuratezza e molta razionalità



Il telaio AAR per le moto Yamaha. Il grosso trave unico è integrato da una «semiculla» che viene completata dal gruppo motore



dente che vuol riservare ai concorrenti una bella sorpresina, appena cominceranno le gare del campionato americano. Comunque quel che è certo è che la nuova Eagle è molto bella, con linee aerodinamiche molto curate e frutto di evidente studio razionale. E che così come si presenta adesso, anche se non è la forma definitiva, appare già molto ben costruita. Sarà utilizzata, dicevamo, per le gare della Formula A della stagione 1974, con in programma la partecipazione alle due corse americane della F. 1 di fine anno, G.P. del Canada e G.P. degli Stati Uniti. Questo per quanto riguarda la squadra ufficiale. Una Eagle, tuttavia, sarà presente nelle corse europee già all'inizio della stagione, e sarà quella privata di San Posey, che ha già contrattato l'acquisto del primo esemplare definitivo, e dei motori Cosworth. Posey sta cercando la sua base europea stabile, che probabilmente sarà o in Svizzera o nelle vicinanze di un circuito (Paul Ricard?).

Tra le soluzioni tecniche di interesse, su questa nuova macchina, sono i freni anteriori interni e le sospensioni anteriori, oltre che la linea aerodinamica che è funzione di soluzioni già sperimentate ampiamente sulle macchine di Indianapolis.

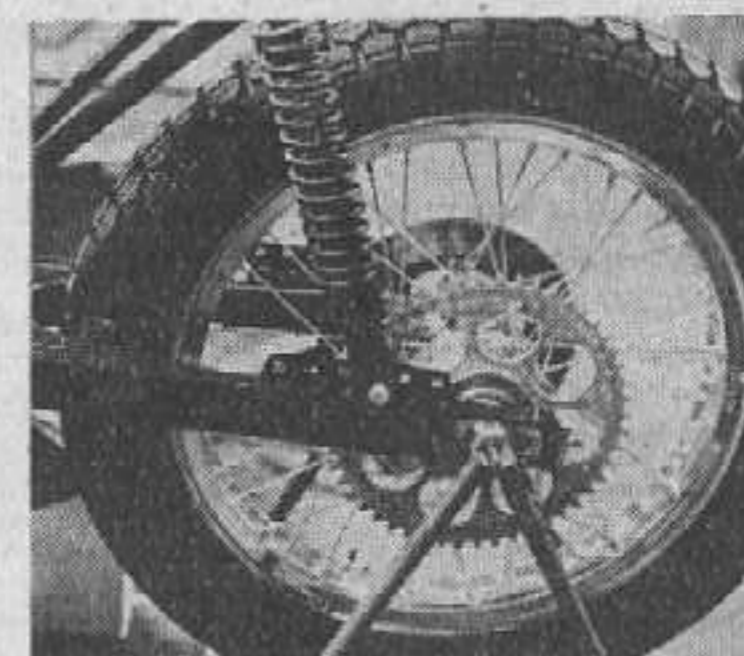
Franco Lini

Nei ritagli di tempo elabora anche MOTO

A destra: particolare della sospensione posteriore con i punti di attacco degli ammortizzatori. La forcella è una Ceriani

Impegnatissimo con questo programma, che si aggiunge a quello del campionato USAC (per il quale avrà ancora come pilota Bobby Unser). Dan Gurney continua ad occuparsi seriamente anche della sua seconda passione, le motociclette. E nella officina di Santa Ana abbiamo visto, accanto ai telai delle macchine da altissime velocità, anche un altro telaio di concezione e costruzione della AAR, quello di una motocicletta da usare per le gare tipiche della California, che

sono di fuori strada o di pista in terra (le dirt-track sulle quali corrono anche le midget). Con i gruppi meccanici delle Yamaha, Gurney ha costruito la «sua» moto, con telaio e sospensioni originali, in funzione precisa delle gare su pista in terra (da noi le chiamano speedway), e sono tanto buone che vanno a ruba. Una attività che è iniziata qualche anno fa per divertimento e che sta diventando importante, perché i telai AAR si sono rivelati i migliori



Un «JUMBO» anche in autodromo



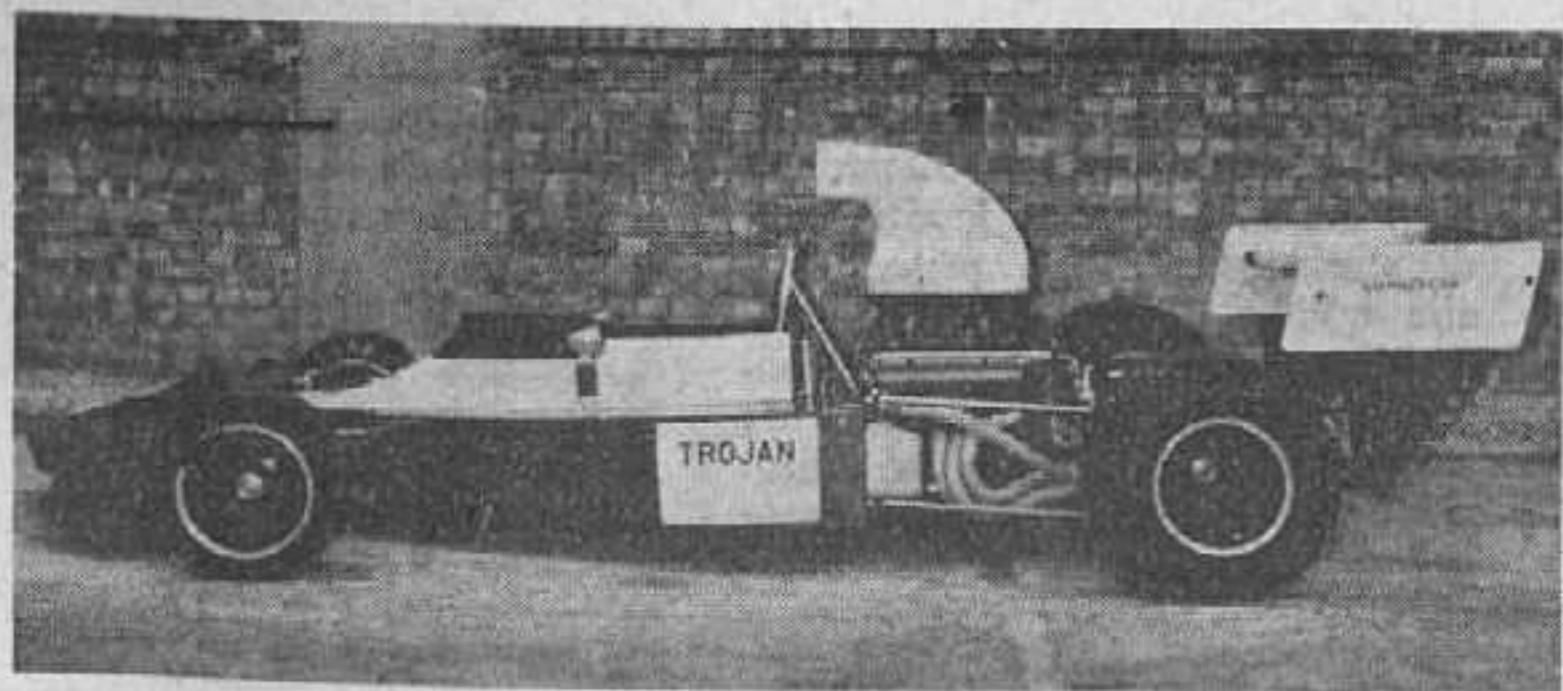
**Deve «vivere» 5 anni questa
5000: riconoscete la mano del
costruttore?**



LONDRA - Non c'è nessun premio, per chi indovina chi è il progettista di questa vettura! La Trojan T102 di F. 5000 è il primo progetto completamente «Tauranac» che sia apparso concretamente da tempo, e il suo muso ricorda molto una certa grand prix, che forse rammentate...

Nella T102 Tauranac ha mirato a un progetto che avrà cinque anni di vita, asserendo che sono già previsti futuri sviluppi che verranno applicati in seguito. «Oggi, nell'evoluzione di una vettura» dice «uno dei fattori principali è di stare al passo con le migliori nel campo dei pneumatici».

La vettura ha poco a che vedere con la T101 che l'ha preceduta, che, come si ricorderà, aveva qualche «atavismo» McLaren. La monoscocca è naturalmente in lega leggera, con abitacolo e muso in fibra di vetro; i serbatoi sono dietro le sezioni laterali, per mantenere questo peso variabile al centro di gravità. La sospensione è convenzionale e sul primo esemplare i freni sono entrobordo posteriormente, fuoribordo anteriormente, ma è previsto di potere montare freni anteriori entrobordo, anzi ci è stato assicurato che appariranno più avanti. La trasmissione è una DG300, con i raffreddatori dell'olio montati bassi ove disturbano il meno possibile il flusso d'aria sopra l'ala posteriore. Davanti un alettone regolabile è montato fra i due radiatori tipo BT34.



RUSSELSHEIM - Si chiama «Jumbo» questa super-Opel che è stata preparata dall'elaboratore tedesco Klaus Steinmetz, titolare di un atelier di trasformazione che è in pratica un reparto-corse della Casa Opel. Steinmetz, partendo da una Opel Commodore 2,8 coupé, ha preparato due speciali versioni, una di impiego stradale che prevede l'elaborazione del motore 6 cilindri in linea originale, l'altra molto più complessa che comporta l'adozione del motore 8V della Opel Diplomat di quasi 6 litri e tutto l'impianto aerodinamico che vedete nella foto, con un impressionante «cucchiaio» deportante anteriore e le pinne con alettoni posteriori.

La versione «normale», con il motore 6 cilindri, portato a 3384 cc., ha 208 CV a 5.800 giri, pesa 1270 chili e raggiunge una velocità massima di 220 kmh. Il «Jumbo», invece, monta il motore 8V della Diplomat con cilindrata di 5990 cc., alimentazione tramite 4 carburatori Weber 48 IDA, potenza 510 CV a 7.100 giri ed una velocità prossima ai 300 kmh. Eccezionali anche le accelerazioni, grazie al cambio ZF a cinque marce ed al peso contenuto in 1.020 chili. Ovviamente specializzato anche l'assetto che prevede il montaggio di pneumatici tipo corsa su cerchi anteriori da 12" e posteriori da 15", sempre nel diametro di 15 pollici. Completamente preparata, questa super-Opel costa 118.000 marchi, l'equivalente di circa 27 milioni di lire...!

● Parlando della F.1 che costruirà nelle officine McRae in Inghilterra, PENSKE ha detto: «Servirà come un'aggiunta alle nuove officine che abbiamo a Reading in Pennsylvania. Per ora faremo in Inghilterra un profondo studio di ricerca e sviluppo, per costruire la F.1, e fra non molto annunceremo chi sarà il direttore europeo». Confermato anche che Donohue sarà presidente e direttore generale della Penske Racing.

● Quasi tutte le MOTUL F.2 sono state cedute a Fred Opert per le gare di F.B in America e Ron Dennis non ha piani concreti per questa formula nel 1974, pur dicendo: «Può darsi che ne iscriviamo una, ma ovviamente ci dedicheremo soprattutto alla F.1».

● BRIAN REDMAN ha firmato il contratto con gli americani Jim Hall e Carl Hass per correre esclusivamente per loro in F.5000 e altre gare nel 1974. Non potrà dunque pilotare la UOP-Shadow, con la quale aveva trattative per l'intera stagione di F.1.



Anche la SUPERCAPRI con alettone



LONDRA - L'unica novità al Motor Show scozzese era la Ford Capri RS 3100, una spudoratamente «speciale per omologazione», per ottenere che siano legalizzati il motore di oltre tre litri e i desiderabili aiuti aerodinamici. Deriva dalla Capri 3000 GT, con uno speciale motore V6, larghe ruote in lega, un doppio sistema di frenaggio con freni anteriori a disco ventilati, sospensioni «derivate dalle competizioni» e un prominente spoiler posteriore montato sul vano porta bagagli. Il V6 eroga 148 HP a 5500 giri/min. e si dichiara che la velocità massima superi i 200 chilometri orari. Si dice che Stewart s'interesserà all'ulteriore sviluppo della Capri, quale uno dei suoi compiti in veste di consulente Ford.

d. h.

La CRISI del PETROLIO nasconde anche complessi giochi politici, se non macroscopiche imprevidenze. In attesa di giudicare bene le sortite anti-consumistiche del nostro Governo non dimentichiamo i due volti della vicenda negli STATI UNITI: c'è di che sorprendersi.

Una «spinta» per gli USA

NEW YORK - Da oltre un secolo i «leaders» andavano ripetendo al popolo che «gli americani avevano diritto a due automobili per famiglia ed il motoscafo per il "week end"». Era un diritto che spettava loro perché appartenevano alla nazione numero uno, la più forte, la più ricca, la più temuta. Ora, d'un colpo, rinnegando se stessi, dimenticando il ritornello secolare, i «leaders» si affannano a gridare per prospettare al popolo che un cataclisma sta per abbattersi sulla nazione numero uno.

Senza luci la Casa Bianca

Manca la benzina e bisogna interrompere il ritmo abituale altrimenti moriremo di freddo, le macchine arruggiranno, Detroit chiuderà i battenti e... chi più ne ha, più ne metta.

In questi ultimi tempi abbiamo udito molte storie strane, ma questa, indubbiamente, è la più grossolana che si ricordi. Ciò di cui gli americani han bisogno «veramente» è una... maggiore carenza di materie prime. Perché non è la mancanza di materie prime, ma il «surplus» che colpisce al cuore dell'America. Troppo carburante, troppo whisky, troppe parole, troppo chiasso per nulla, e soprattutto troppe notizie allarmistiche pubblicate incoscientemente. Il presidente Nixon ha parlato alla nazione «Bisogna ridurre la velocità a 50 miglia (ed è stato già fatto), bisogna abbassare il termometro a 68 gradi Fahrenheit — circa 20 gradi — negli appartamenti». E per dare il buon esempio, il capo americano ha deciso di non accendere a sera le luci dinanzi alla Casa Bianca e di staccare alle 22 tutti i registratori magnetici collegati ai suoi telefoni (censori di Watergate permettendo). Non c'è dubbio che «Re Riccardo» risparmierebbe carburante recandosi a San Clemente, in California o a Key Biscayne in Florida col treno anziché con l'aereo. Ma gli americani si domandano: «Non eravamo la nazione numero uno, con i cannoni più grossi del mondo, ed abbiamo perso in Vietnam? Con l'industria automobilistica più grande del mondo (e dobbiamo ricorrere alle compatte straniere) ora ci mancavano il freddo e la mancanza di carburante!»

Il dio dollaro è stato svalutato due volte in 18 mesi, i giapponesi

e gli europei sono divenuti maestri dei «computers». Con questi due continenti, gli Stati Uniti lo scorso anno hanno registrato un deficit di sei miliardi di dollari rispetto agli scambi delle altre nazioni. Forse gli americani dovranno ringraziare proprio le nazioni arabe, che han fatto loro un grosso favore tagliando gli invii di olio grezzo e forzando così i 200 e passa milioni di abitanti del nuovo mondo a trovare una via di autosufficienza, senza contare troppo sul «grande dollaro».

