



Corse non ve ne sono troppe in questo periodo. Perciò abbiamo meno preoccupazione in questo numero di «rubare» alcune pagine per argomenti che forse, sul momento, potranno sembrarvi singolari e comunque «out», «fuori» per gli interessi specifici di AUTOSPRINT. Ma purtroppo non lo sono poi tanto, anzi sono diventati «in». Perché, con tutto quel che sta capitando nel nostro Paese (e non solo nel nostro Paese), in tema di crisi energetica, è la sostanza stessa delle corse automobilistiche, di questa passione cara a tanti giovani, che viene in discussione. E se in altri Paesi il problema resta in giuste e razionali dimensioni, in ben precisi alvei generali senza intaccare il rispetto delle convinzioni individuali, nel nostro Paese — inquinato dalla inveterata e furbesca visceralità politica — c'è il rischio concreto (e già dimostrato) che certe situazioni difficili vengano strumentalizzate per raggiungere altri obiettivi, quelli che oggi fanno parte di quel certo patrimonio cultural-socio-ecologico che, con la sua dissennata escalation fuori della realtà, ha precise responsabilità di averci portato, trant'anni dopo una guerra perduta disastrosamente, alle stesse difficoltà.

Così una società cosiddetta del benessere non ha più nulla da invidiare a quella del malessere, della quale sta ritrovando tutto: dal razionamento del carburante, ai divieti di circolazione, dalla chiusura anticipata degli spettacoli, all'oscuramento. Evidentemente se, a trent'anni di distanza i governi che si sono succeduti in Italia all'insegna di certi valori irrinunciabili, ci hanno portato alle stesse conclusioni pratiche, significa che qualcosa è sbagliato; perlomeno sono sbagliati, anzi non sono all'altezza, gli uomini che si sono as-

Aiutooo! I Ministri del MEC parlano di autodromi!

C'è davvero da preoccuparsi di questi tempi per le iniziative a livello burocratico-governativo che fioriscono non solo in tema di automobili ma anche di corse. Qualche settimana fa, ricorderete, prendemmo posizione decisa a favore del Ministro dei Trasporti Preti a proposito di una sua dichiarazione in tema di sicurezza dei circuiti e di norme unificate da parte dello Stato. Ci sembrò positivo il suo intervento soprattutto perché il Ministro lasciava intendere che si sarebbe rifatto a una commissione di esperti prima di avviare concretamente il programma di intervento ufficiale. Invece in queste settimane l'attentissimo Ministro bolognese ha camminato da gigante su questa strada. Prima a Bruxelles il 22-23 novembre e ora a Parigi il 4 dicembre ha convinto i suoi colleghi del MEC ad avviare una vera conferenza sul problema della «sicurezza degli autodromi e della affidabilità delle vetture che vi corrono»!

C'è da far scattare la sirena d'allarme. Perché con tutti quegli orecchianti che girano a livello ministeriale in tema di sport soprattutto automobilistico c'è da temere il peggio.

Certo però che anche il Ministro Preti fa temere una delusione. Ma come? Solo perché era un appassionato di Mille Miglia, come confessava nel suo «Giovinezza, Giovinetza», pensa di poter sancire del buono e del cattivo in tema di corse d'auto?



La demagogia dell'oscuro

sunti questo compito, con la faciloneria che permette il solo mestiere che oggi ci si può garantire senza tesi di laurea o specifiche qualificazioni professionali: quello dell'uomo politico. Ma, quel che è peggio, con possibilità illimitate decisionali su tutti e a dispetto di tutti, che poi ti fanno trovare di fronte ai guasti che adesso lamentiamo. Siamo tornati proprio nell'ambientazione ideale degli apprendisti stregoni che possono condizionare a piacimento le tribù anche se non hanno idea dove possono condurre i loro esperimenti.

Ecco perché quanto leggerete in queste pagine ha uno scopo: quello di presentarvi, come è nelle abitudini di AUTOSPRINT, senza veli, la realtà e i risvolti di certe situazioni che rischiano di portare, nel settore che più ci interessa, all'annullamento dell'attività agonistica, se in noi non troveremo la forza di poter rispondere, nel modo come è necessario e si meritano, a quei certi signori (di ogni ideologia ed estrazione politica) i quali cambiano — da sempre — le carte in tavola, confondendo la necessità di certe decisioni con la strisciante opportunità che esse offrono di arrivare a certi obiettivi ai quali, non avendo il coraggio di assumersi chiaramente le responsabilità della scelta, si erano finora sottratti, nel timore di scitare le giuste reazioni e quindi di guastarsi con certi gruppi di opinione anziché con altri.

Un esempio per tutti: il ministro dell'Industria DE MITA, in una prima intervista sui temi dei provvedimenti di austerità appena varati, non ha avuto alcun ritegno a dichiarare seccamente (e proprio in un settore del quale non lo riguardava direttamente) per esempio che «i limiti di velocità non saranno più aboliti»! Capito? La strumentalizzazione delle difficoltà energetiche è venuta a fagiolo per raggiungere un obiettivo che non si era avuto il coraggio di imporre perché, al di là dei semplicistici slogan del «più velocità più pericolo», non è affatto dimostrato che le cause vere dell'aumento degli incidenti sia dovuta tout court a questo fenomeno.

Come accade per il limite di velocità, può accadere per lo sport auto. Esso dà fastidio a troppi moralisti da strapazzo, che sono poi solo dei vigliacchi quotidiani in qualsiasi manifestazione di professionalità e di vita sociale; e quindi quale occasione migliore per tagliare corto grazie a questa facile occasione?

Ecco perché questo numero di AUTOSPRINT, nello sviscerare le cause e i pericoli di un'austerità strumentalizzata anche per coprire le magagne e gli errori di una classe politica che, perfino per giocare all'ecologia, ha ributtato la nazione indietro, confondendo il sacro e il profano di certe reattà di scomposte crescite sociali, affronta il momento-nero dell'Italia '70 in tutti i suoi aspetti.

I demagoghi di qualsiasi stampo debbono convincersi che il mondo non può essere ricacciato nello oscurantismo (persino nel suo significato letterale!) solo perché loro non hanno avuto la capacità di vedere al di là dei propri nasi, più o meno lunghi. E' COMODO E FACILE, dopo, RISOLVERE I PROBLEMI ANNULLANDOLI! Non c'è bisogno di essere Ministro per trovare certe soluzioni senza fantasia! Bisogna sapersi dare delle concrete alternative e, se non si ha la capacità di indicarle, si abbia il coraggio più che il pudore di lasciare il posto che non si merita di occupare, risparmiando alla collettività gli ulteriori guasti della congiura di quei mediocri che hanno trovato, nella coalizzazione a ogni livello, l'arma per far fuori i pochi capaci che avrebbero, nell'interesse di tutti, il diritto di eccellere, persino nel rispetto di certe utopie dell'eguaglianza che sono cose purtroppo alla base di quel che di peggio ci sta capitando in questo mondo che doveva essere — grazie alla conquiste tecnologiche — alla vigilia della sua Età dell'Oro. Un obiettivo che sta sfuggendo perché l'Uomo sembra aver dimenticato l'unica massima che avrebbe dovuto garantirlo dagli scomposti egoismi, nel rispetto delle innegabili qualificazioni diversificate dei singoli che sia un'intelligenza più pronta o i capelli biondi anziché neri: «Beati gli Ultimi, se i Primi saranno discreti».

Probabilmente un anno fa, quando girava le scene di «Polvere di Stelle», il suo ultimo immancabile amaro film con Monica Vitti, Albertone Sordi non pensava di star preparando un acquarello che avrebbe riprodotto simbolicamente la storia di un Paese come il nostro, coinvolto in un modo di vivere superiore alle proprie possibilità, come ha sottolineato il Presidente del Consiglio che si è trovato al vertice nazionale nei momenti più neri di questa Italia in dissesto (dalla strage di Piazza Fontana, al colera all'attuale recessione energetica).

Il guitto Mimmo Adani che porta la sua scalcinata compagnia di spettacoli in giro sotto le bombe nell'Abruzzo '43, pur ecologicamente e gastronomicamente sempre sufficiente, per poi approdare nella liberata Bari dove si lascia travolgere nella rutilante fantasmagoria di luci e di successo del teatro Petruzzelli, non vi ricorda nulla? E' una simbologia che raggiunge i toni del realismo parallelo più incredibile quando poi, sva nite le illusioni e le facilitazioni degli americani, che avevano dato una mano nel momento in cui non aveva no altri valori sottomano, Mimmo e la sua partner Dea si ritrovano in Galleria Colonna a Roma a riproporre gli inesauriti temi di un'ubiquità di gloria effimera, tornando a cullarsi negli abituali ricordi di una grandiosità fasulla. Una malattia nazionale purtroppo, che ci portiamo dietro dai millenni della Roma caput mundi.

La filosofia del carpe diem

Come Mimmo-Alberto e Dea-Monica, noi tutti oggi ci svegliamo ora di fronte a una realtà che ci eravamo illusi di aver abbandonato per sempre, lasciandoci portare dal trionfalismo facile di chi ha saputo solo applicare la filosofia del carpe diem, senza dargli la concretezza che pur si poteva, sfruttando i momenti buoni, solo se fossero state dimensionate le ambizioni e le mediocrità di questi anni.

Mi è capitato di vedere questo film a Napoli, qualche sera prima del verboten governativo ai consumi del benessere. Era una tiepida sera di fine novembre. Dal cinema sono uscito quasi alle due di notte, nella fiumana di spettatori che aveva fatto pienone

anche all'ultimo spettacolo (di lunedì!). Non era una ulteriore manifestazione di quella dissennatezza italiana ai problemi incombenti dell'austerità, quanto una conferma di come sia superficiale quel livellamento di principio di certe abitudini anche climatiche, che si vorrebbero imporre con un diktat. Ma nessun diktat potrà mai far uguale l'Italia del Sud delle tiepide e luminose serate autunnali o d'inverno a quella delle nebbiose ambientazioni milanesi o del nord Europa, come farneticava un commentatore radiofonico impegnato nella divulgazione delle veline da minculpop anni '70, secondo le quali la necessità di darci una coscienza continentale significa convincersi che, dal-

la Danimarca fino a Palermo, ormai occorre ci siano gli stessi orari, di lavoro e di vita.

Trent'anni inutili

Tornando in albergo a quell'ora di notte, nella città ancora illuminata pensavo quando trent'anni prima mi trovavo nello stesso punto, tra via Caracciolo e S. Lucia, quasi alla stessa ora, appena uscito da un cinema anche allora. Le luci non c'erano per l'oscuramento ma la notte era stellata, tra poco avrebbero urlato le sirene. Il giovanissimo allievo della Scut-



Questi due personaggi che familiarizzano così sereni li avete riconosciuti? Sono due Ministri in carica, molto attivi in questo periodo e che si sono assunti molto carico nelle scelte di indirizzi di austerità, soprattutto a scapito dell'automobile. A sinistra è il Ministro dell'Industria Ciriaco De Mita, a destra il Ministro delle Partecipazioni Statali Gullotti. Il primo pare si sia distinto anche nel richiedere pene più severe per le infrazioni al limite di velocità (però non risulta che abbia suggerito ai suoi colleghi di Governo altrettanta severità verso criminali forse più pericolosi degli automobilisti: quelli dell'Anonima Rapiamenti, in continua espansione). Il secondo ha altrettanto titolo di qualificazione professionale (come Ministro): è stato lui che ha tirato le orecchie al dr. Luraghi Presidente dell'Alfa e ha «ordinato» di trasferire una parte della fabbrica di Arese al Sud. E ciò è accaduto solo pochi giorni prima che lo stesso Presidente Rumor ammettesse che «...la costruzione di centrali elettriche è in ritardo». Proprio si vede che gli italiani vanno presi in giro! Il Sud è la zona con le centrali bloccate dal 1968, già adesso il razionamento di energia elettrica sarebbe stato attuato anche senza crisi del petrolio! E il Ministro delle partecipazioni smaniava per i trasferimenti di aziende che, fino al 1980, non potranno contare (come stanno le cose) sulla «corrente» per azionare gli impianti! Per la cronaca: sei sono le centrali elettriche che finalmente ad agosto sono state sbloccate dallo stop ecologico: Rossano Calabro, Gargano, Ancona (sarà la prima ad entrare in funzione: nel '75), Punta Penna, Fondi e Piombino, più una nucleare a Frosinone. Tra il '79 e l'80 saranno agibili. Ma a quella data come saremo finiti?

PER I TURISTI UN' ITALIA
'BY NIGHT' 24 ORE SU 24!

PARBLEU! MYDAY!

COME VEDETE
SIAMO
VOSTRI
AMICI!



rantismo

la Militare antica che ero, pensava con ansia ai giorni di pace.

Però non avrei certo immaginato che, trent'anni dopo, mi sarei trovato nello stesso luogo con le stesse prospettive, almeno in quanto a circolazione e illuminazione pubblica. Ne' avrei supposto che in un Paese avanzato nel benessere si sarebbe dovuta accettare un giorno l'abitudine di uscire da una sala di spettacoli persino più presto di quanto capitava nei giorni neri dell'inutile sfida bellica.

Ed è questo che indigna, nella pur necessaria accettazione di certi problemi innegabili. E' indiscutibile che all'atteggiamento supercapitalistico degli sceicchi del petrolio non si possa opporre se non la reazione psicologica, petaltro ben annacquata dai responsabili di Governo, i quali neppure con l'ossequio diplomatico verso gli arabi hanno tratto dei vantaggi, trovandosi ora l'Italia praticamente nelle stesse condizioni della orgogliosa Olanda. Come indigna che ci si voglia lasciar intendere, quasi si fosse dei sottosviluppati intellettuali, che dietro questa Operazione Austerità non ci sia una programmazione precisa di nuove scelte sociali che non si ha peraltro il coraggio di dichiarare chiaramente. La crisi del petrolio è una cosa, la portata delle limitazioni complessive studiate un'altra.

Si colpisce la libertà

Il blocco alla circolazione automobilistica vuol soprattutto colpire l'uso individuale dell'automobile, perché l'automobile — a parte tutto — è stata l'unica forma di riscatto individuale e di libertà, che oggi preoccupa chi vuol pensare sempre in termini collettivistici. Se davvero i governanti non perseguissero scopi diversi da quelli dichiarati, avrebbero già affrontato il problema alternativo per la agibilità dei mezzi privati, in questa carestia, senza cancellarlo dalle domeniche della buona gente. E questo anche a vantaggio della nostra stessa economia del turismo.

Invece, oplà! Con la leva della ben nota ottusità del burocratismo si è varata la soluzione elementare di comodo: questo costa troppo? Annulliamo.

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 28

Copyright per l'ITALIA

AUTOSPRINT

presenta



GLI ARGOMENTI di

Da quindici giorni il Belgio viaggia a 80 sulla strada normale e a 100 sull'autostrada. Un'esperienza che ora farete, leggo, anche in Italia. Ben altro ci vorrebbe per mettere la mia 365 GTB/4 in difficoltà! Al semaforo verde parte in terza e corre generalmente a 100 in quinta. Ma una qualunque Fiat 126 non le cede un centimetro di terreno. A che serve, nella situazione attuale, avere una Ferrari? Evidentemente si pensa ai giorni migliori che verranno. Dopo la pioggia il bel tempo, dice il proverbio, la presente crisi non è per sempre e si può persino chiedersi se non è stata inventata di sana pianta, quando si leggono le contrarie opinioni di esperti, validi gli uni come gli altri, o si ascolta la dichiarazione del Governo belga del 19 novembre: « In Belgio l'approvvigionamento di petrolio è attualmente normale. Tutte le restrizioni del consumo dei prodotti petroliferi sono preventive ».

Vi è una cosa, in ogni caso, di cui non si può dubitare: ed è che i funzionari tecnocrati di diciassette paesi d'Europa, che si erano messi d'accordo già da qualche tempo per installare un limite di velocità generalizzato sui territori rispettivi, sono balzati sull'occasione che ha dato loro la crisi della benzina, o la sua minaccia, per legare l'utente della strada.

E se si considera il fenomeno sotto questo aspetto, per il quale ogni spirito osservatore troverà venti conferme, si deve comprendere che la libertà che ci è stata strappata nel nome nel senso civico, non ci sarà senza dubbio mai più resa. Ci concederanno qualche chilometro all'ora per far tacere i più scontenti, e i più ingenui saranno già contenti e non chiederanno di più.

Credetemi! Sarei ben felice di sbagliarmi completamente, ma credo ugualmente, e non sono il solo a temerlo, che in uno spazio di qualche anno il fenomeno automobilistico intero sarà dirottato dai suoi primi scopi, da un'armata di funzionari il cui potere oltrepassa di molto quello dei sovrani assoluti che si sono buttati fuori a colpi di rivoluzioni. Ci troveremo così chiusi in una circolazione 100 all'ora sulle strade, nel migliore dei casi, e 140 al massimo su autostrada.

Questa mutazione della circolazione trascinerà immancabilmente quella delle vetture, ma non cambierà nulla alla competizione di cui si finirà ben per rendersi conto, in quell'occasione, che è un fenomeno autonomo ed eterno, indipendente dal fenomeno automobile. Ma appena quest'indipendenza salterà agli occhi, perché i funzionari avranno soffocato la velocità su strada, gli ultimi sognatori che si ostinano a credere allo sport automobilistico creatore della vettura di domani, dovranno ben smettere di sognare, perché si troveranno davanti ad un doppio muro.

Non soltanto non sarà più questione di richiedere delle « vetture d'arte » con delle velocità ancora superiori ad oggi, ma non ci sarà nemmeno più l'ombra di un motivo di far rilucere le prestazioni delle vetture più correnti, cosa che consumerà il doppio fallimento delle idee ibride alle quali la CSI si è allineata, per il Campionato del Mondo dei Costruttori degli anni 1976 e seguenti.

Il solo elemento da rammentare

Se ho ben capito le ambigue spiegazioni date dalla stampa, questo campionato così classico finora, dovrebbe essere aperto simultaneamente ad una versione appena addolcita della « Formula Silhouette » e a dei « veri prototipi » di bolidi stradali, che non potranno essere troppo leggeri e che dovranno avere un certo spazio interno, senza parlare di uno scomparto per valige di un dato volume. E' evidentemente un tentativo di contestare i due gruppi contestatari della Formula attuale, ma si può credere seriamente che si dà loro soddisfazione offrendo di misurarsi così, ciascuno secondo la sua formula? E perché essere rimasti sordi alle voci di coloro che difendono la formula attuale? Ho trovato ne « L'equipe », sotto la firma di Johnny Rives, qualche riga alle quali mi associo pienamente: « ...infatti, secondo noi, il solo elemento da tener presente nella competizione automobilistica è quello dello spettacolo. Soltanto

Ora potremo CORRERE senza equivoci!

dei buoni incassi possono, secondo la nostra conoscenza, contribuire alla perennità delle corse. Per mantenere il pubblico bisogna mostrargli delle vetture che lo stupiscono, in mano di piloti fuori del comune. » Ciò precisamente ciò che si faceva finora e che non si farà più a partire dal 1976.

Quando dunque si capirà che la competizione basta a se stessa senza più aver bisogno dello stimolo della conquista tecnica? E che, per questo, non si deve più prendere in considerazione se non la corsa propriamente detta e non più i prolungamenti esterni che essa ha avuto per molto tempo e che, da molto tempo ormai, sono illusori?

Certo, questi prolungamenti hanno fornito un tempo il danaro per la competizione automobilistica, ma questo è nella notte dei tempi. Oggi, in ogni caso, è lo spettatore soltanto che assicura questo danaro, attraverso lo sforzo pubblicitario che gli si rivolge all'occasione dello sport automobilistico e che è proporzionale al pubblico che attira. Non andiamo dunque a cercare di più che la soddisfazione dei gusti del pubblico e non sarebbe nemmeno valido rifugiarsi in una soluzione uniforme perché questi gusti sono molti e vari per definizione.

Lo spettatore ama le corse brevi, ma ama anche, quale sia lo sport considerato, gli sprint prolungati, il mezzo-fondo e, di tanto in tanto, il fondo. Gli piacciono anche, quale che sia lo sport in causa, i materiali più diversi. Così lo si può portare ad appassionarsi per delle corse di 2 CV, ma una volta all'anno soltanto. Si può anche fargli piacere mostrandogli la sua vettura alle prese con quella del vicino di casa, pur di non farlo troppo spesso. D'altra parte, si è certi di toccarlo con qualsiasi forma di vettura che parla all'immaginazione e solletica i suoi istinti idealisti.

Miti ancestrali

Per quanto sia stata screditata all'inizio (mi ricordo ancora che cosa se ne diceva in casa quando ero bambino) la monoposto attuale, che è una specie di missile abitato, è la perfetta espressione del mito ancestrale dell'uomo munito di mezzi fisici di gran lunga superiori a quelli degli altri. E per quello che riguarda la selvaggia vettura a carrozzeria avviluppante, sia essa chiusa o aperta, sia che risponda alla definizione sport-prototipo o alla definizione vettura da corsa biposto, essa rappresenta a sua volta quest'altro mito non meno ancestrale, quello del drago dall'uomo stroncato e sottomesso e che gli presta i suoi mezzi. Ma non otterrete mai nulla di simile, né dalla sua vettura quotidiana (per quanto sofisticata essa sia), né da quella che ammira al passaggio nelle mani di un altro, e nemmeno da quella che precorre l'avvenire.

La corsa di vetture da turismo è sicuramente un elemento capitale dello sport automobilistico, ma lasciamola al suo posto che consiste nel fornire allo sportivo medio l'occasione per praticare la competizione senza fare troppe spese e senza uscire dalle sue capacità. La corsa di veri prototipi invece, non mi pare più possa giustificarsi su nessun piano, e certamente non su quello dello spettatore-pagatore, perché essa non può più interessare che i ferventi della tecnica automobilistica. Ciò che fa un utente su mille, al giorno d'oggi, volete possa far accorrere il pubblico? Dategli delle vetture speciali, ad ogni livello e in tutte e salse, piuttosto.