Ammesso che d'un colpo gli americani diventino razionali — è soltanto una grossa supposizione — e mantengano la velocità di 50 miglia e la temperatura nelle case a 68 gradi per risparmiare l'olio, ed ammesso che tutte le

Le CORSE non si fermano!

NEW YORK - Avevamo da poco trasmesso il servizio accanto, sulla crisi energetica degli Stati Uniti, che secondo alcuni esperti assume le proporzioni di un mostro dalle sette teste create da Mister Nixon e la stampa, quando il telex è scattato. Ci si chiedeva conferma da AUTOSPRINT della notizia riferita dalla radio italiana secondo cui gli Stati Uniti come «primo» provvedimento per tamponare la crisi di benzina, avevano annullato tutte le corse automobilistiche.

Abbiamo così compiuto un rapido tour de force «rileggendo» (purtroppo) tutte le colonne scritte in questi ultimi tre giorni dal NEW YORK TIMES, CRISTIAN SCIENCE, WASHINGTON POST, DAILY NEWS, per vedere se fra le righe ci fosse sfuggita l'eclatante notizia, che indubbiamente avrebbe fatto esplodere le prime pagine essendo lo sport automobilistico, oltretutto, per gli organizzatori un grosso giro di affari. Neppure, l'onibus.

Domanda di prammatica allora a Jim Foster, vice presidente ed addetto stampa del circuito di Daytona, dove la prossima settimana si corrono tre gare, una è la 259 Camel GT Challenger. «Tutto procederà per il senso giusto. Nixon ha detto che prevede di eliminare lo sciupio inutile, per esempio andare in chiesa la domenica in automobile, o andare a comperare il giornale, ma non di abolire le corse. E' puro frutto di fantasia. Noi correremo e così faranno gli altri autodromi».

insegne luminose reclamistiche, le vecchie macchine dei teenagers vengano accantonate, tutto ciò sarà capace di distruggere la Repubblica stellata?

Grazie agli arabi yankee in casa

Eppure c'è voluta questa crisi energetica per scuotere la coscienza americana. Ci son voluti gli arabi per costringere gli yankee a limitare la velocità, a restarsene a casa, e leggere un libro, o fare a meno di curiosare nella giungla di insegne luminose di Times Square. Ci sono voluti gli arabi per far scoprire agli americani che essi posseggono a Galvestone, nel Texas, estensioni di terreno che la Coastal State Gas Corp. sta sfruttando per ricavarne tra non molto 540 barili di petrolio al giorno per poi passare a 2100 barili. E ci son voluti gli arabi per far sapere agli americani che, dalle immense riserve carbonifere, la «Woods Corp» è capace di estrarre petrolio grezzo e gas naturale a volontà.

Ora che finalmente la minaccia della mancanza di carburante ed olio da riscaldamento ha ridato il senno di Orlando agli statunitensi, l'unico guaio è che Henry Kissinger, il ciclone del Medio Oriente, ha stipulato un trattato con i paesi arabi promettendo ad essi un pagamento doppio del materiale grezzo. Ciò malgrado, gli americani continuano a rimuginare nella loro testa questa sorta di pazzia del secolo.

Sino ad una settimana fa la benzina, in alcuni posti costava 37 cents al gallone (quattro litri) ora, con il pericolo della mancanza i medesimi distributori vendono il carburante «regolare» a 42 cents mentre quello «special» è schizzato a mezzo dollaro. Ma la benzina c'è, basta pagarla, e nessuno parla di razionamento. Se andate a chiedere ai «grossi» di Detroit: «Ma verrà a mancare il carburante? E in tal caso, che avverrà dell'industria automobilistica?» Vi sentirete rispondere: «Per le nostre macchine ci sarà sempre benzina. Noi non abbiamo timori di sorta».

Allora a chi chiedere? A Re Riccardo, preoccupato di nascondere i nastri di Watergate e pronto a «creare» nuove crisi capaci di stornare l'attenzione del pubblico, o a Detroit? Ci dicono però che in Italia accade pressappoco lo stesso...

Lino Manocchia

E.P.A...m'inonda!

I risvolti della crisi energetica e le soluzioni di ricambio

Già da corsa i consumi austerità

Passa un giorno, passa l'altro, ma le notizie dalle quali siamo audiovisivamente tambureggiati variano solo nella quantità riferita ad un comune e cambrianniano denominatore. Siete d'accordo?

Che Salomone fosse un saggio, ci sembra confermato anche dall'epoca in cui egli decise di venire al mondo. Avesse scelto i giorni nostri, te la saluto l'aura di azzeccagabugli che ancora ne profuma la memoria.

Comunque, dobbiamo parlare di macchine e di corse: lo facciamo con una strana sensazione, quasi con lo stesso distacco usato — immaginiamo da Plinio il Vecchio nel compilare per i posteri una descrizione delle vesuviane apocalissi.

Già da qualche numero di AUTOSPRINT, chi scrive ed altri hanno trovato l'aggancio per menzionare l'esistenza e le attività dell'EPA. Scritta così, in lettere maiuscole, la parola non favorisce equivoci sostantivati e riconducibili a nostrane regole di buon governo: si tratta infatti, dell'americana Environmental Protection Agency, nata nel '71 con preoccupazioni squisitamente ecologiche.

La crescente preoccupazione relativa alle calanti riserve energetiche non poteva non procurare all'EPA l'opportunità di aggiungere qualche altra scrivania, con poltrona, e di iniziare (estate 1972) una serie di meetings sul come consumare meno.

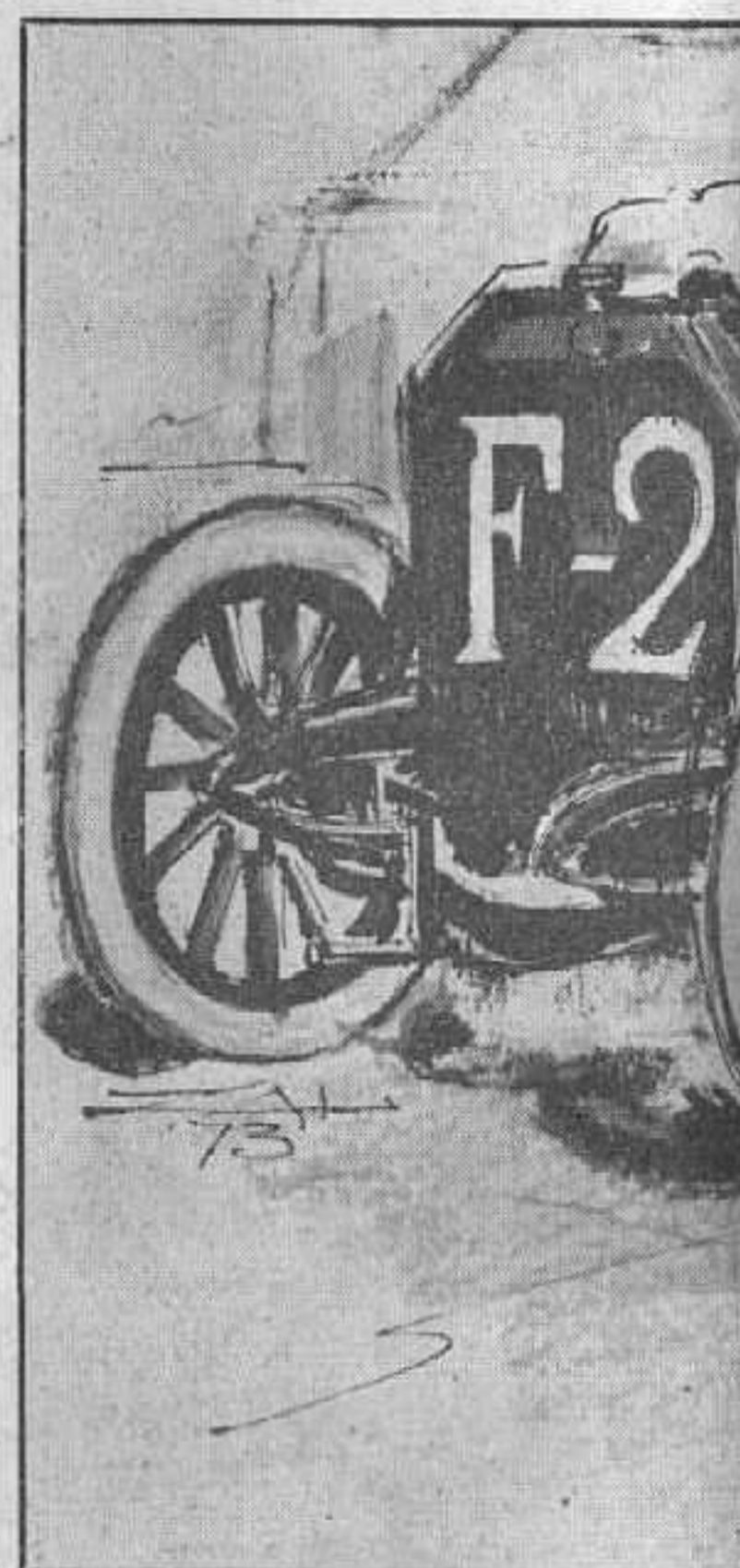
Che ce ne importa a noi degli americani? Beh, in un certo senso la domanda è centrata; ma dobbiamo anche ammettere, se non altro, che oltre Atlantico sono stati i primi a domandarsi dove si andava a finire di questo passo.

Inoltre, se seguite la stampa made in USA, vi accorgete che le proposte «originali» elucubrate nel Vecchio Continente rispecchiano sempre o quasi qualcosa di analogo (leggi «roso da inghiottire per automobilisti») a quanto si è fatto a New York o a Los Angeles.

Ovvio che non potesse mancare, fra cotanto senno, la subitanea folgorazione per cui la serpe che si covava in seno doveva essere l'automobilismo da competizione. Figuratevi però lunghezza e diametro delle pive che uscirono dal sacco di una certa commissione preposta ad analizzare le emissioni di scarico fra i vari partecipanti alla «500» di Indianapolis, quando il responso degli strumenti confermò che una vera macchina da corsa corre, appunto, perché «brucia bene» e non restituisce parte del carburante sotto forma di incombusti.

Per i consumi, sciechi coadiuvando, non c'è molto da dire perché sembra dimostrato che senza benzina non si corre. Nell'attesa di organizzare un Campionato Mondiale Conduttori di Monopattino, consentiamoci almeno di ricordare che l'evoluzione della Formula Una ha conosciuto almeno tre periodi in cui il regolamento tecnico imponeva un limite in litri/chilometro. Sessantasei anni fa (1907) si correva, il 2 luglio, a Dieppe; il GP di Francia, settesettanta chilometri di strada dell'epoca, che fuorno percorsi da Nazzaro su Fiat in 6 h 46'33".

Trenta litri per cento chilometri era quanto passava il convento e la vittoria dei nostri colori fu doppiamente rimarchevole se osserviamo che Szisz su Renault — secondo arrivato — finì con trenta litri di benzina nel serbatoio mentre Nazzaro ne conservava undici litri scarsi. Bei lavoro di box, indubbiamente, e determinazione pressoché esatta di quanto poco



poteva consumare una «bestia» di 16 litri di cilindrata (130 HP!), conservando la facoltà di vincere a 113½ di media.

Qualora foste curiosi come educande, vi diremo che la macchina era una F. 2 quattro cilindri, valvole in testa signori, trasmissione a catena e ruote di legno.

Il secondo periodo di austerità venne nel 1913, quando il rendimento energetico era evidentemente migliorato imperocché si concedevano soli venti litri per il solito centinaio di chilometri. Si aggiungeva che il peso doveva essere compreso fra 800 e 1100 kg, ammutolendo subito dopo. Considerata, rispetto ai consumi ammessi nel «sette», la decurtazione di un terzo tondo tondo, si corse velocemente ai ripari anche in casa Peugeot dove si era vinto di tutto, l'anno prima, coi quattro cilindri da 110 mm di alesaggio e 200 di corsa (bialbero e quattro valvole per cilindro, prego notare) per una cilindrata di litri 7,6.

Ci pensò lo svizzero Ernest Henri sfornando, già che c'era, due nuovi modelli Peugeot per le gare dell'annata. E Boillot su Peugeot 5650 cc vinse a mani basse il G.P. di Francia ad Amiens dopo 915 km percorsi a 116 di media e con ventisette litri di benzina ancora nel serbatoio. Era il 12-7-1913.

Per avere un ulteriore esempio di gara disputata sotto formula consacrata al risparmio, occorrerà giungere al 1929 anno in cui l'A.I.A.C.R. (sigla di cui ci piacerebbe conoscere il significato) stabilì che con 14 kg complessivi tra carburante e olio si poteva correre (tanto per cambiare) per cento chilometri. A tale proposta fece eco più di uno sconcio suon di risa, ma ciò non impedì che i Gran Premi di Francia e di Spagna fossero corsi all'insegna della suddetta carestia. Non sappiamo se le « 8 Bugatti 8 » che trionfarono in veloce processione a Le Mans usassero tredici chili di benzina e uno d'olio o viceversa, ma possiamo dirvi che vinse Williams a 133 di media. Si trattava del celebre modello 35, che vinse anche in Spagna con Chiron, piazzando 13 vetture ai 14 primi posti. (Unica « estranea » un'Alfa Romeo).

Anche ammettendo per assurdo che il Sor Ettore fosse in grado di far tagliare il traguardo alle sue

za, quando non sono state volutamente ignorate dagli addetti ai lavori.

Ritornando alla nostra inguiata attualità, non sappiamo esattamente quello che ci aspetta ma si dà per certo che non tarderanno decisioni di emergenza anche in casa nostra, con precedenza a quelle più atte a dare la impressione di risparmio del carburante.

Ma questo non ci libererà certamente da altre preoccupazioni che torneranno di moda non appena gli sceicchi restituiranno la scena all'aria pulita.

Canteremo forse, con Ranieri, « EPA di casa mia... » e prepariamoci fin d'ora a schemi surrealticamente assurdi se ciò che si fa in America verrà preso come al solito per oro colato.

Tanto per fare il consueto esempio, stralciamo da certi appunti EPA...tici relativi al futuro di Los Angeles: « E' possibilissimo, anzi probabile, che lo standard nazio-



CON LA "130 HP" DEL 1907, NAZZARO (FELICE) CORREVA - E VINCEVA A DIEPPE - MENTRE LA FORMULA ALLORA IN AUGE SI PREMURAVA DI FARGLI RISPARMIARE BENZINA

macchine con l'ultima goccia residua nel gicleur, siamo in buona prossimità dei sette chilometri e mezzo per litro ottenuti con un « oltre duemila » erogante i suoi bravi 135 HP a 5300 giri/'. Ci pensate, possessori di attuali GT Junior...?