Così, per il Campionato del Mondo delle Marche, non c'è nessun dubbio che la corsa di mille chilometri per squadre di due piloti che si alternano al volante di un « mostro », risponde ad una tradizione mentale largamente diffusa. E allora perché cercare il pelo nell'uovo sottomettendo i veicoli concorrenti a delle regole pignole, quando la distanza adottata basta a definire automaticamente regole valide? Dio solo sa quanto mi piace di disputare una corsa su una vettura turismo, ma credo tuttavia sinceramente che lo sport automobilistico avrà perso qualcosa quando la formula attuale del Campionato Mondiale delle Marche avrà raggiunto il suo termine.

Jacky Ickx



La demagogia dell'oscurantismo

CONTINUAZ. DA PAGINA 27

mo la spesa! Mentre proprio le automobili potevano essere pronte, a tamburo battente, ad una soluzione facilmente possibile del loro problema energetico. Lo abbiamo già scritto e in questo numero lo documentiamo ancora meglio: ci sono carburanti alternativi di adeguata validità, da utilizzare senza rimanere vittime della nuova schiavitù coloniale. L'importante sarebbe stato indicare la strada.

Ma lo scopo in atto è ben altro: delenda automobile! E gli sceicchi arabi sono venuti comodi! Come sono stati utili a far dimenticare che la crisi di energia elettrica non dipende dal petrolio ma dal divieto di costruzioni delle centrali, dopo il divertimento ecologico importato dal sen Fanfani. Ed è così che hanno tirato fuori il limite di velocità, venuto utile da applicare con le folie ottimistiche sui risparmi in funzione della velocità. Certo che, ad andar più piano, si risparmia. Ma non è un discorso assoluto, perché a livello di cilindrata piccole prevalenti in Italia il risparmio non porta a quelle cifre mastodontiche che si vanno raccontando. Fondamentale, di contro, è il modo di usare le marce nel risparmiare benzina. Senza dire che facendo bruciare peggio il carburante a bassa velocità, il potere inquinante aumenta. Ma quello ormai cosa conta più, dopo le altrettante fole moralistiche-ecologiche degli ultimi mesi, di fronte a questa prospettiva di sconfitta totale del fenomeno automobilistico? E anche se ciò vorrà dire ridurre di nuovo gli uomini in piccole comunità, pur nell'incrementato stress della vita quotidiana in continuo superaffollamento ora anche nei giardini delle città o nelle piazze in cui si resterà imprigionati anche la domenica. Il sovraccarico dei trasporti pubblici, unica alternativa per uscire fuori dalla routine lavorativa quotidiana nel giorno standard del tempo libero, da dedicare ormai solo all'ozio silente ed asfittico, non cambiano questa realtà!

Invece di bloccare le strade della domenica, pensate quanto carburante si sarebbe potuto risparmiare, se serio, impedendo — questo sì, adesso — il traffico urbano nei centri storici delle città per sei giorni su sette alla settimana? Allora sì che il consumo, massificato dalle marce basse sarebbe stato decapitato, oltre ad aver pulita quella benedetta aria! Tra le due necessità di scelta non vi sarebbero state obiezioni. Se non l'hanno fatto significa che tutte le storie vantate fino ad oggi su questi temi, sono folle da imbonitori di mercato. Gli obiettivi erano ben altri. Anzitutto lasciare il massimo introito allo Stato che ormai non può rinunciare alle pesanti percentuali sulla benzina, che ricorda un po' l'ingiusta tassa sul « macinato » di cattiva memoria nazionale. Poi fanno anche più comodo le multe dei divieti di sosta che gli interessi veri dei cittadini! Con i soldi dei quali sono stati pagati migliaia di chilometri di bellissime autostrade, che ora è vietato adoperare nell'unico giorno che all'Uomo è stato riconosciuto, dall'alba della vita, come premio alle ossessioni e alle angosce di tutti i giorni. Essi debbono rimanere vuote: immanenti feticci di una Civiltà che era a un passo dal Benessere perduto dalla cacciata dal Paradiso Terrestre e che sarà difficile certo raggiungere, finché gli Uomini certi non si convinceranno che a guidarli deve essere la buona coscienza dei migliori di loro e non la retorica roboanza dei mediocri, maestri solo nella predicazione dell'Invidia.

m. s..

Il blocco della circolazione nei giorni festivi e il limite di velocità riguardano da vicino ed in maniera grave il futuro dell'Industria Automobilistica, dei 12 milioni di utenti e delle migliaia di praticanti dello sport del volante

AGNELLI: la crisi è arrivata 8 anni prima

L'Amministratore Delegato della Fiat, UMBERTO AGNELLI, ha detto che « dobbiamo prevedere un notevole calo a brevissimo termine delle ordinazioni; soltanto in un secondo tempo si verificherà un arresto su livelli che però oggi è molto difficile individuare... Gli esperti avevano previsto che la crisi energetica sarebbe scoppiata per la fine degli anni settanta. Si è verificata con sei-sette anni di anticipo per una serie di motivi nuovi, contingenti e generali.

« E' certamente una crisi nella quale dovremo rassegnarci a vivere parecchio tempo... ». C'è già una consistente flessione nella richiesta del mercato per i modelli di grossa cilindrata, mentre si infittisce la domanda di Fiat 500, 126 e 127. In Olanda col blocco festivo le vendite FIAT sono diminuite fino al 60%. Dovremo ora cercare nuovi impegni produttivi ». Intanto la FIAT ha bloccato le nuove assunzioni.

Più il CONI che l'ACI per la domenica «aperta»

A giudizio dell'Amministratore Delegato dell'Alfa Romeo, RAFFAELE DI NOLA « le nostre vetture sono particolari per una clientela particolare. In Europa rappresentiamo una piccola quota. Non abbiamo avuto ripercussioni sensibili. In base alle prenotazioni che non riuscivamo a soddisfare abbiamo lavoro per alcuni mesi. Poi si vedrà... »

Anche l'industria dei pneumatici ha di che preoccuparsi per la ridotta fornitura alle Case automobilistiche e per la maggiore durata delle gomme (si consumano meno, adesso).

Il PRESIDENTE DELL'ACI, Filippo Carpi De' Resmini, ha detto che data la gravità della situazione generale prima di prendere una qualsiasi posizione, naturalmente critica, nei confronti delle decisioni governative attenderà che si pronuncerà l'esecutivo dell'Ente, convocato per giovedì prossimo nella sede di via Marsala, ma il Presidente (socialista) dell'ACI si è già detto comprensivo per il Governo.

Il Presidente del CONI, Giulio ONESTI, ha definito « delicata la situazione in cui si troverà lo sport italiano dopo le severe ma comprensibili misure restrittive deliberate dal Governo. Io avevo prospettato, a nome di tutte le Federazioni sportive i danni che sarebbero derivati dallo sport dall'abolizione della circolazione domenicale. Purtroppo il nostro allarme non ha trovato seguito. Ma siccome gli sport non sono secondi a nessuno nel rispetto della legge e nella comprensione delle necessità comuni, occorre che essi si adeguino alle nuove circostanze, che io spero siano temporanee ».

Le grandi città (e non soltanto le grandi) e le agenzie di viaggio si stanno organizzando per assicurare ai tifosi il « transfert » da un quartiere all'altro, da una località all'altra, in occasione dei consueti avvenimenti sportivi. La Federcalcio ha deciso che per tutto dicembre si continuerà a giocare di domenica.

Forse a MARZO «libera» la benzina

La ridotta circolazione festiva influirà negativamente sul fatturato delle SOCIETA' AUTOSTRADALI. La concessionaria del gruppo I.R.I. soltanto (50% circa delle rete) potrebbe perdere qualcosa come 25 miliardi di lire in un anno ed il mancato introito avrà l'effetto di ritardare o ridurre gli investimenti per l'adeguamento della rete e la costruzione di nuovi impianti.

Tra coloro che beneficerebbero di qualche vantaggio da questa realtà congiunturale, saranno le COMPAGNIE DI ASSICURAZIONE. Con le automobili ferme almeno 70 giorni l'anno (ponti esclusi) le imprese dovrebbero ridurre il premio R.C. auto di circa il 20%, o quanto meno del 15% in conside-

razione che la domenica notte (dalle ore 0 di lunedì) ci sarà una maggiore concentrazione di traffico.

Si aggiunga poi che la limitazione della velocità nei restanti 295 giorni dell'anno non potrà che ridurre il rischio di incidenti. E' auspicabile quindi che lo sconto del 10,75% « pro tempore » venga conservato illimitatamente e che la richiesta del 20-30% d'aumento dei premi assicurativa proposta il 23 novembre a Milano dal presidente dell'A.N.I.A., senatore Pella, venga revisionata alla luce delle nuove esigenze dell'utenza.

Ma fino a quando durerà questa « austerità »? Non è facile rispondere a questa domanda. Nemmeno il più competente dei ministri in-

INCERTA LA CSAI

Forse nei calendari CORSE al SABATO

Per l'AUTOMOBILISMO SPORTIVO « c'è tempo per studiare e risolvere attentamente il problema — dice il Segretario generale della CSAI ERASMO SALITI. « E' indubbio che il nostro settore sia tra i più colpiti perché noi con l'auto-mobile svolgiamo la nostra attività sportiva. E' pure vero che le prossime corse ormai sono in calendario per il febbraio '74 e quindi abbiamo dalla nostra il vantaggio del tempo. La CSAI ha in animo comunque di preordinare un piano organico di contromisure per trovarsi pronta a qualsiasi evenienza.

« Resta da stabilire se i circuiti sono aree private e quindi non soggette al rispetto dei provvedimenti congiunturali. Se così fosse le corse in autodromo sarebbero salve: non mancheremo di sfoltare il programma e di limitarne la durata per risparmiare, anche noi, il 20% del carburante. Nel caso limite in cui le autorità o la pubblica opinione dovesse riscontrare una distonia psicologica nella nostra attività domenicale, allora non resterà che anticipare al sabato il giorno delle gare. Per i rallyes internazionali non sussistono problemi, concludendosi nella mattinata di sabato; per i nazionali si tratterà di anticiparne lo svolgimento al venerdì notte, con qualche disagio in più per i concorrenti privati. Per le cronoscelate gli orari domenicale o del Santo Patrono sarebbe l'ideale per il loro svolgimento in assenza totale di traffico. Anche in questo caso, in mancanza di autorizzazioni particolari, l'alternativa è il sabato. Per le competizioni in programma nei giorni festivi ci sarebbe da affrontare il problema dell'afflusso e del deflusso del pubblico all'autodromo o lungo le rampe di una salita: la chiusura delle pompe, infatti, non garantirebbe a molti il ritorno a casa.

● Il responsabile della stampa e delle P.R. della FORD ITALIANA, NELLO GIANNESI sostiene che « vi saranno sicuramente ripercussioni negative sulle vendite, mentre nello sport siamo in attesa di ulteriori indicazioni. Potremmo indifferentemente decidere di ridurre il numero o la durata delle gare di rallycross e del Campionato Mexico, oppure di essere costretti addirittura a rinunciare

...ma si pensa al biglietto col pullman

« Fare le corse senza pubblico è naturalmente antieconomico, specie a Varelungia » dice il direttore della «Certo che se questa situazione emergente dovesse protrarsi (ma io sono ottimista al riguardo) non resterebbe che organizzare le corse di sabato. Per quanto concerne i rifornimenti di carburante, non abbiamo di che preoccuparci: le nostre pompe, private, hanno un'autonomia di 7500 litri, più che sufficienti per una corsa affollata ».

Secondo il presidente del dinamico Gruppo Piloti Romani, ANTONIO PALANGIO, non sarà difficile riempire le gradinate di Varelungia: « Sto studiando la possibilità » afferma « di organizzare presto una corsa, contando su spettatori che pagando una pur modesta somma per l'ingresso all'autodromo hanno diritto al trasporto gratuito dal centro di Roma a Varelungia e ritorno in meno di 30 minuti, lungo una via Cassia finalmente deserta! ».

La scuola MORROGH farà... il test

ROMA - Parlando con tempestività il «colpo» del divieto della circolazione festiva, Henry Morrogh, il popolare titolare dell'unica scuola di pilotaggio italiana, ormai diramata in tutti i circuiti, ha già in mente di offrire una soluzione ai giovani appassionati che non vogliono perdere le sue lezioni domenicali.

Infatti, Morrogh ha già preso contatti per noleggiare un pullmann con autista per portare gli allievi o gli aspiranti allievi da un punto prestabilito di Roma a Varelungia, mentre un servizio analogo è allo studio per Misano. Per mettere definitivamente a punto il programma, che prevederebbe un biglietto unico per il trasporto, la lezione ed un pasto. Morrogh ha bisogno di « sondare » le intenzioni degli interessati, che sono pertanto invitati a telefonargli al numero 06 83.44.33 oppure allo 06 831.4951.

Lino Ceccarelli



Lo sport automobilistico ha il modo di sottrarsi ai ricatti e ai condizionamenti di qualsiasi tipo ricorrendo a una soluzione energetica, utile anche per una sperimentazione nell'interesse generale

In AUTODELTA un motore sta già provando al banco alimentato ad alcool

Con l'«autarchico» metanolo l'ALFA di BRIVIO vinse a tempo record

Non è la prima volta, come ricordavamo nello scorso numero, che l'automobile si è trovata di fronte a una crisi energetica. Non è la prima volta, almeno, per la «povera» Italia (di materie prime). Quella famosa dizione «carburante libero» che ha attivato le vetture soprattutto di maxiformula fino al 1936, quando proprio Enzo Ferrari — lanciando il famoso slogan «non possiamo correre più con farmacie meccaniche», quasi a rispondere ai successi della Vanwall in F. 1 — ne decretò la fine con i carburanti da normale commercio, all'insegna dei vantaggi per i motori della normale produzione di serie, ebbe un... antenato «politico». Erano gli anni dell'autarchia, la brutta parola coniata dai dirigenti politici dell'Italia anni '30, quando la «perfidia Albione» ci fece decretare le famose «Inique Sanzioni» che poi furono la causa indiretta del disfacimento dell'ONU dell'epoca, la Società delle Nazioni, favorendo quindi lo scoppio della disastrosa guerra globale.

Con le Sanzioni che ci tagliavano già allora dalle vie del petrolio, anche allora la circolazione automobilistica fu bloccata, ma si permisero le alternative e si sollecitarono soluzioni utili a permettere la circolazione a veicoli azionati con carburanti diversi. Il padre di un giornalista dell'automobile attuale, Ferraguti, inventò il gassogeno, cioè il motore che funzionava «a carbonella» ossia a gas di lignite; poi c'era la propulsione al metano, ascendente dell'attuale gas liquido, ma agli effetti agonistici venne studiata una formula che apparve nei regolamenti dell'epoca e permise lo svolgimento delle corse anche in quei tempi di crisi.

La Mille Miglia ad alcool metilico

In piene Sanzioni Economiche per la guerra d'Abissinia, nel 1936 si lasciarono svolgere le Mille Miglia, ma venne imposto il cosiddetto «carburante nazionale». Cioè una sostanza energetica che all'85% non contenesse petrolio e suoi derivati, rimpiazzati da prodotti reperibili in Italia. Ecco dunque il famoso ALCOOL METILICO che si estrae dal carbone. Ma leggiamo insieme gli APPUNTI STORICI che Carlo Mariani scrisse sedici anni fa per conto della SHELL, che voleva ricordare il suo impegno allora insostituibile nello sport del volante. Il carburante autarchico nasce appunto dalla collaborazione dell'ing. Somazzi della Shell e di Enzo Ferrari che se ne è assunto l'impegno tecnico. Ricorda Mariani:

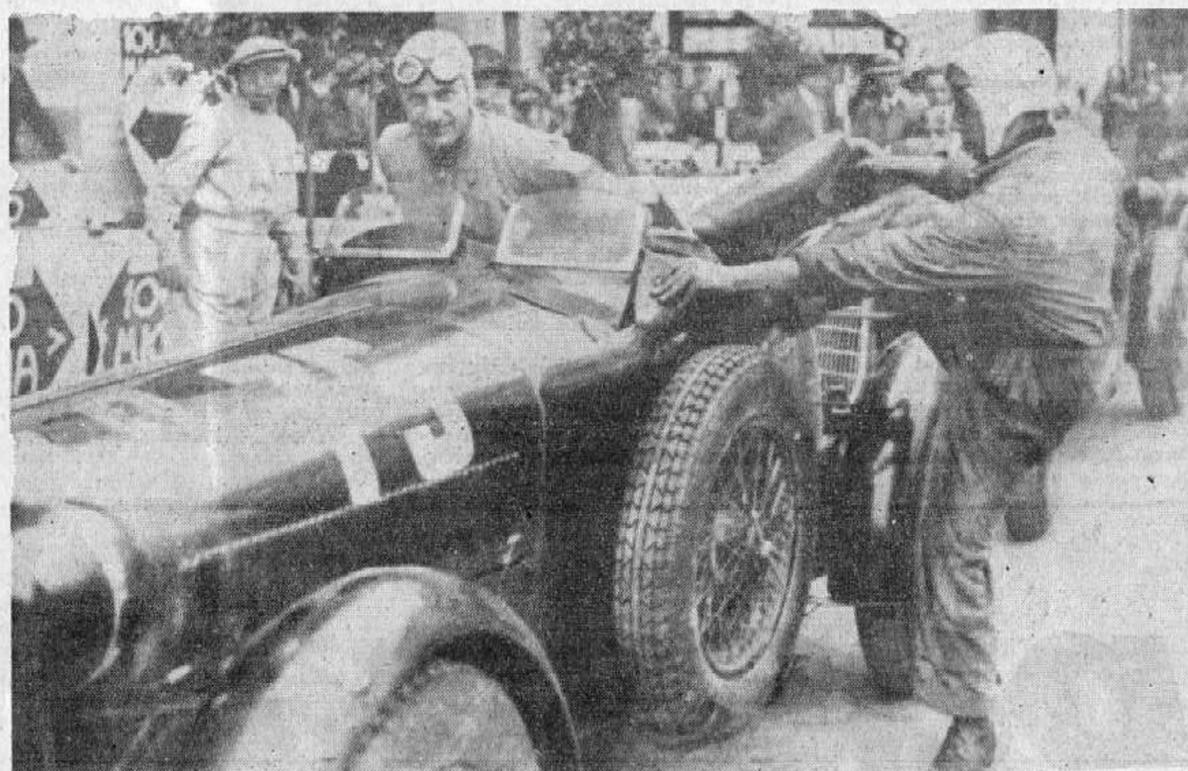
«...nessuna preoccupazione. Somazzi intensifica nuovamente la frequenza delle sue visite a Modena, presso le officine della Scuderia Ferrari le prove si susseguono a ritmo accelerato; ed il 15 aprile le Alfa Romeo sono alla partenza con il pieno di "carburante nazionale", ancora una volta concludono trionfalmente la classica di primavera, conquistando i primi posti della classifica generale ed il nuovo record assoluto della gara. La miscela in questa occasione usata è: metanolo 85%, denaturante 0,55%, acqua 0,3-0,4%, residuo libero 14%. I tecnici erano concordi nel ritenere questa miscela troppo povera di "riserva", per la scarsa volatilità dell'alcool metilico. Ma fu una soluzione geniale dei tecnici della Shell quella di dare alla miscela la necessaria vola-

tilità utilizzando, come "residuo libero", specialmente prodotti di testa del cracking di La Spezia, ricchi di butano».

Vittoria ALFA col DYNAMIN

Quel carburante si chiamerà DYNAMIN e vincerà la vittoria dell'Alfa Romeo 8 cilindri di Brivio-Ungaro a 121,622 kmh in quella Mille Miglia del '36 (conclusa anche dalla Balilla a gassogeno di Raffaello Guzman). E' una miscela che è ancora valida adesso. Perché all'85% di metanolo, cioè alcool metilico si aggiungono componenti che niente hanno a che fare col petrolio, se non un pizzico di etere da esso derivato. L'alcool metilico veniva già allora prodotto dalla Montecatini a Sinico, migliorato da un 5% di benzina aromatizzata del Borneo. Era una miscela freddissima che oggi potrebbe facilitare l'utilizzazione dei turbocompressori. Il maggiore handicap con le qualità della benzina di petrolio, essendo le prestazioni sostanzialmente simili, è nei consumi migliorati.

Lo sport automobilistico si può in sostanza ancora rendere indipendente dal vincolo petrolifero ed è in grado di dare la sua risposta di concreto contributo al progresso tecnico nell'interesse generale. Esso può sfuggire alla trappola che da più parti si vuol cogliere l'occasione di tendere. L'importante è che nello stesso nostro ambiente si trovi la volontà di sfuggire all'accerchiamento di coloro che tendono a strumentalizzare la situazione di difficoltà energetica con altri fini. Sappiamo che la scorsa settimana alla



Brivio ed Ungaro vinsero, con l'Alfa 8C 2900 alimentata con il carburante Shell a base di metanolo, la decima edizione della 1000 Miglia, nel 1936, il cui manifesto è raffigurato in alto accanto al titolo

Ferrari il problema è stato affrontato, nel quadro delle generali preoccupazioni dell'azienda per la produzione di serie imbrigliata dai vincoli velocistici in autostrada. E l'ing. Ferrari, ricordando il suo impegno degli anni trenta, intende farsene portavoce nelle opportune sedi sportive.

Così l'ing. Carlo Chiti dell'Autodelta, che la scorsa settimana nella nostra intervista ha anticipato questa soluzione che toglierà allo sport automobilistico anche qualsiasi responsabilità «morale» per facilonescie denunce di «sprechi», sappiamo ha messo già al banco un motore 8 cilindri per studiare subito i problemi di adattamento al ritrovato carburante

che praticamente finì di essere adottato nel 1956 nel Gran Premio d'Italia F. 1 vinto dalla Vanwall a Monza.