Concludendo con l'osservazione retrospettiva di quanto si è fatto in Formula Uno, notiamo che più frequenti sono state le preferenze del legislatore nell'imporre limitazioni alla cilindrata. A partire dai mostri della serie « Gordon Bennett », (dai dodici ai diciotto litri di capacità virale), si è passati per un minimo ammesso di 1300 cc aspirati, fino a giungere agli attuali tre litri da cinquecento H.P.

Questa corsa alla riduzione ed al frazionamento della cilindrata ha avuto per intuibile effetto la realizzazione di piccole unità motrici dalle iperboliche prestazioni che oggi noi tutti diamo per scontate nello sciorazzare. Ma il vero progresso tecnico, dobbiamo dire, ha avuto luogo nei periodi in cui vennero ridotti i limiti di peso.

Stranamente e a dispetto del molto argomentare teorico attorno all'efficacia — obiettivamente notevole — di una compressione del parametro consumi, le proposte di questo genere hanno spesso incontrato l'ostracismo della maggioran-

nale relativo agli ossidanti fotochimici, non possa venir reso operante entro il 1977. Questo potrà richiedere una limitazione di impiego dei combustibili nella misura che le circostanze renderanno necessaria. Non si esclude che ciò possa significare la scomparsa dell'automobile dalle strade.»

L'intervistato da « Hot Rod », Mr. Robert Fri — uno dei direttori esecutivi dell'EPA — ha dichiarato di aver « qualche dubbio » sull'opportunità di spazzar via dalla crosta terrestre il 100% delle automobili in circolazione. Ma, prima di accettare gli inchini ed i salamalecchi dovuti a tanta dimostrazione di misericordia, ha ritenuto opportuno aggiungere che, « ogni altra virgola dei papiri che stringeva nella destra valeva da sola quanto un paio di Costituzione ».

Diamo il tempo a queste idee per sorvolare l'Atlantico e potremmo tutti quanti incominciare a cercar di risolvere un problemone facile facile: « Dato un malato, stabilire la quantità di medicine da somministrare al paziente perché il loro effetto letale eguagli e superi quello della malattia. Stabilire inoltre l'appropriato supplemento successivo, necessario perché morte ne consegua. »

Giuliano Orzali

IDROGENO anzichè BENZINA!

LOS ANGELES - Inquinamento atmosferico, crisi nel Medio Oriente, e la sicurezza che prima o poi le riserve mondiali di petrolio si esauriranno, hanno provocato una accelerazione delle ricerche sperimentali volte a trovare nuove fonti di energia. Tra le iniziative più avanzate c'è quella in corso a Los Angeles, nella Università della California, da parte di un gruppo di lavoro, diretto dal prof. William van Vorst.

Finanziato dal Dipartimento dei Trasporti degli USA (60.000 dollari ogni anno) lo studio sperimentale di questo gruppo è concentrato sulla utilizzazione dell'idrogeno al posto della benzina, per i motori a combustione interna. I vantaggi dell'uso dell'idrogeno sono molteplici, e conosciuti.

Non inquinante, brucia senza residui e velocemente, e può essere prodotto utilizzando l'acqua del mare, o con la gasificazione del carbone. Il potenziale di disponibilità dell'idrogeno è praticamente illimitato.

Secondo il prof. van Vorst, l'idrogeno è anche sicuro, come il gas naturale, costando molto meno.

L'unico grosso ostacolo da vincere allo stato attuale delle ricerche, è il come poter contenere in serbatoi di volume limitato la quantità di idrogeno necessaria a far muovere un normale veicolo per circa 300 chilometri (media della autonomia delle macchine americane).

Ed è su questo punto che si sono concentrate le ricerche del gruppo di lavoro della California. La soluzione sarebbe stata trovata, con l'adozione di un sistema che prevede serbatoi costituiti da una massa di metallo poroso, capace di assorbire l'idrogeno e di restituirlo. Non sono stati divulgati i particolari della scoperta, ma gli studi continuano.

Verso la fine dell'anno, secondo il prof. van Vorst, si avranno indicazioni maggiori sulla effettiva possibilità di adozione pratica di questo sistema.

f. l.

Un vantaggio per la sicurezza e l'inquinamento il ritorno all'ALCOOL che propone l'ing. CHITI II METANOLO amico

La crisi energetica « regalata » dagli stati arabi al resto del mondo, oltre a mettere in difficoltà governi ed industrie, ha brutalmente rammentato a tutti noi, abitanti attuali del pianeta terra, in quale misura siamo letteralmente schiavi di quella un po' misteriosa sostanza chiamata petrolio.

E' quindi più che naturale che — sotto la spinta della attuale situazione — si siano intensificate le ricerche per trovare, nei vari campi di applicazione, dei « sostituti » ai derivati dal petrolio, il quale, fra l'altro non è eterno. Le previsioni sono discordi, ma sembra che gli scienziati siano concordi nello stimare fra i 50 ed i 60 anni i limiti dei giacimenti, agli attuali ritmi di sfruttamento.

Energia atomica, fusione nucleare, energia solare, maree, i progetti per le fonti di energia primaria non mancano. Ma è nel campo della locomozione che il petrolio ha, quasi per definizione, il suo incontrato impero. Dagli asfalti, ai pneumatici, ai lubrificanti, ai carburanti, l'auto è letteralmente « fatta » di petrolio, tanto da far pensare seriamente al suo futuro, sia in un domani abbastanza lontano, quando il petrolio finirà, sia nei momenti come quello attuale, in cui il petrolio arriva con il contagocce.

Il problema principale è quello dei carburanti, soprattutto perché essi ci portano via le parti più nobili del petrolio ed in quantità paurosamente alte. E quando si parla di « crisi energetica » l'idea che viene subito è di chiudere la bocca alle voracissime auto per dare da « mangiare » alle centrali termoelettriche.

Ma la benzina non è il solo « carburante » esistente al mondo, cioè non è certo la sola cosa che bruci cedendo energia. E' stata scelta questa par-

te migliore del petrolio perché adatta allo scopo e relativamente economica, tasse a parte. Ma nel caso che il suo uso divenga antieconomico o addirittura impossibile, nulla vieta di girare lo sguardo e di prendere in considerazione i tanti altri carburanti liquidi esistenti. In attesa che i vari governi prendano una decisione (o che sperino in una qualche « miracolosa soluzione »

« Il petrolio non è indispensabile per far marciare le auto, ci mancherebbe altro... » Chi parla è l'ing. CARLO CHITI, direttore generale dell'Autodelta e spirito pratico per eccellenza, oltre che tecnico il cui valore dà il dovuto peso a queste affermazioni. « Ci sono tanti altri carburanti, ma è chiaro che nel caso in questione bisogna orientarsi verso quelli che non sono derivati dal petrolio, sennò saremmo d'accapo ».

— E quali potrebbero essere, questi altri carburanti?

« I succedanei ideali sono gli alcoli. Ci sono l'alcool etilico, che si ottiene dalle sostanze amidacee o zuccherine, patate o barbabietole, insomma, e l'alcool metilico, che viene prodotto industrialmente partendo dal carbone e dall'acqua. Quest'ultimo, cioè l'alcool metilico, è senz'altro il più adatto al nostro scopo di sostituire la benzina. Esso ha una vasta e sperimentata produzione industriale e costa poco. Negli Stati Uniti se ne produce circa un milione e mezzo di tonnellate l'anno, ed il suo costo è di circa 54 lire al chilo ».

— Ma bisognerebbe apportare molte modifiche ai motori attuali?

« Nessuna modifica. Unicamente aumentare il rapporto di compressione, in quanto l'alcool metilico ha un potere calorifico piuttosto basso, ma contemporaneamente ha un buon potere antidetonante. Quindi, per ottenere più o meno le stesse prestazioni, richiede (e permette) più compressione. Parimenti, se ne consuma di più della benzina a parità di potenza ».

— E dal punto di vista dei regolamenti? Negli USA già corrono con miscele alcooliche.

« Le miscele alcooliche si sono sempre usate, soprattutto con i motori con il compressore nei quali l'alcool serviva per raffreddamento, per il suo calore latente di evaporazione molto alto. Si facevano miscele con alcool etilico, con nitrometano ed altro. Ognuno ha le sue formule segrete. Nel nostro caso, per evitare tutto questo, basterebbe scrivere nei regolamenti, al posto di "benzina" la parola "alcool metilico". Basta così, basta usarlo puro senza aggiunta di additivi di alcun genere, che del resto sono vietati anche ora per la benzina. »

« Ma l'alcool metilico ha un'altra grande proprietà, quella di essere facilmente estinguibile con acqua. Ciò permetterebbe di riempire un serbatoio di sicurezza Autodelta di semplice acqua, che è più economica, più leggera del fluobrene, e non tossica. »

del problema), proviamo noi a fare qualche caso pratico, partendo se vogliamo da un punto di vista egoistico (il proseguimento delle competizioni) ma che può facilmente diventare una « proposta » per evitare quel blocco della circolazione che la mancanza del petrolio provocherebbe.

CONTINUA A PAGINA 28

MOSS è tornato a correre ma non ha vinto



LONDRA - Il giorno 11 novembre, Stirling Moss ha di nuovo messo piede nelle corse automobilistiche, ma non è il caso che i piloti di F. 3 si preoccupino, perché si trattava del tipico mondo inglese dei « trials », più o meno l'unica forma di sport motoristico in cui velocità e tempo sono fattori che non esistono. Tutto sommato, si tratta soltanto di salire più in alto possibile su brevi percorsi sterrati, di assurda ripidità, su un tracciato tortuoso coperto di alberi e di pali, un po' come lo slalom sugli sci però alla rovescia. È uno sport invernale, infatti quando il terreno è asciutto, e quindi facile, addio divertimento. E allora? direte. Il punto è che in queste gare non si possono iscrivere jeep, trattori agricoli o tanks militari, i regolamenti in fatto di vetture ammesse sono severi quanto in F. 1.

È uno sport molto popolare in certe regioni inglesi, ove esiste da molto tempo, addirittura la prima Lotus fu costruita proprio per i trials. Al giorno d'oggi nella maggioranza le vetture che vi partecipano sono le Cannon, costruite di Michael Cannon, e quasi tutte montano motori Ford o BLMC, anche se quest'anno c'erano delle Kincraft con motori Renault.

« Mi sono proprio divertito » — ha detto Moss dopo la sua prima competizione, non eccessivamente importante, che aveva attirato poco più di trenta iscrizioni. Si è dato da fare, infilandosi « a serpente » in mezzo agli alberi su pendenze fino al 50 per cento. Dobbiamo però ammettere che il ritorno di Stirling allo sport automobilistico non è stato trionfale. I più bravi della disciplina hanno segnato meno di 50 punti, Moss 113... comunque, c'erano sei punteggi peggiori del suo.

CAPENA (Roma) - Dopo avere percorso in un anno oltre 20.000 chilometri, è felicemente rientrato alla sua dimora invernale il dirigibile « EUROPA » della Goodyear. Dopo le oltre 2.300 ore di volo effettivo e il trasporto di circa 12.300 passeggeri, l'Europa riposerà per qualche tempo nel suo mastodontico hangar in zona Capena di Fiano Romano, in attesa della stesura dei piani di volo della sua prossima attività.

Giunto alla sua base italiana il 23 settembre 1972, immediatamente il dirigibile fu impiegato per una serie di voli diurni per il pubblico, nonché di voli speciali per ricerche eco-

Il dirigibile da autodromi

logiche e scientifiche, e notturni per la diramazione di messaggi e disegni luminosi a favore di cause di solidarietà civile. Il dirigibile « Europa » fu anche impiegato per servizi giornalistici e fotografici e con l'inizio della stagione sportiva, molto spesso si vide il « più leggero dell'aria » librato sugli autodromi tea-

tro di spettacolari competizioni automobilistiche.

Nella sua prima estate in Europa, il dirigibile Goodyear è stato impiegato nei cieli d'Inghilterra, Olanda, Belgio, Germania, Lussemburgo e Francia dove la squadra di fotografi a bordo ebbe modo di riprendere il pauroso incidente dell'apparecchio supersonico sovietico. L'ultimo impiego pratico dell'Europa è avvenuto a Monaco di Baviera in occasione delle Oktober Fest. Nella stessa città il dirigibile ritornerà nel luglio 1974 per la ripresa filmata e fotografica della finalissima del campionato mondiale di calcio.

PEARSON campione stock da 130 milioni

NEW YORK - Il trofeo Martini e Rosi per il « guidatore USA dell'anno » è stato assegnato a David Pearson di Spartansburg nella Carolina del Sud, il secondo milionario della categoria Stock car. A Pearson sono stati consegnati, oltre al trofeo, anche 7.500 dollari che vanno ad aggiungersi ai 213.966 mila dollari incassati per aver vinto undici gare durante il campionato « Grand National ». Fanno un totale di circa 130 milioni di lire.

Il 38enne pilota della Nascar ha ottenuto, durante le quattro votazioni da parte dei giornalisti specializzati, 54 voti seguito da Mark Donohue che ha ottenuto la piazza d'onore per aver vinto a Riverside (California) e per aver conquistato il campionato Can Am, e da Wally Dallenback. Com'è noto il pilota del New Jersey, a bordo del bolide STP-Bignotti quest'anno ha vinto tre volte nella categoria Usac.

In quarta posizione si è piazzato Gordon Johncock, trionfatore nella 500 miglia di Indianapolis e nella 150 miglia di Phoenix. I votanti hanno quindi piazzato George Follmer (Can Am) e Benny Parson (Stock Car). A ciascun piazzato sono andati mille dollari ciascuno. Peter Gregg ha ricevuto soltanto sei punti.

● ANDY GRANATELLI ha annunciato di approvare i recenti mutamenti nei regolamenti USAC e ha detto che personalmente farà correre una vettura a Indianapolis e in altre gare USAC.

● Per l'anno prossimo TOM PRYCE (vincitore di uno dei Premi Grovewood) vuole continuare a correre in F. 2, ma è possibile che il suo patrocinatore, Chris Meek, gli compri una F. 1 e lo iscriva in qualche Gran Premio.

● La famosa TECNO TF69 che diede tanti successi a Peterson, Cévert e Jarrier, ai tempi della F. 3 di un litro, riapparirà nella prossima stagione in F. 4, affidata al pilota ex turismo, Brian Sims.

● L'annullamento del RALLYE MILLE MINUTI in Austria (valedole per il campionato piloti) è avvenuto in modo inconsueto. Due giorni soli prima che dovesse avere inizio, si è scoperto che le autorità competenti non avevano dato il permesso di usare strade per i tratti speciali, però dopo discussioni, la sera precedente la gara, era stato rilasciato il benestare. Intanto, però, quasi tutti i concorrenti erano riparati, per cui la corsa è stata annullata per la seconda volta e definitivamente.

● Anche Paul Watson (che ultimamente ha disputato una bella serie di gare con la F. 5000) avrà una stagione assicurata in F. 1: il suo sponsor rimane la Hexagon e i programmi dettagliati, per macchina e motore, verranno diramati al più presto.