Adesso il problema è costringere i rappresentanti del nostro sport a smetterla di baloccarsi con le immancabili lentezze burocratiche e ad affrontare la questione subito e rapidamente. Qualcuno attribuisce alla Presidenza della CSAI un orientamento molto possibilista e semplicistico per i problemi futuri. Al solito non si ha molta fantasia e si parla solo di riduzione dei consumi per le corse: cioè con riduzione delle percorrenze e delle gare organizzate. E invece la soluzione pronta, pratica e tecnicamente importante ai fini della sperimentazione c'è, senza particolari adattamenti dei propulsori.

Svincolare lo sport-auto

Tiriamoci subito fuori dall'impasse senza cercare di convincere chi le corse non vede l'ora che di proibirle! I costi non sono eccessivi, la materia prima è già abbondantemente prodotta nel mondo e in Italia in particolare. Persino in tema di oli non ci sono preoccupazioni: si è corso per tanto tempo con l'olio di ricino che è un lubrificante di gran lunga migliore di quelli derivati dal petrolio! La strada è tracciata. Sarebbe da sciocchi e superficiali non svincolare lo sport automobilistico, potendolo fare, da schiavitù che lo manterrebbero soltanto in posizione di soggiacenza.

sab.



Nel '36, in relazione alle «sanzioni», vi fu alla 1000 Miglia anche una categoria per vetture a gassogeno. Nella foto, quella di Ferraguti

Quanto costano oggi i «succedanei»

Come abbiamo anticipato nel numero scorso, l'industria chimica produce una certa quantità di sostanze che, sia pure non con destinazione primaria, possono favorevolmente essere utilizzate come carburante per motori a scoppio. A prescindere dai divieti fiscali al loro uso come carburanti, le principali fra queste sostanze — non derivate dal petrolio e succedanei della benzina — sono gli alcoli ed il benzolo, sostanze già ampiamente usate come sostituti della benzina in periodi analoghi a questo, in cui vi era scarsità di materia prima petrolifera. Dal punto di vista della convenienza economica all'uso di queste sostanze, sussistono però dei dubbi, soprattutto per il crescente costo di esse nel quadro di un'impennata generale dei prezzi dei prodotti industriali. E la cosa non interessa, in quanto — nel caso fossero scelti come sostituti della benzina — non sfuggirebbero certo alla tassazione che attualmente grava sul carburante primario. Facciamo comunque degli esempi, ricordando che si tratta di prezzi indicativi e relativi ad un chilo di sostanza.

Alcool metilico	L. 165
Alcool etilico	L. 350
To/uolo	L. 135
Benzolo	L. 240

**Bloccata la
produzione
operaia a casa?**

Le paure di MODENA

**Un modo
per frenare
la passione**

MODENA - Purtroppo l'industria emiliana Ferrari, Maserati, De Tomaso, Lamborghini, hanno risentito per prime del colpo inferto dalle disposizioni sulla limitazione della circolazione in relazione alla scarsità del carburante e alla riduzione della velocità. Riservandoci un'indagine più approfondita, possiamo intanto dire che l'attuale giro di vite, per altro già vigente in altri Paesi, è stato preceduto da un periodo molto difficile per quasi tutte le fabbriche che costruiscono macchine speciali e di cilindrata elevata. C'è stato un calo nei primi sei mesi del '73 abbastanza sensibile, calo che si è andato accentuando in questi ultimi periodi tanto che è facile notare presso gli stabilimenti, parchi affollatissimi di macchine in attesa di essere vendute.

Non è facile prevedere quali saranno le conseguenze di questo stato di cose per quanto riguarda le fabbriche emiliane, ma è chiaro che la produzione, destinata per il 40 per cento all'estero ed esattamente negli Stati Uniti dove ora si parla... di utilitarie che consumino meno carburante, diminuirà certamente. Le macchine emiliane bevono parecchio perché tale è la loro caratteristica speciale. Si aggiunga poi il fatto della limitazione della velocità sulle autostrade, ed ecco che ci si domanda se è il caso di usare un 3 litri per marciare a 100 all'ora.

L'ing. AURELIO BERTOCCHI parlando della situazione, ci ha detto: «noi francamente eravamo soddisfatti della nostra produzione, tanto che il mese di novembre risultava per la nostra fabbrica il secondo di quest'anno dopo luglio delle maggiori richieste. Ma ora che cosa succederà? Chiaro che si teme per decisioni che

Anche gli autodromi sentiranno la crisi

MODENA - Le corse saranno proibite? Questa ipotesi che si forma naturalmente, in forma pessimistica, nei circoli modenesi. «Le vetture» ci ha detto l'ing. Giulio Alfieri direttore tecnico della Maserati «potrebbero marciare ad alcool, ma richiederebbero diverse modifiche. E' possibile pensare a "tagli" delle corse messe nei calendari nazionali ed internazionali. Dubito che corse a lunga distanza si possono effettuare, come rally ecc. fin che durerà questo stato di cose».

«Speriamo che prima della ripresa delle corse qualche cosa sia migliorato» ci ha detto l'ing. Aurelio Bertocchi «ma è indubbia una scelta prioritaria dovrà essere fatta dagli organi competenti per scegliere un determinato e limitato numero di corse».

Naturalmente in questo «veder nero» c'è chi prevede il blocco di tutti i progetti per la costruzione di nuovi autodromi con conseguenze finanziarie gravi per quelli costruiti in questi ultimi anni, con impegni economici notevoli e per le gestioni degli altri in funzione.

potrebbero compromettere sia l'efficienza dell'industria specializzata, sia la occupazione».

In tutti gli esponenti che abbiamo avvicinato, però, si manifesta un gran senso di responsabilità. Sono disposti ancora a lottare come sempre, sperando che la situazione in atto non sia troppo duratura.

Si può fare un parallelo anche con la fabbrica di trattori Fiat di Modena, uno dei più grossi complessi europei, che in questi giorni è in fase di potenziamento accentrando altri complessi

italiani che vengono trasferiti a Modena. E' chiaro che il trattore subirà la stessa sorte delle autovetture. Nelle campagne, ad esempio, si sta già ritornando alla trazione animale.

Chi può, al contrario, ricevere un incremento, è il settore dell'industria che costruisce pullman e autobus per i servizi pubblici. A Modena, incominciando dalla Orlandi e dalla «Padane» ci sono parecchi complessi che potrebbero compensare parte del danno derivato al settore delle autovetture.

MODENA - Sulle assurde modifiche e relative restrizioni apportate al codice della strada, che si riferiscono particolarmente all'art. 79 col minimo di 18 anni per guidare auto da 130CV sino a una tonnellata e fino a 180 kmh. e di 21 anni per macchine di potenze superiori a 130 CV per tonnellata e di oltre 180 kmh., i responsabili delle aziende modenesi si sono espressi piuttosto acerbamente.

L'ing. GIULIO ALFIERI, direttore tecnico della Maserati, ha detto: «non vedo una ragione tecnica per la pericolosità della condizione di guida, in relazione all'età della persona; non vedo il concetto di collegare il limite della capacità umana, secondo il legislatore, al peso della vettura.

Non capisco come si può definire una persona incapace a condurre un'auto con una velocità superiore al peso. Non posso, infine, come uomo ed esperto, accettare tale disposizione. Dal punto di vista sportivo è certo che i giovani troveranno numerosi ostacoli per avviarsi a questa carriera agonistica».

L'ing. AURELIO BERTOCCHI, direttore tecnico della De Tomaso ha così espresso il suo pensiero: «E' una decisione inconcepibile! Ciò che mi fa ridere è che si è preso un provvedimento senza una pratica giustificazione. Per quanto riguarda, ad esempio, le nostre macchine, dirò che il giovane corre certamente minori rischi con la Pantera che ha il baricentro basso, freni migliori, pneumatici idonei per viaggiare con tranquillità, il battistrada più largo ecc. che altre vetture di peso inferiore e di potenze limitate. Negli Stati Uniti guidano a 16 anni. Secondo me sarà il 50 per cento del mercato che verrà meno ai costruttori di vetture del tipo delle nostre. Si mortificherà anche l'esportazione e allora vedremo vendere macchine

di marche estere. E' un voler agevolare la concorrenza! A proposito dei programmi per migliorare la bilancia dei pagamenti, io credo che andremo contro un periodo assai difficile.»

VITTORIO STANGUELLINI: «Circa il rapporto età-pilota-peso-potenza, dobbiamo tenere presente che molte volte può essere più pericolosa una macchina di piccola cilindrata, alla quale siano state apportate modifiche per incrementarne la potenza, che le macchine di maggior cilindrata e di maggior peso. Prima di prendere certe decisioni, dovrebbero essere interpellati i costruttori, che sono quelli che vivono nell'ambiente, che quotidianamente fanno prove ed esperienze.»

L'ing. ALBERTO MASSIMINO ha così puntualizzato il suo parere: «non giustifico queste modifiche al codice stradale. Si è voluto stringere i freni con decisioni assurde; mentre ce ne sarebbero tanti altri articoli del codice della strada da modificare. Sarà un danno notevolissimo per l'industria automobilistica».

Mario Morselli

passa in testa!

(agli altri, la polvere)



Conrero kits

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

ruote in lega - volantini sport
ammortizzatori Racing

Potrete richiedere documentazioni sulle elaborazioni
Conrero Kits agli agenti generali:



**CRAVANZOLA
& GAIDANO**

via Cavour 5
10123 Torino
telefono 513489

CONRERO KITS s.a.s.

Corso Roma 39/r - 10024 MONCALIERI (TO)

Conrero Kits fa della tua auto una sprint

180

Un'altra ineguagliabile sortita dei governanti in tema di auto e di circolazione: le MODIFICHE al CODICE della STRADA non tengono conto nemmeno delle leggi di natura!



I giovani di vent'anni «abili» a pilotare i «jet» ma non le GT!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ROMA - Chi pensava che la patente ai sedicenni sarebbe stato uno dei traguardi raggiungibili con la prossima completa revisione del codice della strada ha visto sparire, forse definitivamente, le proprie speranze. Almeno stando agli orientamenti della Decima Commissione Parlamentare (Trasporti) che nell'esaminare il disegno di legge sulla sostituzione degli articoli 79, 80 e 124 del T.U. delle norme sulla disciplina della circolazione stradale si è schierata, con il procedere dei lavori, su una linea sempre più rigida, modificando in gran parte il testo originale.

Notevoli sono stati gli emendamenti apportati all'art. 79 che fissa questi limiti di età: 18 anni per guidare moto fino a 350 cc e automobili di potenza fino a 130 CV per tonnellata di peso e fino a 180 kmh; 21 anni come minimo e 65 come massimo per guidare motociclette oltre i 350 cc. e macchine di potenza e velocità superiori.

Il disegno di legge che — ripetiamo — non prevedeva questi emendamenti era stato presentato nel febbraio scorso, durante la precedente legislatura. In seguito la Camera concedeva potere legislativo alla Decima Commissione che al termine dei lavori non avrebbe avuto la necessità di sottoporre al voto del Parlamento le proprie decisioni. Sotto la presidenza dell'onorevole CATELLA la Commissione si riuniva l'11 ottobre ed il deputato DC DAL MASO iniziava vagamente a prendere in esame l'opportunità di prevedere più elevati limiti di età per guidare moto di grossa cilindrata e auto sportive. In questo periodo si parlava anche di un periodo di tirocinio di sei mesi dopo il conseguimento della patente per la guida di autoveicoli di cilindrata superiore ai 1100 cc. Questo provvedimento che richiama alla mente quello ben più razionale adottato in alcuni stati europei che impone a neo-patentati di non superare i 90 kmh., non ha avuto alcun seguito. Nella stessa seduta il vice-presidente della Commissione, il democristiano PICCINELLI, si dichiarava pienamente d'accordo sull'opportunità di disciplinare la guida delle auto sportive.

Nella seduta dell'8 novembre, l'onorevole DAL MASO insisteva nella linea ultranzista proponendo una differenziazione delle patenti di guida con l'introduzione di un nuovo tipo per macchine dotate di motori potenti. Peccato che anche in questo caso una parte decisamente molto valida della proposta e che riguardava l'imposizione di appositi esami fisico-psico-attitudinali non sia stata presa in seria considerazione.

Infine, nella seduta del 21 novembre veniva scartata la soluzione del nuovo tipo di patente ma la Commissione vo-

● I giovani che hanno il divieto dei 180 all'ora, se non hanno compiuto il 21. anno di età, evidentemente perché non si ritiene siano loro « affidabili » macchine di quella potenza, sono gli stessi che, ogni giorno, sfrecciano con i jet militari. All'Accademia Aeronautica infatti si può entrare al 17. anno e già dopo alcuni mesi iniziano le esercitazioni di volo. Al pilotaggio di un jet si arriva già al secondo anno del corso, cioè a 18 anni. Il jet, quello di addestramento, fa circa 1000 chilometri all'ora. Da notare inoltre che non si entra all'Accademia se si sono superati i 22 anni. Ogni ulteriore commento è inutile.

tava all'unanimità e con l'assenso del rappresentante del governo, il sottosegretario ai trasporti CENGARLE, la già menzionata elevazione dei limiti di età. Da notare che in quest'ultima decisiva seduta la Commissione era presieduta dall'onorevole PICCINELLI in sostituzione del presidente onorevole CATELLA. L'assenza di quest'ultimo, dirigente cresciuto alla Fiat e profondo conoscitore dei problemi del traffico potrebbe avere agevolato le decisioni dell'assemblea pienamente contrarie allo spirito della moderna motorizzazione.

Tra l'altro, pur facendosi sempre più pressante la necessità di adeguarsi

alle norme CEE, non è stato preso in esame il problema degli stranieri al di sotto dei 21 anni che intendono guidare in Italia una moto oltre i 350 cc. o una macchina veloce. Sarà fatto uno strappo alla regola? E perché?

Nessuna presa di posizione inoltre per lo scottante problema dei neo-patentati in età matura che tranquillamente possono guidare qualsiasi tipo di automobile. Non è dato di sapere infatti secondo quale concetto una persona che non ha mai guidato e che, sulla soglia della sessantina ad oltre, prenda la patente possa essere sempre considerato all'altezza di guidare auto super-veloci. E senza nemmeno una visita medica adeguata!

Ora il disegno di legge passa all'esame della Commissione Trasporti del Senato che potrà anche varare i provvedimenti ma è assai probabile che essa abbia potere legislativo, con la possibilità quindi di trasformarli in legge senza necessità del voto. È sperabile quindi che abbia soltanto incarico istruttorio, rimettendosi ai voti dell'assemblea. È un po' quello che auspica anche il direttore generale della motorizzazione, dottor SIRIGNANO, che ritiene di poter intervenire per varare una migliore normativa in sede di discussione.

Difficile stabilire che effetti avranno in campo sportivo i nuovi emendamenti, perché la CSAI stessa è stata un po' sorpresa dagli eventi ed il segretario Salti si è limitato a dichiarare che si studierà la faccenda. Il problema si presenterà scottante per i rallies perché nelle tappe di trasferimento la circolazione è regolata secondo le norme del codice della strada. È chiaro quindi che, stando ai termini di legge, i piloti minorenni non potranno più guidare molte macchine dei gruppi 2 e 4, con grosse limitazioni anche per il gruppo 3. Ma se in quest'ultimo la potenza del motore è facilmente conoscibile nel caso di macchine preparate diventa molto più complicato, per non dire impossibile, stabilire chi è nelle regole e chi ne è fuori.

Daniele Buzzonetti

Che cosa ne pensa l'ANCAI

Il Presidente dell'Associazione Nazionale Corridori (ANCAI) ing. Vittorio Ceard, ha dichiarato: «La notizia sulle limitazioni di guida collegate all'età di 18 e 21 anni mi è giunta per telefono da un amico. Credevo trattarsi di una barzelletta come le tante che circolano oggi sulla competenza delle nostre autorità. Poi ho letto la notizia sul Corriere della Sera e quindi, nonostante si tratti del «Corriere della Sera», sono costretto a constatare che non è una barzelletta ma una effettiva proposta in sede legislativa da parte di una Commissione apposita. Collegare alla differenza fra di 18 e 21 anni di età una facoltà di guida più o meno sicura è semplicemente ridicolo, ma purtroppo il ridicolo sta diventando un luogo comu-

ne nel nostro Paese, ove ormai l'incompetenza regna pubblicamente sovrana spaziando dal colera alle Poste, forse in stretta colleganza con l'età dei singoli preposti. Se le Commissioni Trasporti avessero voluto affrontare realisticamente il problema della sicurezza stradale in chiave di capacità ed attitudine alla guida a mio parere avrebbe dovuto limitare la guida dei veicoli superiori a 20 cavalli e a 60 km orari unicamente... ai membri della Commissione Trasporti, agli altri funzionari statali ora graziosamente sfollati ed eventualmente ai membri delle Curie vescovili. Ciò avrebbe costituito esempio, non solo in Europa, ma persino per i Paesi del terzo mondo!»

La CSAI presa in contropiede

Chi sono i più noti giovani piloti «colpiti»

Come avete letto, il progetto di modifica dell'articolo 79 del Testo Unico delle norme sulla circolazione stradale, già approvato dalla Camera, prevede un minimo di 21 anni per guidare vetture con velocità superiore ai 180 kmh

In attesa di una definitiva approvazione di queste norme, e della definizione dei loro limiti, vogliamo ricordare che, attualmente, sono 147 i licenziati italiani minori di 21 anni. Fra essi, senza voler offendere gli altri, i più «importanti» sono senz'altro LAMBERTO LEONI, la rivelazione della F. Italia chiamato anche a provare le F. 2 della squadra-CSAI, MASSIMO MASCAGNI, uno dei protagonisti del Challenge Ford-Kleber di Mexico, ERNESTO VITA e STEFANO NISINI, entrambi formulisti con le F. Ford.

Vi sono poi alcuni rallyisti: GIAN FRANCO CECCATO, CLAUDIO CAPRA, MARIO BONAMICO, ALDO ANDREOLI e anche MARCO ROGANO, figlio del presidente della CSAI, ing. Alberto. Fra l'altro, Marco Rogano non è, per un mese, il più giovane titolare di licenza CSAI. Il primato spetta ad ATTILIO BERNASCONI, nato il 7 agosto 1954.

Legalizzato, però il disservizio postale

Nel quadro delle restrizioni conseguite dal regime di austerità adottato dal Governo, riguardanti la circolazione automobilistica, oltre ai divieti di circolazione ed ai limiti di velocità (e relative salate ammende), da segnalare l'incremento fino a 5.000 lire della multa per divieto di sosta. Ed a questo proposito, per evitare

che la lentezza delle poste facesse decadere (come avviene spesso) la validità delle multe, si è pensato bene di elevare a tre mesi il termine massimo per la notifica. Che equivale ad una sorta di «legalizzazione» di quel disservizio postale che è una delle maggiori piaghe del nostro paese.

A quale età la patente all'Estero?

- 15 ANNI: Nuova Zelanda. La validità della patente dei quindicenni è di un anno. La macchina deve portare una targa speciale con una L.
- 16 ANNI: Australia Meridionale, Provincia di Alberta, Manitoba, Nuova Scozia, Ontario, Isola Edoardo, Saskatchewan (tutte provincie Canadesi), Stati Uniti (perché ci sia il consenso dei genitori).
- 17 ANNI: Quebec e Terranova (Canada), Queensland e Tasmania (Australia), Gran Bretagna, Irlanda.
- 18 ANNI: Spagna, Svezia, Polonia, Romania, Ungheria, Marocco, Francia, Germania Federale, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Austria, Jugoslavia.
- 20 ANNI: Tunisia.
- 21 ANNI: Grecia.

CASE & PILOTI non si arrendono

La NAZIONALE blu ingaggia JARIER (e forse PACE) ma ripensa alla F.1 (1975)

La MATRA propone una sfida «al banco»!

DALL'INVIATO

PARIGI - Jean-Luc Lagardere, gran capo della Matra-Simca campione del mondo, ci ha invitati alla sua conferenza stampa di gennaio: sarà quella in cui verranno ufficialmente enunciati i programmi della squadra francese, e probabilmente anche espresse le opinioni precise che la Matra ha sulla evoluzione dei regolamenti e delle abitudini sportive. L'annuncio della conferenza stampa di gennaio è stato dato durante quella che, una settimana fa, Jean-Luc Lagardere e il signor Millet direttore della Seita (monopolio francese dei tabacchi) hanno tenuto per annunciare ufficialmente l'abbinamento «delle due marche blu».

Per conoscere ufficialmente la posizione della Matra nel quadro sportivo del futuro immediato, e quella nel quadro delle attività che la CSI sta programmando per gli anni a venire, attenderemo dunque fino a gennaio. Adesso da registrare c'è soltanto questo fatto nuovo: le macchine della Matra-Simca avranno anche della pubblicità extra-sportiva, ed insieme ai nomi della Shell, Marchal, Goodyear, ci sarà — sulle carrozzerie delle macchine campioni del mondo — la figura nera della zingara danzatrice che simboleggia appunto le sigarette Gitanes.

E' un passo importante, questo che la Matra ha compiuto, cedendo all'ingresso di una forma pubblicitaria che non è automobilistica. Un fatto che riteniamo non sia soltanto economico, vale a dire che non è stato deciso solo perché, come ha detto Lagardere, «il bilancio di un Campionato è diventato tanto oneroso da dover richiedere molti contributi». E' certo che per far una stagione di corse massiccia come quella che la Matra si appresta a fare occorrono tanti soldi; ma è molto probabile che nell'accordo con la Gitanes non ci sia soltanto il fattore economico. Pensiamo invece ad una azione a sfondo nazionalistico che è stata determinata da fattori di prestigio di natura politico-economica ispirata, se non suggerita, da elementi e considerazioni che vanno oltre il semplice rendiconto dei costi di gestione di una squadra da corsa.

«Noi difenderemo, in un certo senso, tutta l'industria francese, difendendo i colori delle Gitanes: saremo gli ambasciatori di una certa immagine della Francia», ha detto Lagardere. E non facciamo fatica a pensare che ciò sia stato detto con precisi riferimenti a quanto altre marche di sigarette stanno facendo da tempo, e quindi agli interessi economici che vi sono coinvolti.



Matra-Simca con la pubblicità delle Gitanes, dunque. Su questo argomento non ci pare vi sia molto da aggiungere. Salvo, a titolo cronistico, che non hanno voluto risponderci direttamente quando abbiamo chiesto a quanto ammonta il contributo della Gitanes, pur se poi si è riusciti a sapere che sarà di circa il dieci per cento dello stanziamento annuo della scelta per la propaganda. E poiché questo stanziamento è di pressapoco un miliardo e mezzo di vecchi franchi, si arriva a qualcosa attorno ai duecento milioni di lire. Mica male...

Conferma della assunzione di JARIER, che farà coppia con BELTOISE visto che non si tocca la coppia LARROUSSE-PESCAROLO che nel 1973 ha tanto vinto. Qualcosa di nuovo, invece, nella politica della squadra. L'anno scorso, se ricordate bene, Lagardere aveva enfaticamente sottolineato come la Matra fosse la «nazionale di Francia» perché era tutta francese. Questa volta, a nostra domanda non è stato altrettanto perentorio:

WISELL in predicato per la BRM

● Reine Wisell, incontrata all'aeroporto di Parigi, ha intenzione di tornare alle corse delle monoposto. Correrà, dice, in Formula due e anche in Formula uno, ma non vuol dirci come e con chi. Sta trattando con certi «sponsors». Per la F. 1 si parla della BRM...

● John Surtees ha finalmente la sua nuova fabbrica. E' sempre a Edenbridge, nel Surrey, ma è molto più spaziosa. Contento per questo avvenimento, è invece arrabbiatissimo perché ha dovuto interrompere le prove della sua nuova TS 16, in corso a Kyalami, perché la polizia sudafricana, ad impedire che le prove continuassero.

«Arrivati ad un certo livello l'obiettivo principale è quello di vincere. Il nostro obiettivo primo, quindi, sarà quello di far di tutto per continuare a vincere. Il secondo obiettivo, ma soltanto il secondo, sarà quello di essere una squadra nazionale.»

Dopodiché è facile capire come la possibilità di vedere sulle Matra-Simca anche piloti non francesi sia vicina. Non crediamo si tratti di Fittipaldi, che d'altra parte ha già detto di non poter correre per una marca di sigarette concorrente alla Marlboro; né che sia possibile far correre Peterson o Ickx, come qualcuno vorrebbe, perché i due corrono per la JPS. Pensiamo invece che CARLOS PACE sia molto probabile, e con lui qualche altro. Lo sapremo in gennaio.

Quel che è molto interessante è che, parlando del futuro e dell'abbinamento con la Gitanes, Lagardere ha precisato che il contratto è di un anno, ma ha poi aggiunto, più avanti, che «Abbiamo ambizioni a medio e lungo termine», ricevendo cenni di approvazione da parte del signor Millet, e da parte del rappresentante della Chrysler, che era in sala.

Ha aggiunto che l'esperienza ha detto loro come non sia possibile ottenere buoni risultati facendo molte cose: che quindi faranno una cosa soltanto. Quale sarà non possono ancora saperlo, perché i regolamenti internazionali non sono ancora chiari. Sono impazienti di conoscerli, questi regolamenti, per poter decidere. Non ha detto altro, Lagardere, ma la nostra interpretazione è che quando sarà finito il ciclo delle macchine sport attuali, ed il campionato mondiale marche sarà disputato dalle macchine ibride del futuro Gruppo 5 (che la CSI si appresta a far conoscere), la Matra smetterà di partecipare al campionato mondiale. E tornerà a correre nella Formula uno.

Per cominciare, intanto, si è dichiarato disponibile subito a fornire motori a qualcuno che sia «veramente serio e che ce li chieda. I nostri motori sono di certo i più potenti tre litri esistenti, e ci piacerebbe che qualcuno organizzasse un confronto su banchi prova, magari in Svizzera». Anche se non detta, l'intenzione di tornare alla F. 1 l'abbiamo avvertita, quasi trasparente, da molti sintomi. E vedrete che sarà così.

E adesso aspettiamo gennaio, per sapere ufficialmente i programmi della Matra-Simca. Anzi, della squadra Gitanes che fa correre le Matra-Simca.

Franco Lini



Ormai assiduo alle prove Alfa Romeo il figlio del Presidente della Repubblica, Paolo Leone, ha seguito anche gli ultimi test a Vallelunga

Un motore ALFA in segreto a Parigi

PARIGI - Le lunghe prove effettuate dall'Alfa Romeo anche a Vallelunga, con la macchina destinata alle prove del Campionato mondiale 1974, sono da considerare sotto una luce particolare. Infatti i motori utilizzati non erano quelli previsti per la stagione ventura, e addirittura si dice che fossero stati volontariamente «parzializzati», per non dare agli avversari la vera misura del potenziale effettivo. E' una voce che potrebbe essere vicina alla realtà, anche perché ne arriva un'altra dalla Francia: una équipe di specialisti del rendimento teorico dei motori a combustione interna, che ha già lavorato con successo su propulsori di diverse marche, avrebbe sotto cura, in questi giorni, il dodici cilindri Alfa Romeo. Pare che i primi risultati siano stati eccellenti, perché soltanto modificando i condotti di alimentazione sono stati «trovati» quindici cavalli in più.

Adesso stanno lavorando sui condotti di scarico e sulla forma delle camere di scoppio, e la potenza massima del motore Alfa Romeo dovrebbe trarne altro incremento. Naturalmente ciò ha provocato qualche cedimento di taluni organi, che dovranno a loro volta essere ridimensionati o ridisegnati. Tuttavia da quel che sappiamo dobbiamo attenderci che l'Alfa Romeo si presenti al Campionato marche 1974 molto agguerrita.

● Su un'Alfa-Romeo 33 che ha girato a lungo sulla pista di Balocco negli ultimi tempi è stato provato anche un motore a otto cilindri. Ma era un Ford-Cosworth!!

Scompare l'AUTOBIANCHI?

TORINO Pare che nella necessaria ristrutturazione di tutto l'apparato produttivo e distributivo della Fiat sia prevista a breve scadenza la scomparsa totale della Autobianchi, anche come marca. Intanto registriamo la fine totale dei rapporti tra Fiat e Citroen, che dopo la «rottura» di gennaio erano continuati sul piano commerciale con la continuità di azione della rete di distribuzione comune tra Citroen e Autobianchi. Adesso, in Francia, questa forma di collaborazione è finita totalmente.

● L'ing. Orazio Satta-Puliga, capo progettista dell'Alfa Romeo, è da qualche tempo ammalato ed è molto probabile che decida di cessare la sua attività. Si apre così la lotta per la successione, al vertice del reparto più avanzato dell'Alfa, successione che avrà ovviamente anche aspetti politici, data la struttura della Casa milanese. Si dice che i candidati alla direzione delle

esperienze Alfa siano per il momento il tecnico Busso, che è da 25 anni alle progettazioni, l'ing. Carlo Chiti ed il giovane ing. Luraghi, figlio del presidente dell'Alfa Romeo. Secondo talune voci tuttavia i tre «contendenti» sudetti potrebbero essere «scavalcati» dall'ing. Giulio Alfieri (Maserati).

● Alla Lancia è in preparazione avanzata la nuova «grossa» macchina di prestigio, che riporterebbe la marca torinese al suo ruolo di produttrice di vetture di classe elevata. Sarebbe una 2700 cc, molto raffinata. Ma adesso con la crisi petrolifera...

● Nonostante che i dirigenti dell'Alfasud fingano di ignorare persino il significato della parola «coupé», questo tipo di macchina sul telaio della Alfasud è già stato preparato, ed un esemplare è già arrivato alla Autodelta, per vedere cosa se ne può ricavare ai fini sportivi.

Le positive prove di VALLELUNGA saranno continuate a MISANO da MERZARIO e STOMMELEN

Tra 15 giorni ANDRETTI darà risposta all'Alfa

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VALLELUNGA - Le ultime due giornate di prova dell'Alfa Romeo hanno confermato, se pur ve n'era bisogno, che la macchina ha raggiunto un apprezzabile grado di messa a punto ma le condizioni della pista unite alla completa mancanza di pneumatici adatti non permettevano di raggiungere la soddisfazione (del tutto platonica e ne spiegheremo la ragione) di segnare tempi esaltanti.

Il dottor De Luca ed i suoi collaboratori non hanno digerito con tranquillità le accuse alla pista. Per loro l'asfalto era in buone condizioni perché era stato lavato in più punti con la soda proprio nella scorsa settimana. Questo è molto vero però anche un anello abbastanza contenuto come Vallelunga presenta non poche difficoltà, soprattutto dopo una lunga serie di gare. Quindi se alcuni punti erano perfetti, altri conservavano ancora l'impronta delle gare autunnali con evidenti residui di olio e di gomma.

In particolare la lunga «S» nella parte mista era messa sotto accusa da Merzario e Facetti, impossibilitati a percorrerla con una traiettoria redditizia. Ebbene proprio questa curva, nelle ultime gare è stata teatro di alcune sbiellate clamorose, vedi, ad esempio, la Texaco-Star di Fittipaldi ed un paio di 850.

A Vallelunga poi non cade una pioggia degna di questo nome da più di un mese ed il vento ha continuato ad accumulare polvere sull'asfalto, aiutato in questo anche dagli addetti alla costruzione di una strada che, parallela alla pista, si spinge verso i Cimini. Per questo vengono fatte scoppiare delle piccole mine che finiscono per depositare una grossa nube di polvere nera sull'asfalto del curvone, il punto più critico della pista. Ben diverse le condizioni di quest'ultima negli exploit di marzo ed aprile (Matra, Ferrari ed Alfa): violente piogge si alternavano a sprazzi di sereno durante i quali la pista era perfetta.

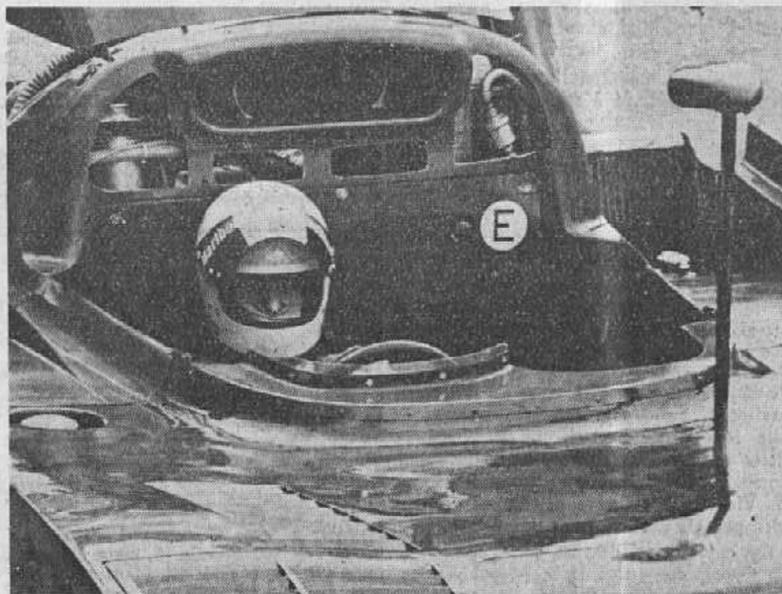
Infine le gomme. E' risaputo come i tempi record vengano sempre segnati con pneumatici morbidi, adatti solo per pochi giri, mentre invece la Firestone era arrivata a Vallelunga con una enorme scorta di gomme durissime, buone per una 24 Ore ma scomode per chi va alla ricerca di tempi record. «Una pista pulita e togliamo un secondo. Quattro gomme come dico io ed è un altro secondo.» Apparentemente sembra una «boutade» questo ragionamento di Merzario fatto, il lunedì pomeriggio con la macchina era ormai a punto, ed invece ha un suo fondamento. Basti dire che le prime quattro gomme, montate il venerdì all'inizio delle prove, sono state cambiate soltanto lunedì mattina a sessione già iniziata. Vale a dire che erano stati fatti più di 800 km! Per Roger poi, il tecnico della Firestone che seguiva le prove era più il tempo trascorso a divertirsi con la sua Lotus di quello in cui era impegnato con le comparazioni, impossibili per mancanza di materiale.

A questo punto si capisce come la soddisfazione di un tempo record sarebbe stata del tutto platonica mentre è molto importante che si sia raggiunto uno standard già buono in condizioni non favorevoli, con i motori che dopo venerdì non hanno mai avuta la minima noia e con una macchina che era il frutto di un intelligente compromesso tra gli stili nettamente opposti di Merzario e Facetti.

Il lunedì mattina, presente Paolo Leone più che mai interessato a queste prove, inizia Merzario ed i risultati sono subito buoni perché dopo il periodo di assuefazione si è cominciato a lavorare sull'assetto per rendere la macchina di suo gradimento. Si sa che Arturo, pilota molto istintivo, preferisce guidare più con lo sterzo che con il treno posteriore. La macchina inizialmente sovrasterzante, viene resa più morbida dietro mentre anteriormente vengono montate molle ed ammortizzatori più duri.

In tale modo la 33 TT, che già per il suo buono momento di inerzia ha una buona predisposizione al cambiamento di direzione, diventa es-

Con un Merzario entusiasta della sua nuova Sport, si sono concluse le prove romane della 33tt12, per la quale il comasco suggerisce solo dei ritocchi nella progressione, della potenza, e nei leveraggi del comanda del cambio. Per i freni, invece, sembra che le modifiche con pompa più grossa abbiano già dato buoni risultati. Per quanto riguarda il nome del pilota da affiancare a Merzario, sfumati gli accordi con Fittipaldi soprattutto per i problemi di pneumatici, mercoledì scorso si è conclusa la trattativa preliminare con Mario Andretti, che essendo un «uomo-Firestone» non ha impedimenti pubblicitari di questo genere, dato che l'Alfa ha deciso di tornare alla Firestone. Andretti si è riservato di prendere una decisione definitiva entro una quindicina di giorni. E' inutile dire che Arturo sarebbe felicissimo di riformare con Andretti quella coppia



Nell'ultima versione della 33tt12, si nota, alle spalle di Merzario, il particolare tipo di carenatura del vano motore con sfinestrature maggiorate e angoli smussati per eliminare i vortici nell'abitacolo

così ben collaudata sulle Ferrari, all'epoca del suo ingresso nella squadra di Maranello.

Nel frattempo, l'Alfa farà una seduta di prove anche a Misano, nei giorni immediatamente successivi la Festa di Autosprint, questa stessa settimana, con Merzario e Stommelen.

Per quanto riguarda la sua attività in Formula 1, Merzario è appena stato a Londra dove, nell'ufficio di Frank Williams, ha definito le misure per l'abitacolo della sua Iso-Marlboro. A questo proposito, è certo che gli altri due piloti della squadra saranno il danese Tom Belsø e l'olandese Gijs Van Lennep, che faranno sei-sette corse ciascuno alternandosi sulla seconda vettura, mentre Merzario farà ovviamente tutta la stagione. Sono definitivamente sfumate le trattative, sia con Vittorio Brambilla, sia con de Adamich per una ulteriore Iso Formula 1. Parlando con il segretario dell'Associazione Formula 1, Merzario non ha avuto sentore di problemi per le gare del mondiale: in Inghilterra si corre il sabato, in Argentina ed in Brasile non vi sono riflessi negativi della crisi energetica, il problema immediato resta il Sud Africa.

La prima uscita di Merzario con la Iso-Marlboro è prevista per la seconda settimana di dicembre, al Castellet. Nella prima settimana, la pista è occupata da prove Goodyear, con Tyrrell, McLaren e Lotus, mentre dopo sarà la volta della Firestone con Iso-Marlboro, BRM (che proverà Schenken e Bell) e Shadow, che porterà il suo nuovo pilota Revson.

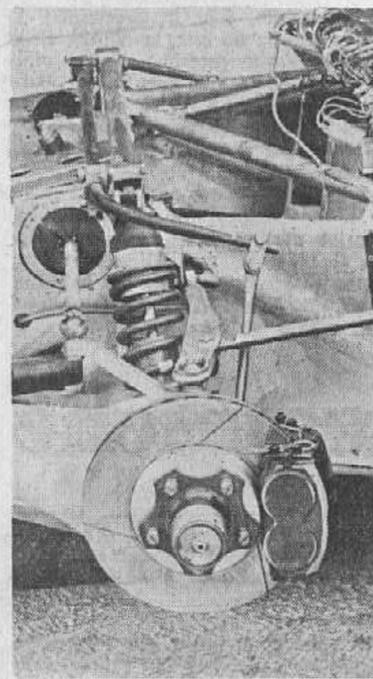
tremamente diretta nella guida ma, con Merzario al volante, anche molto precisa. Infatti un leggero rollio al retrotreno non impedisce al pilota di Civenna di inanellare una buonissima serie di giri, sempre sul piede del minuto e undici, fino ad arrivare a 1'10"7 che resterà la migliore prestazione dell'intero test.

Alla fine il clan dell'Alfa era molto soddisfatto per il buon andamento generale delle prove anche perché Merzario confermava che la macchina è di suo gradimento e che ormai si è sulla strada giusta per la messa a punto definitiva. Anche il motore messo a punto dal motorista Fosani secondo le indicazioni di Facetti, era ormai più progressivo ed aveva perso i buchi di carburazione che si facevano sentire nella parte mista del circuito.

Intanto nei box interni i meccanici stanno mettendo a punto una seconda macchina, arrivata nella nottata. E' un esemplare leggermente modificato nella parte centrale del telaio per

permettere una posizione di guida più avanzata e, come la n. 1, viene aggiornata con le pinze dei freni posteriori a quattro pompanti di ultimissimo tipo che il tecnico della Lockheed ha portato dall'Inghilterra. Una volta in pista, il posto di guida della nuova macchina viene adattato per Merzario e, mentre i meccanici lavorano, la radio della macchina personale dell'ex ferrarista diffonde, come sempre, la musicchetta di Montecarlo.

Dopo il pranzo, consumato in pista per non perdere tempo, Facetti monta sulla macchina solita ma nonostante tutta la sua buona volontà non può segnare tempi significativi perché l'assetto curato per Merzario è una vera novità per il pilota milanese. Poco dopo poi la macchina viene ritirata perché pare che anche i rapporti del cambio non siano poi adattissimi per Vallelunga ed i meccanici si preparano a montarne uno nuovo, spedito da Milano con l'aereo. Nel frattempo Arturo aveva iniziato a guidare la macchina a guida



La sospensione anteriore sinistra della 33tt12, con la nuova pinza Lockheed a quattro pompanti nettamente migliore

avanzata che certo non doveva dispiacergli perché nonostante l'assetto fosse tutto anonimo riusciva subito a girare in tempi appena superiori all'1'11".

Nelle ultime due ore del pomeriggio sulla «2» sale Facetti mentre Merzario può finalmente riposare anche se pare non ne abbia certo bisogno perché confessa che la guida della 33 non è pesante. Facetti poi è contento perché può girare a lungo ed in modo continuo, tanto che una volta corretto leggermente l'assetto e montato un vistoso spoiler anteriore di dimensioni più generose di quello usato alla Targa, il taciturno milanese riesce a girare in 1'11" netti, con tempi medi sempre vicini a quest'ultimo. Alla fine anche Ciurcio era soddisfatto di aver potuto dimostrare che all'Alfa esiste anche lui e che il suo livello non è certo lontano dai migliori, cosa confermata anche recentemente a Balocco, durante il test di durata svolto da lui e Stommelen. Per carità, non che all'Autodelta non sappiano queste cose, tuttavia il fatto che Facetti sia da tanti anni di casa all'Alfa, talvolta fa dimenticare la sua serietà e la sua capacità.

Anche martedì si riprende di buon mattino con Merzario sulla macchina n. 2, sulla quale Tetu ha montato l'attacco del cupolone con gli angoli raccordati e le prese d'aria ampliate per eliminare i vortici nell'abitacolo, modifiche fotografate, al pari delle altre, dalla polaroid di Corbari. L'assetto della macchina è rimasto quello del giorno prima e soltanto in parte si avvicina ai desideri di Arturo, tuttavia con il poco tempo a disposizione si preferisce non tentare rischiose avventure anche se il neo acquisto dell'Alfa ha fatto capire di credere molto in questa macchina che dovrebbe essere adatta al suo stile ed ai suoi mezzi, una volta messa a punto per lui.

Merzario comunque gira disciplinatamente per buona parte della mattinata e l'unica regolazione richiesta riguarda gli angoli dello sterzo. Veramente regolare il pilota in questa sessione, con tempi sempre sul piede dell'1'11. Dopo mezzogiorno torna in pista anche l'altra macchina, sulla quale è stato montato il nuovo cambio unitamente al grande alettone anteriore che, come nella n. 2, non verrà più tolto, confermando che è assai probabile che il muso abbia assunto un aspetto definitivo. Ormai i piloti si aspettano alle due macchine fino al primo pomeriggio ma, mentre per Facetti la sessione continuerà fino alle 17, Arturo partirà un paio d'ore prima, per importanti impegni al nord, leggi F. 1 con la Iso.

In questo turno era veramente ammirevole la progressione di Facetti che con la n. 2 abbassava di un decimo il già buon tempo della sera prima, arrivando a 1'10"9 che resterà la sua migliore prestazione. Nelle ultime ore il milanese passa da una macchina all'altra per avere il maggior numero di termini di paragone ma ormai i tempi non sono più indicativi, perché i tecnici, paghi dei risultati ottenuti, preferiscono portare continue piccole modifiche, soprattutto aerodinamiche. Per alcuni giri la macchina verrà ancora equipaggiata con i pneumatici Good-Year da 13" usati nella precedente stagione per annotare le differenze.