Ecologiche anche le gomme

LONDRA - In un recente studio sul futuro dei pneumatici per vetture di serie, la Goodyear ha fatto una serie di interessanti anticipazioni su quello che sarà prevedibilmente lo sviluppo delle gomme nei prossimi decenni. Gli esperti della casa americana prevedono che le innovazioni riguarderanno tre aspetti principali: l'ecologia, l'affidabilità e le prestazioni.

Dal punto di vista ecologico, le gomme del futuro saranno costruite in maniera da assorbire meno potenza possibile in rotolamento, diminuendo così il consumo di carburante ed il conseguente inquinamento. Inoltre saranno ancora più silenziose e facilmente distruttabili una volta scartate.

Per quanto riguarda l'affidabilità, esse consentiranno l'eliminazione della gomma di scorta, saranno a prova di forature ed incorporeranno degli indicatori che avvertiranno il guidatore in caso di pressione inadeguata, o di eccessivo carico.

Infine, ulteriori perfezionamenti ai pneumatici potranno essere apportati quando a bordo delle auto saranno installati piccoli calcolatori elettronici con i quali apportare le opportune regolazioni man mano che le condizioni di aderenza mutano. Un'idea che potrà trovare un valido impiego anche nel campo dei pneumatici da competizione.

Domenica si conclude l'autotorneo

MILANO - Anche le prove valevoli per l'Autotorneo Italiano 1973 stanno per giungere a termine: si svolgeranno infatti a Paderno Dugnano il giorno 24 e 25 di novembre le ultime due prove, la 14. e la finalissima al termine della quale si potrà stabilire il campione di quest'anno. Uno dei maggiori pericoli per lo svolgimento delle due prove potrebbe essere la nebbia o la pioggia, per cui la direzione della Sport Turismo raccomanda a tutti i concorrenti di volersi presentare sul posto delle prove nelle ore mattutine. Gli orari di svolgimento saranno sabato inizio delle prove ore 9,30, termine delle prove ore 19; domenica invece le prove avranno inizio alle ore 9 e termineranno alle ore 19.

Luis BUENO nella 6 ORE di TARUMA

TARUMA - Il trio Luis Pereira Bueno-Alex Dias Ribeiro-Tite Catapani ha vinto la « 6 Ore di Taruma » a Porto Alegre, dimostrando che oggi in Brasile non v'è macchina della categoria Turismo capace di fronteggiare la supremazia del Maverick della Ford. E', per questa vettura, il terzo successo consecutivo, dopo le affermazioni nella 25 Ore di Interlagos e nella 500 KM sempre a Interlagos, gare queste che segnarono le prime apparizioni del Maverick sul campo delle corse.

6 ORE DI TARUMA - Circuito di Porto Alegre.

CLASSIFICA

1. Maverick (A. Dias Ribeiro-L. Pereira Bueno-Catapani) che compiono 237 giri in 6.01'06"8 alla media di 118,799 kmh; 2. Maverick (Morais-Barcelos-B. Clemente) 237 giri in 6.02'24"4; 3. Opala (P. Pereira-Asmuz) 235 giri; 4. Maverick (L. Landi-Prado) 234 giri; 5. Opala (Sharp-Balder) 232 giri.

Solo 6 estintori sul circuito della tragedia

PORTO ALEGRE - Il dipartimento di polizia di Viamao, dal quale dipende l'autodromo di Taruma, ancora non ha reso noto le risultanze dell'inchiesta promossa dalla Polizia Criminale circa l'incidente che è costato la vita ai due piloti Pedro Carneiro Pereira e Ivan Iglesias, periti nel rogo delle loro vetture durante una corsa valida per il Campionato Gaucho Turismo. L'inchiesta è stata promossa perché, come abbiamo già pubblicato, al momento dell'incidente erano presenti sul circuito, lungo oltre 3000 metri, soltanto sei militari muniti di un estintore a mano, mentre il carro dei pompieri è giunto in loco soltanto quindici minuti dopo quando ormai le due vetture, con i piloti imprigionati all'interno, erano state distrutte dal fuoco. I sei militari ed i commissari di gara hanno tentato di avvicinarsi per porgere aiuto, ma la violenza dell'incendio li ha costretti ad indietreggiare per attendere il carro dei pompieri.

Un altro tragico esempio di leggerezza da parte di organizzatori che, sempre pronti a sostenere la crociata della sicurezza nelle corse, all'atto pratico sono i primi ad infrangere le norme invocate. Tragica leggerezza che allunga il triste elenco dei piloti deceduti nel fuoco, dei nomi di Pedro Carneiro Pereira (nato a Porto Alegre l'11 marzo 1938, sposato, tre figli a carico, giornalista responsabile della parte sportiva di Radio Guaiba) e di Ivan Ressler Iglesias (nato a Porto Alegre il 14 luglio 1935, sposato, due figlie a carico). Particolarmente agghiacciante la sorte di quest'ultimo che aveva preso il posto del fratello Alfonso ammalato, mentre egli non doveva correre.

L'ALTERNATIVA delle CORSE

CONTINUAZ. DA PAGINA 27

L'avvenire è nell'alcool metilico? Forse, dato che da quanto ci ha detto l'ing. Chiti la benzina viene largamente ridimensionata da questo « spirito di legno », che si ottiene industrialmente per catalisi ad alta pressione, partendo dall'ossido di carbonio e dall'idrogeno.

Ma vediamo un po' da vicino, esaminandone le caratteristiche. L'alcool metilico, o metanolo, ha come formula chimica CH₃-OH, è cioè composto di Carbonio e di Idrogeno, esattamente come gli idrocarburi, (vedi notizia sopra degli USA) con in più nelle sue molecole atomi di Ossigeno. Per certi versi, il metanolo ed il suo cugino etanolo (cioè l'alcool etilico) sono i parenti poveri della benzina, ma hanno altre buone qualità. Hanno un potere calorifico nettamente inferiore a quello della benzina, ma un altissimo potere antidetonante. Cioè non implicano l'additivazione con il tanto temuto piombo tetraetile, che è appunto miscelato con le attuali benzine per alzarne il numero di ottani, ma che è molto velenoso, ed uno dei principali accusati nella lotta contro gli inquinamenti.

Abbiamo anche visto l'alto calo-

re di evaporazione del metanolo. Esso è cioè un grande « mangiatore di calore ». Fra l'altro, un elevato calore di evaporazione favorisce un buon rendimento volumetrico del motore nelle più gravose condizioni di esercizio.

Ma la qualità forse maggiore del metanolo, come degli altri alcoli, è di essere igroscopico. Esso cioè può arricchirsi d'acqua fino ad un certo punto, oltre il quale esso diventa inutilizzabile come carburante. In altre parole, non brucia.

Non abbiamo la pretesa, ora, che l'automobilismo — non solo sportivo — passi di colpo dalla super al metanolo, anche se non è da dimenticare che la Vanwall di Moss che vinse a Monza nel '57 era alimentata proprio dal metanolo prevedendo il regolamento un « carburante libero ». La « benzina commerciale » fu imposta nel '58 quando, perché fosse uguale per tutti quanto a numero di ottani, si decise di usare la « avio ». Abbiamo solo voluto, grazie ai suggerimenti dell'ing. Chiti, dare un contributo soprattutto pratico ad un problema che son in troppi a voler far credere sia senza via d'uscita. La alternativa c'è, insomma, ed è anche a portata di mano.

mag.



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



YORK - Nelle sue prime fasi il Rally del RAC è stato fedele alla sua fama, coi piloti che fin dal principio hanno forzato. Meno di tre quarti del percorso ha completato il lungo tratto nel Galles per tornare a York, per la prima tappa notturna. Le Ford Escort pilotate da Clark e da Mäkinen avevano sempre condotto, ma nessuna squadra si era creata un vantaggio di tutto riposo e c'erano stati molti mutamenti di posizioni e di sorti.

Uno schieramento formidabile si era riunito nella vecchia città di York, per prendere il via. Anche i veterani del rallye si sono meravigliati che ci fossero tante squadre in gara, certamente più di quante se ne siano viste in qualsiasi altro rally quest'anno, al punto che si poteva scegliere la potenziale vincitrice fra vetture fino al numero 50.

Mentre altri rallye continuano ad attirare più attenzione fra la massa della gente normale, il «RAC» al giorno d'oggi è fra tutti i rallye quello in cui vogliono mettersi in luce i professionisti. Un fatto interessante soltanto per i molti che avrebbero voluto iscriversi, esclusi invece dal limite di 200 ammessi alla gara, anche se qualche concorrente inglese ha avuto la possibilità di gareggiare in una competizione contemporanea, che prendeva il via dopo la sosta a York. In questa gara lo schieramento sarebbe stato composto di un numero di vetture uguale a quello delle macchine che si erano ritirate dal rally principale nei primi due giorni. Perfino l'Alpine si è sentita costretta a iscriversi, dopo essersi garantita il compianto, ritenendo che la possibilità di una vittoria, col conseguente prestigio che ne deriverebbe, supera la maggiore probabilità che uno smacco appanni il lustro del suo titolo.

La vittoria 1972 di Clark significa che la vettura numero uno era una Ford, che il team si sentiva ovviamente forte sul terreno di casa, che Clark era fiducioso e Mäkinen «più in forma che mai» (ha detto), mentre Mikkola era felice di presentare la più recente recluta Ford (che corre per i colori della Motorcraft) Marikka Axlen. Senza strombazzarlo, la Ford aveva montato sulla Escort freni posteriori a disco e anche un sistema di radiocomunicazione, in modo che le squadre di servizio potessero essere informate in caso di guasto sui tratti speciali (il raggio delle radio era limitato a circa 15 chilometri), mentre il team Celica faceva di meglio, utilizzando un elicottero che sorvolava ronzando i tratti speciali, per migliorare le comunicazioni radio fra i piloti e gli altri componenti la squadra.

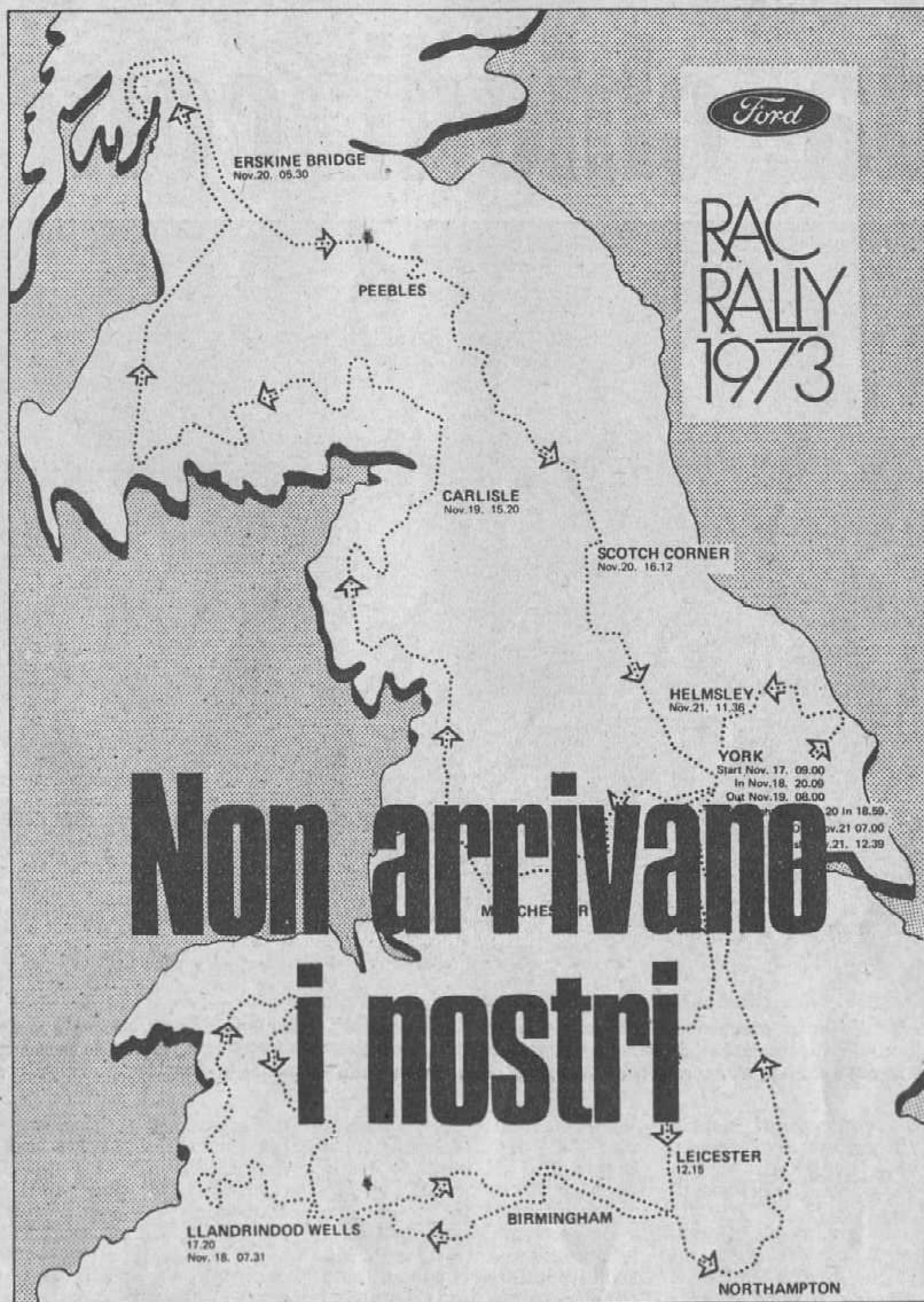
La Datsun era presente in forma massiccia, quale forse non rivedremo mai più, infatti la corre voce che l'anno prossimo la sua normale partecipazione a gare internazionali possa essere limitata alla presenza di Kallstrom con la vettura che prenderà il posto della 240 Z. Un terzetto di 240 Z era iscritto, come pure varie private, poi una Sunny che faceva il suo debutto ufficiale in una gara internazionale di primo piano, affidata a Mehta.

Quest'anno le squadre italiane hanno manifestato un deludente disinteresse per il rally, servendosi come di un mezzo per definire il risultato del campionato italiano (per un outsider come chi scrive, le possibilità per Verini sono molto scarse: dovrebbe praticamente vincere e per un primo tentativo nel «RAC» si tratta di un compito decisamente arduo). I piloti della Fiat e della Lancia sono dei novellini per questa competizione ed entrambi i direttori di squadra hanno confessato, ognuno separatamente, di trovare il rally inglese molto difficile per gli italiani, pur dicendo di essere contenti che i loro uomini acquisiscano esperienza nel rally più ambito (aggiungendo che a loro farebbe piacere che un maggior numero di compatrioti vi partecipasse). Il direttore della Fiat, Maruffi, ha detto che si è ottenuta «un po' più di potenza per i motori degli spider 124. Quanto alle tattiche, ha detto: «Dopo le prime prove, staremo alla finestra» (per vedere i tempi di Ballestrieri). Chiaramente, Maruffi sarebbe stato molto più sereno, se tutto fosse ancora andato bene dopo le prime ventiquattr'ore. «In cinque di questi rallye — ha detto — una sola volta siamo riusciti ad attraversare il Galles».

La Saab aveva rinunciato al suo solito colore rosso scuro, per verniciare le vetture ufficiali in giallo («Uno sbaglio — ha detto Eric Carlsson — Se le vetture avessero il solito colore vinceranno»).

La BMW è arrivata in forze con le 2002, che alcuni esperti hanno erroneamente preso sotto gamba dicendo che pesavano in eccesso, commento che si sarebbe potuto fare anche nei riguardi delle Volvo 142. C'erano 24 Opel, molte con qualche genere di appoggio semi ufficiale (soprattutto

In pieno svolgimento il RALLY del RAC Solo per un gesto simbolico ridotte alcune prove: la corsa è come sempre durissima



le squadre svedesi) la squadra francese di Greder e il tedesco team Irrmscher. Più in fondo alla lista c'erano delle Chrysler Avenger semi ufficiali, Vauxhall Firenze, DAF e Wartburg ufficiali, che speravano in un successo di classe, mentre alcuni privati speravano in qualcosa, quale che fosse!

Le premesse parevano ottime. Ci sono stati alcuni problemi di verifiche, su questioni riguardanti la sicurezza, che hanno fatto sì che il telex si mettesse in contatto con la CSI a Parigi, ma non ci sono state vere e proprie discussioni.

Il tempo poteva comportarsi in qualsiasi modo: la sera precedente il rally era limpida, c'era la brina e si parlava di neve nelle parti nord del percorso. C'era però una nuvola che sovrastava i gruppi riuniti prima dell'inizio della gara: la crisi del petrolio. Molti ritenevano che se la situazione non cambierebbe presto, il Rally del RAC potrebbe essere l'ultima grande gara per parecchio tempo (a questo proposito, le corse svoltesi a Brands Hatch domenica erano tutte state accorciate dei venti per cento). Quanto al «RAC» ha ridotto la distanza del rally più che altro per fare un gesto simbolico, annullando alcune prove speciali agli inizi (però nessuna di quelle «forestali», che danno la sua caratteristica alla gara)

a un tratto intero in Scozia, dando così ai concorrenti il premio di un inatteso riposo di cinque ore a Erskine.

Il direttore corse della Shell è andato via presto, per precedere i concorrenti sul percorso in modo da garantire i rifornimenti ai garage per le sue squadre (in effetti, non abbiamo avuto nessun problema, nonostante le tette previsioni della Esso tutte le stazioni di rifornimento sembravano funzionare normalmente). La preoccupazione però era più che avvertibile...

Al via c'erano poi solo 198 vetture, in una mattinata limpida e asciutta che prometteva condizioni più difficili e più veloci per le piste nelle foreste, di quanto lo fossero state per molti anni. I pochi tratti su asfalto avrebbero riguardato soprattutto i pneumatici. Sulla carta erano così favorite Alpine, BMW, Datsun e Ford, in confronto con squadre come quella della Saab, pronostico che non si è poi avverato. Le Ford erano visibilmente le più veloci già nel primo tratto, dove Clark è andato più forte di 2" netti del compagno Mäkinen, che ha segnato il secondo miglior tempo. Le Datsun sembravano lente e i tempi ufficiali hanno confermato che non segnavano tempi di quelli che impongono il ritmo, mentre i piloti delle Saab guidavano al limite, nel

tentativo di ovviare alla mancanza di potenza delle loro vetture. Barbasio si comportava chiaramente con prudenza, «saggiando» il terreno con la sua Fiat, mentre Verini forzava un poco di più. Ballestrieri sollevava una pioggia di sassi, passando velocemente.

Il fatto che Mäkinen abbia ripreso il comando è stato un poco minimizzato da vari incidenti, nel tratto su asfalto a Sutton Park. Qui le vetture partivano a intervalli regolari e, all'altro capo, siamo rimasti sconcertati nel vederle arrivare invece irregolarmente. Per esempio una Fiat tallonava una Datsun e parecchie vetture sembravano un poco malconce.

A metà del tratto di otto chilometri c'era una stretta curva a destra e pare che una delle prime vetture ad arrivarci abbia abbattuto un cartello che indicava la pericolosità. Alcuni piloti hanno visto il cartello di avvertimento, altri no. Certi navigatori avevano avuto il buon senso di comprare «cartine ricordo», per cui hanno potuto guidare i loro piloti (la ricognizione dei tratti del rally è severamente vietata e cambiamenti apportati di anno in anno garantiscono che non ci si possa servire di vecchi appunti). Alcuni sono incappati in errore, non avendo visto il cartello, e quattordici vetture sono uscite di strada. Mikkola ha completato

il tratto lentamente, dopo avere urtato, e il suo navigatore, Davenport, in seguito l'ha condotto all'ospedale, ove si è trovato che aveva soltanto un dito rotto. Comunque, una squadra di primo piano è così uscita di scena. Russell Brookes, uno dei leaders delle prime fasi, è pure sparito con la sua Escort. Alen è uscito a sua volta di strada, imitato da Fall, si dice che la sua Datsun sia balzata sopra la parte posteriore dell'Escort di Alen (entrambi però sono tornati in strada e hanno completato il tratto). E' qui che Clark ha ripreso il comando.

L'ultimo tratto prima del Galles ha visto la sparizione di un altro pilota di primo piano. L'Alpine di Thérier era in ritardo, nessuna altra vettura passava, poi un'ambulanza si è precipitata lungo il percorso. Voci correvano, si facevano spietati, e si è poi saputo che uno spettatore aveva avuto un infarto, mentre al tempo stesso l'Alpine era uscita di scena con guasto alla trasmissione.

Iniziale controllo a Llandrindod Wells, con due ore di riposo prima del massacrante tratto notturno in mezzo alle foreste e alle montagne del Galles. A questo punto era in testa Clark, seguito da Mäkinen, da S. Blomqvist, da Waldegaard, da Eriksson, da Rohrl e via via tutti gli altri. Nessuna Datsun fra i leaders (il più veloce era Scater, su queste vetture), nessuna Alpine, ma le Saab c'erano (ecco quanto valgono i pronostici) nonostante, fossero in «condizioni sfavorevoli», e anche Opel e BMW. Pat Moss su Alpine conduceva fra le dame, davanti alle signore Heinonen e Smith.

A questo punto si è visto chiaramente che Clark non si sentiva bene, molto raffreddato. Ha poi detto: «Va bene di giorno, ma di notte è tremendo». Anche il suo navigatore, Mason, non stava bene e durante la notte hanno perso terreno. Secondo uno dei piloti, il tempo asciutto e freddo significava «un Galles spietato rompi-macchine» e la verità è stata dimostrata quando un numero assai diminuito di vetture è ripartito da Llandrindod Wells la domenica mattina. Ora conduceva Mäkinen, che guidava al limite per aumentare il proprio vantaggio. Waldegaard durante la notte ha occupato la seconda posizione, Rohrl la terza, davanti a Clark. Stig Blomqvist è sparito, Wolfredsson su Volvo è passato dal ventunesimo al quinto posto, sempre durante la notte, e l'Alpine di Nicholas si è portata fra i leaders, in nona, posizione. Marie Claude Beaumont capeggiava le dame, mentre Pat Moss aveva noie ai freni.

Per lo meno la solita «iella galles» della Fiat sembrava accantonata, infatti nelle prime ore del mattino Barbasio era trentunesimo, Verini trentaseiesimo mentre Ballestrieri si trascinava dietro di loro, al cinquantaduesimo posto. Mentre si avvicinava la fine della più grande preoccupazione di Maruffi, Verini aveva migliorato, portandosi al venticinquesimo posto, Ballestrieri al quarantatreesimo, mentre il computer, al quartier generale del rally sembrava avere «perso» Verini.

La domenica mattina Mäkinen ha aumentato il suo vantaggio e Clark, non facendo caso al raffreddore che lo importunava, ha strappato di nuovo il terzo posto a Rohrl. Dietro il tedesco c'erano le Saab di Lampinen e di Eklund, seguite da Wolfredsson. Cowan ha ricacciato Nicholas al decimo posto. La coppia Mos-Carlsson ha avuto una foratura a un pneumatico posteriore su un tratto speciale, poi non è più apparsa, per cui nella categoria dame conduceva M.C. Beaumont, davanti a Rosemary Smith.

Dopo la seconda visita a Sutton Park Mäkinen conduceva davanti a Waldegaard e a Clark, ma più tardi Tino ha perso terreno (ma non il comando) quando ha avuto una foratura. Ha fatto un testa-coda, urtando un albero e danneggiando la carrozzeria, ma ha continuato a capeggiare la processione verso York.

Dopo l'ultimo tratto speciale, prima di York, in una serata molto fredda, l'ordine complessivo fra i leaders era mutato di poco: Mäkinen, Waldegaard, Clark e Rohrl conducevano decisamente avviandosi verso la sosta notturna, seguiti da Lampinen, Eklund, Wolfredsson, Lee, Cowan e Nicholas. La posizione di Lampinen era però dubbiosa, perché era corsa una voce, non confermata, che avesse perso 21 minuti sulla strada per guasto non specificato. Con altri tre tratti speciali da fare, prima di York, i piloti Fiat avevano migliorato drammaticamente le loro posizioni: Barbasio adesso era quindicesimo, con 175,43 contro i 165,20 del leader assoluto Mäkinen, in quel momento. Verini era venticinquesimo (165,20) e se Lampinen aveva avuto veramente penalizzazioni queste posizioni forse erano leggermente migliorate.

David Hodges

La nebbia tiene tutti col fiato sospeso nel «333 MINUTI» a STRESA
PREGLIASCO vince ma PELGANTA non si giova del gioco di squadra
 e POLESE (a ridosso) spera ancora di conquistare il titolo tricolore

Roba da chiodi con le 3 P

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GRAVELLONA TOCE - Quando l'ultimo concorrente ebbe tagliato il traguardo finale nella cittadina di Gravellova davanti allo stabilimento Novolan, Dante Salvay organizzatore e mente direttiva di questo IV 333 Minuti - Trofeo Novolan, tirò un sospiro di sollievo e di legittima soddisfazione. «E' andato tutto bene — ci ha detto — nonostante la nebbia e il solito spargimento di chiodi. Tutti i partecipanti hanno gareggiato con coscienza preparazione e la vittoria ha premiato il più bravo fra i bravi e le Lancia HF hanno dato con il piazzamento di 2 sue vetture ai primi due posti una ennesima dimostrazione della loro perfezione tecnica, se mai ce ne fosse stato bisogno; i veri sportivi, locali e no, che hanno fatto ala ai concorrenti sono stati veramente magnifici nel loro appassionato interesse verso questa manifestazione che ha dimostrato come in Italia l'onda del rally è un'autentica onda di piena che trascina catalizzando l'entusiasmo di quanti si sono trovati ad assistere ad una o più fasi di questa vibrante corsa che è stata sin dal suo nascere una larga finestra aperta sul futuro di questa branca dell'automobilismo agonistico».

I «chiodi fissi» dei novaresi

In realtà le parole di Salvay, trovano il loro fondamento in dati di fatto inoppugnabili ed hanno, per questo, ottenuto il consenso dei partecipanti anche se non sono mancate recriminazioni e lamentele da parte di chi ha dovuto sottostare allo spargimento di chiodi come vuole la consuetudine è diventata piaga abituale sulle strade della provincia novarese durante i rallies (vero Tacchini, vero Serena Pittoni, vero Marzatico e Haupt?).

Ha vinto, come preventivato da una specie di rapido referendum svoltosi a poche ore dalla partenza sui principali favoriti della competizione, Mauro Pregliasco. Il pronostico era espresso sulla classifica «scratch» essendo i controlli orari facilmente raggiungibili, quella cioè che tiene conto soltanto delle prestazioni in assoluto, dei tempi impiegati nelle 13 prove speciali cronometrate al secondo (causa l'ingente nu-



Nonostante il fondo pressoché tutto asfaltato non lo favorisse, Pregliasco non si è fatto scappare l'occasione di vincere il 333' grazie soprattutto ai tempi «monstre» fatti registrare nella prova della Merlera dove non ha avuto letteralmente rivali. Il successo della Lancia si è completato con Pelganta

mero dei concorrenti iscritti: 211, il comitato organizzativo aveva deciso di sopprimere la quattordicesima di 2.500 km).

Ben coadiuvato da Garzoglio, Pregliasco è riuscito ad iscriverne la prima volta il suo nome nel «libro d'oro» della gara. Pregliasco ha strabiliato, anche chi come noi ne conosceva da tempo le doti, soprattutto nel corso della prova speciale della Merlera (Km. 8.500 da compiersi nel tempo base di 10'12") recuperando nel confronto dell'altro grandissimo favorito,

l'alfiere dell'Alpine, Polese ben 13" di distacco per il disgraziato ed inatteso testacoda nel corso della terza prova speciale.

Se scorrete attentamente la classifica e le penalità attribuite ad ogni concorrente constaterete come il nostro entusiasmo per l'equipaggio vincitore ponga su un piedistallo di valore le prestazioni di Pelganta e Polese, che sulle strade novaresi, causa il pericolo della soppressione del rally di domenica prossima ad Imperia per le sicure restrizioni sul consumo

della benzina si giocavano la conquista del Trofeo rallies nazionali.

Si tratta di due piloti che conoscono appieno il mestiere del rallyman e l'1'19" e l'1'27" che separano questi equipaggi da quello del vincente, un equipaggio già abituato a ben figurare in competizioni a carattere internazionale ben più impegnative e che è stato definito insieme a Verini la rivelazione del 1973, ne sono la piena conferma. Non abbiamo però capito come mai la Lancia, che non ha mancato di solle-

vare eccezioni e lamentele fra i piloti privati (eccezioni e lamentele che non condividiamo) per l'invio ai rallies nazionali di alcuni dei suoi piloti ufficiali e ciò allo scopo di facilitare il compito a Pelganta nella conquista del Trofeo (una sua vittoria avrebbe chiuso il capitolo) non abbia come in altre occasioni deciso l'inversione delle posizioni dei suoi due alfieri, inversione che avrebbe permesso al pilota assoluto anche di disertare eventualmente la gara di domenica prossima. Misteri che proprio non riusciamo a risolvere. Sergio Tacchini, che finalmente si è preparato con cura ha dimostrato le sue effettive possibilità che non sono poche. Il quarto posto conquistato nella graduatoria finale ha veramente sbalordito soprattutto considerando i tempi spiccati nelle prove speciali. Inseguendo il quinto posto assoluto si sono inseriti di prepotenza nel novero dei migliori Besozzi e Cambiaghi, vincitore quest'ultimo al volante di una Ascona Conrero del Gr. 2, e divisi fra loro da poco più di mezzo minuto.