Alla fine una telefonata dell'ingegnere Chiti che avrebbe voluto presenziare all'ultima giornata di prove ma era stato bloccato dalla nebbia, darà il segnale di stop a questa soddisfacente trasferta romana dell'Alfa.

buz.

L'altra faccia (poco simpatica) delle corse

Calendario di una lite di sponsor

LONDRA - Volendo fare il punto sull'incremento rottura fra la Yardley e la McLaren si potrebbe riassumere la situazione come segue:

Inizi 1973: la Yardley chiara con la McLaren che desiderava continuare l'accordo nel 1974 (come aveva diritto di fare per contratto);

Settembre 1973: la Yardley dichiarò ufficialmente di volere confermare il suo diritto di opzione.

Metà settembre 1973: i direttori della McLaren informarono la Yardley di volere proporre un'alternativa, per l'accordo di patrocinio.

Ottobre (Watkins Glen): i dirigenti della Yardley chiarirono ai previsti nuovi patrocinatori della McLaren le condizioni che ponevano, per una coesistenza.

Fine ottobre: a Fittipaldi scappò detto che nel 1974 avrebbe corso per la Marlboro-McLaren. Ora, si trattava della prima volta in cui una delle persone maggiormente interessate alla questione aveva pubblicamente accennato a quanto sapevano tutti. Ciò pareva costringere la Yardley a raccontare la sua versione del fatto al mondo intero. Appena lo fece, la McLaren le intendò causa per diffamazione, a seguito dell'annuncio.

Si può soltanto concludere che sarà molto difficile, se non addirittura impossibile, che la Yardley e la McLaren possano di nuovo lavorare insieme in buona armonia. Si direbbe, poi, che la McLaren abbia fatto di tutto per rendere le cose più gravi, abbandonando due piloti che la Yardley aveva detto di trovare accettabili, per un'unica vettura Yardley-McLaren, «per garantire un pilota competitivo e la continuità degli scopi promozionali», cioè Revson (si dice che sia andato via dalla McLaren disgustato per questi maneggi) e Schekter.

Secondo le leggi inglesi, probabilmente la Yardley potrebbe fare rispettare il proprio contratto, se ha intenzione di finire in tribunale, ma si tratterebbe di una mossa distruttiva ed è generalmente ritenuto che non vorrà arrivare a questo punto. Se lo facesse, ecco un'altra citazione: «La Yardley ha un'opzione in esclusiva con la McLaren per il patrocinio della F. 1 nel 1974». Legalmente, quindi, è nei suoi diritti e in tal caso l'anno prossimo non ci sarebbero Marlboro-McLaren.

Non crediamo che si arriverà a tanto, però tutta la spiacevole faccenda mette in cattiva luce entrambe.

TRUFFO prova da solo la F.2 CSAI

CASALE MONFERRATO - Nella scorsa settimana, l'autodromo piemontese è stato teatro di alcune prove in vista della stasi invernale. All'inizio della settimana, ha fatto una seduta di prove a Casale la squadra azzurra di Formula 2, agli ordini di Dragoni. Una mini-squadra, comunque, visto che c'era il solo Duilio Truffo, il quale si è limitato a collaudare un nuovo motore, rifatto dopo le avarie meccaniche delle scorse settimane a Misano.

Si è poi rivista a Morano anche la nuova Abarth-Osella 2 litri. Questa volta c'era anche Vittorio Brambilla, che dopo alcuni collaudi preliminari di Enzo Osella, ha iniziato a girare a fondo, riuscendo a portare il nuovo limite della ancora argentea Sport sotto il minuto, con la precisione a 59"7, cioè di ben 2" inferiore al limite della Abarth-Osella modello '73.



LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG

• Incredibile, date le circostanze! I piani proseguono per la World Cup Rally dell'anno prossimo, che passerà dal Nord Africa, dall'Asia Minore, dall'URSS sia, per arrivare poi a Monaco. I sovietici hanno confermato di accettare che il raid passi nei pressi di Mosca.

• E' confermato che la Surtjes ha liberato Hailwood dal suo contratto per il 1974. Intanto Bell e Schenken hanno di recente provato con la BRM dopo che MERZARIO ha rinunciato alle offerte di Stanley.

Prove economiche per le nuove INDY

Spronato ad agire, dai mortali incidenti d'Indianapolis, l'USAC ha annunciato che ciò spera sarà una formula che serva a fare diminuire la media di oltre 300 orari sull'ovale, sul quale si gareggiò per la prima volta nel 1919 e che, da allora, a parte il rifacimento della superficie, non ha quasi subito modifiche. La prima velocità di qualificazione che riesco a trovare in archivio fu di circa 137 kmh sul giro, segnata da David Bruce-Brown con una National nel 1912.

Si è chiesto all'USAC di proibire i motori con compressore, accettando invece una formula con monoblocchi di serie quale mezzo per ridurre le velocità e i costi contemporaneamente; invece i nuovi regolamenti richiedono una decurtazione della quantità di carburante consentita per la gara. Ciò significa ridurre la portata dei compressori per migliorare l'economia, e ridurre a sua volta la potenza. Una seconda mossa consisteva nel ridurre la larghezza dell'allettone posteriore da 140 cm al limite di 110, della Formula 1. Da quanto pare di capire la potenza per la gara (in contrasto con quella per le qualificazioni, in cui l'economia non sarà un fattore base) si aggirerà attorno ai 660 HP, contro 800 e più, mentre la potenza nelle prove di qualificazione per i motori più spinti sale a oltre 1000 HP.

Il direttore del team McLaren, Teddy Mayer, ritiene che il carburante consentito avrebbe potuto essere ridotto a 250 galloni totali, circa 950 litri (si parla di 280) sicché la potenza dei motori con compressore verrebbe ridotta a una situazione competitiva con 5.800 cc nei motori con monoblocchi di serie; attualmente, col limite nuovo di 280 galloni, secondo lui la potenza sarà di circa 700 HP, cifra con la quale i motori derivati dalla serie non saranno a parità.

Ci sono state mosse per ridurre la capacità del serbatoio a 50 galloni, cioè circa 190 litri, divisi sui due lati della vettura, ma i regolamenti del 1974 confermano quanto si era deciso in questa stagione, cioè di mantenere il carburante soltanto sul lato sinistro della macchina. Andretti ha dichiarato apertamente la sua disapprovazione per questo regolamento, dicendo che provoca instabilità, ma Mayer fa notare che gli impianti del carburante delle McLaren hanno sempre alimentato il serbatoio interno, mentre il carico del carburante calava.

Le vetture Indy saranno più veloci lungo il rettilineo, con all' più piccole, ma più instabili in curva? Mayer non lo crede. Dice che si tratta di trovare la combinazione migliore per l'ala, facendo notare che una F. 1 con 460 HP può sopportare molta più deportanza di quanto si faccia, per ottenere più velocità in curva, ma sarebbe più lenta in rettilineo.

Strano a dirsi, l'USAC non ha richiesto la struttura deformabile per i regolamenti riguardanti la costruzione di nuove vetture, fidando invece nel sistema del carburante «a prova d'urto» messo a punto per elicotteri militari. Mayer dice che la qualità generale e le caratteristiche del nuovo sistema del carburante USAC è probabilmente migliore di quello richiesto per la F. 1, però si domanda se non si sarebbe dovuta aggiungere anche la struttura deformabile.

«In un incidente abbastanza grave — dice — credo che probabilmente il pilota sarebbe avvantaggiato da una vettura con struttura deformabile, come in F. 1, ma in un incidente veramente gravissimo, con la vettura che si disintegra, suppongo che il nuovo sistema «a prova d'urto» sarebbe probabilmente migliore.»

Il più giovane vincitore mondiale resta McLAREN

Nel comunicato stampa della John Player, leggo che Ickx è stato il pilota più giovane che abbia mai vinto una gara di campionato mondiale, aggiudicandosi la vittoria nel GP di Francia a Rouen nel 1968. Non è vero, signor «Relazioni Pubbliche» della Lotus. Secondo i miei dati, Jacques Bernard aveva ventitré anni e 188 giorni quando, sotto la pioggia, vinse a Rouen con la Ferrari, ma il Libro Guinness dei Records fa notare che il fu Bruce McLaren vinse il GP degli Stati Uniti a Sebring, nel 1959, all'età di anni ventidue e giorni 104, ed è quindi il pilota più giovane che abbia mai vinto un Gran Premio.

Sono sicuro che Ickx non ha mai preteso di essere stato lui il più giovane, quindi non gli portiamo via nessun merito, però è piuttosto notevole pensare che Jacky ha soltanto ventotto anni e sembra invece essere parte dell'ambiente dei Gran Premi da sempre. Se devo credere all'annuario John Player, corse il suo primo Gran Premio a Monza nel 1967 con una Cooper.

Ancora più incredibile, Chris Amon. Alla matura età di trent'anni, corre in F. 1 da quando ne aveva diciannove e ha avuto l'incredibile lolla di non vincere mai un Gran Premio, pur mettendo sempre in mostra grandissime doti. Attualmente queste stanno vacillando e Chris avrebbe assolutamente bisogno di una F. 1 competitiva per l'anno prossimo, oppure il suo talento potrebbe spegnersi del tutto. Yorke garantisce che gliela darà.

Eoin Young

Confermate 5 corse 5000 in Italia

MILANO - Nonostante la fitta nebbia che gravava sull'aeroporto di Londra, e con due ore buone di ritardo, è arrivato per il suo appuntamento con gli organizzatori italiani Mr. John Webb, presidente della F. 3000 Association, per trattare appunto, e definire, la serie di gare che si disputeranno con le grosse monoposto in Italia. Erano presenti il rag. Maffezzoli (Monza), il dott. Zerbini (Imola) Luigi Donna per Casale, Remo Cattini già in carica evidentemente al Mugello e l'avv. Gello Piccioni per il Santamonica oltre a Lella Lombardi venuta in forma privata per salutare il boss inglese. Delle 14 gare valide per il campionato Rothmans 5 si svolgeranno in Italia: il 16 giugno a Misano, il 23 giugno al Mugello e il 30 giugno a Monza; poi il 15 settembre a Imola e il 22 settembre a Casale Monferrato. All'interno appunto del campionato inglese si stava cercando di organizzare uno «italiano», in base alle 5 prove che si disputano sui nostri circuiti e si sta cercando uno sponsor adeguato che sia interessato a patrocinare tale serie di gare. Si cercherà anche di portare in gara alcuni italiani (a parte la Lombardi già ufficiale ShellSport) cercando volta per volta macchine competitive, fra le quaranta e più che il parco macchine 3000 presenterà la prossima stagione. Molti sono tra l'altro i nuovi piloti che entreranno in questa categoria, tra i più noti ricordiamo David Purley, che correrà con una Lola, David Morgan, Damien Magee, Mike Wilds, Tony Brise (questi ultimi tre provengono dalla F. 3) più ancora Tim Schenken che correrà con una nuova macchina del team Rondel.

LE PROSSIME GARE

2 dicembre, CIRCUITO DI RIETI - Formula 4 - ultima prova Camp. Ital.; 8, AUTODROMO DI VALLELUNGA - Roma - Formula 4; 8, PISTA DEL SOLE - Firenze - cl. 100 e 125 cc; 9, PISTA DEL SOLE - Firenze - gara naz. cl. 100 e 125; 9, PISTA GIALLA - Giulianova - gara naz. cl. 100 e 125; 16, PISTA OTTAVA - Sassari - gara ch. cl. 100 cc; 16, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125.

QUINDICI GIORNI DI TEMPO PER FARSI ISCRIVERE ALL'«OPERAZIONE MINIPOSTO»

ROMA - Al fine di dare il via all'«Operazione F. Italia» e all'«Operazione F. 4», la FIK ha inviato agli interessati la seguente circolare:

«La presente circolare ha il preciso scopo di sondaggio e di raccogliere le adesioni preventive dei piloti che vorranno essere inclusi negli elenchi di coloro che aspirano nel 1974, alla assegnazione delle 4 vetture di Formula Italia e delle 4 di Formula 4 (ex K 250). La Federazione infatti, onde dare il dovuto impulso alla politica sportiva di vertice per agevolare i piloti aspiranti alle formule automobilistiche ed alla Formula 4, con la rispondenza della Fiat e CSAI, è riuscita a concretizzare l'operazione Formula Italia abbinata ad una identica per la Formula 4, il cui intervento finanziario è a completo carico della Federazione. Apposita Commissione in via di formazione formulerà le condizioni di assegnazione, le assegnazioni stesse e tutto quanto inerente.

In via di massima i concetti che determineranno le assegnazioni saranno i seguenti:

In «parcheggio» (punitivo) i piloti giuliesi

GIULIANOVA - Gare senza scossoni, senza intemperanze e con qualche amarezza per gli assenti in zona «parcheggio punitivo». Duello nella classe 100 1. categoria tra il romano Siena ed il tarantino De Bellis, che una volta tanto ha dovuto lasciare il passo allo scatenato romano. Alle loro spalle Domenichini e Nanni. Stessa musica nella seconda categoria tra Antonelli, Evangelista e Panzolini Roberto. Vittoria al primo e passeggiata turistica per gli altri.

Avvio vivace nella 3. cat. con il romano De Cesaris che dirige le operazioni mentre Diodato e Claudio Montanari oppongono una vana resistenza.

LE CLASSIFICHE

- Classe 100 1. - 1. Siena; 2. De Bellis; 3. Domenichini; 4. Nanni; 5. Giuliani M.
Classe 100 2. - 1. Antonelli; 2. Evangelisti; 3. Panzolini R.; 4. Romanelli; 5. Lucidini.
Classe 100 3. - 1. De Cesaris; 2. Diodato; 3. Montani C.; 4. Petrella; 5. Ferri.
Classe 125 1. - 1. Giardinieri; 2. Siena; 3. Perlini; 4. Maraccioli; 5. Copparoni.
Classe 125 2. - 1. Flenghi; 2. Panzolini A.; 3. Pelliccioni; 4. Moretti; 5. Perricaroli.

CHEEVER fa.. esperienza

MONTEROTONDO - Il circuito di Monterotondo ha chiuso la stagione stradale 1973 del karting, con una manifestazione in forse sino all'ultimo minuto per difficoltà amministrative, poi appiagnate come vuole l'Italia nostra. Piloti da tutto il circondario karting del Lazio e della costa adriatica. Persino Cheever, l'azzurro miracolo 1973, era presente tanto per fare esperienza, dice l'italo americano, ma anche per arricchire la sua collana di vittorie. Infatti ha trovato subito la strada sin dalla partenza per finire vincitore su Siena, nella classe 100 prima categoria.

Nella seconda categoria della stessa classe anche la vittoria di Alberto Panzolini è stata facile appannaggio per il pilota umbro, malgrado la resistenza iniziale di Ventura e Coscarelli.

LE CLASSIFICHE

- Classe 100 3. - 1. Bizzarri; 2. Turchetta; 3. Barboni; 4. Lorenzini; 5. Battura.
Classe 100 2. - 1. Panzolini A.; 2. Ventura; 3. Coscarelli; 4. Bocolini; 5. Piccirilli.
Classe 100 1. - 1. Cheever; 2. Siena; 3. Domenichini; 4. Cavolata.
Classe 125 2. - 1. Sciamanna; 2. Barbieri; 3. Moretti; 4. Maraccioli; 5. Todini.
Classe 125 1. - 1. Giardinieri; 2. Chiodi; 3. Sonni; 4. Liberati; 5. Siena.



Il calendario KARTING '74

GENNAIO

- 6, Pista Kennedy, Napoli (cl. 100 e 125); 13, Pista Gialla, Giulianova, 1. prova Campionato Abruzzo (cl. 100 e 125); 20, Pista del Sole, Firenze, 1. prova Campionato Toscana (cl. 100 e 125).

FEBBRAIO

- 3, Pista d'Oro, Roma (cl. 100 e 125); 17, Pista d'Oro, Roma (cl. 100 e 125).

MARZO

- 3, Pista d'Oro, Roma (cl. 100 e 125); 3, Pista Tricolore, Reggio Emilia (cl. 100 e 125); 10, Pista Romeo, S. Giuseppe (cl. 100 e 125); 17, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125); 19, Pista Pergusa, Enna (cl. 100 e 125); 19, Pista Mille Miglia, Brescia (cl. 100 - 3. cat.); 19, Pista Romea, S. Giuseppe (cl. 100); 19, Pista Kennedy, Napoli (cl. 100 e 125); 24, Pista del Mare, Fano, 1. prova Campionato Scuderie e Marche (cl. 100); 24, Pista Le Sirene, Viverone (cl. 100 e 125); 24, Pista Tricolore, Reggio Emilia, 1. prova Campionato Italiano Scuderie (cl. 125); 31, Pista d'Oro, Roma (cl. 100 e 125); 31, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125); 31, Pista Calabria, Vibo-Valentia (cl. 100 e 125).

APRILE

- 7, Pista S. Pancrazio, Parma, 2. prova Campionato Scuderie e Marche (cl. 100); 7, Pista del Sole, Firenze, 2. prova Campionato Scuderie (cl. 125); 15, Pista Tricolore, Reggio Emilia (cl. 100 e 125); 15, Pista Kennedy, Napoli (cl. 100 e 125); 21, Pista Le Sirene, Viverone (cl. 100 e 125); 21, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125); 21, Pista Pergusa, Enna (cl. 100 e 125); 25, Pista Calabria, Vibo Valentia (cl. 100 e 125); 25, Pista Mille Miglia, Brescia (cl. 100, 3. cat. e 125); 25, Pista Romea, S. Giuseppe (cl. 100 e 125); 28, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125); 28, Pista del Mare, Fano (cl. 100 e 125).

MAGGIO

- 1, Pista Azzurra, Jesolo (cl. 100 e 125); 5, Pista Tricolore, Reggio Emilia (cl. 100 e 125); 5, Pista Kennedy, Napoli (cl. 100 e 125); 5, Circuito Castelraimondo (cl. 125 e F. 4); 12, Pista Giunti, Falerna (cl. 100 e 125); 12, Pista Al Lago, Varese (cl. 100); 12, Pista Romea, S. Giuseppe (cl. 100 e 125); 19, Pista Pergusa, Enna (cl. 100 e 125); 19, Pista del Sole, Firenze (cl. 100 e 125); 19, Pista d'Oro, Roma (cl. 100 e 125); 19, Circuito di Cadriano (cl. 125 e F. 4); 23, Pista S. Pancrazio, Parma, 3. prova Campionato Scuderie (cl. 125); 23, Pista del Mare, Fano (cl. 100 e 125); 26, Pista Le Sirene, Viverone (cl. 100); 26, Pista Tricolore, Reggio Emilia (cl. 100 e 125).

GIUGNO

- 2, Pista Azzurra, Jesolo, 3. Coppa dei Campioni (int.); 2, Pista Tricolore, Reggio Emilia (cl. 100 e 125); 2, Pista Kennedy, Napoli (cl. 100 e 125); 9, Pista Mille Miglia, Brescia (cl. 100, 2. cat.); 9, Pista d'Oro, Roma (ch. cl. 100 e 125); 13, Pista Tricolore, Reggio Emilia (cl. 100 e 125); 16, Pista Gialla, Giulianova, 4. prova Campionato Scuderie (cl. 125); 16, Pista Romea, S. Giuseppe (cl. 100 e 125); 16, Pista Pergusa, Enna (cl. 100 e 125); 23, Pista del Sole, Firenze (cl. 100 e 125); 23, Pista Calabria, Vibo Valentia (cl. 100 e 125); 23, Pista del Ma-

re, Fano (cl. 100 e 125); 23, Circuito di Camisano Vicentino (cl. 100 e 125); 29, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125); 30, Pista Le Sirene, Viverone (cl. 100); 30, Pista Tricolore, Reggio Emilia (cl. 100 e 125); 30, Pista Kennedy, Napoli (cl. 100 e 125); 30, Pista d'Oro, Roma (ch. cl. 100 e 125); 30, Circuito di Iesi (cl. 125 e F. 4).

LUGLIO

- 6, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125 notturna); 7, Pista Azzurra, Jesolo (cl. 100 e 125); 13, Pista Mille Miglia, Brescia (cl. 125 notturna); 14, Pista Giunti, Falerna (cl. 100 e 125); 14, Pista Gialla, Giulianova (cl. 100 e 125); 14, Pista Romea, S. Giuseppe (cl. 100 e 125); 20, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125 notturna); 21, Circuito di Silvi Marina, 5. prova Campionato Scuderie e Campionato Formula 4; 21, Pista Tricolore, Reggio Emilia (cl. 100 e 125); 21, Pista Pergusa, Enna (cl. 100 e 125); 27, Pista Tricolore, Reggio Emilia (cl. 100 e 125 notturna); 28, Pista del Mare, Fano, Campionato Italiano Conduttori (cl. 125, 1. cat.).

AGOSTO

- 3, Pista Tricolore, Reggio E., (cl. 100 e 125 notturna); 4, Pista Romea, S. Giuseppe, 3. prova Campionato Scuderie e Marche (cl. 100); 10, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125 notturna); 15, Circuito di Frenzuola (cl. 100 e 125); 18, Circuito di Orzinuovi (cl. 100 e 125); 18, Pista Giunti, Falerna (cl. 100 e 125); 22, Circuito di Soverato (cl. 100 e 125); 24, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125 notturna); 25, Pista Gialla, Giulianova (cl. 100 e 125); 25, Pista Calabria, Vibo Valentia (cl. 100 e 125).

SETTEMBRE

- 1, Pista Mille Miglia, Brescia (cl. 100 e 125); 8, Pista Le Sirene, Viverone (cl. 100); 8, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125); 8, Circuito di Motta di Livenza (cl. 100 e 125); 8, Pista Giunti, Falerna (cl. 100 e 125); 15, Pista d'Oro, Roma, Campionato Italiano Conduttori (cl. 100); 22, Pista Al Lago, Varese (cl. 100); 22, Pista Tricolore, Reggio Emilia (cl. 100 e 125); 22, Pista Kennedy, Napoli (cl. 100 e 125); 29, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125).