Bagna e Ponti fra i giovani

Troppo lungo sarebbe rifare la cronaca di questo Trofeo Novolan dalla partenza alla linea di traguardo anche se essa potrebbe risultare interessantissima. Ogni concorrente ha infatti un diario di bordo tutt'altro che monotono, da quelli cui la dea bendata non volle offrire la propria assistenza costringendoli al ritiro (per forature Bossetti, Marzatico, Tacchini, Vanni e Bacchelli) a coloro che più fortunati o più preparati sono riusciti a portare felicemente a termine la fatica. Purtroppo lo spazio non ce lo consente. Detto quindi dei primi sei classificati rileveremo che nel gruppo 3 si è affermato Ponti (la sua prova deve essere considerata di rilevante valore soprattutto perché Ponti è nei confronti di chi lo precede un novizio) davanti a Bagna (altro giovane che migliora di rally in rally), che Rossi, De Angelis, Cambiaghi junior (che ha portato al successo nel gruppo uno una Opel Ascona), Montaldo, Bianchi, Monaco, Casati hanno saputo destreggiarsi bene finendo nei quartieri alti della classifica.

Carlo Burlando

Non solo PREGLIASCO «speciale»

A - MOTTARONE: 10 equipaggi nel tempo imposto («Tony», Marzatico, Pregliasco, Pelganta, Polese, Tacchini V., Bacchelli, Rossi, Rombolotti, De Marco).

B - COIROMONTE: 1. Polese (Alpine) 3'39"; 2. Pregliasco (HF 1600) 3'40"; 3. Bacchelli (Fiat AB. 1800) 3'41"; 4. Pelganta 3'43"; 5. Tacchini V. (Fiat AB. 1800) 3'44".

C - BOLETO: 1. Tacchini V. 2'05"; 2. Marzatico (Porsche 911 S) e Polese 2'06"; 4. Pelganta 2'07"; 5. Bacchelli 2'08".

D - MERLERA: 1. Pregliasco 10'38"; 2. Pelganta 10'47"; 3. Polese 10'50"; 4. Tacchini V. e Tacchini S. (Fiat 124 sp) 11'06".

E - ARVA: 1. Pregliasco 2'35"; 2. Marzatico 2'39"; 3. Polese, Tacchini V e Tacchini S. 2'42".

F - CRABBIA: 1. Tacchini S. 3'03"; 2. Pelganta e Pedretti (Opel Ascona) 3'06"; 4. Pregliasco 3'08"; 5. Tacchini V. 3'10".

G - PBELO: 1. Pregliasco e Polese 3'12"; 3. Marzatico 3'14"; 4. Tacchini S. 3'17"; 5. De Marco (Opel Ascona) 3'22".

H - MOTTARONE: Pregliasco, Polese e Pelganta nel tempo imposto; 4. Tacchini S. 5'27"; 5. Cambiaghi 5'31".

I - COIROMONTE: 1. Pregliasco 3'37"; 2. Pelganta 3'38"; 3. Polese 3'39"; 4. De Marco 3'47"; 5. Tacchini 3'49".

L - BOLETO: 1. Pregliasco 2'03"; 2. Polese 2'05"; 3. Tacchini S. 2'08"; 4. De Marco e Biasuzzi (HF 1600) 2'09".

M - MERLERA: 1. Pregliasco 10'42"; 2. Pelganta 10'45"; 3. Polese 10'59"; 4. Tacchini S. 11'10"; 5. Besozzi (HF 1600) 11'15".

N - ARVA: 1. Pregliasco 2'33"; 2. Pelganta 2'35"; 3. Polese 2'37"; 4. Tacchini S. 2'38"; 5. Cambiaghi 2'40".

O - CRABBIA: 1. Pelganta 2'53"; 2. Pregliasco 2'55"; 3. Polese 2'56"; 4. Besozzi e Tacchini 2'57".

Piazzamenti e cause d'abbandono dei 10 principali ritirati

	MOTTARONE	COIROMONTE	BOLETO	MERLERA	ARVA	CRABBLIA	PRELO	MOTTARONE	COIROMONTE	BOLETO	MERLERA	ARVA	CRABBLIA
BOSSETTI (HF 1600)	11.	12.	8.	8.	45.								foratura
TACCHINI V. (Fiat Ab. 1800)	1.	5.	1.	4.	3.	5.							foratura
PITTONI (Alpine)													uscita di strada
MARZATICO (Porsche 911)	1.	6.	2.	6.	2.	20.	3.						foratura
BACCHELLI (Fiat Ab. 1800)	1.	3.	5.	12.									foratura
«TONY» (Alpine)	1.	7.											rottura giunto
BORETTO (HF 1600)													impianto d'illuminazione
ZANDONA (HF 1600)													uscita di strada
SCIASCIA (HF 1600)													semiasse
DE MARCO (Ascona G. 2)	1.	10.	137.	7.	12.	8.	5.	8.	4.	5.	7.	10.	

Analizziamo la corsa dei 170 partenti, classe per classe: l'AL-TALENA della cronaca non ha lesinato emozioni (ma hanno resistito davvero in tanti)

4. «333 MINUTI - TROFEO NOVOLAN», penultima prova del trofeo dei rallyes nazionali - Gravelona Toce, 17-18 novembre 1973

CLASSIFICA GENERALE

1. Mauro Pregliasco (HF 1,6) 58'09";
2. Pelganta (HF 1,6) 58'48";
3. Polese (Alpine 1600) 58'56";
4. Tacchini (Fiat 124 S) 59'54";
5. Besozzi (HF 1,6) 1 ora 01'43";
6. Cambiaghi (Opel Ascona) 1.02'17";
7. Ponti (HF 1,6) 1.02'53";
8. Rossi (HF 1,6) 1.03'22";
9. Biasuzzi (HF 1,6) 1.03'31";
10. De Angelis (HF 1,6) 1.03'38";
11. Bagna (HF 1,6) 1 ora 03'59'93";
12. Cambiaghi (Opel Ascona) 1.03'59'94";
13. Montaldo (HF 1,6) 1 ora 04'00";
14. Bianchi (Fiat 124 S) 1 ora 04'17";
15. Monaco (Fiat Ab. R 1800) 1.04'26";
16. Bompani (Opel Ascona) 1.04'32";
17. Pedretti (Opel Ascona) 1.04'38";
18. Casati (HF 1,6) 1.04'39";
19. Cuccirelli (HF 1,6) 1.04'49";
20. Ardizzoia (Alpine 1600) 1.05'05";
21. Del Prete (HF 1,6) 1.05'48";
22. Rombolotti (Alpine 1800) 1.08'03";
23. Brambilla (Opel Ascona) 1.06'19";
24. Pisciocelli (Opel Ascona) 1.06'26";
25. Sala (HF 1,6) 1.06'56";
26. Pantaleoni (Fiat 128 L) 1.07'11";
27. Redaelli (Simca R 2) 1.07'13";
28. Re Riccardo (Opel Ascona) 1.07'17";
29. Gorbino Amedeo (Fiat 124) 1.07'19";
30. Ostinelli Maurizio (HF 1,6) 1.07'41";
31. Cola (Fiat 128) 1.07'42";
32. Pirovano (AR GTV) 1.07'50";
33. Torriani (AR GTV) 1.07'52";
34. Ambrogetti (Lancia Beta) 1.07'55";
35. Barbera (Fiat 128) 1.07'56";
36. Regis (Alpine 1600) 1.08'05'2";
37. Rebulli (Simca R 2) 1.08'08";
38. Fadini (Opel Ascona) 1.08'14'8";
39. Bocca (R 12 Gordini) 1.08'15";
40. «Maria» (Simca R 2) 1.08' e 26";
41. Brocchi (Opel Ascona) 1.08' e 32";
42. Di Luca (Opel Ascona) 1.08' e 40";
43. Airoldi (HF 1,6) 1.08'50";
44. Mercandino (Simca R 2) 1.08'51";
45. Merca (Opel Ascona) 1.09'03";
46. Simontacchi (Fiat 128) 1.09'04";
47. Botto (A 112 Abarth) 1'09'25";
48. Perazzo (Daf 55) 1.09'32";
49. Maderno (A 112 Abarth) 1.09'39";
50. Pizzera (Fiat 125) 1.10'01'109";
51. Bonvicini (R 8 Gordini) 1.10'01'148";
52. Nibbio (HF 1,3) 1.10'12";
53. Maura Rabelli (HF 1,6) 1.10'13";
54. Della Canonica (HF 1,3) 1.10'25";
55. M. Antonia Castaldi (Fiat 128 SL) 1.10' e 34";
56. Dimrodi (A 112 Abarth) 1.10'37";
57. Perazzo N. (HF 1,6) 1.10'41";
58. Arditi (HF 1,6) 1.10'49";
59. Ciaudano (AR Zagato) 1.10'58";
60. Novarese (Opel Ascona) 1.11'10";
61. Nava (Fiat 128 c) 1.11'17";
62. Zuccarello (Fiat 128 c) 1.11'22";
63. Bordini (Fiat 127) 1.11'31";
64. Bosio (Simca R 2) 1.11' e 36";
65. Bacchella (Fiat 128 r) 1.11'42";
66. Maurizia Baresi (Fiat 124 Ab) 1.11' e 48";
67. Serena Pittoni (HF 1,6) 1.11' e 59";
68. Prandini (Fiat 127) 1.12'11";
69. Vasino (A 112) 1.12'14";
70. Lobello (Simca R 2) 1.12'19";
71. Nardo (HF 1,6) 1.12'28";
72. Fren (A 112) 1.12'45";
73. Pozzi (Opel Ascona) 1.13'11";
74. Fontana (Simca R 2) 1.13'32";
75. Cabano (Abarth A 112) 1.13'43";
76. Caruso (Opel Ascona) 1.13'50'2";
77. Siliya (Fiat 128) 1.13'54";
78. Curci (Fiat 128 SL) 1.13'55";
79. De Gregorio (Escort Mexico) 1.14'03";
80. Merlin (Fiat X 1/9) 1.14'08";
81. Spadoni (HF 1,6) 1.14' e 19";
82. Bormolini (Opel Kadett) 1.14'20";
83. Priori (Fiat 850) 1.14'23'4";
84. Conti (Fiat 128) 1.14'38";
85. Cedrati (Simca Rallye) 1.14'40";
86. Finollo (NSU 1000) 1.14'41";
87. Doglio (Fiat 128) 1.14'48";
88. Isabella (AR Alfetta) 1.15'08";
89. Paggi (Fiat 850) 1.15'41";
90. Tegami (Fiat 128) 1.15'49";
91. Del Zoppo (Fiat 127) 1.15'53";
92. Cantù (Fiat 128 c) 1.16'04"/1280; 93. Saettoni (Opel Ascona) 1.16'04"/1284; 94. Tarditi (Mini Cooper) 1.16'07";
95. Baradel (Simca R 2) 1.16'17";
96. Lazzati (Fiat 128) 1.16'35";
97. Innocenti (Escort Mexico) 1.16'40";
98. Bianchi (Autobianchi Abarth A 112) 1.16'51";
99. Danasio (Escort 1300) 1.16'57";
100. Pezzotta (Fiat 128 coupé) 1.18'01";
101. Leporace (Fiat 128 c) 1.18'15";
102. Tallia (AR GTV) 1.18'24";
103. «Bob» (A 112) 1.18'34";
104. Ceccuzzi (Fiat 128 c) 1.19'03";
105. Bortolami (Daf 55) 1'19'38";
106. Fiorito (Fiat 128 c) 1.21'26";
107. Levati (Skoda 100 L) 1.22'02";
108. Bigoni (Ford Escort) 1.23'38";
109. Sgarzetta (AR Alfetta) 1.24'37";
110. Ferraro (A112) 1.30' e 29";
111. Scavarda (Fiat 128) 1.41'01";
112. Bertolotti (Simca Rallye) 2.03'25";
113. Lisino (Simca R 2) 2.03'31";
114. Cappelli (Renault Gordini) 2.04'52".

CLASSIFICA ESORDIENTI

1. Roberto Cambiaghi;
2. Ponti;
3. Bagna;
4. M. Cambiaghi;
5. Montaldo;
6. Pedretti;
7. Casati;
8. Cuccirelli;
9. Del Prete;
10. Redaelli.

CLASSIFICA FEMMINILE

1. Maura Rabelli;
2. M. Antonia Castaldi;
3. Maurizia Baresi;
4. Serena Pittoni.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GRAVELLONA TOCE. Il record di iscritti (quasi 220) all'atto pratico ha subito un drastico ridimensionamento nei reali partenti (170). In tutti i casi si tratta sempre di cifre eccezionali soprattutto se si tiene conto che siamo in pieno finale di stagione. Ma è risaputo che il 333 Minuti rappresenta una tradizione, ed alla via corrono sempre in tanti tra cui molti degli abituali partenti dei rallyes internazionali.

In questo caso, più che in tutti gli altri, è quindi opportuno per una più obiettiva disamina dei valori in campo, abbandonare la classifica assoluta per rivolgersi alle cinque classi affollatissime in cui si sono distribuiti i partenti.

Il «moderatore» vincente

CLASSE F gruppi 2 e 4 oltre 1300 cc

Era la più numerosa con ben 54 partenti tra cui quasi tutti i favoriti per il successo finale. Assente Paleari, molto atteso alla prova con la sua Alpine 1800 adesso che si è sparsa la notizia che parteciperà al prossimo Rally di Montecarlo con una berlinetta blu ufficiale in coppia col frinetta Roure, ed assente pure Fasano, sempre temibile, gli occhi erano tutti puntati sul duello dell'anno tra Polese e Pelganta che stanno elettrizzando sempre di più questo finale di stagione. La presenza di Pregliasco in veste di «moderatore» era stata controbilanciata per ogni evenienza da quella di Pittoni e da quella di Tony con le Alpine, mentre i locali Bossetti ed i fratelli Tacchini, unitamente all'atteso rientro di Marzatico (con la Porsche di Boldrin solitamente affidata a Fano) ed al sempre temibile Bacchelli, avevano chiari compiti di «guastafeste».

La prima prova, nonostante ben in dieci siano rimasti nel tempo imposto, ha subito estromesso Pittoni che ha violentemente picchiato sulla sua Alpine, ma la vera selezione l'hanno provocata i chiodi sparsi (al solito ad arte) sulla prova di Valduggia che hanno eliminato molti dei pretendenti tra cui il sempre in forma Marzatico (che bel rientro comunque il suo!) e lo strepitoso Vanni Tacchini che a forza di darci dentro ha dimostrato di aver capito il meccanismo dello spider Fiat.

Ha vinto così Pregliasco, peraltro oggi veramente imprevedibile, mentre i due «rivalissimi» si sono bastonati di santa ragione finendo talmente vicini da non permettere alla Lancia neanche un abbozzo (rischioso) di gioco di squadra.

Ma, e qui c'è la vera sorpresa, alle loro spalle è finito uno che di solito non finisce mai, ovvero Sergio Tacchini che in coppia con Gianni Simoni promette adesso fuoco e fiamme per la prossima stagione. Quinto infine Besozzi, che abbandonata

SCOMPARI subito i favoriti in... POTENZA



Grazie alla sua caparbità, Polese è riuscito ancora una volta a superarsi lottando fino in fondo anche sulle strade di casa del suo diretto rivale per il titolo, Pelganta, che l'ha battuto di pochissimo

(ma solo per un momento) la Simca, ha ritrovato i suoi tempi migliori alla guida della ex-fidatissima Fulvia. Primo del G. 2 (e sesto) è poi arrivato Cambiaghi con l'Ascona «terribile» di Conrero. Ma la sua corsa non ci è parsa questa volta entusiasmante e se la jella non avesse fermato proprio all'ultima prova De Marco, con molte probabilità avrebbe avuto proprio quest'ultimo la meglio.

Cané grande assente

CLASSE G gruppo 3

Relativamente pochi i presenti (17) e soprattutto un grande assente: Cané. Chi si aspettava quindi il duello probabilmente decisivo per l'aggiudicazione del titolo del granturismo di serie è andato deluso. Il pilota della Porsche, dopo aver cercato a lungo la sua Carrera per questa gara, si è visto costretto a rinunciare per l'impossibilità di rimettere in sesto la sua 2,4 danneggiata a Livorno. Per Boretto si è trattato allora di prendere la partenza facendola seguire da un «provvidenziale» ritiro per noi all'impianto elettrico, ritiro che gli permetterà di avere la macchina perfetta anche domenica prossima ad Imperia per l'ultima gara stagionale.

Novità di rilievo comunque, era

la partecipazione di Ardizzoia con un'Alpine 1600 (la stessa usata al Giro d'Italia da Pittoni). La sua gara è stata però troppa condizionata dalla paura di rovinare la macchina in prova perché i tempi potessero essere di rilievo. L'anno prossimo in tutti i casi il pilota di Oleggio dovrebbe comprarsi un Carrera sempreché Bossetti non la facesse vincere a cedergli la sua HF ad iniezione.

Ha vinto allora Ponti, autore anche leggato a parte, di una gara maiuscola portando finalmente al traguardo, in una posizione di classifica che le compete, l'HF che quest'anno ha permesso ad Ambrogetti la conquista del G. 3 nei rallyes internazionali. Alle sue spalle Bagna, oggi con Rossi anziché l'abitualissimo Sanfront, non si è smentito inserendosi nel novero dei primatori. Bravissimo anche Cuccirelli finito terzo mentre lo stesso non lo si può dire degli altri perché mai come oggi il G. 3 è stato poco combattuto.

Pantaleoni batte le Simca

CLASSE E G. 2 e 4 fino a 1300 cc

25 partenti hanno affollato questa classe di solito piuttosto trascurata per l'assurda combinazione di troppe cilindrate di vettura. Assenti valide Fulvia 1300 (scarreggiano sempre di più, ma

restano comunque le vetture ancora da battere) i favori del pronostico erano tutti per il modenese Pantaleoni o per il veneto Lisino in lotta con il sammarnese Baldacci per il secondo posto nel Challenge Simca ormai ipotizzato dal non partente odierno «Giampietro».

Purtroppo per Lisino ha la-

mentato subito noie all'alimentazione ed il suo calvario si è trascinato di assistenza in assistenza alla ricerca del rimedio giusto, peraltro mai trovato.

Puntuale ancora una volta con il successo si è ripresentato allora Pantaleoni e ripresentato guida del 128 coupé preparato da Ceccato, che ha preceduto il noto 128 Rallye ha staccato in diverse occasioni tempi di tutto rilievo che gli hanno permesso di sopravanzare in classifica Lisino. Quarto Botto e quinto Maderno, ma entrambi, correndo su 112 Abarth possono considerarsi i dominatori del lotto delle più piccole vetture preparate.

La rivelazione Cambiaghi jr.

CLASSE D G. 1 oltre 1300 cc

Nonostante i 23 partenti, questa volta il G. 1 ha brillato molto per i suoi assenti tra cui gli iscritti Cesari, «Boss» e Illicher che avrebbero garantito una lotta maggiore tanto più che troppo presto sono spariti due dei favoriti, Zandonà e Presotto. Il primo già nell'avvicinamento alla prima P.S. non si è avveduto che nascosto nella nebbia si era mi-

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 32

CONTINUAZ. DA PAGINA 31

metizzato un tornante e l'ha rovinosamente sbagliato; il secondo si è fermato quasi subito con insuperabili problemi di alimentazione. Automaticamente allora sono diventati favoriti Bompani, Brambilla ed il militare in licenza, Fagnola.

Si è inserito invece a sorpresa il debuttante Cambiaghi jr. che invece di avere la soggezione che spetta a chi si presenta matricola, ha deciso di cancellare l'immagine del fratello andando bellemente a vincere tra la sorpresa generale. Sparito Fagnola, (anche lui per una foratura) si è inserito al terzo posto il valido Pedretti che sulle strade amiche c'è mancato poco che precedesse anche Bompani.

Tutta da seguire infine la lotta tra l'Alfa GTV di Torriani (vedovo Verini) e la Beta di Ambrogetti (oggi con Scabini). Ha vinto il primo per tre secondi, e sono in molti ad aver letto propositi suicidi negli occhi del rosso milanese uscito «shoccato» dal confronto.

Rallye 2 in famiglia

CLASSE C
G. 1 da 1150 fino a 1300 cc

Con i suoi 24 concorrenti è la più numerosa classe (nel senso più stretto del termine) in programma. Data per scontata, specialmente in gare sull'asfalto, la superiorità attuale delle Simca

Una funzione ebraica per ASCIABBI all'ARA

MODENA - Don Sergio Mantovani, il cappellano dei piloti, ci scrive: «Apprendo con grande tristezza la morte del pilota Maurizio Levi, tragicamente perito sul fronte arabo. La sua passione per l'automobilismo e la grande fede di patria esaltano ancor di più la figura del giovane "Davide Asciabbi". Assicuro alla famiglia Levi, ed alla grande famiglia di AUTO-SPRINT, di scrivere il suo nome sull'Ara dei piloti automobilistici scomparsi. Il comitato per l'Ara sarebbe propenso di commemorare lo scomparso con funzione in rito ebraico affidando la stessa al Rabbino di Milano ed a quello di Modena».

R 2 rispetto ai 128 coupé Fiat, riguardo i favoriti c'era solo l'imbarazzo della scelta anche se Baldacci, se non altro per la sua posizione nella classifica assoluta dello Challenge, poteva vantare qualche chance in più.

All'atto pratico però, se si esclude l'exploit del Mattarone (prima prova) dove ha primeggiato, è venuta fuori subito la superiorità di Radaelli sempre nei primi tre posti di classe in tutte le prove con una buona tendenza per il primo, mentre quasi a sorpresa si è inserita la Fiat di Cola e la cui prestazione riveste allora un risalto maggiore proprio perché le condizioni del fondo non erano le più favorevoli. Alle sue spalle Rebuli ha preceduto Baldacci, ma non si debbono dimenticare le belle prove iniziali (molto promettenti oltretutto) di De Margaritis e Nava entrambi su 128 coupé.

Il monologo di Perazzo

CLASSE B
G. 1 da 1000 a 1150 cc
Abitualmente la meno affollata tra tutte le classi, con i suoi 11 partenti ha sorpreso non poco. La varietà di vetture al via (Sim-

ca, Fiat 128 coupé e berlina) trova sin dall'inizio di stazione la marca mattatrice, in questo caso un binomio, grazie all'accoppiata Perazzo-Daf che ovunque partecipano, se non capitano fattori esterni quali incidenti o guasti, la fanno sempre da padroni. Anche al 333' allora si è ripetuto il monologo (in senso vero oltretutto perché Perazzo corre solo) con il secondo classificato, Cedrati, staccato con la sua Simca di ben cinque minuti e solo di pochi secondi davanti al terzo, il coupé 128 di Doglio.

Bendini onnipresenti

CLASSE A
G. 1 fino a 1000 cc

Le «piccole» si sono presentate alla partenza in 15, ma la lotta si è ben presto ristretta a sei macchine: le tre A 112 di Dimroci, Fren e Vasino e le tre 127 dei bolognesi Civolani, Bendini e Prandini. In particolare il più lesto nell'attacco è stato Fren che sembrava farla da facile padrone quando è stato attardato nel finale permettendo alla potente Abarth di Dimroci di condurre in porto un lusinghiero successo. Sparito verso la metà gara Civolani che correva da solo e che quindi ha sbagliato il passaggio ad un controllo orario, sono spuntati i caparbi ed instancabili coniuigi Bendini (ma diamine, corrono sempre, quelli!) che hanno superato i concittadini Prandini-Mongiorgi finalmente al traguardo di una soddisfazione dopo un anno di delusioni con lo spider Fiat. Quarto infine Vasino, promessa del Tre Gazzelle che ha preceduto lo sfortunato Fren.

c. c.

Un rally per fuori strada a Maggiora

MAGGIORA - Il 25 novembre sarà disputato il «4-R-4», un rally riservato alle «fuoristrada», articolato su quattro prove. La gara avrà luogo a Maggiora (Novara) a cura dello Sport Club locale; il tracciato, particolarmente severo, avrà lo scopo di mettere in evidenza la robustezza delle vetture e la preparazione dei piloti: saranno dieci chilometri dal fondo accidentato, con tratti a pendenze «impossibili» se si tiene conto che oscillano intorno al cinquanta per cento; le prove speciali saranno alternate alle marce di trasferimento. Il «4-R-4», vale a dire quattro prove per quattro ruote motrici, possiede tutti i requisiti per fare molta strada nel mondo dei rallies riservati alla categoria: le edizioni del 6 gennaio e dell'8 dicembre 1972 rappresentano una conferma dell'interesse dimostrato dai piloti. Anche in questa imminente occasione le «fuoristrada» partecipanti saranno suddivise per cilindrata: fino a 1200 cc., fino a 2.700 cc. e oltre i 2.700 cc.

La 127 di ASCOLI nella regolarità del CONERO

ANCONA - Successo di Ascoli e Pellegrinelli, su Fiat 127, nella gara di regolarità organizzata dalla scuderia «Conero Corse» col patrocinio del CRAL «Banco di Roma». E' stata una manifestazione abbastanza interessante, disputata lungo un percorso di ottanta chilometri, caratterizzata dalla partecipazione di novanta equipaggi. Dunque, una iniziativa riuscita: la selezione operata dal tracciato che si è sviluppato completamente in provincia di Ancona, ha visto emergere nella graduatoria assoluta la coppia Ascoli-Pellegrinelli senza alcuna penalità mentre, per classi, la gara si è conclusa così:

A: 1. Morici-Landi (Fiat 500), pen. 15; 2. Cittadini-Tornifogli (id.), 18; 3. Del Balzo-Tarsetti (id.), 128. B: 1. Ascoli-Pellegrinelli (Fiat 127), pen. 0; 2. Fradeani-Marsigliani (id.), 15; 3. Loreti-Barcaccia (id.), 59. C: 1. Alberici-Recchioni (Cooper 1300), pen. 5; 2. Potossi-Prestanzi (id.), 16; 3. Capannari-Luiti (Opel Kadenz 1100), 60. D: 1. Bartoletti-Rogano (Fiat 125) pen. 13; 2. Carisdeo-Dentamaro (GT V. 1600), 54; 3. Bartoletti-Cantori (Abarth 1800), 65. E: 1. Piazza-Mariani (Mehari) pen. 0.

Gli allievi di MORROGH a caccia della MEXICO

PRANDI finalista per... fuori giri

VALLELUNGA - Secondo appuntamento degli allievi di Henry Morrogh con il Concorso per l'assegnazione di una Ford-Mexico per la prossima stagione. Questa volta ha vinto il romano Stefano Prandi, che è riuscito a superare il favorito Ronconi a causa di un fuori-giri di quest'ultimo, che, avendo superato il «limite» di 6.300 giri con la F. Ford della Scuola, si è visto affibbiare 1" di penalità al giro, piombando quindi al quarto posto non ostante il giro più veloce.

Secondo si è classificato l'austriaco Thomas Rohrer, mentre terzo a sorpresa è arrivato il sedicenne italo-americano Eddy Cheever, azzurro di Karting alla sua prima esperienza automobilistica.

Dopo Lodola, è quindi la volta di Prandi a qualificarsi per la finalissima. Vi sarà una semifinale ogni mese, mentre il concorso che vedrà il vincitore assoluto avverrà entro il 10 di marzo, per permettere di prendere parte alle prime gare del calendario Mexico-Kleber. Il prossimo concorso si terrà a Misano il 9 dicembre.

Concorso per Ford-Mexico, semifinali. Classifica:

1. Stefano Prandi, giro più veloce in 1'01"7, tempo totale sui 5 giri 5'09"8; 2. Rohrer, 1'02"1 - 5'11"3; 3. Cheever 1'02"1 - 5'11"4; 4. Ronconi 1'01"0 - (5'07"9+5") 5'12"9; 5. Dima 1'02"8 - 5'17"1; 6. Palma 1'03"1 - 5'18"3.

60 vetture a LUGANO nel Racing SHOW

LUGANO - Dopo due anni torna a Lugano l'esposizione di auto e moto da corsa che sempre convoglia nelle sale della mostra una enorme folla di visitatori svizzeri e stranieri. «Esposauto '73», così è denominata la manifestazione, sarà molto più completa ed interessante delle altre edizioni in quanto potrà contare su oltre sessanta vetture da competizione, dalle monoposto di F. 1 ai prototipi, dalle vetture turismo e gran turismo alle motociclette italiane, giapponesi, russe e polacche.

Ma non soltanto le automobili o le moto forniranno il perno della manifestazione; oltre ai «mezzi» vi saranno gli «uomini», e cioè Jackie Stewart, Ronnie Peterson, Clay Regazzoni, Arturo Merzario, Niki Lauda, Lella Lombardi, i fratelli Brambilla e tanti altri ancora cui spetterà il compito di illustrare le Tyrrell, le Lotus, le Ferrari, le MIRA e tutte le altre vetture esposte. Fra le attrazioni, inoltre, il simulatore di guida al volante di una monoposto.

«Esposauto '73» inizierà sabato 1 dicembre e resterà aperta sino a domenica 9 dicembre, dalle 10 alle 22,30.

Un estintore da corsa in Kit-montaggio

GINEVRA - Messo a punto dalla Intercontinental Equipment Co. di Aldershot in Gran Bretagna, un nuovo sistema estintore di tipo integrale per vetture di formula e per rally, è stato installato su numerosi modelli da corsa di case automobilistiche inglesi, quali la JPS, la Lotus, la McLaren, la March e la Ford. Il nuovo sistema, denominato «Fire Eater» utilizza come agente estinguente il «Freon FR 1301» della Du Pont. Fornito in scatola di montaggio completa, il Fire Eater è munito, a scelta, di comando manuale, elettrico o elettromeccanico. Inoltre, è possibile attivare il sistema dall'esterno, da parte dei commissari di gara, a mezzo di un telecomando. Schiacciando il pulsante di comando, il posto di guida e il vano motore vengono irrorati del liquido estinguente a mezzo di speciali diffusori ruotanti a 360 gradi, alimentati da un'unica bombola che contiene l'agente estinguente, situata sul pavimento dell'abitacolo di guida in caso di vettura di formula, o nel bagagliaio nella vettura normale. Il sistema Fire Eater pesa complessivamente kg 7,200 ed è conforme a tutte le regolamentazioni FIA.