OCTOBRE

- 6, Pista del Sole, Firenze (cl. 100 e 125); 13, Pista del Sole, Firenze (cl. 100 e 125); 13, Pista Kennedy, Napoli (cl. 100 e 125); 20, Pista Calabria, Vibo Valentia (cl. 100 e 125); 20, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125); 20, Pista Gialla, Giulianova (cl. 100 e 125); 27, Pista d'Oro, Roma, 4. prova Campionato Scuderie e Marche (cl. 100).

NOVEMBRE

- 1, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125); 3-4, Pista S. Pancrazio, Parma (3. Coppa FIK delle Regioni); 4, Pista Kennedy, Napoli (cl. 100 e 125); 10, Pista Gialla, Giulianova (cl. 100 e 125); 10, Pista S. Pancrazio, Parma (cl. 100 e 125); 17, Pista del Sole, Firenze (cl. 100 e 125); 17, Pista Gialla, Giulianova (cl. 100 e 125); 24, Pista del Sole, Firenze (cl. 100 e 125).

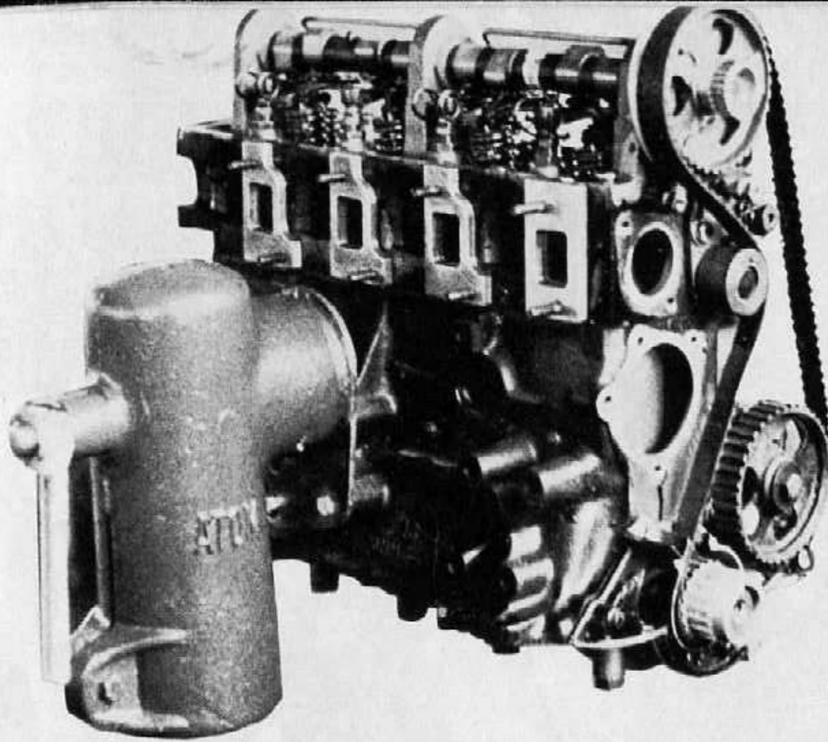
DICEMBRE

- 1, Pista Kennedy, Napoli (cl. 100 e 125).

Curiosando tra gli
apprendisti stregoni



NOVAMOTOR
'74



I cavalli crescono meglio d'inverno

NOVARA. Gianni ed Oreste Pedrazzani hanno le corse nel sangue non solo per il lavoro che fanno ma anche per come lo fanno. Nella loro bella officina di Novara hanno messo ai nastri di partenza ben tre motori diversi per arrivare a stabilire il vincitore, quello che equipaggerà le nuove Formula 3 2000 del 1974. E' un tema che abbiamo già affrontato, ma ora andiamo a svolgerlo più in profondità.

Tutti ormai sanno che la Formula 3 salirà di cilindrata e che il motore dovrà essere derivato da una vettura di serie: Holbay, in Inghilterra, ha in fase avanzata il Ford Pinto, Vegantune ha maggiorato l'attuale Twin Cam, altri battono nuove strade. La Novamotor le ha scelte tutte con la curiosa formula della gara tra i motori: « Come basamento più o meno si equivalgono, ne portiamo avanti tre diversi e, prima di Natale, quando iniziere-

mo i test, sapremo quale strada è giusta. »

Il progetto è di presentare l'unità definitiva allo Show Boat, il salone dell'auto da corsa che si terrà anche quest'anno su di una nave ormeggiata sul « Tamigi », completo di prezzo e caratteristiche. Una necessità visto che la Novamotor ha molti seguaci in Inghilterra e che nel '74 assisterà ufficialmente Larry Perkins, il nuovo astro australiano, nei campionati inglesi e nelle principali gare internazionali.

Quali sono i motori in lizza? Il primo è facile: quello attuale che sul basamento Ford usa la testa Lotus Twin Cam. Il secondo è il tema classico che hanno affrontato in molti anche in vista della Formula Due per la prevista omologazione della testata 4 valvole, e cioè il Ford montato dall'americana Pinto e dalle Consul in Europa. Il ter-

zo, ben più interessante dei precedenti e quello per cui i fratelli novaresi tifano vistosamente, è il TOYOTA montato sulla Celica. « E' un motore molto bello, con una potenza notevole già di serie; un motore che ricorda molto il Twin Cam ma in corda molto. »

A proposito di questa rassomiglianza, che potrebbe far chiedere il perché della scelta del nuovo se già esiste un motore adatto, bisogna sapere che la testa attuale, omologata ai tempi della Cortina Lotus, non potrà più essere usata nel 1975. Di qui la necessità di scegliere un motore adatto a più anni come sono appunto quello giapponese e il Ford Pinto. « La modifica che offriamo ai clienti sul motore della Formula 3 di quest'anno consiste nella sostituzione del monoblocco per allungare la corsa ed arrivare a 2000 cc: viene montato quello della Ford Mexico. Si sostituisce l'albero motore, a cinque supporti, con uno nuovo oltre naturalmente a cambiare pistoni e bielle. In pratica chi ci darà il motore per la trasformazione riceverà indietro un motore nuovo, certamente competitivo, ma utilizzabile solo per la stagione 1974. Del motore attuale si usa la testa, la pompa di iniezione e tutti gli organi di servizio. »

Ma quello che interessa è il Toyota, forse per il fascino del giapponese forse perché a vederlo già in fase di allestimento dimostra una bella grinta. La Novamotor ha eseguito tutta una serie di trasformazioni per adattarlo alle competizioni: il blocco ospiterà un nuovo albero a gomiti a cinque supporti, nuove bielle e pistoni, per arrivare ad una misura di corsa tra 87 mm. e 90: « Faremo delle prove con soluzioni diverse per valutare i migliori rendimenti. »

Il motore sarà naturalmente trasformato a carter secco con coppa in alluminio e relativa pompa d'olio di adeguata capacità. Sempre sul blocco si opererà una modifica nell'attacco della pompa dell'acqua ed in quello dei condotti che ritorna dell'acqua raffreddata che entrerà a monte ed a valle del basamento per garantire un raffreddamento omogeneo ed evitare detonazioni all'ultimo cilindro. A monte del blocco la distribuzione sarà assicurata da una catena modificata rispetto all'originale e coperta da un carterino. A valle sarà completato da una campana d'attacco adatta al cambio Hewland MK9, lo stesso di quest'anno che la specializzata casa inglese sta rinforzando in alcune parti.

Esperimenti sull'iniezione

La testa sarà quella attuale con tutte le modifiche di lavorazione dei condotti: le valvole sono due per cilindro inclinate di 30 gradi, l'aspirazione è dalla stessa

parte dell'attuale Twin Cam e lo scarico naturalmente opposto. Per l'iniezione sono in via di sperimentazione sia la Lucas che la Kugelfischer. La preferenza va per quest'ultima con collocazione della pompa a valle dell'asse a camme d'aspirazione e comando attraverso una puleggia. La vicinanza alle ghigliottine favorirà la robustezza del sistema. Il motore, che è già stato montato su di una Martini ed ora verrà messo anche su di una Brabham per verificare l'adattabilità, è molto compatto e non supera i 50 centimetri d'altezza.

Sul Ford, il terzo competitore della curiosa sfida a chi è il migliore, le modifiche al basamento saranno più o meno le stesse: nuovo albero, ugualmente a cinque supporti, nuovi pistoni e bielle per arrivare a misure di corsa uguali a quelle del Toyota. Il problema per il Ford può essere costituito dal sistema di distribuzione monoalbero in testa con bilancieri per il comando delle valvole (pericolosi in caso di fuori giri). Aspirazione e scarico sono opposti rispetto al Toyota e l'altezza totale è superiore di circa 5 centimetri. Uguale invece la lunghezza.

Le trasformazioni già fatte o in corso sono anche in questo caso il carter secco, le pompe acqua e olio, l'adattamento al cambio, la distribuzione — in questo caso a cinghietta dentata — e tutto il lavoro della testa che rappresenta il vero punto di differenza tra l'una e l'altra alternativa. Nella testata, oltre al sistema di distribuzione, le differenze sostanziali stanno nelle dimensioni dei condotti e nella posizione delle valvole che sul Ford sono verticali.

Impegnati dall'importante programma della Formula 3, quella che li ha fatti celebri fin dai tempi di Peterson in tutta Europa, i fratelli Pedrazzani non hanno lasciato da parte lo sviluppo del motore Lotus F. 2 che avrebbe meritato più successo di quanto ha avuto: « Col cambio della Formula adesso siamo impegnati a fondo nella F. 3 ma la Lotus ci ha incaricati di andare avanti anche in F. 2. Non è ancora deciso se faranno o no una squadra ma con le recenti omologazioni il motore ha modo di diventare più che competitivo... non voglio dire come il BMW, almeno per ora, ma sicuramente più del Ford. »

Del motore Lotus si devono sapere alcune cose: la prima è che ha corso su di un telaio di 530 chili contro i 450-460 degli avversari. Infatti, guarda caso, il telaio della Formula 2 ora serve per i test con il motore V8 Formula 1 e se non sarà proprio la Lotus per il Mondiale 1974, non sarà neppure una tappa inutile. La seconda è che molti guasti inizialmente sono venuti dalla posizione portante data al motore che, essendo in alluminio, era soggetto a torsioni. La modifica successiva non ha poi migliorato troppo le cose

risultando piuttosto di fortuna. La terza cosa che è costata lavoro e delusioni ai Pedrazzani è stata la posizione del serbatoio dell'olio all'interno del passo, voluta da Chapman per preparare la macchina alle imposizioni 1974: « Era così piccolo, per mancanza di spazio, che l'olio andava direttamente nello sfianto ed il motore rimaneva senza. Quando finalmente lo hanno portato dietro non si è più rotto... a parte quello di Peterson a Vallelunga, ma come aveva tirato! »

Tutto questo ad onore del vero. Ora le modifiche al motore sono fatte sia nel basamento che nella testata: « All'inizio, a Nivelles, aveva 95 di alesaggio e 70 di corsa e 265 cavalli a 9000 giri. In prova era andato benissimo e poi era stato il difetto alla macchina a fermare Emerson e Ronnie. Poi sono venuti i problemi dell'olio, ma una volta spariti quelli abbiamo iniziato a lavorare sulla nuova testata a condotti più piccoli ottenendo una modifica alla curva di potenza ai bassi regimi. I cavalli sono aumentati di poco ma è aumentata l'accelerazione: dai diametri di 30 mm. della prima testata quest'ultima, che abbiamo avuta in settembre, è passata a 25 e questo ci ha consentito di arrivare al valore più vantaggioso che è di 28 mm. »

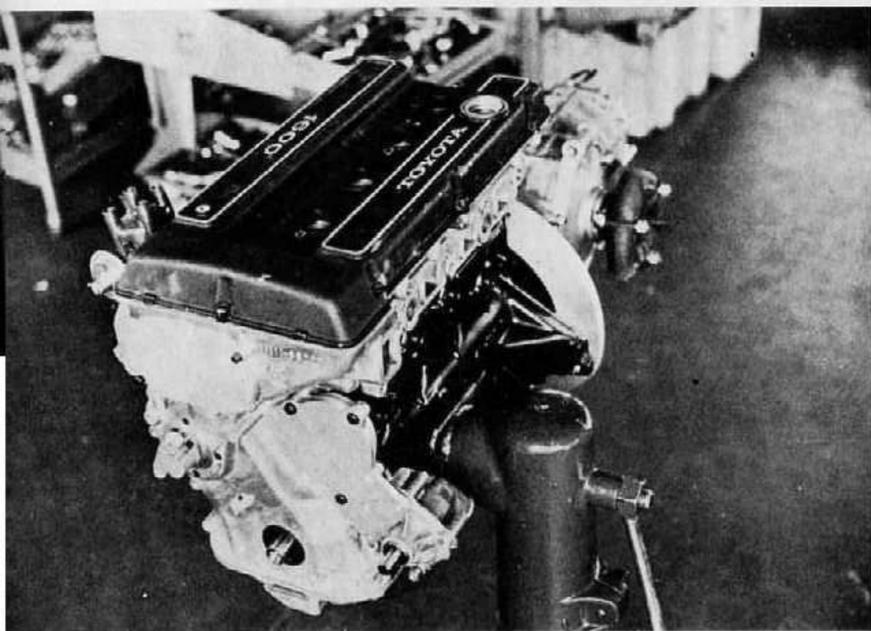
Prove « contro » il BMW

La nuova testata non bastava però: così è stato deciso di fare un altro albero motore per cui l'ultima versione ha avuto modificata anche le misure di corsa ed alesaggio diventate di 80x90. Insieme a questa modifica è stata lavorata in modo diverso la camera di scoppio: « L'ultima versione non è stata ancora provata ma siamo sicuri del miglioramento. Appena avremo un po' di tempo faremo dei test comparativi su di una March: stesso pilota, stessa pista ed il nostro motore contro il BMW... finalmente capiremo quale è la vera differenza. »

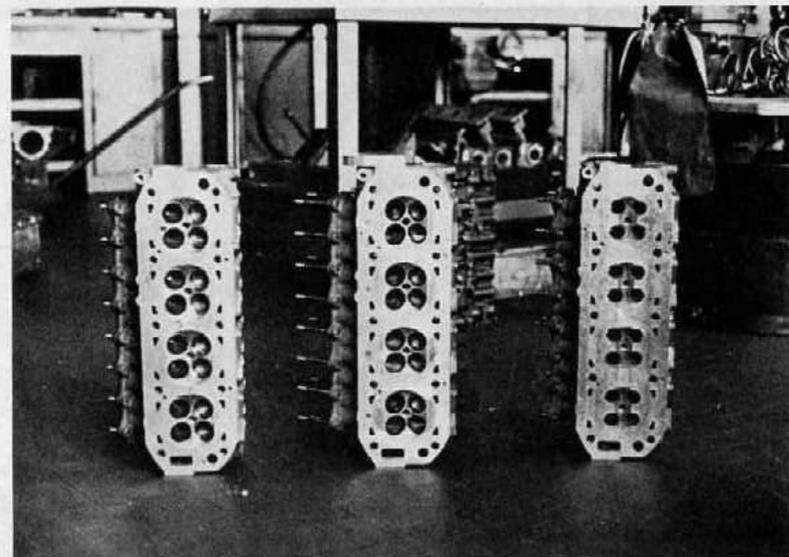
Terza attività dell'officina di Novara è la revisione: « Adesso non bastano più i motori 16 valvole, ne abbiamo li uno da 32! » dice Gianni indicando il Ford DFV F. 1 delle Brabham della squadra di Finotto « E' un bel lavoro e a smontare questi motori ci si accorge che alla Cosworth hanno veramente l'idea... » Come noto la nuova squadra Formula 1 italiana farà base a Novara per le revisioni, così come a Novara verranno revisionati i motori da corsa dei clienti secondo la tradizione.

Un lavoro da capogiro che fa ancora più impressione adesso, a fine stagione, nel momento in cui si pensa che tutti riposino: fortuna che per i fratelli Pedrazzani non è una novità... certi cavalli crescono meglio d'inverno!

g. n.



In alto, in fase di allestimento il motore Ford Consul monoalbero con distribuzione a cinghia. Qui sopra, il bellissimo Toyota bialbero. Sotto: le testate del motore Lotus-Jensen preparato dai Pedrazzani; a sinistra, la vecchia testa con condotti a camera di scoppio grandi. Al centro, quella attuale, con misure ridotte. A destra, la stessa grezza



Pericoloso per gli «on.» avvicinare gli operai italiani che lavorano



in casa PORSCHE

A sinistra, il muso di una delle Volk-Porsche con motore 6 cilindri 2400 prodotte sperimentalmente in piccola serie di circa 100 esemplari

SPECIALE PER AUTOSPRINT



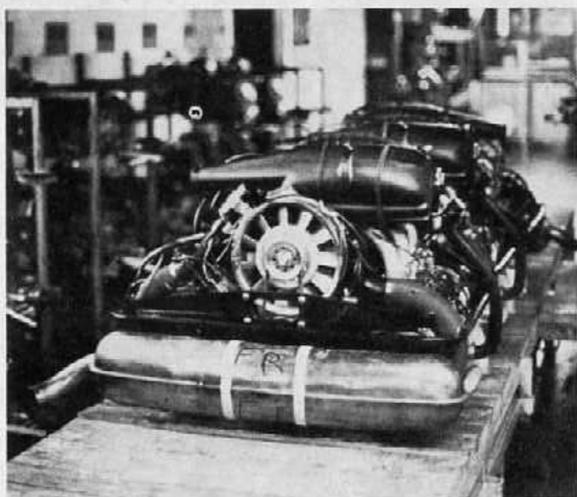
STOCCARDA - « Come mai non è venuto a cercare di risolvere i nostri problemi il giorno che siamo partiti dalla Sicilia con il treno degli emigranti, invece che venire oggi a fare della scena qui? Mi sbaglio, oppure lei non c'era in stazione quel giorno?... » Così un operaio italiano ha apostrofato il sottosegretario di Stato al Ministero degli Affari Esteri, Granatelli, in visita alla Porsche di Stoccarda, (mentre l'on. Rumor era a Bonn), quando questi si è avvicinato all'uomo che lavorava nella catena di montaggio motori per « informarsi » sulle condizioni di lavoro degli italiani che lavorano in Germania. Era andato proprio alla Porsche il Sottosegretario perché la fabbrica tedesca, nota per l'umanità con cui tratta le proprie maestranze, era la meno « pericolosa » dopo che ad

una visita alla Mercedes, tempo fa, il Console generale a Stoccarda (Capobianco) era stato accolto da un nutrito lancio di pomodori.

Mentre visitavamo la Porsche a Zuffenhausen, ci siamo avvicinati anche noi all'operaio appena citato, e siamo stati subito accolti ancora prima di aprir bocca da: « Non sarà anche lei un amico di quello di ieri!... ». Alle assicurazioni del mio accompagnatore sig. Ferrabone, confermandogli che mi interessava solo vedere i nuovi pistoni in lega leggera della Carrera, essendo un giornalista, si è calmato, (scopriremo poi quando ci chiederà di che giornale siamo, che è un abbonato di AUTOSPRINT) e molto gentilmente ce li ha fatti fotografare.



Che la Porsche sia molto popolare, negli Stati Uniti, lo si sapeva. Fra l'altro, questo è il mercato cui la Casa di Stoccarda tiene di più, e lo dimostra riservando al Can-Am le sue migliori energie. Ad ogni modo, questa utilizzazione di un motore Porsche, un 4 cilindri di 1600, è davvero originale. Questa mostruosa moto circola in California, ed è ovviamente invidiatissima da tutti gli appassionati locali



In attesa di essere montato sulla vettura, un gruppo motore Carrera mostra il nuovo silenziatore in acciaio inossidabile che sarà adottato in serie



Un gruppo di sei cilindri e dei relativi pistoni di un motore Carrera. Si tratta di materiale per il motore di serie da 2700. I pistoni sono della KS

Solo 20 turbo-CAN-AM tutte uguali

Aspettando

Con questo preludio socio-politico è iniziata la nostra visita alla Porsche a Stoccarda per cercare di sapere quali sono i programmi sportivi e commerciali della casa di Zuffenhausen, che è sempre nella mente di tutti gli sportivi per le trionfali annate « World Champion » con le indimenticabili 908 e 917 che batterono su tutti i circuiti le Ferrari 312 e 512.

Per il 1974 (e forse anche per il '75) l'impegno sportivo della casa tedesca sarà molto limitato. Una sola vettura (Gr. 4), la Carrera ancora una volta sponsorizzata dalla Martini che farà tutto il campionato Mondiale Marche, escluso Daytona, mentre Atlanta e Watkins Glen sono ancora in forse (la Martini vorrebbe correre oltre Oceano per gli interessi pubblicitari che ha in America) e Spa, che è giudicata troppo pericolosa. I piloti saranno Muller e Van Lennep, la coppia regina della Porsche che ha vinto quest'anno l'ultima Targa Florio. Ancora non è stato deciso a chi verrà affidata la seconda vettura Porsche-Martini che verrà fatta gareggiare in due sole occasioni, alla 24 Ore di Le Mans, e alla 1000 KM del Nurburgring.

Pronti all'uso i 1250 HP

Anche nella Can-Am la Porsche schiererà una sola vettura che verrà affidata alla scuderia di Roger Penske. I piloti sono ancora da decidere, ma se si pensa che Revson e Bettenhausen guideranno le due vetture di Penske a Indianapolis, si ha ragione di pensare che la vettura sarà guidata alternativamente dai due a seconda dei loro impegni.