AUTO SPRINT

QUESTA FOLLYA ■ COME SI PREPARA IL RALLYSTA ■ NOVE PILOTI GIUDICANO LE LORO MACCHINE ■ I PREMI OFFERTI DALLE CASE ■ COME E DOVE SI GUARDA UN RALLY ■ COME «VESTIRE» LA «SIGNORA» DA CORSA ■ ASSISTENZA: IL «FES» CHE RAL LIEI ■ SCUDERIE AFFIDARSI E' BENE, MA NON FIDARSI E' MEGLIO ■ QUANDO LA STRADA NON BASTA PIU' ■

SPECIALE
R
EXTRA



Non è una nuova rivista: ma uno SPECIALE di

AUTO SPRINT 14 **meze**

tutto dedicato ai RALLIES con questi argomenti:

QUESTA FOLLYA ■ COME SI PREPARA IL RALLYSTA ■ NOVE PILOTI GIUDICANO LE LORO MACCHINE ■ I PREMI OFFERTI DALLE CASE ■ COME E DOVE SI GUARDA UN RALLY ■ COME «VESTIRE» LA «SIGNORA» DA CORSA ■ ASSISTENZA: IL «113» DEI RALLIES ■ SCUDERIE AFFIDARSI E' BENE, MA NON FIDARSI E' MEGLIO ■ QUANDO LA STRADA NON BASTA PIU' ■

chiedetelo già in EDICOLA

L'eccessivo numero di gare valevoli per il Trofeo Nazionale temperato dall'adozione di tre coefficienti per la stagione '74

Compromesso per i rallies

MILANO - Nel corso dell'anno la sottocommissione rallies si è fatta sempre notare per l'impegno con cui ha cercato di venire incontro ai problemi dei piloti e della specialità. E' questo un merito che le abbiamo già più volte riconosciuto con un'unica eccezione, la testardaggine (quanto forzata?) nel non voler affrontare a fondo il problema dei rallies nazionali il cui numero eccessivo veniva continuamente lamentato. Ovvio, ed inevitabile, che prima o poi si arrivasse ad un vero e proprio scontro tra le due parti maggiormente interessate e cioè piloti ed organizzatori. Questo dibattito, acceso e spesso spunto per divagazioni più o meno giustificate, è stato allora l'unico vero argomento di discussione della riunione consultiva indetta a Milano dalla sottocommissione rallies ed a cui hanno partecipato complessivamente una sessantina di persone (stampa compresa).

LA MICCIA L'avv. Aleffi aveva appena terminato di illustrare la sua relazione riassuntiva che comprendeva tutte le proposte della sottocommissione tra cui quella di elevare il chilometraggio minimo delle prove speciali dei « nazionali » a 40 km complessivi. A questo punto, primo oratore in ordine di prenotazione, il rappresentante degli organizzatori del Rally Linea Mobili di Siena, che con molto garbo desiderava precisare che in molti casi è praticamente impossibile trovare percorsi che permettano l'effettuazione di tante prove speciali visto e considerato che si era stabilito all'unanimità di non passare più di due volte su di uno stesso sterrato.

Il suo lamento cadeva come il cacio sui maccheroni perché da una parte (quella dei piloti) ci si sfregava le mani perché in questo modo si sarebbe finalmente creata una selezione tra gli organizzatori riducendo automaticamente l'elevato numero di prove a calendario, mentre dall'altra parte (quella di alcuni organizzatori) era l'occasione buona per fondare una santa alleanza a difesa dei loro (troppo spesso) micropercorsi.

I PILOTI Presenti finalmente in un buon numero (anche qualificato) hanno fatto sentire la loro voce sia grazie ad

GLI ALTRI ARGOMENTI

Non esclusi i «pro» dal TRN

● L'argomento che alla vigilia sembrava dovesse tenere banco era quello dei professionisti (o dei piloti presunti tali) che partecipano ai rallies nazionali. All'atto pratico il tema non ha destato il minimo interesse tra i presenti tantopiù che alla proposta sollevata da Pittoni è stato chiesto di rispondere prima all'ing. Russo della Fiat e poi al dott. Florio della Lancia, all'atto pratico comunque si è cambiato argomento senza neppure sentire il d. S. HF.

● Si è accennato anche agli esordienti (Tabaton), ma l'argomento, già tanto dibattuto, è stato liquidato con l'assicurazione che il prossimo anno solo quelli che avranno staccato per la prima volta la licenza verranno considerati tali.

● Si è parlato anche di premi ed in particolare l'associazione piloti di rallies si era fatta portavoce di una proposta che prevedeva (sempreché il TRN non avesse previsto un aumento del montepremi) per i nazionali l'abolizione dei premi in denaro ed in cambio una dotazione sempre rilevante di premi d'onore (magari in argento) fino al quinto di classe, e copilota compreso, unita ad una riduzione della quota d'iscrizione. Sul « tutti d'accordo » è intervenuto Pittoni sia in posizione inspiegabilmente polemica nei confronti dell'Associazione Piloti sia sostenendo che oggi giorno più nessuno paga la tassa d'iscrizione e che pertanto non serve ridurla (?). Morale: addio premi d'onore, in compenso il montepremi minimo è passato da 800.000 lire ad 1.000.000. Come dire che adesso un terzo di classe riceverà 25.000 lire anziché 20.000, quasi sempre comunque senza coppa e con quanta soddisfazione lasciamo ai privati dirlo!...

interventi singoli che per mezzo della neo-costituita associazione vivacizzata dal suo presidente Paganelli. L'obiettivo era quello di una riduzione ad un massimo di dodici gare valide per il Trofeo, le migliori (« lo sappiamo tutti quali sono » sottolineava ogni oratore, ma i nomi non venivano mai fuori) e guai a toccare il chilometraggio minimo se si vuol continuare a parlare di rallies anziché di gimkane.

GLI ORGANIZZATORI Pur ammettendo che le gare in calendario sono troppe nessuno si è detto disposto a rinunciare alla validità per timore di perdere gli appoggi esterni (sponsor). Anche i 40 km non sono stati visti di buon occhio perché in molti casi i problemi locali non permettono di trovarli. Si è auspicato quindi un ripensamento della sottocommissione magari con l'adozione di coefficienti diversi per le varie gare in base al loro effettivo valore. In molti casi si è avuto l'impressione che ben poca importanza rivestisse la validità che la propria gara potesse avere agli occhi dei piloti, quanto quella di poter dire di essere inseriti nella rosa delle prove valide per il Trofeo.

LA SOTTOCOMMISSIONE Continuamente chiamata in causa ha cercato sempre di trovare un accomodamento sia per bocca dell'avv. Aleffi che per quella di Salvay che ha proposto anche l'unica soluzione che alla fine ha « scontentato » di meno tutti e che è stata in linea di massima accettata. Le gare dovranno avere sempre e comunque il minimo dei 40 km di prove speciali, poi tra tutte verranno adottati dei coefficienti discriminanti che avvantaggeranno alcune prove rispetto ad altre che comunque resteranno valide per il Trofeo.

Si è cercato insomma di salvare capra e cavoli, ma per i piloti già questo può considerarsi un successo perché l'argomento era dei più scottanti in quanto da sempre gli organizzatori sono stati considerati « intoccabili ».

Tutte le DECISIONI in sintesi

- 1 Obbligo, anche nei rallies nazionali e nelle gare sprint, della presenza a bordo di ogni vettura di un equipaggio composto da due persone considerate entrambe conduttori e pertanto munite della necessaria licenza.
- 2 Il 30 giugno i piloti classificati nei primi 15 posti della classifica provvisoria del campionato italiano o del Trofeo dei rallies nazionali potranno chiedere di essere inseriti nell'elenco dei piloti prioritari per quello che riguarda gli ordini di partenza.
- 3 I piloti compresi nel secondo elenco dei rallies nazionali partiranno (in caso di partecipazione ad un rally internazionale) immediatamente dopo i piloti appartenenti agli altri tre elenchi.
- 4 Le vetture G. 1 oltre 1600 cc partiranno dal prossimo anno nella stessa posizione (nella successione dei numeri di gara) delle vetture G. 3 fino a 1300 cc.
- 5 I rallies internazionali che si disputeranno in una sola tappa dovranno avere la lunghezza minima di 650 km effettivi. Nel caso di due o più tappe, ciascuna di queste dovrà essere di almeno 500 km mentre il riposo tra le tappe sarà previsto in almeno 12 ore teoriche.
- 6 I rallies internazionali dovranno avere una lunghezza minima complessiva di 1200 km. Per calcolare questa lunghezza, un km di prova speciale su strada verrà considerato pari a 5 km mentre un km su pista 2,5 km.
- 7 Le stesse regole varranno anche per i rallies nazionali la cui distanza complessiva però dovrà essere compresa tra un minimo di 250 km ed un massimo di 400 km.
- 8 La lunghezza minima delle prove speciali nei rallies nazionali sarà di 40 km, mentre negli internazionali 100 km.
- 9 In nessun caso le prove svolgentesi su sterrati potranno essere ripetute più di due volte (anche in senso contrario) e la stessa regola avrà valore anche per i controlli orari più « tirati ».
- 10 Il montepremi minimo è stato innalzato a 2.500.000 per i rallies internazionali e a 1.000.000 nei rallies nazionali.
- 11 Nei rallies internazionali verranno aboliti i coefficienti con la sola esclusione dell'unica prova italiana valevole per il campionato del mondo e che varrà 1,5. Il titolo di campione verrà assegnato sulla base della metà più uno delle gare disputate.
- 12 Ai fini del campionato italiano varranno le sole gare italiane con l'unica aggiunta del Rally di S. Marino.
- 13 Il criterio di aggiudicazione del Trofeo dei rallies nazionali resterà invariato (4 gare per ognuno dei due gironi in cui è suddiviso) ma alle varie gare verranno attribuiti coefficienti diversi (da decidersi) in relazione alla validità presunta di ciascuna.
- 14 Concorrenti esordienti verranno considerati solo coloro che avranno staccato per la prima volta una qualsiasi licenza di conduttore. La stessa verrà caratterizzata da un simbolino stampigliato e di colore evidente.
- 15 Non verrà istituita la Coppa CSAI del G. 1 fino a 1150 cc che pure venne proposta al convegno estivo di Rimini.

E' morto in Germania von FRANKENBERG

Ci rimise 1000 sterline per un dubbio sulla LOTUS



STOCCARDA - In un incidente stradale avvenuto mercoledì 14 novembre sull'autostrada Stoccarda-Eilbronn, è deceduto, all'età di 51 anni, il giornalista Richard von Frankenberg, noto nel campo dell'automobile per essere stato valoroso pilota, negli anni '50, a Le Mans e nella Mille Miglia, capo ufficio stampa della Porsche ed ora direttore della rivista « Christopherus » edita dalla Porsche medesima.

Una sensibile perdita per l'automobilismo sportivo in quanto von Frankenberg era uno dei giornalisti specializzati più conosciuti ed apprezzati per la profonda conoscenza che aveva della materia. Tuttavia, von Frankenberg raggiunse la sua massima celebrità nel 1962 per il fatto di avere messo in dubbio la regolarità delle vetture Lotus-junior, i cui fabbricanti, secondo subdole voci correnti, avrebbero usato motori da 1450 cc invece dei regolamentari 1100 cc. Von Frankenberg rese noti i suoi sospetti, nati, si dice, dalle pressioni della moglie Gerda, attraverso le colonne della rivista tedesca « Das Auto » e, nella piena convinzione di quanto asseriva, lanciò una sfida alla Lotus perché ripettesse, su un circuito a scelta, i tempi che i suoi piloti avevano fatto registrare su un qualsiasi circuito.

Colin Chapman e Frank Costin non potevano lasciare passare in silenzio una simile accusa ed accettarono la sfida, proponendo la somma di 1000 sterline come posta della scommessa. Il circuito prescelto fu quello di Monza sul quale il pilota Arundell, in occasione del G.P. Lotteria, aveva vinto completando 30 giri nel tempo di 56'40" e 8, media 182,604 e il giro più veloce in 1'50"9 alla media di 186,654 kmh. Le prestazioni della Lotus-junior sembravano sospette a von Frankenberg considerato che la BRM F. 1 di Graham Hill aveva fatto registrare il giro più veloce nel G.P. d'Italia col tempo di 1'42"3 alla media di 202,346 kmh.

La sfida ebbe il suo svolgimento domenica 2 dicembre 1962 e Arundell coprì i 30 giri previsti nel tempo di 55'48"7, media 185,445, cioè con 52"1 in meno del tempo segnato nel G.P. Lotteria. Inoltre, Arundell abbassò anche il tempo record sul giro facendo registrare 1'49"8 ad una media di 188,525 kmh. Eseguite le previste verifiche, vettura e motore furono riscontrati perfettamente regolari e rispondenti alle norme allora in vigore per la F. Junior.

La grande sfida era stata vinta, dunque, dalla Lotus e da Colin Chapman e Richard von Frankenberg accettò la sconfitta con molta signorilità e, si dice, anche con un certo sospiro di sollievo. Non gli piaceva, davvero, di dovere fare la parte del moralizzatore. Subito dopo la conclusione della prova e non appena i risultati dei controlli furono resi di pubblica ragione, von Frankenberg si congratulò calorosamente con Chapman e Arundell.

● Purtroppo solo in chiusura si è accennato al problema sicurezza (Pinto e Stochino). Si è stabilito pertanto che deve esserci sempre una vettura « scopa » che apra e chiuda il percorso e che nei tratti più pericolosi vengano sistemati (magari « a vista ») dei commissari in continuo collegamento.

● Tra il ruggire dei leoni ha poi chiesto la parola anche la signora Colabella perorando la causa degli organizzatori delle gare di regolarità. Il suo intervento è stato tanto garbato ed in contrasto con gli urli di quelli precedenti che la sua proposta di aumentare di poco la tassa di iscrizione alle gare (appunto di regolarità) è stata accettata in un battibaleno.

Un esponente dell'A.P.R. nel C.D. ANCAI

Ad ulteriore testimonianza che l'A.P.R. e l'ANCAI non sono in contrapposizione l'una con l'altra, al prossimo Convegno delle commissioni sportive (previsto a Mantova il 5-6 dicembre) le stesse si presenteranno unite tanto più che la maggioranza degli iscritti all'A.P.R. sono da tempo soci dell'ANCAI. Un loro esponente entrerà nel C.D. dell'ANCAI. Sempre l'A.P.R. ha poi definito l'elenco dei navigatori disponibili il prossimo anno per visionare i percorsi di gara in rappresentanza dei piloti. Essi sono: Bernacchini, « Rudy », Macaluso, Maiga, Mannucci, Rossetti, Russo, Scabini, Sodano e i fratelli Torriani.