La 917/30, la vettura con cui la Porsche sarà impegnata nel '74 nel campionato Can-Am è la solita a turbocompressore che si è vista quest'anno ma modificata nell'aerodinamica e in tanti piccoli particolari. I motori avranno i « soliti » 1000 CV di potenza, ma si assicura che a Weissach è pronto un

motore con oltre 1240 CV nel caso che qualche altra marca dovesse « impensierire » la Porsche, che tiene molto a questo Campionato per le favorevoli ripercussioni che esso ha sulle vendite negli USA delle vetture di serie 911.

A partire dal 1974 le Porsche Can-Am 917/30, saranno tutte eguali e nessuna sarà particolarmente seguita dalla casa madre, esclusa quella di Penske che avrà un trattamento preferenziale, e un qualche aiuto « tecnico » da Weissach se questo si dimostrerà necessario.

Attualmente la Turbo-Can-Am sta provando sulla pista segreta di Weissach, assieme alle novità sportive e no della Porsche, della VW, della Mercedes ecc. e con tanti veicoli militari, fra i quali un velo-



Ancora una vista, questa volta posteriore, della 916 con motore di 2400. Notare la forte bombatura superiore dei passaruota

cissimo carro armato con la torretta in lega imperforabile molto « top secret ».

Di 917/30 non ne verranno costruite più di una ventina. In questi giorni si sta terminando di costruire le prime 16, mentre le altre verranno pronte entro la fine dell'anno. Non si sa ancora da chi siano stati acquistati questi « mostri » da 1000 CV (50.000.000 di lire con motori e ricambi) e non lo si saprà prima della fine dell'anno per paura delle tasse. In



In questa Carrera, già montate alcune delle nuove omologazioni Porsche per il 1974. Si tratta delle appendici aerodinamiche maggiorate, anteriori e posteriori. Quest'ultima, è della 911 con il Turbo

Che cosa c'è di nuovo in produzione dopo il DIVORZIO dalla Volkswagen

Va in vendita il «TURBO»

STOCCARDA - Il «matrimonio» avvenuto nel 1969 fra la VW e la Porsche per la produzione e la vendita della VW-Porsche 914 è fallito, e proprio in questi giorni, con due anni d'anticipo l'accordo è stato sciolto (consensualmente?), e la 914 continuerà ad essere prodotta e venduta dalla VW solamente. Questo non è il solo programma «saltato» in casa Porsche in questi giorni. Anche la nuova vettura che doveva sostituire l'attuale 911, con un motore ad 8 cilindri di tre litri di cilindrata raffreddato ad acqua è stato (sembra) definitivamente abbandonato, per sopravvenute difficoltà tecnico-burocratiche che riguardavano principalmente l'emissione dei gas di scarico, le cui leggi negli USA e in Europa tanti grattacapi danno ai costruttori d'auto.

del prossimo anno le attuali 911 subiranno un altro aumento di cilindrata e saranno con un motore di 3000 cc come le Porsche gruppo 3 e 4 che saranno impegnate il prossimo anno nel campionato mondiale marche.

Nel cortile della fabbrica a Zuffenhausen dove c'è il reparto corse e l'assistenza clienti abbiamo visto una 914 diversa da quelle che abitualmente si vedono per la strada, con due grossi spoiler anteriori e posteriori, parafranghi allargati con grossi pneumatici. Ci hanno detto che è uno dei 100 esemplari prodotti che montano il motore del 911 S di 2700 cc, e che la vettura è chiamata «916». La velocità di questa macchina è all'ordine dei 230 kmh, con una accelerazione e una stabilità eccezionali. Se il rapporto di collaborazione fra la VW e la Porsche fosse continuato, questa vettura poteva forse essere prodotta, ma ora l'iniziativa da parte Porsche è stata abbandonata.

Il futuro della produzione Porsche che è attualmente di circa 70 vetture al giorno potrà forse riservarci novità che si «sussurrano» in giro, e che come è ovvio i responsabili smentiscono decisamente. Le novità potrebbero essere la berlina con un grosso motore che già da tempo era stata studiata in funzione an-

Gli estimatori della casa di Zuffenhausen però si tranquillizzano, una novità c'è, ed è abbastanza grossa: la Porsche 2.7 con turbo compressore verrà messa in vendita. La vettura che fu presentata al Salone di Francoforte due mesi fa come prototipo di studio, sta ultimando in questi giorni i collaudi sulla pista segreta di Weissach e diventerà la «regina» della produzione Porsche a partire dal prossimo anno. Dopo il successo di pubblico ottenuto nei saloni automobilistici dove è stata esposta, i responsabili della casa si sono convinti che mettere in produzione questa vettura sarebbe stato un grosso successo e hanno deciso di vendere (così come fa la BMW) la 911 con turbocompressore.

La Porsche-Turbo che verrà immessa sul mercato avrà una potenza di circa 280 CV e una velocità massima di 265 kmh, mentre è stata provata a Weissach una versione «bomba» che aveva addirittura 340 CV e raggiungeva i 300 kmh. Il prezzo di questa Turbo sarà abbastanza interessante e dovrebbe superare di poco quello dell'attuale Carrera (11.000.000?).

La scelta di questa soluzione con turbocompressore è stata fatta per dare qualcosa di nuovo al pubblico dopo che era saltato il programma dell'otto cilindri, ma anche perché con l'adozione di questo compressore si ha più potenza senza aumentare la cilindrata e si è nei «limiti» che le leggi anti-pollution USA costantemente aggiornano, facendo impazzire i tecnici.

I programmi della Porsche per i prossimi anni saranno tutti impostati sulla 911, e (assicurano i responsabili) non verranno cambiati fino agli anni '80. Alla fine



Ecco uno dei pistoni Carrera di serie. Ha tre segmenti ed una camera di scoppio concava

ti Mercedes, uno spider a motore centrale con il propulsore di 2400 cc che dovrebbe essere venduta ad un prezzo competitivo di circa 2.800.000 di lire, lo stesso prezzo al quale i responsabili della casa di Stoccarda volevano che fosse venduta la 914 quando venne immessa sul mercato, e il suo prezzo molto maggiore fu una delle ragioni principali del suo insuccesso sul mercato.

Giancarlo Cevenini

nel '74 con REVSON unico pilota ufficiale (PENSKE)

la «silhouette»...

questo periodo si devono presentare all'ufficio apposito i bilanci di una annata, e non si può dichiarare di aver guadagnato venti milioni, per poi spenderne tre volte tanti per una vettura con cui correre, quindi i piloti e gli sponsor che avranno questi nuovi «mostri» li sapremo fra due mesi circa.

Un budget ridotto

Perché un programma così ridotto, dopo le annate con cui la Porsche correva con tre, quattro vetture nel mondiale marche con la 917? Ora si corre solo con una vettura e neppure per fare l'assoluto, ma solo vittorie di clas-

più nel Gr. 5, cioè nella categoria Sport?

«Attualmente — ci ha detto Jantke — il Gr. 5 non interessa la nostra casa, se esso verrà cambiato forse allora ci potrà interessare. Noi siamo molto favorevoli al progetto "Silhouette" e con noi sono molto interessati BMW, Ford, Penske, American Motors, Mazda, Toyota, Datsun ecc... però contro questo progetto c'è il cosiddetto "gruppo latino" formato principalmente da Francia e Italia che finiranno per prevalere. E' un vero peccato perché con queste vetture che sono uguali nella loro forma esteriore alle vetture di tutti i giorni, si attirerebbe molto pubblico negli autodromi per la combattività e lo spettacolo che esso potrebbe offrire, e sarebbe un campionato del mondo veramente interessante».

Non si pensa alla F. 1

— La Porsche ha qualche progetto per correre in F. 1?

«Assolutamente no, ora come ora. Gli attuali regolamenti non ci permetterebbero delle sperimentazioni da riportare poi sulla produzione di serie, quindi niente F. 1. Con un nuovo regolamento, ad esempio che imponesse alla F. 1 dei motori Diesel (si fa per dire), saremmo pronti a iniziare i nostri studi per cercare nelle corse delle nuove soluzioni. Principalmente la Porsche corre per approfondire le conoscenze, e per imparare. Alcuni anni fa con la vettura dell'Europeo della montagna abbiamo studiato i metalli leggeri, le leghe, i nuovi metodi di saldatura del titanio ecc., che poi abbiamo trasferito nelle 911. La Can-Am ci è servita con la sua grande potenza per sperimentare nuove soluzioni aerodinamiche che poi ci serviranno sulle 911. Ma oggi con la F. 1 non c'è nulla di nuovo a cui dedicarsi, ecco quindi la ragione della nostra non partecipazione».

— Quanto costa oggi una Carrera GR 3?

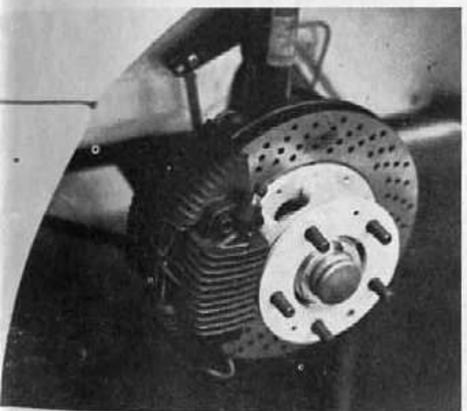
«La nuova Carrera GR. 3 verrà a costare 16.500.000 lire circa, mentre una GR. 4 costerà 20 milioni».

Le caratteristiche tecniche di queste vetture sono: Carrera GR. 3 Motore 3000 cm, 235 CV a 7200 giri, 250 kmh di velocità, mentre la gruppo 4 avrà una potenza di 330 CV a 8000 giri e una velocità massima di oltre 300 kmh.

Dal 1. di aprile '74, è stata chiesta una estensione di omologa per alcune modifiche che sono state apportate alla Carrera RS. Esse sono: cerchi posteriori da 14", anteriori da 11", due nuovi spoiler anteriori e posteriori (come quello della Porsche Turbo presentata al Salone di Francoforte), e i nuovi cerchi in lega avranno un solo bullone di fissaggio.

Per l'occasione i responsabili della Porsche vedrebbero bene una divisione così concepita dello sport automobilistico mondiale, e lanciano dalle pagine di Autosprint l'idea di dividere lo sport delle quattro ruote in tre gruppi principali:

- 1 F. 1 - Dovrebbe essere la formula più libera per la sperimentazione e la ricerca più avanzata sia nel campo dei motori che dell'aerodinamica e nei pneumatici.
- 2 Auto per lunghe distanze - Auto derivate dalla serie, ma con motori elaborati, molto robuste e differenti dalle formule.
- 3 Rally - Devono essere vetture che non hanno niente in comune con le auto dette prima se non la forma esteriore e dovrebbero essere vetture del Gr. 1 o 3. Nell'attesa che i regolamenti cambino, la Porsche corre per ora con un programma ridotto al «luminoso», mentre per il futuro è possibile un impegno globale massiccio, se come hanno fatto da capire i responsabili della casa, le corse sapranno soddisfare la loro fame di sapere.



Questi sono i nuovi freni che saranno montati sulle Carrera, con Pinza tipo 917 e disco forato e con aperture radiali

se. Lo abbiamo chiesto a Manfred Jantke, capo dell'ufficio pubbliche relazioni della Porsche.

«Quando c'era l'ing. Piech, erano le famiglie Piech e Porsche che decidevano il budget da stanziare per le corse; ora questo budget viene deciso da un consiglio d'amministrazione che a fine anno deve far quadrare il bilancio, ecco la ragione principale del ridotto impegno nelle corse della Porsche per il prossimo anno.»

— Perché la Porsche non corre

Solo una curva veloce in più p



V8eBlogScans



Chi cerca il modo giusto per risolvere tanti problemi (partenza immediata a motore freddo, minor consumo di olio, protezione del motore da tutti gli stress, differenziale silenzioso, cambio agile e sciolto, ecc.), trova **GOO**: l'additivo per olio che rinvigorisce la vettura vecchia e mantiene giovane quella nuova.

GOO va bene su qualsiasi vettura: è sufficiente che ne versiate una lattina nella

coppa, per sentire subito il motore «rotondo»; ne basta una sola nel differenziale per zittire, definitivamente, i rumori da rotolamento; una sola lattina nella scatola del cambio vi darà, subito e per sempre, una scioltezza nuova nella guida.

GOO è raccomandato da **OSELLA** notissimo nel mondo dell'automobilismo sportivo per la famosa

ABARTH-OSELLA 2000

GOO è distribuito dai migliori rivenditori ricambisti.

selecom

SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

**ABARTH
GAUSS
NGK
SPARVA**

Tutti i RECORDS della pista umbra

Come abbiamo già avuto occasione di rilevare la stagione di Magione si è chiusa con una manifestazione particolarmente riuscita e durante la quale sono stati battuti moltissimi record: ore siamo in grado di precisare questa autentica «vendemmia». Nella giornata di chiusura i miglioramenti sono stati ben diciannove, una cifra che si commenta da sola.

Il **MIGLIOR TEMPO ASSOLUTO** sui 1650 metri di Magione è quello di **GHINZANI** su una **FORMULA ITALIA** che ha girato in 55 secondi netti.

GRUPPO 1 - 850 Cattaneo 1'16"; 1000 Gonzi 1'12" e 6; 1150 Betti 1'12"2; 1300 Riccitelli 1'10"3; 1600 «Cargo» 1'11"3; 2000 Stefanelli 1'08"9.

GRUPPO 2 - 500 Ciardi 1'13"5; 600 «Gin Tonic» 1'11"3; 700 Proietti 1'11"1; 850 Viotto 1'09"8; 1000 Piacentini 1'08"1; 1150 «Paperone» 1'05"1; 1300 Brunner 1'02"3; 1600 Garbaccio 1'04"6; 2000 Rampa 1'01"5; oltre 2000 Bonaccorsi 1'03"1.

GRUPPO 3 - 1300 Chianucci 1'10"9; 1600 Bocconi 1'06"7; 2000 Tarpani 1'09"2; oltre 2000 Ranzolin 1'05"9.

GRUPPO 4 - 1000 Brambilla P.C. 1'09"7; 1300 Caliceti 1'03"3; 1600 «Carter» 59"9; 2000 Rombolotti 59"8; oltre 2000 «Bramen» 59"4.

GRUPPO 5 - 1000 Gonfiotti 1'01"5; 1300 Solinas 59"5; 1600 Santamarianova 1'01"7; 2000 Anastasio 55"1.

FORMULA FORD - Ciccozzi e Zorzi in 59"3; F. 850 Rampinini 1'03"9; **FORD MEXICO** Negro 1.08"4; K 250 Buratti 1'07"2.

er MAGIONE

Non sarà allungato il percorso del mini-autodromo della «CARPINE» per evitare inutili doppioni

MAGIONE - Con le gare del 4 novembre scorso l'autodromo umbro di Magione ha chiuso la sua prima stagione sportiva: da Pasqua sono state organizzate nove corse di auto dalla Scuderia Carpine-Ruffo realizzatrice dell'impianto, due di moto dal Moto Club Perugia, una prova del Trofeo Innocenti-Amica, la prima riunione dei proprietari di vetture Jaguar. Solo per le auto sono scesi in pista oltre mille piloti, a conferma della validità dell'impianto che ha dimostrato di possedere una sua «dimensione» nel settore dell'automobilismo sportivo: si potrebbe definire un impianto club, come ne esistono all'estero e che permettono agli appassionati di praticare il loro sport senza ricorrere a costose trasferte ed a spese per la maggioranza insostenibili. Inoltre questi piccoli impianti sono fucine per nuovi piloti, a volte dei campioni.

Per accontentare i desideri dei piloti si è pensato ad un allungamento del tracciato, modifica che però sarà discussa in tutti i suoi aspetti prima di attuarla. Non si vuole, infatti, creare una pista troppo lunga per non snaturare le caratteristiche di autodromo locale, di palestra delle quattro ruote ed andare incontro a grosse spese di manutenzione, senza rovescio della medaglia. È inutile, infatti, raddoppiare i 1650 metri attuali, quando la pista di Magione si trova in mezzo al costruendo autodromo del Mugello ed a Vallelunga.

Di conseguenza la direzione della pista umbra è indirizzata verso la costruzione in un prossimo futuro di una curva veloce, prolungando l'attuale rettilineo proprio per soddisfare le richieste di quei piloti che lamentano la eccessiva tortuosità del tracciato, che non permette di sfruttare i mezzi e che esaspera in particolare i freni.

Una nuova curva veloce ed un tracciato quindi della lunghezza complessiva di circa tre chilometri, dovrebbero essere sufficienti a garantire la validità di questa pista nata dall'entusiasmo di alcuni giovani appassionati locali.

È di questo parere anche il progettista l'ingegnere Carrozza. Dopo la prima annata di gare ed un bilancio decisamente positivo, anche per quanto riguarda il pubblico — un pubblico «nuovo» per questo sport e quindi ancora da formare in questa direzione — abbiamo chiesto al presidente della scuderia Carpine-Ruffo, dottor Rondini, di illustrarci le linee dell'attività 1974 della pista di Magione. Le novità sono molte ed interessanti.

Sarà istituito un campionato nazionale di Magione, sulla base di punteggi assegnati per ogni gara, (in complesso otto-dieci), in modo da garantire una certa continuità di frequenza e dotato di grossi premi finali. Sono poi allo studio gare riservate ad auto d'epoca, a manifestazioni per marche, a raduni automobilistici: la stagione sarà così più densa di avvenimenti e più interessante.

Novità anche per le moto: il Moto Club Perugia organizzerà cinque manifestazioni, delle quali tre riservate alle maxi moto.

Nei programmi 1974 si è pensato anche al pubblico: durante l'inverno saranno realizzate gradinate nei punti più interessanti del tracciato, mentre sarà completamente asfaltato il piazzale interno e quello del parco chiuso. Novità in vista anche per quanto riguarda partecipazioni pubblicitarie, mentre si sa che agli organizzatori di Magione è stata offerta anche una prova internazionale di Formula 3. Prima di decidere saranno attentamente vagliati i lati finanziari della manifestazione che presuppone una grossa affluenza di pubblico per sanare il bilancio, affluenza che una giornata di cattivo tempo può far saltare.

Di sicuro c'è invece un ricco calendario che conferma la validità della pista di Magione ormai inseritasi in pieno nel mondo delle corse d'auto, nonostante i pochi ma seri mesi di vita, grazie anche ai suoi realizzatori ed alla buona organizzazione.

Marco Grandini Stratoflex Racing

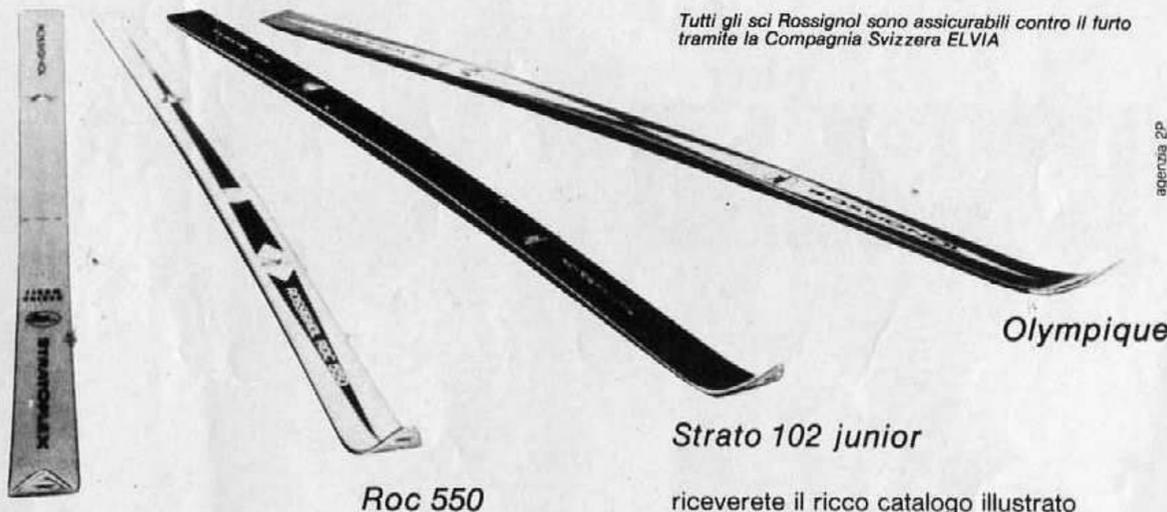


Inutile discutere, in pista occorrono altri argomenti

Rossignol
ha questi argomenti

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

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



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

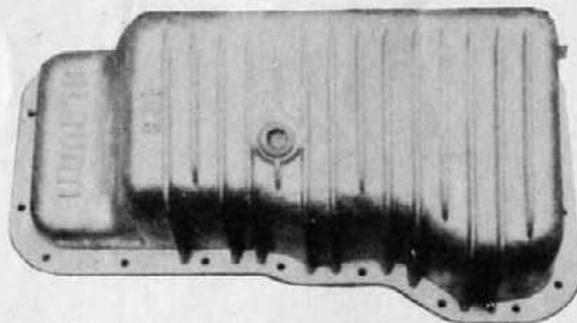


CAMILLO ALQUATI

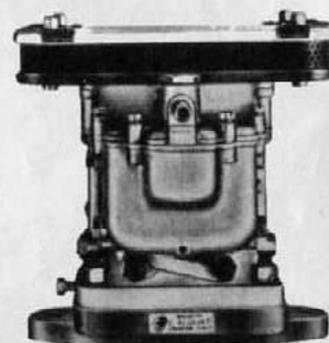
VIA DANTE, 91 - 26100 CREMONA (ITALIA) - TEL. (0372) 20 450



art. 27
coppa olio
per Fiat 500-126



art. 61
coppa olio per Fiat 128
tutti i tipi



art. 48/1
collettore d'aspirazione per A-112 - Fiat 127 per l'applicazione di 1 carburatore D corpo da 32/34/36 mm.

Sperando di non subire a gennaio le conseguenze della crisi del petrolio

Un «MONTE» all'italiana

MONACO - « Il Rally di Montecarlo 1974 non sarà valido per alcun campionato F.I.A. ». Questa laconica (e polemica) nota apre la circolare aggiuntiva numero uno diramata dall'Automobile Club di Monaco, confermando le anticipazioni note. E' la circolare che schiude le porte del Rally più famoso del mondo alle vetture del gruppo 5 « stradale » secondo la definizione usata per il Tour de France ed il nostro autogiro.

I limiti fissati dagli organizzatori monegaschi per l'ammissione dei gruppi 5 alla loro prova sono abbastanza larghi ed offrono vaste possibilità ai partecipanti. Eccoli: « Vetture e carrozzerie chiuse ad almeno due posti con la ruota di scorta convenientemente fissata in un alloggiamento indipendente dall'abitacolo, regolarmente immatricolate per essere autorizzate alla circolazione su strada e munite di tutti i dispositivi di sicurezza previsti dall'annesso J. »

Due le possibilità di provenienza per questi gruppi cinque specificate nella stessa circolare: 1 da veicoli omologati nei gruppi da uno a quattro a condizione che resti possibile l'identificazione d'origine del blocco motore e le caratteristiche generali della carrozzeria del mezzo omologato di cui dovrà essere conservato il peso riportato dalla fiche. 2 Da veicoli di produzione non ancora omologati facenti parte di una pre-serie di cinquanta vetture che il costruttore deve, al momento dell'iscrizione, impegnarsi a realizzare senza alcun limite di tempo.

Di adesioni ancora non se ne parla. « E' troppo presto — dicono i responsabili dell'organizzazione in boulevard Alberto I. — perché si possano fare dei nomi con certezza. Le iscrizioni si chiuderanno il 10 dicembre e come sempre le domande arriveranno negli ultimi giorni. A maggior ragione quest'anno che l'Europa patisce la crisi del petrolio. »

Si fanno però delle ipotesi abbastanza realistiche. In campo francese si dovrebbero vedere le Ligier-Maserati, le Jidè e magari una o più Alpine turbocompresse (potenza intorno ai 220 cavalli) che a Dieppe hanno preparato da oltre un anno. Da parte nostra ci sarà la Stratos (che Andruet continua a pronosticare favorita su terreni come il Turini) in almeno due esemplari e potrebbe esserci anche la prefigurazione di quella che sarà la Beta coupé gruppo due, magari con la « copertura » del Jolly Club. Il quale

Jolly potrebbe anche saggiare le possibilità effettive della Fulvia coupé con motore maggiorato a 1800 la cui realizzazione milanese (soprattutto a cura di Dalmondo) è stata ultimata in questi giorni. Certa è poi la Beta coupé di Bossetti che l'ha già affidata a Bosato per la preparazione G. 5.

Ma c'è dell'altro. Una seconda circolare è già pronta e sta per essere distribuita. Riguarda un'ulteriore modifica del percorso di avvicinamento, l'ultima tappa del quale (colle del Braus-Monaco) si snoderà per gran parte in territorio italiano. Seguendo la strada iniziata lo scorso anno, la « Nouvelle Vague » organizzativa del Principato di Monaco ha stabilito di dare un'impronta più selettiva al lungo prologo delle dieci sedi di partenza (Almeria, Reims, Roma, Stoccolma e Varsavia) a Monaco. Anche perché questa volta soltanto i 180 meglio classificati potranno affrontare la Monaco-Vals les Bains-Monaco.

Le selezioni saranno soprattutto le quattro P.S. previste a farla, fra questa le due nell'entroterra sanremese. La Apricale-Baiardo (tutta salita, asfalto, circa sette chilometri) fra i C.O. di Soldano e di Badalucco e la Mollini-Bivio Buggio (salita e discesa sul Langan, asfalto, circa ventidue chilometri) fra i C.O. di Badalucco e Pigna.

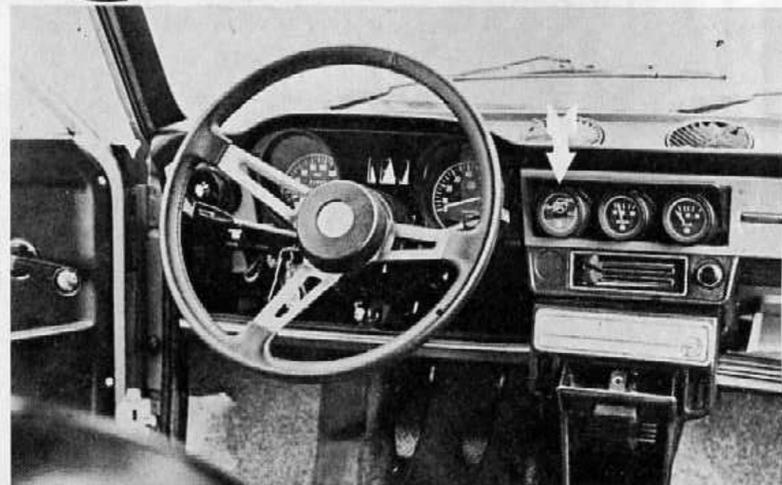
Da Pigna trasferimento tranquillo verso l'arrivo di Monaco con attraversamento del confine italo-francese al valico autostradale di Ventimiglia. Perché questo sconfinamento sulle strade italiane già abbondantemente toccate prima della concentrazione generale di Gap? « Contiamo avere molti rallyisti italiani al via e verso questi ultimi ci siamo sentiti in obbligo. Senza contare che l'AC Sanremo si è subito detto pronto ad offrirci la sua collaborazione ». Rispondono gli organizzatori.

Unica remora la crisi della benzina che ora ha costretto anche l'Italia a vietare la circolazione automobilistica domenicale. Solo in questo caso il percorso dal Colle del Braus a Monaco tornerebbe quello annunciato dal regolamento e le P.S. resterebbero due. Gli organizzatori hanno intenzione di sollecitare, almeno entro il 20 dicembre, una risposta ad un eventuale sblocco del divieto da parte del nostro Governo. In caso negativo, si vedrebbero costretti ad abolire il percorso italiano.

Guido Rancati



Quelle 25



SPECIALE PER AUTOSPRINT

POMIGLIANO D'ARCO - Due porte in meno, due fanali in più, la 5.a marcia, un po' più di potenza (6 CV) uno spoiler anteriore e uno posteriore secondo i dettami della moda sportiva, dieci (e più) Km di velocità massima un prezzo tutto sommato competitivo, anche rispetto alla versione normale, ecco la versione sportiva dell'Alfasud, che secondo la tradizione dell'Alfa Romeo viene contraddistinta con la sigla « ti » (turismo internazionale). Peccato che arrivi proprio in questo momento congiunturale politico per l'automobile.

La linea dell'Alfasud « ti » è quella conosciuta della quattro porte, snellita con la soppressione delle due portiere posteriori, pur mantenendo un sufficiente spazio per far entrare ed uscire i passeggeri dai posti posteriori. Le modifiche che più saltano agli occhi sono, oltre alle due sole porte, l'adozione dei doppi fari e gli spoiler. Anche le ruote sono di disegno diverso ed è possibile montare, in luogo dei pneumatici 145 SR X 13, quelli 165 SR X 13 pagando un supplemento.

Anche l'interno è stato rifatto rispetto alla 4 porte in questa versione più sportiva dell'Alfasud. I sedili sono di nuovo disegno, con i poggiatesta incorporati e un rivestimento in panno, operato. I sedili anteriori sono ripiegabili in avanti per permettere ai passeggeri di accedere ai posti posteriori. Il cruscotto è stato ridisegnato e ora incorpora anche il contagiri, mentre un mobiletto centrale comprende il vano per l'autoradio, il portacenere, il vano per l'altoparlante, e una vaschetta per i piccoli oggetti. Tutto il pavimento è in questa versione dell'Alfasud rivestito in moquette grigia.

Al centro della plancia tre strumenti (o quasi...) il termometro dell'acqua, la pressione dell'olio e... l'alloggiamento per « l'eventuale orologio elettrico », che è un optional.

Meccanicamente la « ti » dell'Alfasud è praticamente eguale alla quattro porte. La modifica più importante è l'adozione di un cambio a 5 rapporti, mentre la potenza massima è aumentata di 6 Cv (SAE) passando da 73 a 79 sempre agli stessi giri che sono 6000 al minuto. Il peso dell'Alfasud « ti » è di 810 kg, 20 in meno della 4 porte.

L'identikit

Cilindrata	1186 cmc.
N. cilindri	4 contrapposti
Potenza	79 CV (SAE) a 6000 giri minuto
Alesaggio	89 mm.
Corsa	59 mm.
Carreggiata ant.	1384 mm.
Carreggiata post.	1351 mm.
Lunghezza max	3926 mm.
Larghezza max.	1590 mm.
Peso	810 kg.
Velocità	160 kmh.
Pneumatici	145 SR X 13
Numero posti	5
Capacità serbatoio	50 litri
Alimentazione	1 carburatore doppio corpo invertito
Frizione	Monodisco a secco
Cambio	5 marce + RM
Differenziale	Coppia conica tipo ipoide
Sospensione ant.	A ruote indipendenti, tipo Mc Pherson
Sospensione post.	Ad assale rigido
Sterzo	A cremagliera
Freni	A disco sulle quattro ruote; doppio circuito e modulatore di frenata sulle ruote posteriori

prendila

è una maglietta del RICAMIFICIO BONFATTI



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

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



Alfasud

Una 2 porte
da 170 all'ora:
1.700.000 lire

«cose» in più



A sinistra: il cruscotto della nuova «ti» con l'alloggiamento previsto per l'orologio elettrico (indicato dalla freccia). Il cerchietto nella foto sopra, indica il punto di contatto dello sportello bagagliaio con il lunotto. A destra: il nuovo cerchione della Alfasud

Le differenze che ci sono

	Alfasud	Alfasud «ti»
Cilindrata	cc 1186	1186
Potenza max giri-1'	CV 73-6000 (SAE) - 63-6000 (DIN)	79-6000 (SAE) - 68-6000 (DIN)
Coppia massima	kgm 9,8-3500 (SAE) - 8,5-3500 (DIN)	10,5-3200 (SAE) - 9,2-3200 (DIN)
Potenza specifica	CV-l 61,55 (SAE) - 53,11 (DIN)	66,61 (SAE) - 57,5 (DIN)
Peso	kg 830 (DIN)	810 (DIN)
Rapporto peso-potenza	kg-CV 11,36 (SAE) - 13,17 (DIN)	10,25 (SAE) - 11,87 (DIN)
Cambio	4 + RM	5 + RM
Alimentazione	1 carb. inv. monocorpo	1 carb. inv. doppio corpo
Rapporto di compressione	8,8	9
Velocità massima	kmh oltre 150	160
Accelerazione: 1 km da fermo	37"	35"6
Consumo (CUNA)	7,6 litri/100 km	8,6 litri/100 km
Prezzo di listino	1.400.000	1.700.000

Le altre modifiche e miglioramenti

- **Corpo vettura**
- 4 fari gemellati allo iodio
- 2 spoiler
- Cerchi ruote di diverso disegno

- con coppetta inox munita di stemma e dadi di bloccaggio in vista
- Rostri su paraurti anteriori e

- posteriori con rivestimenti in gomma
- Ripetitori anteriori di direzione a luce bianca su paraurti anteriori

- Vetri laterali posteriori del tipo apribile a compasso

- Sedili anteriori ribaltabili in avanti oltre che regolabili
- Sedili di nuovo disegno e nuovo rivestimento (panno operato)
- Appoggiatesta regolabili in altezza sui sedili anteriori
- Racchette tergicristallo antiriflesso

● **Finizioni**

- Due portacenere per i passeggeri posteriori incorporati negli appoggiatesta dei pannelli laterali

- Mobiletto centrale con vano predisposto per il montaggio dell'autoradio, portacenere, vano per l'altoparlante, vaschetta per i guanti e piccoli oggetti
- Pavimento rivestito in moquette

● **Strumentazione e comandi**

- Cruscotto di nuovo disegno
- Accendisigari
- Avvisatore acustico a 2 trombe bitorali
- Contagiri elettronico
- Termometro acqua
- Manometro olio
- Pulsante lavavetro con comando elettrico
- Alloggiamento per orologio elettrico



esposizione auto da corsa '73

1-9 dicembre lugano artecasa

orari : feriali 14-22.30
sabati e festivi 10-22.30

cile da usare, con innesti precisi grazie anche alla leva del cambio a cloche che è in una posizione ottimale.

L'abbiamo provata l'Alfasud «ti» (con i suoi 25 miglioramenti) lungo l'autostrada che da Pomigliano d'Arco porta a Bari e abbiamo apprezzato la silenziosità alle alte velocità di questa vettura, un po' meno la potenza che ci sembra scarsa. Infatti, a circa 140-150 kmh, incontrando anche una piccola salita come può essere un ponte, la macchina «sente» subito la fatica e perde giri e velocità.

Anche l'accelerazione con partenza da fermo non è entusiasmante. In prima e in seconda tutto bene, ma in terza la «ti» si siede un po'. Abbiamo comunque impiegato a raggiungere i 100 kmh con partenza da fermo i 13"5, mentre il chilometro lo abbiamo percorso in 35"8. La velocità massima che la Casa indica in 160 kmh, l'abbiamo ampiamente superata cronometrando l'Alfasud «ti» a 168 kmh, anche se l'indicatore di velocità, molto euforico, segnava oltre 180.

Lasciata l'autostrada abbiamo raggiunto Avellino percorrendo strade strette con molte curve e attraversamento di piccoli paesi. E in queste condizioni abbiamo apprezzato la tenuta di strada della versione sportiva dell'Alfasud, anche se per il nostro gusto personale è un po' troppo morbida come ammortizzatori. Ma resta ben incollata alla strada. L'accelerazione come già detto è una «pecca» di questa macchina, mentre la frenata con il nuovo servofreno, che già da alcuni mesi adotta anche la quattro porte, è ottima e senza segni né di bloccaggio delle ruote, né di affaticamento.

La guida, grazie allo sterzo a cremagliera, con il volante regolabile in altezza è poco faticosa e molto precisa e pronta.

Anche l'Alfasud «ti» come la quattro porte è stata costruita e progettata per essere pronta a subire eventualmente un urto. Ed è così che si è passati dalla struttura rigida alla struttura differenziata a deformabilità progressiva e controllata, in base al principio che la miglior sicurezza protettiva è di trovarsi in una vettura progettata per subire l'urto con il minor danno possibile per le persone.

Giancarlo Cevenini

LA PAGELLA

ABITABILITA'	8
ACCELERAZIONE	7
BAGAGLIAIO	9
COMFORT	9
CONSUMO	7
CAMBIO	10
CARROZZERIA	9
FRIZIONE	9
FRENI	9
GUIDA	9
INTERNO	8
GUIDA	8
LINEA	8
MOTORE	7
NUMERO POSTI	8
POTENZA	8
PREZZO	6
RIPRESA	6
STERZO	8
SICUREZZA	9
TENUTA DI STRADA	10
VELOCITA'	10

2 campioni in «giallo»

- Pare certo che Bjorn WALDEGAARD non rinnoverà il suo contratto con la BMW per il 1974 e che correrà per la squadra Toyota di Ove Andersson. La loro prima gara sarà il Rally di Montecarlo, ove sperano di usare la Celic due litri per la prima volta.
- La BRABHAM BT38 di F.2, ex di Graham Hill, è stata comprata dal costruttore edile scozzese Tom Ogilvy, che l'userà in gare di Formula Libera.

● Dalla Francia giunge notizia che il GIRO DI CORSICA si farà, nonostante la crisi del petrolio. E' l'ultima prova del campionato rallies marche, ma non è probabile che porti differenze nelle posizioni.

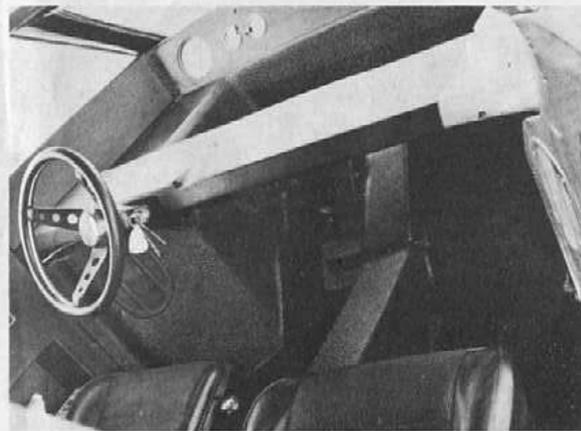
● La crisi del petrolio potrebbe compromettere il UDT WORLD CUP RALLY del 1974. Il problema consiste nel fatto che la maggioranza delle Case petrolifere non vuole essere immischiata né con l'Africa né col Medio Oriente, quindi le squadre stanno pensando se partecipare o meno alla corsa. Si spera che in questi giorni si studi un sistema per aggirare l'ostacolo.



- Si è svolta, come tutti gli anni, a Torino la premiazione dei «Gentiluomini della Strada» che quest'anno sono stati dodici: otto conducenti di autotreni, autobotti, mezzi pesanti e tre rappresentanti delle forze dell'ordine. I premiati sono i seguenti: Germano Biscocin, camionista, e il figlio Amedeo di diciotto anni; George Carre, camionista; Mariano di Re maresciallo dei Carabinieri (alla memoria); Giovanni Ferraro, autista del Servizio Soccorso ACI; Antonio Terracciano, guardia di P.S.; Ferdinando Galbusera, apprendista meccanico (alla memoria); Aldo Nanni, vigile urbano; Giovanni Nardoni, imprenditore; Vittorio Nardoni, autista; Salvatore Scribano, camionista; Emilio Torracca, camionista.



La credereste una VW?



LAUDA «choc»

● NIKI LAUDA ha avuto un pauroso incidente, mentre con una Ferrari Daytona percorreva con la fidanzata l'autostrada Salisburgo-Vienna a circa 250 orari. Improvvisamente un autocarro che lo precedeva ha girato verso sinistra e lo scontro è stato inevitabile. La vettura di Lauda è finita contro la barriera di protezione ed è rimasta distrutta. Per fortuna pilota e fidanzata ne sono usciti illesi.

● Durante una conferenza stampa della Elf, presente DEPAILLER, il pilota francese ha espresso la sua gratitudine alla Elf per avere continuato ad avere fiducia in lui, dopo l'incidente in cui si ruppe una gamba. «Ringrazio i miei datori di lavoro, per avere avuto fede in me, nonostante quello stupido incidente», ha detto. Alla Elf, si è detto che si pensa di avere quattro vetture per la prossima stagione di F.2. Piloti: Jabouille, Leclere, Serpaggi e il «laureato» della Formula France, Patrick Tambay.

LOS ANGELES - Proprio bellissima non la si può definire, ma originale lo è senz'altro. Crederci o no, è una Volkswagen, riveduta e corretta, anzi completamente trasformata. Di gente che da un telaio Volkswagen ha tratto le cose più impensate ce n'è stata tanta, finora. E l'esempio più comune lo hanno dato le dune-buggy, proliferate poi in tutte le parti del mondo. Questa della Automecca di Los Angeles, tuttavia, è una innovazione inattesa, perché alla originalità della linea e di certe soluzioni, come ad esempio la porta unica (a destra) che si apre a farfalla, aggiunge una sistemazione interna inedita. Due posti anteriori ed un salottino posteriore, comodissimo per via dei divanetti lussuosi e soffici. Linea essenziale nel cruscotto, che praticamente non esiste: strumenti ed accessori sono stati sistemati sulla paratia di sinistra, a fianco del guidatore. Dicono che il tutto pesi leggermente meno di una Volkswagen di serie. Pare anche che dal punto di vista aerodinamico sia migliore. La vendono, tutto compreso a 4275 dollari, poco meno di tre milioni. E per ora sono a quattro macchine la settimana. In California amano le stranezze, e non hanno preoccupazioni per la velocità massima, che non possono comunque raggiungere, pena molti dollari di contravvenzione.

● Il GOVERNO DANESE ha vietato la circolazione delle automobili la domenica e ha ordinato la riduzione di un quarto delle vendite del combustibile per riscaldamento.

● Negli ultimi tempi le vendite della FIAT all'estero hanno registrato una flessione del 35 per cento, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. L'andamento positivo del mercato in ottobre, ha subito un repentino colpo di freno a seguito dei provvedimenti adottati dai vari paesi per la crisi petrolifera.

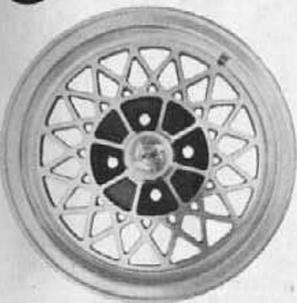
● Il primo dicembre il campione belga della turismo, Claude BOURGOIGNIE, sposerà Isabelle, figlia del visconte Davignon.

● Durante il mese di settembre la CHRYSLER FRANCE ha prodotto 45.707 vetture contro le 44.818 dello stesso mese dello scorso anno. Le esportazioni hanno raggiunto la cifra di 25.367 unità, contro le 26.625 del 1972.

● La BRITISH LEYLAND annuncia una nuova serie riveduta di autocarri medi e pesanti con maggiori comodità, nuova sospensione e motore pulito. I nuovi modelli si chiamano Lynx, Bison e Buffalo.

● La BMW, volendo conservare il titolo europeo della turismo, desidererebbe ingaggiare Emerson Fittipaldi e sono già avvenuti contatti fra il pilota e i dirigenti della Casa.

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



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



A. BENZONI & C.

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



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

Monte Carlo Contasecondi di bordo antiurto con contatore da 12 ore per auto, imbarcazione e aereo. I più famosi piloti di rallye registrano i tempi con questo robusto e sicuro strumento di bordo. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 542.701



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



Tagliando

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

Nome _____

Via _____

CAP/Località _____

Riempire il tagliando e inviarlo a:

HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO