



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la Speciale Segreteria AUTOSPRINT. Conoscete classifiche, tempi, posizioni. Vi invitiamo a chiedere informazioni telegrafiche per consentire alla segreteria di soddisfare tutte le chiamate, specialmente nei giorni delle prove mondiali. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.

GARE SOPPRESSE G.P. Brno (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● Can-Am a Donnybrooke (24 giugno) ● Garessio-S. Bernardo (29 giugno) ● F. 2 all'Osterreichring (8 luglio) ● Washington Trans-Am (5 agosto) ● Rally Liegi-Mosca-Liegi (1-9 settembre) ● F. 5000 Washington Continental (9 settembre) ● Trans-Am Dauville (9 settembre) ● Can-Am a Michigan (15 settembre) ● F. 2 a Nogarò (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).



DOVE CORRIAMO domenica?

Le corse in calendario dal 21-7 al 28-7-73 in Italia e all'estero

LUGLIO

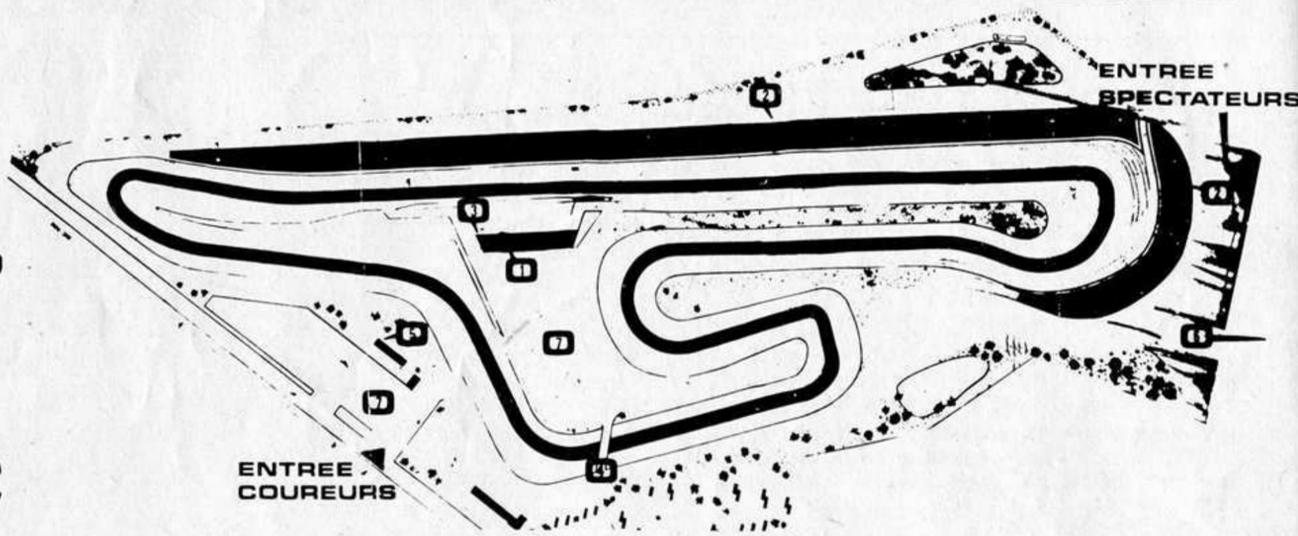
DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
20-22	Rally delle 24 Ore	Messico			●●●	Rally	
20-22	500 Km di Benguela	Portogallo-Angola			●●●	Velocità	
21-22	Rally Alpe della Luna	Comunità Montana Alto Tevere e Sc. S. Martino	Pieve S. Stefano Pieve S. Stefano	ore 17 (21) ore 12 (22)	●●●	Rally	L'ultima edizione si è disputata nel 1970 e fu vinta da Paganelli-Russo (Fiat 124 Spider)
21-22	24 Ore di Francorchamps	Belgio	Circuito di Francorchamps km 14,170	ore 15 (21) ore 15 (22)	●●● Camp. Europeo Turismo	Velocità in circuito	Mass-Stuck (Ford Capri RS) km 4.498,436, media 187,431
21-22	Yankee 250	Stati Uniti	Circuito di Indianapolis km 4,020		●●● Stock Cars	Velocità in circuito	
21-22	Salita di Cacharat	Francia			●●●	Velocità in salita	Lapierre (Pygmée) 1'26"1, nuovo record
21	6 Ore di Watkins Glen	Stati Uniti	Circuito di Watkins Glen km 5,430		●●● Camp. Mond. Marche	Velocità in circuito	Ickx-Andretti (Ferrari 312 P) 195 giri, media 174,000
22	Corsa a Watkins Glen	Stati Uniti	Circuito di Watkins Glen km 5,430		●●● Camp. Am. Can. Am.	Velocità in circuito	Doris (Matara) 20 giri, media 184,504
22	1. Coppa Santamonica	Aut. S. Monica-Misano	Circuito di Santamonica km 3,480	ore 16 ore 19,15	●●● F. 2, F. Ford, F. Mexico	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
22	Salita Les Andelys	Francia			●●● T, GT, S	Velocità in salita	Bayard (Surtees) 42"2
22	Salita a Eymontiers	Francia			●●● T, GT, S	Velocità in salita	Morel (Martini) 1'48"7
22	Rallycross di Tulln	Austria			●●●	Rallycross	
22	G.P. di Dublino	Irlanda	Circuito di Mondello Park km 1,990		●●● F. 5000	Velocità in circuito	
22	2. Cronoscalata Monte Vergine	AC Avellino	Ospedaletto d'Alpinolo Montevergine tot. km 10,100	ore 10,30 ore 13	● Gr. 1, 2, 3, 4, 5 Gr. 2 Camp. Mont.	Velocità in salita	Scola (Chevron BT21) 6'49"7 media 88,747
22	Lee on Solent	Gran Bretagna			●●● Dragster	Velocità in circuito	
27-29	Rally del Danubio	Romania			●●● Camp. Europ. Conduuttori	Rally	Nel 1972 non si è effettuato
28-29	Rally 18 ore del Nurburgring - Giro di Lussemburgo	Germania			●●●	Rally	
28-29	Corsa a Mantorp Park	Svezia	Circuito di Mantorp Park km 4,092		●●● Camp. Europ. F. 2	Velocità in circuito	Hallwood (Surtees TS10) 1. 45'51"1
28-29	Pennsylvania 500	Stati Uniti	Circuito di Pocono		●●● Stock Cars	Velocità in circuito	McCluskey (Plymouth) media 205,408
28-29	«Bayerwald» a Rotz	Germania			●●● T, GT, S, F. V, F. Super V	Velocità in circuito	
28-29	Corsa di Bremgarten	Germania			●●● T, GT, S, F. V, F. Super V	Velocità	
28-29	Salita di Luckendorfer	Germania Orient.			●●●	Velocità in salita	
28-29	Salita di Chamrousse	Francia			●●● T, GT, S	Velocità in salita	Mieusset (March) 7'44", media 133,444 nuovo record

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

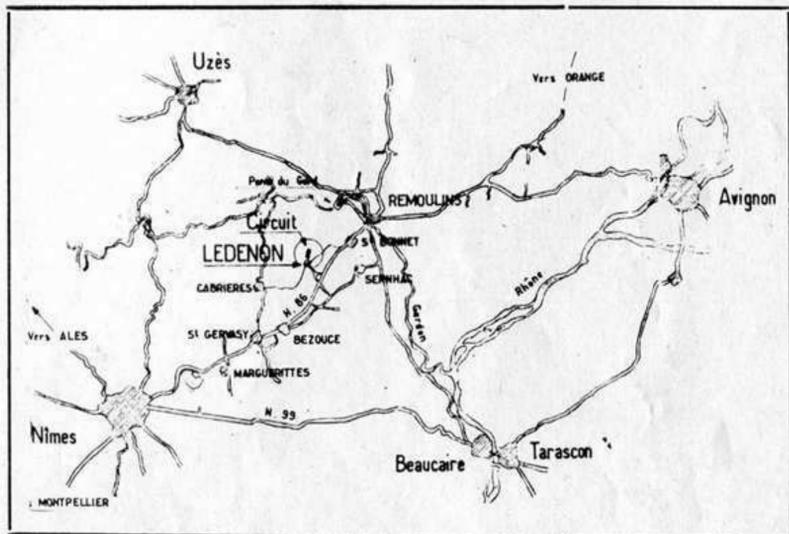
LEDENON

col caterpillar e la moglie

La proliferazione dei circuiti



La planimetria del circuito di Ledenon. La pista misura 1900 metri, con un rettilifilo di 700 metri e sei curve di raggio molto vario. La larghezza costante è di nove metri, e la visibilità è completa



Qui sopra, nella cartina ecco dov'è situato il recentissimo circuito francese di Ledenon. In basso, una Maserati Bora nella parte mista. A destra, il simbolico « via » ad una moto ed alla Lola di Larrousse



NIMES - Un nuovo circuito francese è al battesimo, quello di LEDENON raggiunto per primo dal Simca Racing Team, per la sua prima manifestazione sportiva. Il circuito si trova nel dipartimento del Gard, a 16 chilometri da Nîmes, a 15 da Avignon e a 110 da Marsiglia. Sovrasta il villaggio di Ledenon, in un bellissimo panorama che comprende la vista del Mont Ventoux.

Concezione e realizzazione sono opera di una sola persona, l'avvocato Jean Claude Bondurand, il quale dopo avere acquistato un rullo compressore e un Caterpillar di seconda mano si mise all'opera aiutato dalla moglie, nel 1971. In ottobre un primo tracciato fu presentato alla FFSA; in novembre, in occasione del Criterium delle Cevennes ci fu una presentazione ufficiosa alla stampa sportiva e ad alcuni piloti professionisti. Nel febbraio 1972 la FFSA consigliò alcune importanti modifiche e nell'agosto dello stesso anno Bondurand fece richiesta per ottenere il permesso di costruire. Nonostante le difficoltà incontrate, che ritardarono i lavori, nel marzo 1973 questi poterono essere ripresi e, come si è detto, il 17 giugno il circuito è stato inaugurato.

La pista ha una larghezza minima di nove metri, lungo mt. 1300. C'è un rettilifilo di 700 metri, con sei curve a livelli diversi. Nei punti più pericolosi sono montate barriere di sicurezza. L'attività principale prevista per il circuito è la seguente: addestramento per la guida sportiva, messa a punto di veicoli da corsa, scuola di pilotaggio, gare automobilistiche e motociclistiche.



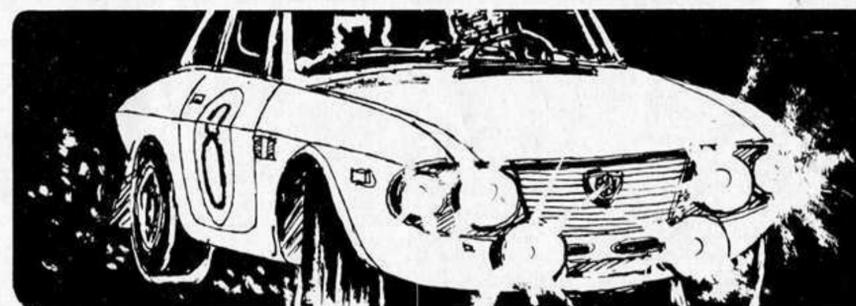
VARANO passa al COMUNE che potrà allargarlo col mutuo

VARANO MELEGARI - Quando nel settembre dello scorso anno l'ing. Alberto Rogano venne a fare visita agli appassionati varanesi e al loro autodromo (il presidente CSAI lo definì un esempio per tutta l'Italia automobilistica) gli stessi dirigenti parmensi gli presentarono un progetto di ampliamento dell'impianto. Il disegno del geom. Romano Meggi prevedeva l'allungamento della pista fino al limite di 3800 metri, utilizzando il terreno antistante il rettilifilo della partenza. Ora, a nove mesi di distanza, il progetto, tenuto fino ad ora in un cassetto è di nuovo tornato fuori. Il San Cristoforo attuale, nonostante i lavori di completamento cui è stato sottoposto (sono stati rifatti i cordoli, è stato rinnovato il manto d'asfalto nelle curve, sono state piantate reti di protezione all'imboccatura della « esse » ed allungato il muretto dei costruendi boxes), secondo quanto dicono i dirigenti di Varano, non è più sufficiente. Non si tratta di volere costruire l'autodromo modello in alternativa a Monza o Vallelunga o allo stesso Misano, si vuole solamente — dicono a Varano

— fare qualcosa di più, fare assumere cioè all'impianto quella qualifica che vada oltre la definizione di autodromo addestrativo.

Per quest'anno comunque il discorso non potrà essere sviluppato: il calendario non permette nessun lavoro di ampliamento, tuttavia l'importante è che se ne parli. Lo scoglio maggiore da superare rimane sempre nella regolarizzazione giuridica dell'autodromo che passerà di proprietà del Comune. L'ente potrebbe chiedere un mutuo per il progettato ampliamento e così anche a Varano si potrebbero organizzare gare di carattere internazionale.

Sia ben chiaro che nessuno qui a Varano vuole il Gran Premio d'Italia di F. 1, ma con una pista adatta si potrebbero anche avverare i progetti del presidente dell'AC Parma che, proprio lo scorso anno, ci disse che gli sarebbe piaciuto organizzare una gara internazionale di formula 3 e magari, se fosse stato possibile, anche di F. 2. Il discorso è senza dubbio attuabile e vista la puntualità dei dirigenti varanesi non è escluso che a novembre si tornino a vedere i bulldozer in azione.



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...

MAZDA

LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto



MAGIONE crescerà di 3 Km.

MAGIONE - L'autodromo umbro di Magione è già in piena attività e dopo il battesimo delle auto ha avuto anche quello delle due ruote. Come già sanno i nostri lettori la pista di Magione, paese a due passi dal lago Trasimeno e facilmente raggiungibile da varie città grazie ai raccordi che lo collegano all'autostrada del sole, proprio l'anno scorso di questi tempi stava per passare dalla progettazione alla costruzione.

L'idea trovò valido appoggio finanziario in due banche locali ed in breve tempo le ruspe erano al lavoro per tracciare le prime caratteristiche dell'impianto. In pochi mesi la pista si è allungata fino a 1650 metri, con sei curve e due rettilinei: le caratteristiche del tracciato permettono velocità medie interessanti e per fare un esempio, la formula Ford gira sul piede dei cento orari. Sui due rettilinei, uno di 600 metri e l'altro di mezzo chilometro, si raggiungono velocità di tutto rispetto.

Le previsioni dei realizzatori della pista di Magione hanno avuto una splendida conferma nelle prime manifestazioni organizzate, soprattutto per quanto riguarda il pubblico che è sempre accorso numeroso, dimostrando il giusto punto di vista di Rondini e soci. Già rispetto alla prima gara Magione si è completato: impianti telefonici più efficienti lungo tutta la pista, completamento della torretta direzionale, entrata in funzione del ristorante e degli altri servizi collaterali, mentre a gonfie vele prosegue anche la vendita delle magliette-Magione. Notevoli anche i riflessi sull'economia della zona, periodicamente «invasa» da migliaia di persone. Il successo dell'impianto è dimostrato anche dall'interesse suscitato come mezzo pubblicitario ed all'interno e lungo il tracciato sono rimasti ben pochi gli spazi disponibili per altre iscrizioni. Fra le ultime acquisizioni quella che farà chiamare Curva Dreher l'unione dei due rettilinei.

Il successo di queste prime gare e la valida organizzazione che macina una corsa dietro l'altra, direttore dell'impianto è Walter Bernardi, grazie anche all'équipe di cronometristi specializzati e che diramano in pochissimi minuti tempi e classifiche, hanno spinto i realizzatori di Magione ad allungare il percorso di altri tre chilometri. Se tutto andrà bene i lavori inizieranno a fine stagione.

m. g.



ENNA - Quando cambia la stagione a Pergusa, si può star certi che si trova sempre qualcosa di nuovo. Succede ormai da parecchi anni, da quando Mingrino e soci decisero di realizzare il miglior circuito dell'Italia meridionale. Anche quest'anno, così, grosse novità. In pochi mesi, grazie a un lavoro addirittura frenetico, è stata realizzata, sul rettilineo d'arrivo, di fronte ai boxes, l'immensa tribuna in cemento armato destinata ad accogliere ottomila spettatori. E' un'opera ciclopica, anche se ancora incompleta: una grande pensilina copre le scalinate e da qualsiasi posto si guardi, si domina l'intero sviluppo della pista che costeggia il lago (foto qui sopra).

I lavori sono praticamente conclusi. Mancano (e mancheranno) le rifiniture: intonaci, arredamenti, il bar, il ristorante, la sala riunioni. Per questa stagione agonistica, insomma, resteran-

no le strutture in cemento armato, che tuttavia costituiscono già un lungo passo avanti nella realizzazione di tutte le opere che lo staff di Mingrino ha in mente.

420 milioni per finire

Lo stesso Mingrino dice: « Speriamo di completare la tribuna entro la prossima stagione. E' stata già eseguita, a cura del Genio Civile di Enna, una perizia suppletiva per 420 milioni, che prevede appunto la realizzazione delle rifiniture e il completamento di tutte le strutture esterne e interne e che è stata già presentata alla Regione in attesa che venga approvata e, speriamo, finanziata. La perizia comprende, per una spesa di 200 milioni, pure il completamento delle strade d'accesso

Un programma ambizioso per il successo di pubblico

Fra le opere più recenti del circuito di Magione, che si sta ulteriormente perfezionando, c'è la torretta direzionale. Entro quest'anno dovrebbero iniziare i lavori per allungare la pista di 3 km



Passano gli anni, si spendono decine di milioni, ma a PERGUSA resta sempre qualcosa da fare

La «fabbrica» di ENNA

alla tribuna, un'opera indispensabile per far defluire con ordine le migliaia di auto che ogni anno si riversano attorno al lago per la stagione motoristica. L'assessorato competente è quello dei Lavori Pubblici: la mia speranza è che l'assessore Di Caro comprenda i nostri problemi e ci metta tutta la buona volontà per risolverli».

AmMESSO che la Regione si commuova, comunque, il circuito di Pergusa sarà sempre incompleto: premono e assillano Mingrino altre opere altrettanto urgenti, soprattutto la palazzina della direzione corse e i boxes in cemento. Anche questo progetto si trova già alla Regione, anzi ammuflisce nei suoi uffici da sette anni. La somma prevista è di un centinaio di milioni, che tuttavia l'AC Enna non riesce a far stanziare. Poiché quelli dei boxes sono lavori praticamente non più rinviabili, Mingrino ha deciso di realiz-

zarli a spese dell'ACI. La data che ci si è imposta per la conclusione dei lavori coincide, ovviamente, con l'inizio della stagione internazionale.

La pista rimarrà la solita, con le due chicanes che servono a spezzare la monotonia dell'anello e a rallentare la velocità e che già sono state sfruttate con successo lo scorso anno.

Il pallino di Ladelfa

Resta da realizzare, piuttosto, un pallino del segretario dell'AC Enna, «Ciccio» Ladelfa, il quale è quest'anno il solo direttore di corsa della stagione: l'impianto televisivo a circuito chiuso, che fu provvisoriamente realizzato già nello scorso anno da una ditta specializzata ma che sarebbe necessario trasformare in impianto

fisso. La spesa prevista si aggira sui 34 milioni, una cifra che l'Ente circuito sta tentando di reperire, bussando sempre alla porta della Regione.

Per quanto riguarda il calendario di gare, dopo quelle «siciliane» culminate nella Montepellegrino in circuito, il 5 agosto avremo il Premio Pergusa di formula 3 (cui sarà forse abbinata una prova del trofeo Mexico organizzato dalla Ford per le Escort), il 15 agosto la Coppa Città di Enna riservata alle Sport e il 26 dello stesso mese il Gran Premio del Mediterraneo di formula 2 e valido per il Trofeo Europa. La stagione si chiuderà il 2 settembre con la Coppa Ateneo, una manifestazione che la scuderia palermitana organizza in collaborazione con la Pegaso.

g. c.



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





Dove va lo sport automobilistico?

Gordon COPPUCK, il brillante progettista della Mc LAREN che ha rivoluzionato la stessa «progettistica» per le corse USAC, affronta spregiudicatamente i temi della sicurezza tanto d'attualità: ma la sorte delle gare su piste ovali sembra ormai arrivata verso un inderogabile compromesso tecnico

Nelle «turbine» a kerosene il punto d'incontro F.1 e INDY?

SPECIALE PER AUTOSPRINT

DETROIT - A seguito degli spaventosi incidenti, paragonabili a palle di fuoco, che hanno funestato la 500 Miglia d'Indianapolis 1973, l'USAC — come è noto — non ha perso tempo ad agire. Sono immediatamente state prese iniziative per migliorare la sicurezza nei campionati e per fare diminuire le velocità, iniziative che sono entrate in vigore in tempo per il secondo round della serie Triple Crown di 500 Miglia, cioè la «Schaeffer 500» a Pocono.

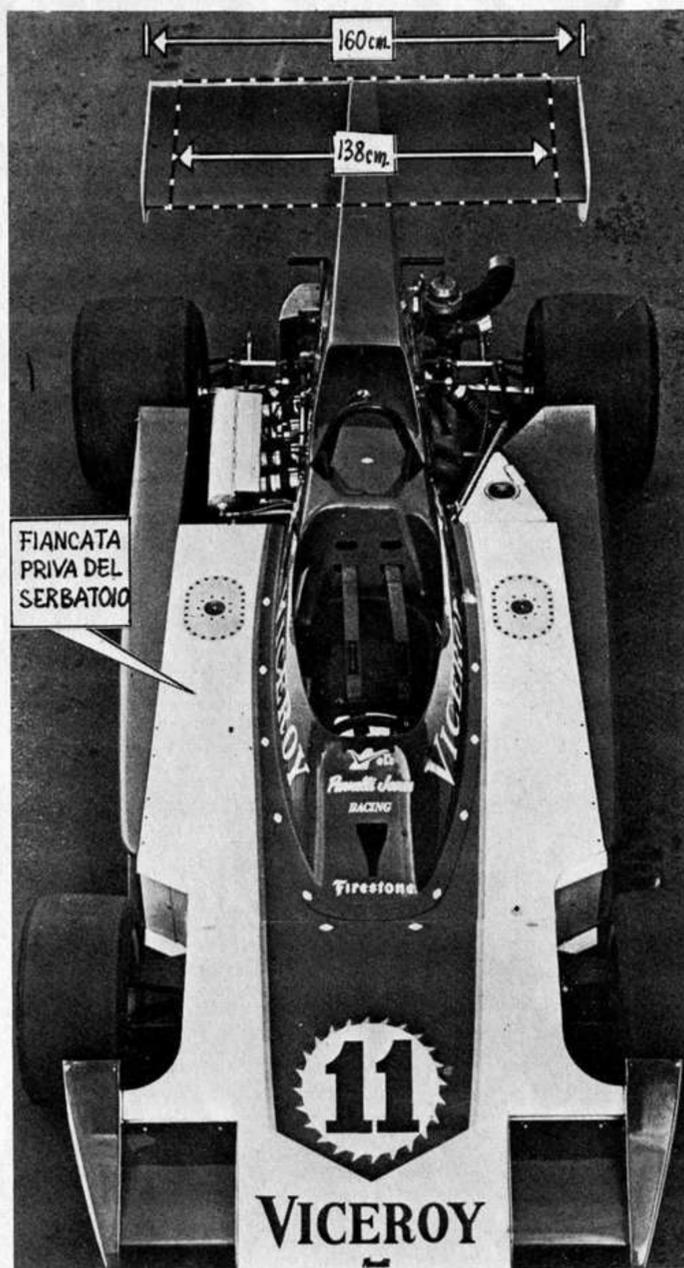
Questa veloce azione ha svuotato in anticipo quanto stava diventando una violenta protesta a livello nazionale, contro le corse su pista ovale, da parte della stampa popolare americana. Al tempo stesso ha pure sgonfiato lo sviluppo, già in programma, di una nuova vettura per la seconda metà della stagione USAC, da parte del team Gulf-McLaren con sede in Inghilterra, e del suo direttore-progettista capo, Gordon Coppuck.

A trentasei anni, Coppuck è responsabile per buona parte del grande aumento delle velocità sulle piste USAC nei recenti anni. Dopo avere creato un «progetto pilota» per una vettura Indianapolis nel 1970, che godeva dell'appoggio della Gulf Oil Corp., e che vinse il massimo premio per pregi tecnici, Coppuck nel 1971 tirò fuori un nuovo progetto M16 a cuneo che fece rizzare le orecchie a quelli dello Speedway! Queste vetture furono le prime a infrangere le barriere di tempi e medie a Indy e in quell'unico anno il lavoro al tavolo da disegno, svolto da Coppuck, fece salire notevolmente la media per la posizione al palo della «500».

Tre corone per l'M16

Le vetture della serie M16, aggiornate per le stagioni 1972-73, sono state al palo e hanno vinto in tutte e tre le corse della Triple Crown, a Indianapolis, Pocono e Ontario, e adesso era in programma l'apparizione di una McLaren del tutto nuova.

I cambiamenti che l'USAC ha apportato ai regolamenti per il resto di questa stagione sono ovviamente un «tappabuchi», prima che arrivino modifiche ancora più drastiche per il 1974. Gli attuali mutamenti riducono le dimensioni degli alettoni posteriori, per migliorare la visibilità e fare rallentare le vetture, almeno in parte, nelle curve. Abbiamo già parlato di altre modifiche, riguardanti il carburante (che deve essere in gran parte



Nel tondo accanto al titolo, Gordon Coppuck, il brillante progettista della McLaren. Qui sopra, indicate sulla Parnelli-Viceroy di Andretti le principali modifiche allestite dall'USAC: la riduzione della larghezza dell'alettone, e l'isolamento del carburante nella parte sinistra

sulla sinistra della vettura) e del massimo quantitativo concesso a bordo, per cui non entreremo in particolari su questo punto.

Comunque, i piloti presenti alla riunione dedicata alla sicurezza, rapidamente indetta dal presidente dell'USAC, Reynold Macdonald, hanno espresso il parere che gli incidenti più gravi succedono per la rottura dei serbatoi posti a destra, in caso di collisione contro gli unici muri dello Speedway a sinistra. Inoltre, dopo la morte di un addetto alle segnalazioni al box, a Indy, nel momento in cui, avendo lasciato la sua postazione, è stato urtato da un mezzo di soccorso che arrivava veloce ai boxes nel senso sbagliato, gli addetti alle segnalazioni adesso devono restare nelle loro postazioni per tutta la durata della gara o, per lo meno, finché la vettura di cui si occupano non viene ritirata, altrimenti saranno multati di 500 dollari.

Le esistenti Gulf McLaren M16C sono state modificate, in osservanza a queste nuove regole, ma finché non saranno stati finalizzati i nuovi, assoluti regolamenti per il 1974 Coppuck ha rimandato il lavoro che svolgeva sulla sua radicalmente nuova vettura. Anche così, le sue opinioni su quanto possa diventare sicuro correre su piste ovali sono lampanti...

Un precario equilibrio

«Alla luce della tecnologia moderna è terribilmente difficile pensare a qualcosa dall'equilibrio tanto sottile, quanto quello delle corse su piste ovali, senza fare scattare ogni sorta di effetti laterali che non sono veramente chiari, per i non tecnici che hanno a che fare con le vetture. Le restrizioni relative al carburante sono una reazione intenzionata, e la nuova legge che vieta serbatoi pieni di carburante sul lato destro della vettura paiono logiche, però io credo che rimanga altrettanto probabile che si «scambino» i lati e si urti il muro sulla sinistra. Pubblico e patrocinatori devono essere stati inorriditi, nel vedere le fiamme, e la riduzione del carburante per loro avrà un grande significato, anche se in effetti 40 galloni possono provocare un incendio spaventoso quanto farebbero 80 galloni; perfino 5, quando bruciano, provocano un incendio notevole...»

«Se arriveremo a progettare una vettura al limite dei 40 galloni, per lo meno la quantità sarà talmente compatta che potremo isolarla efficace-

CONTINUA A PAGINA 12

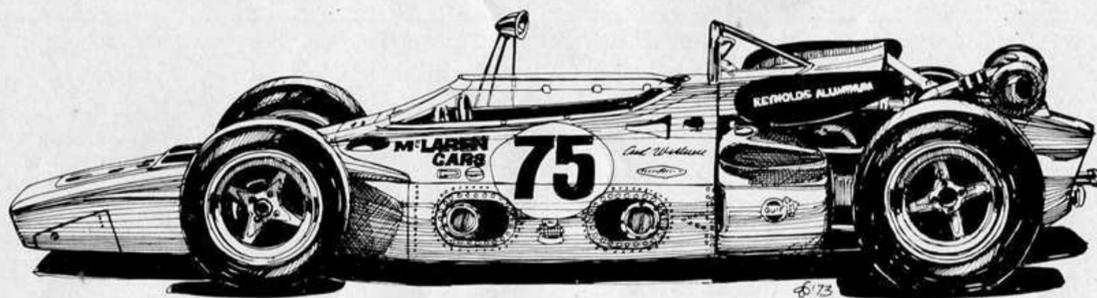
Doug Nye

mente, e questo sarà già un bel passo avanti per la sicurezza. Che i regolamenti 1974 lo richiedano o meno, la nostra vettura USAC avrà strutture deformabili che rivestono la monoscocca, come nella nostra Formula 1 M23. Non si deve avere un serbatoio il cui rivestimento esterno può essere bucato in caso d'urto e i regolamenti della F. 1 richiedono un doppio rivestimento, che consente alla struttura deformabile esterna di afflosciarsi e di assorbire l'urto, prima che siano coinvolti i serbatoi. Questa struttura aggiunge circa kg 25 e un poco più di rigidità alle nostre F. 1 e poiché è veramente integrale rende più difficile riparare un telaio danneggiato, però il suo valore protettivo è enorme. Noi non siamo preoccupati per il peso extra, perché l'attuale peso minimo USAC, di circa kg 750, è abbondante. Non è difficile costruire una vettura con qualche chilogrammo di meno e se fossimo incoraggiati (soprattutto con il minor carico di carburante) lo faremmo senz'altro. Non lo faremmo, naturalmente, se mantenessero quel limite di peso e non credo che vogliamo comunque vetture più piccole e più leggere... »

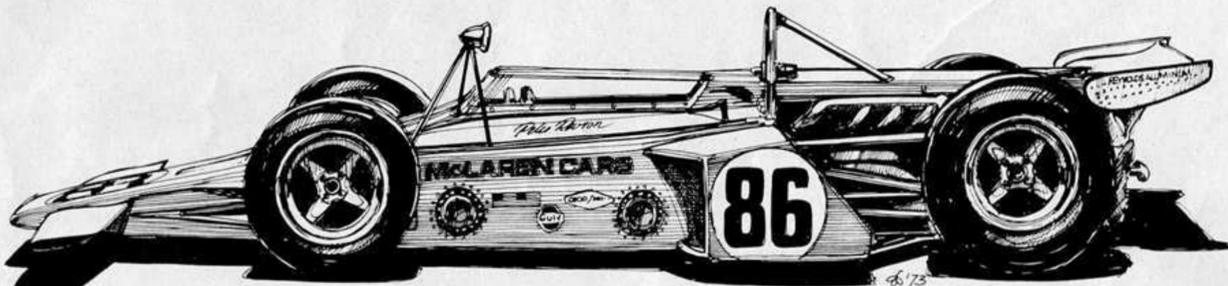
La gabbia di Gary

Le proposte strutturali, in fatto di sicurezza comprendono la necessità di coupé con abitacolo chiuso, da parte di Foyt, e una gabbia completa da parte di Gary Bettenhausen. Coppuck ha obiettato, per entrambe le idee: « Sono tutte e due potenzialmente più pericolose delle vetture aperte che usiamo ora — ha detto. — Un pilota corre infiniti più rischi di restare intrappolato in un abitacolo chiuso che in uno aperto, e con le gabbie può venire ferito da un tubo rotto. E' in ogni modo facile che un conduttore resti ferito dai tubi. Per lo meno con una monoscocca pura ha contro il corpo piatti pannelli in metallo, che creano una vasta zona di riparo in caso di urti. Se avesse vicino a sé dei tubi, questi in caso d'urto creerebbero la quasi certezza di fratture. Credo che sarebbe meglio per tutti noi, se non ci fidassimo che fosse il motore a reggere l'esistente roll-bar. Se in una collisione il motore si stacca, si porta dietro il sostegno e così il roll-bar cede. In effetti penso che sarebbe una buona cosa se in caso d'incidente il motore si staccasse dal telaio, perché è il più grosso pezzo singolo che abbia probabilità di colpire il pilota. Se si stacca dalla monoscocca lascia un serbatoio di "sopravvivenza", come nel caso di Swede Savage, ove i resti della monoscocca erano come un contenitore di metallo con scarsissima massa, che Savage, pur essendo semisvenuto, è quasi riuscito a trascinare fuori dalle fiamme, anche se non è servito, purtroppo ».

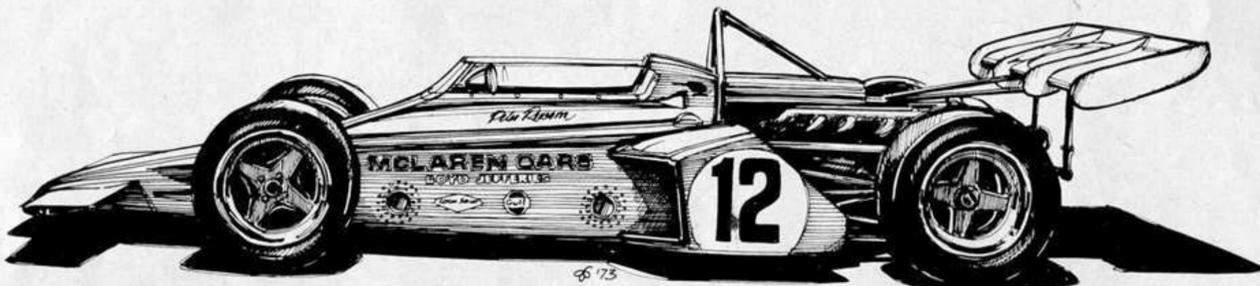
Altre iniziative proposte per la sicurezza comprendevano un'ulteriore limitazione, o il divieto, nei riguardi degli alettoni e nel proibire i com-



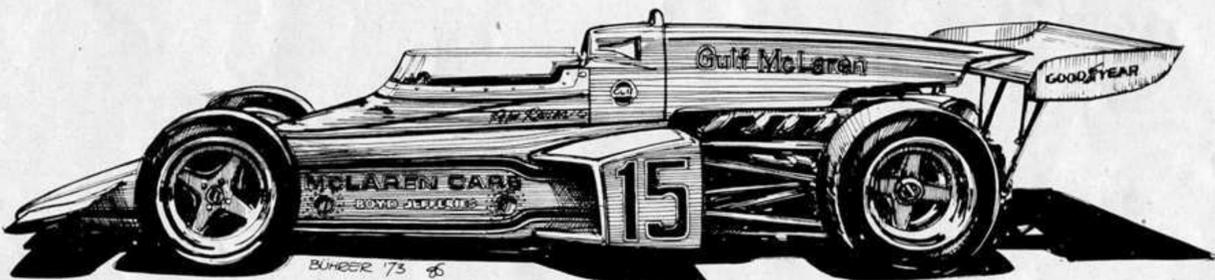
McLaren M 15, del 1970



McLaren M 16, del 1971



McLaren M 16B, del 1972



McLaren M 16C, del 1973

In questi disegni di Buhner, evidente lo sviluppo stilistico delle McLaren per la Formula USAC progettate da Coppuck. Si passa dalla « grassa » M15 alla più recente ed affusolata M16 C del 1973

pressori. « Con 900 HP non si possono vietare gli alettoni — ha detto Coppuck. — Si deve per forza spingere la vettura verso terra per renderla guidabile e, a parte il fatto che in curva sarebbe più pericoloso, in rettilineo la resistenza sarebbe minore e quindi le velocità salirebbero a parecchio. Così si potrebbero abordar le curve soltanto a 250 orari circa, sicché il pilota dovrebbe annullare tutta la velocità extra, per poi accelerare di nuovo. Questo passaggio sarebbe pericolosamente instabile e gli incidenti accadrebbero a velocità più alte, con lancio quindi più lontano dei pezzi che si staccano. »

« Anche quest'anno, se l'incidente di Walther doveva proprio succedere, è un bene che sia successo all'inizio del primo giro e non alla fine. Andava soltanto a circa 220 orari quando la vettura ha urtato la barriera, mentre alla fine del giro la velocità sarebbe stata verso i 330. La vettura sarebbe finita in mezzo al pubblico e ci sarebbe

stato un disastro immane. Un limite eccessivo in fatto di alettoni, o il divieto di usarli, non servirebbe che ad aggravare le cose, a meno che non si imponessero prima restrizioni ai motori, e quindi agli alettoni, in proporzione. »

Fiducia nei motori

« Se vogliono non abbandonare le "vere" corse su pista ovale, e ridurre di molto le dimensioni dei motori, allora la tecnologia moderna consentirà alle vetture di marciare sempre a tavoletta. Per un po' di tempo ciò rappresenterà gare molto serrate, ma la sicurezza sarebbe ridotta. Quest'anno alla fine della 500 Miglia, c'erano soltanto nove vetture che andavano abbastanza forte e questo non si chiama una buona corsa. Abbiamo bisogno di qualche modo per arrivare a motori che diano fiducia e quelli di serie — proposti — non rappresentano il sistema adatto. »

« La Formula 2 e la Formula 5000 sono correnti formule di serie, entrambe tristemente note per guasti meccanici. Una riprogettazione di mezza giornata rappresenta il limite, su una testata di serie, poi non si sa come fare per ottenere potenza senza rimetterci in sicurezza. Con una formula come la F. 1 si può fare quello che si vuole e il lavoro di sviluppo, come quello sul Cosworth V8, fornisce potenza e sicurezza a un tempo. »

« Il difetto dei regolamenti di Indy, quali sono adesso, è la troppa abbondanza della cilindrata consentita per i motori con compressione. Per opporsi a un motore con compressore di 2650, si avrebbe bisogno di un motore da corsa puro di 6-7 litri, con aspirazione normale. L'unica cosa veramente paurosa, in fatto di compressori, è l'enorme forza dei pezzi, in caso che si staccassero in un incidente: i pezzi di un compressore volano per chilometri! »

« Poi c'è il fatto che duran-

te la partenza mobile, tipo USAC, vetture diverse si mettono al passo in momenti diversi e questa partenza può essere veramente sicura soltanto se avviene ad alta velocità, con tutti i motori e i piloti pronti a partire, in stato di parità. Non si può più dunque usare una vettura stradale come staffetta. Questa dovrebbe partire un giro prima, per permettere allo schieramento di formarsi, oppure si dovrebbe usare qualcosa come una vettura Can-Am che potrebbe superare le curve velocemente quasi quanto le macchine in gara. »

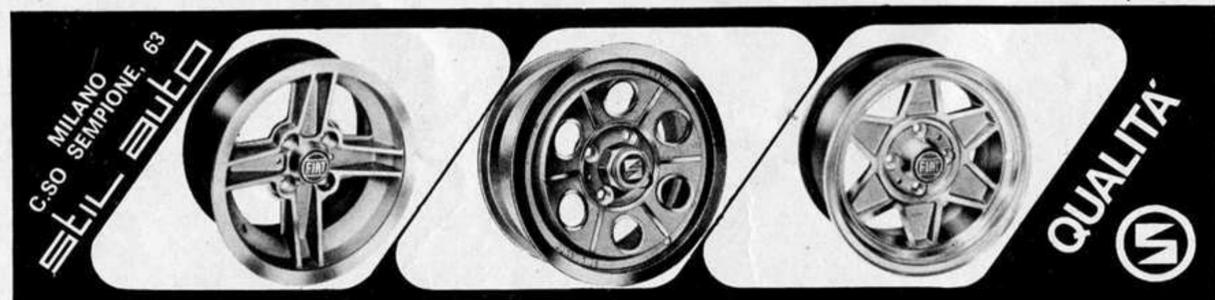
E così la gerarchia USAC deve camminare su una corda tecnica, fra la tecnica usata con buon senso e ciò che disturberà meno gli interessi rappresentati da centinaia di migliaia di dollari, investiti nel macchinario esistente per piste ovali. Coppuck ha idee personali, su ciò che renderebbe sicuro gareggiare su piste ovali (sicuro entro i limiti possibili) ma dubita che piacerebbero all'USAC...

L'alcool è un rischio

« Finché faremo correre le vetture con carburante al metanolo o a miscele alcoliche — queste sono soltanto un poco meno volatili — ci sarà sempre un grosso rischio d'incendio, in caso di un incidente grave — dice Coppuck. — Sarebbe molto più sicuro se usassimo tutti motori a turbina, che alla fine del prossimo anno saranno sul mercato commerciale aperto dei veicoli, usando come carburante il kerosene. Un lavoro tecnico sul kerosene, è in via di perfezionamento a Farnborough e se i difetti verranno eliminati si avrebbero ottime basi per proporre l'uso sulle vetture a turbina che corrono su uno Speedway adatto alle turbine, come pure a Indianapolis. »

« Le restrizioni imposte dallo Speedway pongono un problema serio. Il rettilineo dei boxes è come un imbuto con muri in cemento che delimitano una pista molto stretta e il pubblico, come pure la gente ai boxes, è molto esposta. Gli Speedway più moderni, come quelli di Pocomo e dell'Ontario, sono meno male, però non posso fare a meno di pensare che gli organizzatori di Indy potrebbero usare tutte le facilitazioni di cui dispongono, se modificassero il loro Speedway, correggendo un poco la sua forma ovale. Con certe modifiche le corse sarebbero più sicure e più belle da vedere e si potrebbero usare F. 1 di tre litri, o qualcosa di analogo. Così si imboccherebbe la strada di un'unica forma mondiale, per le gare più importanti. Non credo che questo garborebbe molto all'USAC, ma si potrebbero utilizzare vetture meno potenti, che non girerebbero sempre a tavoletta, e tanto piloti e progettisti si troverebbero di fronte a un lavoro più impegnativo... E' un'idea, ma dovremo aspettare per vedere che cosa deciderà l'USAC per la prossima stagione, il momento in cui ci sarà "l'ora della verità". »

d. n.





Subito dopo il via, a Pocono (a sinistra), Andretti è in testa al gruppo. Qui sopra, Mario si consola con le misses di turno

La rabbia di ANDRETTI



Una bella immagine di Andretti con la sua Viceroy-Parnelli Jones, mentre sfreccia sul rettilineo di Pocono, già da solo. Poi, i guai tecnici

POCONO . E' stata un'« Andrettiade » che ha lasciato un po' di agrodolce sulla bocca di oltre 150 mila spettatori i quali dicevano: questa volta, « Marione ce la farà ». Se fossimo degli ingenui credenti nelle forze occulte, diremmo senz'altro: Mario Andretti non crede alle streghe e non ha vinto. Perché, vedete, Mario ascoltò il consiglio della strega Concettina, ma non ci credette affatto. Tuttavia, non bisogna scendere in dettagli pettegoli poiché il « caso Andretti a Pocono » non li permette.

Mario era partito con un bolide, capace di qualificarsi 5 centesimi di secondo dietro al formidabile Peter Revson, era schizzato via senza esitazioni e, dopo

a rientrare ai box perdendo quattro giri. Se non fosse stato per quel semplice tubo, Mario non avrebbe compiuto che 9 soste per i rifornimenti.

Il resto lo sapete. A.J. Foyt che aveva sostenuto una corsa di attesa dietro Mc Cluskey, ce l'ha fatta proprio all'ultimo giro quando Mc Cluskey è rimasto senza carburante.

La «rimonta» di Andretti, che ha compiuto giri velocissimi con sorpassi in curva mozzafiato, non è stata sufficiente e l'asso di Nazareth ha dovuto accontentarsi della settima posizione. « Una cosa è chiara, che la macchina ora va. Se la sfortuna non continuerà ad accanirsi contro di me, prima o poi la spunterò, » dice Mario. Comunque Mario ha un pro-

OLTRE GLI ALTRI

ULTRA

ventitre/brescia-005



Viene portato via il rottame della Viceroy-Parnelli di Al Unser, dopo il suo urto contro la barriera dal quale il pilota è uscito incolume

quattro giri, aveva già 200 metri di vantaggio.

Poi il « volo » di Al Unser, il quale, sia detto per inciso, dopo essere stato ricoverato in ospedale è stato rilasciato « tutto-ok » poiché « il duro fratellone di Albuquerque ha la pelle dura », per dirla con Bobby Unser.

L'arresto della corsa ha tolto la chance a Mario di piazzarsi meglio. Un minuscolo tubo di circa 3 centimetri di lunghezza, che collega il turbo compressore col motorino, s'è allentato ed ha dato sintomi di cedimento soltanto dopo il secondo via, ed è stato necessario cambiarlo. E Mario, pazientemente, ma rugente in corpo è stato costretto

gramma nutrito che lo vedrà correre ogni settimana, nel 1974. Formula uno, Can Am ed USAC. Un programma che soltanto un pilota della sua tempra può svolgere.

Si parlava, dopo la gara, di un probabile intervento di Mario a Watkins Glen il 21 prossimo, quando si correrà la 6 ore Marche. Andretti voleva correre con una Ferrari fornita da Luigi Chinetti. « Ma nel mio cuore c'è il nome di Firestone, che, — dice Mario, — ha un contratto che io sono abituato a rispettare ».

Quanto alle modifiche apportate dalla USAC, Mario non è contento.

l. m.

- Prerogativa delle ruote ULTRA è quello di essere fuse in bassa pressione. Fusione in bassa pressione significa per la ruota la **compattezza ottimale** dei getti adibiti a elevati sforzi di flessione alternata. Con l'**alimentazione a diffusione radiale** si garantisce l'uniformità della distribuzione termica nello stampo, si favorisce la simmetria dei ritiri, l'assenza di tensioni molecolari che diversamente sarebbero causa di sbilanciamento. Con la bassa pressione si allarga la possibilità di **impiego di leghe a caratteristiche più elevate** rispetto ai sistemi tradizionali.

- La **concentricità** e la **complanarità** delle ruote ULTRA vengono poi ulteriormente garantite dalla lavorazione simultanea su torni ULTRA-automatici di alta precisione.

- Le boccole in bronzo anti frizione interfuse garantiscono in ogni condizione di lavoro il **perfetto bloccaggio** della ruota al mozzo.

- Ogni modello ULTRA è **studiato per ogni vettura** in funzione delle sue caratteristiche tecniche.

- L'**integrità** della superficie e la lucentezza naturale della lega impiegata sono protette dalla applicazione a caldo di resine sovrapposte.

ULTRA RUOTE

DIR.COMMERCIALE: VIA REP. ARGENTINA 62, BRESCIA
STABILIMENTI: 25020 PAVONE DEL MELLA BRESCIA

Le monoposto 5000 fanno concorrenza ai bolidi INDY, alle CAN-AM e Stock-car

La formula SCHECKTER conquista l'America



Sopra, Jim Sarich al volante della McRae GM1, motore Chevrolet. Sotto, la March 73A di G. Hutchinson, vettura debuttante quest'anno



Nella foto grande a sinistra, Brett Lunger all'attacco di una curva con dietro il resto del gruppo. Lunger, che in America corre con la Lola T 330 di Haggar, partecipa, anche alla F. 5000 europea. Sotto, questa « Calypso » di D. Barrow è una Lola, la più diffusa 5000



NEW YORK - Se qualcuno, un paio di anni fa avesse predetto che la « Continental 5000 L.M. » sarebbe assurta a gloria quasi pari alla Formula Uno, certamente sarebbe stato deriso. In America, dove le stock-car, i bolidi Indy e la Can-Am imperano indisturbati, grazie ad una grancassa pubblicitaria strepitosa, grazie a milioni di dollari in palio e tutto il fracasso che le ditte fanno per « pompare » i loro prodotti, nessuno certamente si sarebbe sognato che la « modesta » 5000 avrebbe attirato uno stuolo incalcolabile di giovani i quali sognano di poter pilotare un giorno la Trojan Chevy di Jody Scheckter. Il sudafricano è ora nel cuore di molti, al pari di Jackie Stewart, o Emerson Fittipaldi. La sua macchina rappresenta per i più « il prodigio » che un giorno era ravvisato nelle rosse Ferrari del cavallino rampante.

Cinque prove sono state effettuate sino ad ora (Riverside, Laguna Seca, Michigan, Mid-Ohio e Watkins Glen) e già Scheckter ha assunto il comando in classifica e fa pensare ad un finale spettacolare, malgrado alle calcagna abbia quell'asso che risponde al nome di Brian Redman il

quale, pur ammettendo al cronista che Scheckter « è uno tra i migliori piloti del mondo », ha detto che le chance di vittoria finale non sono del tutto svanite.

Restano, è pur vero, quattro tappe (Road America il 29 luglio, Dallas 5 agosto, Atlanta il 19 agosto e Pocono il 3 settembre) e durante queste gare Redman potrebbe anche ottenere piazzamenti che gli consentano di raggiungere il rivale ed anche superarlo. Comunque, tutto rimane sulla carta e alle ipotesi. Quarantacinque punti dividono i due massimi esponenti della « L.M. 5000 ».

La Continental 5000 annovera nelle sue file nomi di un certo valore. Per esempio, « reduci »

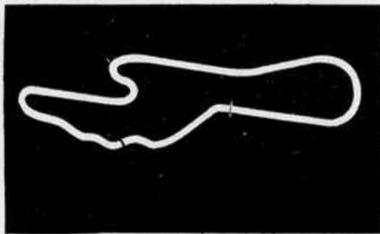
Lino Manocchia

CONTINUA A PAGINA 16

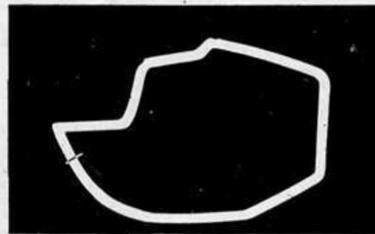


L.M. CHAMPIONSHIP

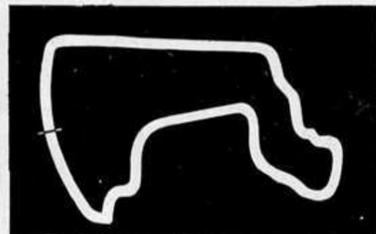
I teatri della sfida



29 aprile: Riverside Raceway



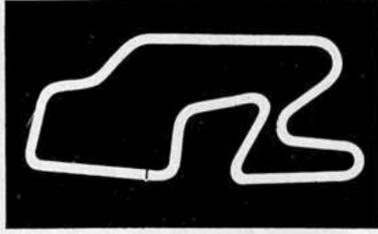
6 maggio: Laguna Seca Monterey



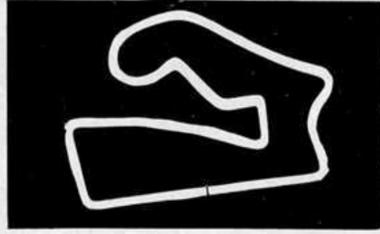
20 maggio: Michigan Speedway



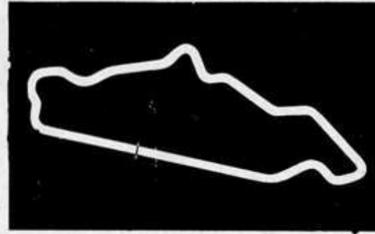
3 giugno: Mid-Ohio Lexington



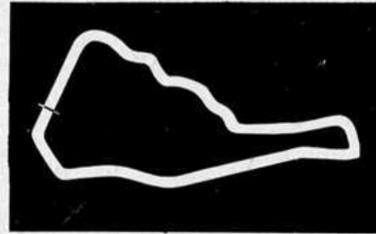
17 giugno: Watkins Glen N.Y.



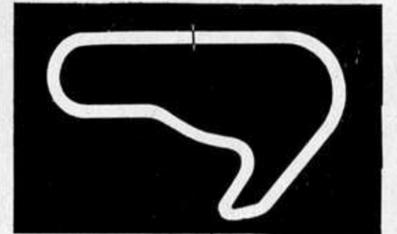
29 luglio: Road America Wisc.



5 agosto: Dallas Speedway Int.



19 agosto: Road Atlanta Rac.



3 settembre: Pocono Raceway

CONTINUAZ. DA PAGINA 15

della Can-Am sono **Tony Dean** su Chevron B.24, **Bob Muir**, con la sua Lola T 330 Chevrolet, **Tony Adamowicz** che guida per la grossa ditta di birra Black Label, **David Hobbs** anch'egli su Lola T330, **Mark Donohue** della scuderia Penske, **Peter Gethin** con la Marathon Chevron, **Gregg Young** al volante di una McRae GM1 e molti altri i quali, dicevo, ren-

dono più avvincente questo campionato.

Di volta in volta abbiamo pubblicato i risultati delle prime cinque tappe, ma riassumeremo i primi tre piazzamenti dal 29 aprile ad oggi.

RIVERSIDE (California): Brian Redman, Jody Scheckter, Tony Adamowicz.

LAGUNA SECA, California: Jody Scheckter, Peter Gethin, David Hobbs.

MICHIGAN INTERNATIO-

NAL: Jody Scheckter, Derek Bell, Peter Gethin.

MID-OHIO: Jody Scheckter, Brian Redman, Mark Donohue.

WATKINS GLEN: Jody Scheckter, Brian Redman, Mark Donohue.

Scheckter grazie alle sue vittorie ha già conquistato 55 mila dollari (circa 35 milioni di lire) in virtù di un monte premi per corsa stabilito sui 70 mila dollari che garanti-

scono all'ultimo 536 dollari, contro i 365 dello scorso anno. I punteggi vengono assegnati dal primo al decimo secondo il punteggio Can-Am e cioè 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 ed al vincitore della prima posizione, dopo due batterie di qualificazione, spettano 2500 dollari. Questo perché un'immane industria di sigarette (L.M.) ha gettato sul calderone dei premi un bel po' di denari i quali rendono il campionato

Decisivo Mondiale M.

FERRARI MATRA 3 contro 3 al «GLEN»

WATKINS GLEN - Il doppio spettacolo che il circuito di Watkins Glen organizza per i giorni 20-21-22 luglio è degno soltanto di un aggettivo: spettacolare.

Sul circuito misto-veloce più interessante del mondo, per dirla con Jackie Stewart, in quei giorni avranno luogo due shows che vedono impegnati il meglio dell'automobilismo delle due categorie.

Si corre la Sei Ore «Endurance» e la terza tappa Can-Am e tanto basta. Il «battage» giornalistico iniziatosi una settimana fa, descrive la doppia manifestazione come un «carosello dai momenti elettrizzanti». Bastava scorrere le colonne dei quotidiani della costa atlantica per convincersene. Sei giorni fa l'«Elmira Gazette» scriveva che per la Sei Ore di Glen scenderanno le più potenti vetture che l'automobilismo moderno può offrire. Le Ferrari, le Matra, le Mirage ecc. Rappresentano, in sintesi, il «non plus ultra».

Ma la «Gazette» si chiedeva: «Senza le Ferrari, la corsa indubbiamente scenderà di tono, e se Ferrari farà marcia indietro vuol dire che il Drake ha paura di far brutta figura».

Poi è giunta la conferma telefonica da Maranello che non due ma tre saranno le 312P al via con al volante le coppie Ickx-Redman, Merzario-Pace, Schenken-Reutemann.

Tutti speravano che l'ing. Ferrari avrebbe compiuto il «miracolo» affidando la terza vettura a Mario Andretti, ma la solita questione dei pneumatici hanno fatto saltare l'ipotesi.

Per gli organizzatori questo sarebbe stato un colpo veramente sensazionale, ma Mario Andretti, con la solita benevole comprensione ha detto che Ferrari sa quel che fa e che si accontenta di partecipare solo alla Can-Am.

La Sei ore, la Can Am, una corsa riservata alle Super V, con Bertill Ross in prima fila e la proiezione di un cortometraggio dal titolo: «The speeds merchants» ovvero i mercanti della velocità, imperniato su Mario Andretti, Vic Elford, Brian Redman, Jacky Ickx ed Helmut Marko, fanno parte dell'intenso programma.

Le macchine in gara sono quelle che sino a oggi si sono divise i punteggi durante il campionato, con l'aggiunta di una Alfa Romeo Montreal guidata da Bert Evert, di una Pantera De Tomaso con alla guida Warren e la tanto attesa Ford Capri che lo scozzese volante piloterà in coppia con Jochen Mass, che Stewart paragona al sud africano Jody Scheckter.

Moltissima l'attesa per l'arrivo di Ickx e Merzario. Il comasco quassù è molto noto, specie tra gli italo-americani.

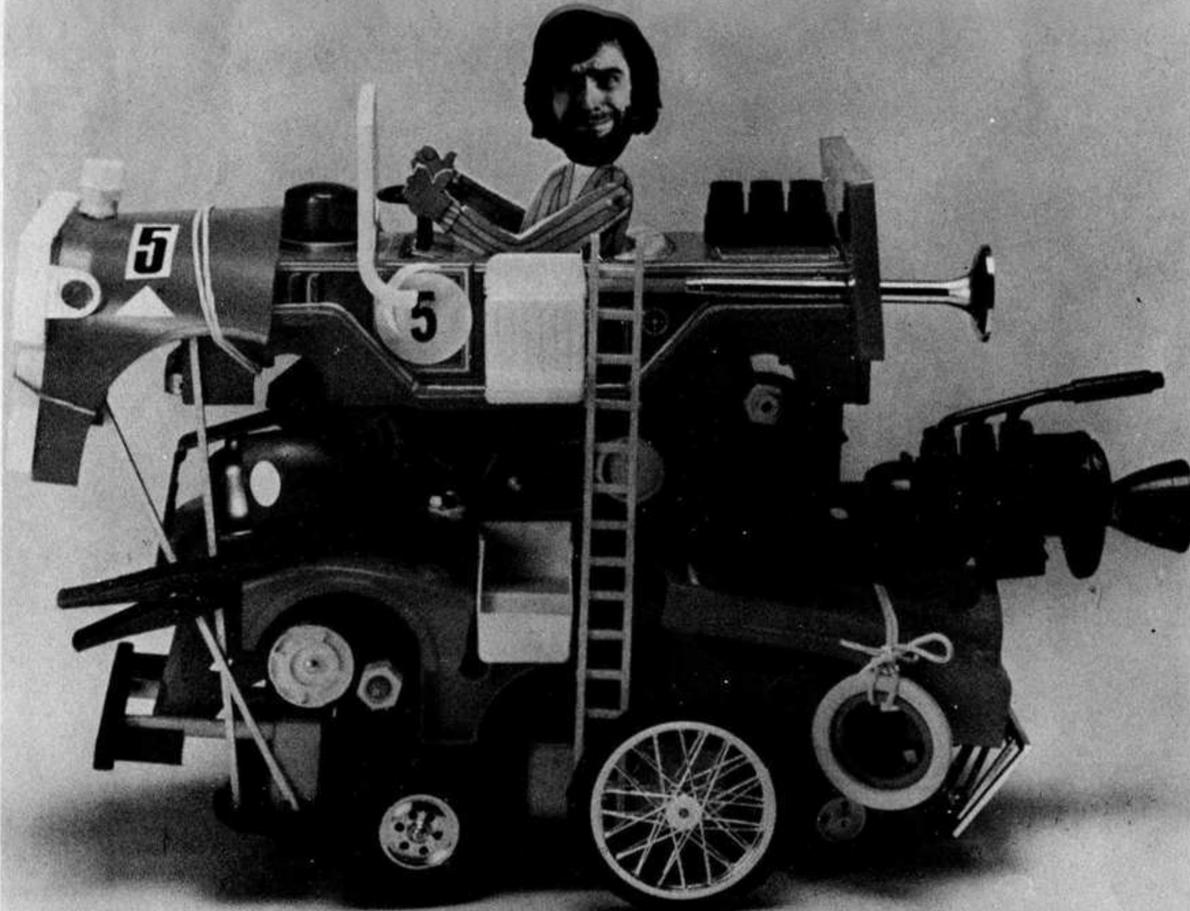
Non ci saranno le Alfa Romeo e questo vorrà dire molto dal lato spettacolare. Peter Revson ad Autosprint ha detto candidamente: «Sarà bene che l'ing. Chiti si muova perché se loro non han bisogno di me, io non ho bisogno di loro. Ho molte concrete offerte per il 1974 che mi consentono di scegliere senza preoccupazioni di sorta».

Mercoledì intanto, dalle 15 alle 17 avranno inizio le prime prove di qualificazione che si protrarranno sino a venerdì sera.

I. m.

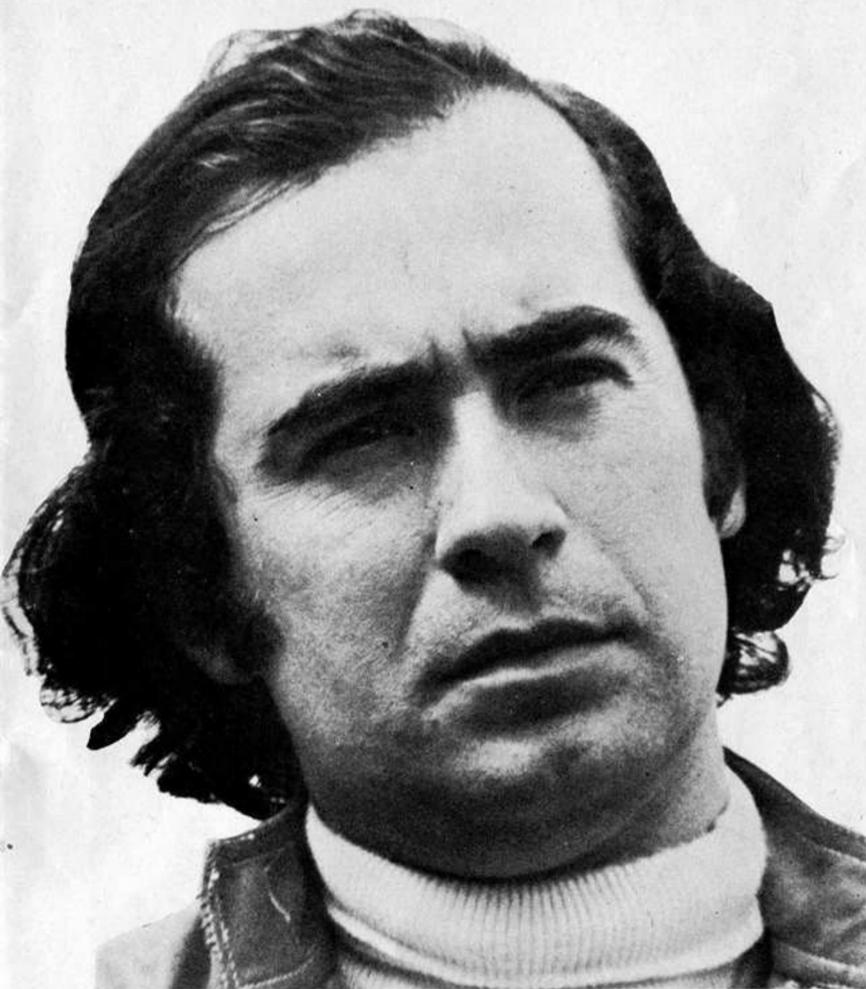
Ricambio originale: per lui non conta ma per voi sì.

Trapianto con rigetto. Non rischiatelo!



Usate ricambi originali **FIAT**

La **F. 3** inglese lancia ancora nuove promesse sudamericane: ricordate i loro nomi



Alcuni fra i « giovani leoni » della Formula 3 che si sono messi più in luce in Inghilterra. Sopra, Passadore, a destra Friedrich e Teleco

IL PASSADOR... scortese

LONDRA - Recentemente i nostri servizi sulle gare di F. 3 in Inghilterra hanno accennato a molti « nuovi » sudamericani e, soprattutto, a un brasiliano che pare destinato a emergere sulla scena corsaiola europea, **Leonel Friedrich**. Non è detto che salti fuori un altro Emerson Fittipaldi, ma in questo momento sembra un pilota molto promettente, per cui presentiamolo ai lettori.

È un tipo calmo, introverso, che tanto nel modo di fare quanto nell'aspetto somiglia in maniera straordinaria a Carlos Pace quando arrivò in Europa. Ci sono ottimi rapporti fra i due, del resto, e Carlos ha molto incoraggiato Friedrich, oltre al fatto che la prima gara di Friedrich è stata anche l'ultima per Fittipaldi e per Pace nella turismo VW brasiliana. La corsa fu vinta da Emerson, Pace arrivò secondo, Friedrich quinto, poi, quando i primi due partirono per l'Europa, Friedrich vinse tutto in quella categoria.

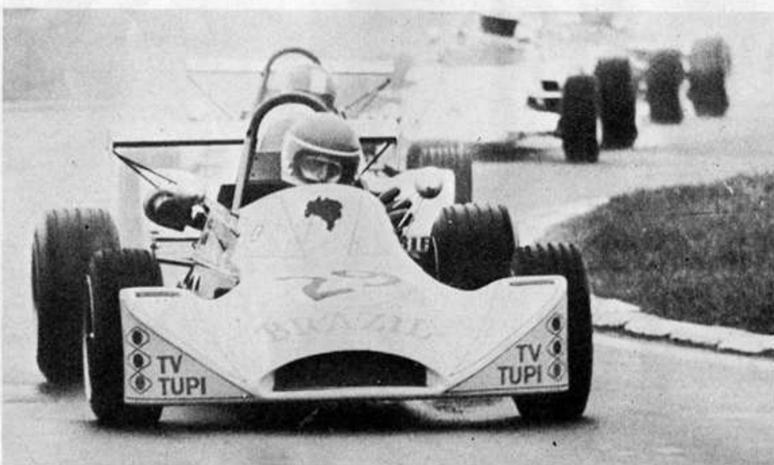
Voleva già venire in Europa lo scorso anno, ma ragioni familiari glielo impedirono e gli toccò restare a Porto Alegre ove viveva. Arrivò dunque in Inghilterra nel mese di aprile e prese possesso di una March 733 giusto in tempo per l'ultima sessione di prove per l'importante gara di F. 3 dell'International Trophy a Silverstone. Era la prima volta che il ventiquenne Leonel si calava nell'abitacolo di una monoposto. « Sono qui per imparare » disse. Nella finale duellava per la quinta posizione, quando si staccò l'alettone della sua vettura.

Da allora ha generalmente gareggiato su piste bagnate, che non gli sono troppo congeniali, ed ha quindi sempre guidato con una certa prudenza, piazzandosi però invariabilmente piuttosto bene, soprattutto con due notevoli secondi posti a Snetterton e a Brands Hatch. Deve però ancora farci vedere se è dotato di quello « sprizzo » indispensabile e se è veramente capace di lottare quando occorre. Per ora si fa le ossa, comunque, e tutto pare indicare che quando avrà acquisito piena fiducia in ciò che fa, tirerà fuori la grinta per fronteggiare i migliori della F. 3.

Un arrivo più recente è « Teleco », di San Paolo, un altro che cerca di farsi le ossa, anche se in maniera un po' meno spettacolare e con doti inferiori a quelle di Friedrich, questo è già chiaro. Pilota una March 733 Novamotor per il team di Sandro Ange-



Ecco la GRD di Passadore impegnata a Snetterton. Il giovane sudamericano è nato a Montevideo, ed è stato già campione uruguayano



Sopra, il brasiliano Teleco (è uno pseudonimo) con la sua March 733. Sotto, ha una March anche Friedrich, ripreso al Druids a Brands Hatch



liri (il quale sembra non sapersi decidere se si tratta del Team Autozoom o dell'Angelini March Racing Brazil). Questo complesso, che ha forti legami con la March, ha sede a Bicester e per andare a circuiti lontani, come quello di Monaco, per esempio, riempie lo spazio vuoto nel furgone con parti di ricambio che potrebbero servire ad altri clienti della March. In questo momento « Teleco » (vero nome Vega) è l'unico pilota della squadra; un compatriota, che doveva raggiungerlo, all'ultimo momento ha deciso di non venire in Europa, anche se più avanti non è escluso che arrivi un altro brasiliano. « Teleco » è un pilota abbastanza competente, e nelle sue iniziali, poche gare di F. 3 ha ottenuto posizioni fra i primi dieci.

Pablo Passadore, di Montevideo, è un vero « solitario », sino a sembrare fuggente, scortese. Ogni tanto nel parco macchine lo si vede con un amico uruguayano, però non dispone di un meccanico e fa personalmente tutto il lavoro sulla sua GRD e sul motore. Ha ventisette anni, fu campione dell'Uruguay nel 1971 (non significa molto!) e arrivò secondo nel campionato 1972 sudamericano (e questo significa un poco di più). Sembra un poco sconcertato di trovarsi a correre in Inghilterra, e lo è stato senz'altro quando si è trovato per la prima volta in vita sua su pista bagnata, avviandosi per la finale del round del campionato John Player a Oulton Park! Ha completato un giro con slicks, poi è andato dritto filato al parco macchine!

Attualmente ha un accordo con la GRD, che potrà condurlo a entrare nel team nelle prossime settimane. Dopo, quando non avrà più la responsabilità di essere direttore di squadra, meccanico e pilota a un tempo, potrà cominciare a mettersi in mostra.

Il 1973 ci ha dato anche l'ex campione australiano della Formula Ford, Larry Perkins, e Richard Knight: quest'ultimo ha corso la sua prima gara di F. 3, con una GRD 372, a Brands Hatch il 20 maggio. Perkins, invece, si è fatto notare già presto nella stagione, vincendo per esempio la sua manche nella gara dell'International Trophy; da allora i suoi risultati sono stati inferiori, però è un pilota da non sottovalutare. Ha un passato corsaiolo di tutto rispetto in Formula V, Formula Ford, turismo e F. 2 australiana.

David Hodges

Appunti sulla
F. 3 nazionale

FLAMMINI impari da MORGAN

MONZA - Forse le cose non sarebbero state facili per Carlo Giorgio nell'ultima corsa F. 3 a Monza, neppure se fosse stato della partita Spreafico, che in batteria aveva guidato forte e bene la sua GRD. Purtroppo in una delle sue frequenti azzardate, Flammini lo ha urtato in parabolica facendolo volare fuori pista... e fuori gara. Per questo episodio Flammini è stato tolto di classifica, ci sono state anche discussioni e minacce, tutte cose di cui lo sport non ha bisogno.

Non conosciamo Flammini (che ora sembra diventato già il preferito di Dragoni per la squadra azzurra CSAI, se ne ha parlato persino con Ferrari) e non vogliamo entrare nel merito della discussione. Possiamo solo dire che lo abbiamo visto andare forte e che quindi ha doti, ma possiamo anche aggiungere che molto di quello che si dice della sua scorrettezza deve essere vero, visto che tanti di coloro che ne parlano sono persone degni di fiducia.

Ora, per il bene di tutti e soprattutto di Flammini, crediamo sia utile fare riferimento alle esperienze che sono già state fatte dagli altri senza volerne fare di nuove. Se Flammini va forte, come va, non stia a rovinarsi delle opportunità alla maniera dei Bond o dei Morgan.

Questi piloti fino a quando hanno distrutto macchine e si sono fatti odiare non sono mai andati avanti; quando hanno cambiato sistema hanno visti riconosciuti i loro meriti.

Alla vigilia dello show ad inviti di MISANO
facciamo il punto sulla F.2 post MONZA

Il «rosso» ha giovato a JARIER

● Anche se privo di validità per il punteggio europeo, l'appuntamento (confermato) delle Formula 2 con Misano sarà altamente spettacolare, data la presenza confermata di assi come Fittipaldi, Peterson, Jarier, Pace, de Adamich, Brambilla. A proposito di Campionato europeo, la gara di Vallenga in calendario il 14 ottobre, è stata spostata al 30 settembre, una data lasciata libera dalla gara di Nogaro che non si farà. All'AC Roma sono soddisfatti, avranno la possibilità di avere più piloti di grido.



MONZA - « Al puse brav di rus l'è campa so papa an tal pus » è un proverbio piemontese che significa pressappoco che il più bravo dei rossi di capelli ha buttato suo padre nel pozzo. Come tutti i proverbi però vale ben oltre i confini regionali: Roger Williamson, rosso come una carota, con un sorriso che spunta di rado su di un viso tagliato sul modello della grinta, ha dato prova di tutta la cattiveria di cui sono leggendariamente capaci i rossi durante un combattutissimo Gran Premio Lotteria di Monza F. 2 sul quale vale la pena tornare per i suoi riflessi sul futuro del campionato F. 2. Chi fosse Williamson e come fosse riuscito a sgominare il burrascoso mondo della formula tre lo si sapeva dallo scorso anno. Come potesse prendersi una vittoria in F. 2 si è visto a Monza, ora che finalmente ha abbandonato la scoraggiante GRD per passare alla March-BMW.

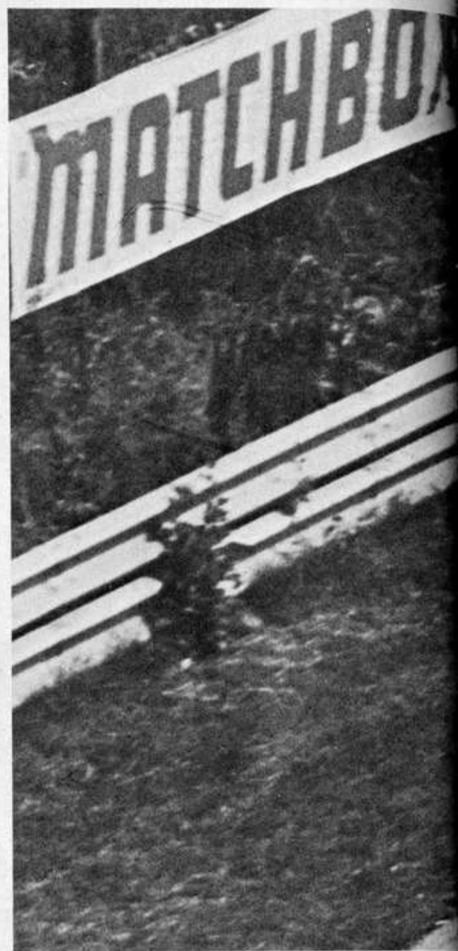
« Dovevo vincere e per vincere davvero bisogna arrivare davanti agli altri al traguardo » diceva rispondendo alla richiesta del perché avesse voluto prendersi tanti rischi per passare Depaillès nella seconda manche quando ormai era sicuro primo per somma di tempi. Ma gli si può dare torto? Uno che corre alla sua maniera, uno per cui gli avversari sono nemici da battere, non può accettare il compromesso di una vittoria per somma di tempi anche quando, a sua giustificazione, ci sarebbe l'imbottigliamento alla chicane dopo il via della seconda manche ed una passeggiata nella scappatoia costata esattamente il vantaggio accumulato su Depaillès nella prima.

Vincono... gli assenti

Alla fine della corsa la sua prima idea è stata di telefonare a Tom Wheatcroft, il suo magnifico sponsor, noto per aver allestito il museo di auto da corsa di Donington. « Tom sarà felice finalmente », e si poteva capire l'entusiasmo del rosso, visto che per Wheatcroft la F. 2 ha avuto chiaramente il significato di un purgatorio pre-formula uno per il suo pupillo; il Gran Premio di Inghilterra è stato il premio).

Ma la vittoria dell'inglese a Monza, oltre a dare una spinta al duo Williamson-Wheatcroft (un duo da rispettare perché il pilota va molto forte e lo sponsor ha molti soldi) ha un significato importante per le vicende del Campionato Europeo. E' una di quelle vittorie che va a vantaggio degli assenti: questa volta l'assente era Jarier, il leader del campionato che con 45 punti e 15 di vantaggio sul suo più diretto inseguitore aveva pensato bene di andare a correre nel modo migliore il G.P. di Francia di F. 1.

Jarier ed i dirigenti della March non si sono fatti però sfuggire l'opportunità che offriva il passaggio di Williamson dalla parte della loro marca invitando



MACKINLAY'S

io e te



Old Scotch Whisky
invecchiato 5 anni

Vetture sportive
FERRARI
MASERATI
LAMBORGHINI
PORSCHE
DE TOMASO

scafi da diporto

Sports cars sales and service

Sports Cars s.a.s.

di DROGO & VASSALLO

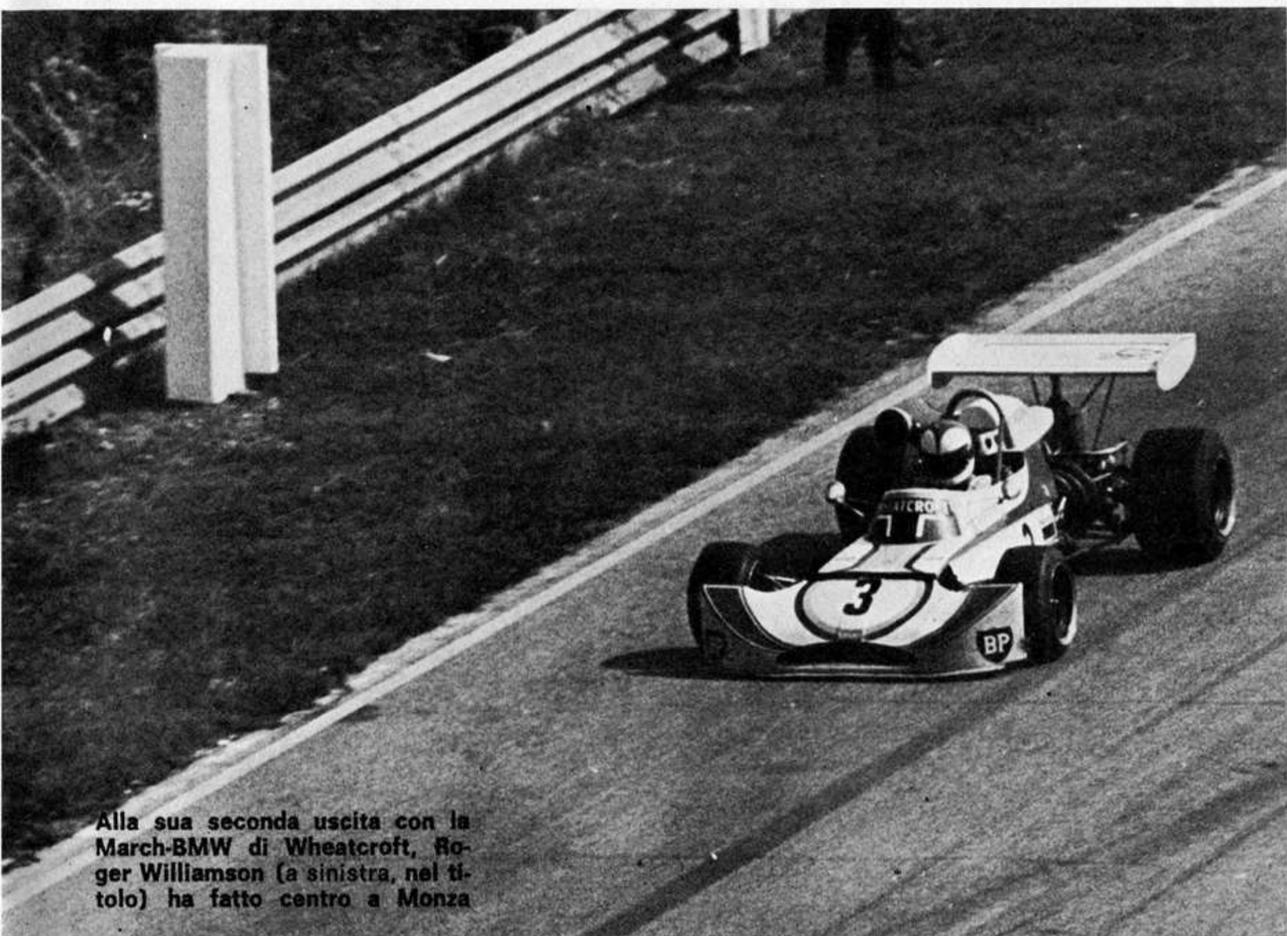
41100 MODENA via Emilia ovest 800
telefono (059) 33 03 69



Incontro al « vertice », a Monza, di John Surtees e del suo pilota Mass con Luciano Baravelli, importatore dei modellini « Matchbox » che finanziano l'attività in Formula 2 della squadra inglese. Surtees verrà a Misano come pilota, non avendo altri piloti disponibili



A Monza ha debuttato con la F. 2 Serblin, che ha utilizzato la Braham-Fina messaggi a disposizione da de Adamich, impegnato in F. 1



Alla sua seconda uscita con la March-BMW di Wheatcroft, Roger Williamson (a sinistra, nel titolo) ha fatto centro a Monza

l'inglese a passare da Monaco, alla BMW, a montare uno di quei motori che vengono curati particolarmente per Jarier. Se Williamson, come ha poi fatto, avesse vinto, i nove punti italiani non sarebbero andati né a Depailler né a Mass e per Jarier l'alloro europeo è diventato più vicino.

Sia Depailler che Mass hanno tentato di far più di quanto le loro macchine consentissero, ed hanno urtato entrambi anche se il francese è riuscito a finire secondo ed a tenere alto l'interesse fino all'ultimo. Al contrario Mass è stato eliminato ben presto da un testacoda con conseguenti urti, all'uscita della seconda chicane e non ha trovato di meglio da fare che mettersi in macchina con padron Surtees e partire per il Ricard prima ancora della seconda manche.

Depailler mangiacordolo

Sia Depailler che Mass sono comunque rimasti sempre un po' al di sotto di Williamson per quella somma di circostanze che solo le corse riescono a creare. Mass aveva la macchina un po' meno efficiente del solito ed il gran caldo non ha favorito le cose, così come probabilmente non le hanno favorite le gomme Firestone di un tipo, E1163 speciale per Monza, forse non al livello delle Goodyear che, guarda caso, sono arrivate anche sulla macchina di Williamson tradizionalmente pilota Firestone (curiosa combinazione questa che conferma l'influenza March in questa corsa).

Depailler ha lavorato di più per portare la sua ELF 2 alla vittoria: dopo aver mancati di motore durante tutta la prima manche per l'evaporazione di benzina dovuto al troppo caldo, nella seconda ha fatto una partenza astuta con l'intenzione di andarsene da solo sfruttando la profilatura aerodinamica della sua macchina. E' arrivato primo alla chicane ed ha frenato in anticipo creando il caos alle sue spalle: Vittorio Brambilla e Williamson sono così finiti dritti nella scappatoia mentre lui ha guadagnato una decina di secondi su tutti.

Sembrava quasi fatta: Williamson infatti ne aveva solo undici di vantaggio alla fine della prima manche. L'inglese era però ben intenzionato a vincere e la lotta a distanza fra i due ha preso presto il favore di Williamson ed è finita quando Depailler ha urtato con la ruota anteriore il cordolo della chicane.

« Quando ho urtato mi si è spostato il volante ed ho sentito una vibrazione molto forte: per questo ho compiuto un giro più cautamente per vedere che nulla fosse rotto. E' bastato a Williamson per raggiungermi ».

Parlare di Mass e Depailler è stato parlare delle vicende del campionato. Ancora prima delle vicende del campionato però ci sono quelle della corsa, e della corsa Vittorio Brambilla è stato certamente il protagonista più valido, insieme a Williamson, e più sfortunato. Primo per diversi giri all'inizio, secondo nella scia della March dell'inglese per alcuni altri, Vittorio ad un certo punto ha cominciato ad accusare strani



Jochen Mass, qui con Bell, è l'uomo-Surtees per il campionato Formula 2 di quest'anno. Per ora, è dietro a Jarier...

comportamenti della macchina, soprattutto in frenata.

Il primo allarme si è avuto all'undicesimo giro della prima manche quando è andato dritto alla frenata della variante dopo i box. Poi, nella seconda, l'inconveniente si è ripetuto con l'avantreno che diventava stranamente impreciso facendogli compiere errori che non aveva mai fatto. Malgrado ciò Vittorio era determinato a raggiungere un risultato a Monza, e le circostanze non sembravano comunque precludergli il terzo posto che Coulon gli aveva sottratto ma dal quale era poco lontano.

Non c'erano neppure gli elementi per decidere una sosta ai box: la macchina era meno precisa ma andava bene. Invece al

nono dei venti giri della finale tutto si è drammaticamente chiarito: all'entrata della seconda curva di Lesmo si è staccata una saldatura del triangolo della sospensione anteriore sinistra: « Ero in quarta al massimo, a 220 all'ora ed ho visto la ruota aprirsi. Ho frenato ma c'era poco da fare, ho dato una botta tremenda, non so come ho fatto a farmi solo un po' male al braccio ».

Quando il relitto della March è tornato ai box si è visto subito il motivo del guaio: una saldatura difettosa fin dal momento della costruzione della macchina, perfetta nella parte superiore e praticamente inesistente in quella sottostante. Un difetto serissimo che Vittorio si è portato dietro durante tutta la stagione senza potersene accorgere.

Un difetto che, per fortuna, si è verificato in un circuito dove le barriere ARMCO sono perfette. Se invece che a Monza la sospensione avesse ceduto a Rouen dove Vittorio per fortuna aveva deciso di non andare, le cose avrebbero potuto essere ben peggiori. A proposito di difetti costruttivi deve essere segnalato che anche Williamson aveva scoperto casualmente sulla sua March appena consegnata un pezzo imperfetto.

La cattiva sorte di Vittorio, bravo come sempre anche col nuovo motore Schnitzer che si è dimostrato molto vicino a quella casa, non è stata attenuata neanche da una bella corsa del fratello Tino. Partito con l'intenzione di arrivare e di conseguire un risultato, Tino ha guidato bene e forte una March ormai troppo vecchia. Quando sembrava che potesse raggiungere il quarto posto assoluto, posizione che gli avrebbe ridato il gusto delle corse, ha perduto la batteria restando banalmente fermo. L'aria di casa ha portato male a tutti gli italiani: Serblin non ha potuto fare neppure un giro con la Brabham-Fina di de Adamich.

Al via, forse per un imperfetto fissaggio, forse per una strisciata sull'insidioso cordolo all'interno della chicane, il muso si è staccato andando a finire sotto la ruota sinistra. Una esperienza sfortunata che merita una ripetizione visto che in prova, senza esperienza di monoposto, Serblin si era comportato molto bene. Rinunciario « Shangri-là » senza motore, il migliore degli italiani è risultato l'esordiente Ricci che correva con una Marche 712 (ex Brambilla) anche se fermato dalla perdita della bobina è riuscito a finire ottavo, sebbene molto lontano dai primi.



A dispetto della CSAI una Formula
che resiste la «850» (diventa «903»?)

1000 giri in meno per vincere

E' già un po' di tempo che il campionato della F. 850 viene a mala pena tollerato dalla CSAI che vede nelle nervose «miniposto» delle pericolose rivali per la beniamina F. Italia. Ed invece il fascino della 8 e 1/2 che, pur nei limiti del regolamento è una vera Grand Prix in sedicesimo, resta inalterato ed anche quest'anno il campionato non accenna a mostrare i segni della stanchezza.

Un antefatto piuttosto curioso ha contribuito non poco a vivacizzare l'ottava stagione agonistica di questa formula, voluta dalla Fedarauto Costruttori ed approvata dalla CSAI alla fine del '66.

Una domenica di settembre dell'anno scorso Nandino Zende (37 anni, meccanico cresciuto alla Rumi ed in seguito preparatore dei kart e della 850 di Giancarlo Naddeo) accompagna il figlio al luna-park dell'EUR. In questo posto insolito scopre la macchina di una vecchia De Sanctis

usata da un fotografo per velleitarie foto ricordo. E' un prototipo del '67, servito per fare esperienze e che in seguito non ha mai corso. La macchina, «finta» ed incompleta, ha tuttavia un telaio solido ed è bastata per convincere Zende ad acquistarla con l'intenzione, quasi incredibile, di cercare di vincere il campionato l'anno successivo.

La macchina delle giostre

Per evitare inevitabili battute sulla «macchina delle giostre», fa tutto in silenzio ed il primo giorno dell'anno è in grado di portare la sua creatura, completamente trasformata, sulla pista di Vallelunga. Nasce così la AZ che, con facile gioco di parole, si può veramente dire sia stata rifatta dall'alla z. Il telaio è stato accorciato



Le Formula 850 nel loro elemento «naturale», la pista di Vallelunga. Riconosciamo, all'ingresso della Variante, alcuni fra i protagonisti, come Capponi e Tomassini, che è al volante della AZ di Zende

di 32 cm., tanto che ora il passo è di soli m. 1,90 e la geometria delle sospensioni è stata completamente riprogettata in funzione delle nuove misure. Il risultato ricorda le Tecno di qualche anno fa, soprattutto nella sospensione anteriore con un lungo braccio che arriva fino all'altezza del posto di guida.

Il radiatore dell'acqua, ai fianchi del pilota seguendo i canoni delle più evolute formule maggiori. Ma Zende è modesto e confessa che nel suo caso lo spostamento dei pesi attorno al baricentro ha ben poca importanza. A lui importava soprattutto che non si scaldasse la pompa dei freni (con conseguente formazione d'aria) e che non andassero arrostiti i piedi del pilota che sulle 8 e 1/2 non ha molto spazio.

Alla fine la macchina, curata fin nei minimi particolari, si presentava talmente bene da convincere lo sportivissimo Proietti a sponsorizzarla con un contributo notevole per la categoria ed un pilota esperto e smaliziato tra le 850, Mauro Tomassini, a guidarla nel campionato in forma praticamente ufficiale.

Tre motori non bastano

Per i motori nessun problema. Con la dovizia di mezzi che ormai contraddistingue la squadra (almeno contrattabile, bielle e saponi sono utilizzati per più di una corsa) Zende ne prepara ben tre che rendono 70 CV a 9500 giri. Ed invece i problemi stanno proprio qui. Nella prima gara valida, a Vallelunga, Tomassini è secondo dietro a Del Giovane ma a fatica tiene a bada la BWA di Rampinini che ha un motore di Biraghi. A Casale poi il romano regala a Zende la prima vittoria ma si accorge definitivamente che i motori di Biraghi, come quello di Leonardo Verrelli secondo arrivato, hanno qualche cosa di più del suo. Zende e Tomassini si rendono conto che è l'albero a camme il motivo della supremazia dei motori fatti in via Legnone a Milano e, dal momento che non possono provvedere diversamente, fanno di tutto per entrarne lecitamente in possesso.

La strada percorsa è piuttosto romanzesca ma alla fine tornano a Roma con il particolare che per-

mette a Tomassini di diventare il più serio antagonista di un ormai lanciatissimo Verrelli. Le ultime gare, piuttosto equilibrate, hanno forse fatto pendere il piatto della bilancia dalla parte del romano ma il campionato è ad appena metà della sua storia.

Il motore romano-milanese sviluppa ora 74 CV ma, quello che è più importante, li sviluppa a soli 8500 giri con enormi vantaggi ai fini della tenuta e della erogazione della potenza che ora comincia a farsi sentire a soli 3000 giri e non a 5000 come prima della «cura».

Ecco, si può dire che uno dei segreti del campionato sta proprio qui. In questi 1000 giri in meno che permettono ai due piloti un uso più appropriato dei rapporti, una guida meno esasperata ed una tranquillità psicologica da non sottovalutare. Lo dimostra il fatto che per il momento i due non sono stati mai fermati da rottura di

(romano di Albano) appare sempre tra i protagonisti sia nelle prove che nelle prime fasi di gara. Tuttavia un po' per sfortuna (deftiene il record delle gomme afflosciate), un po' per un motore molto potente ma anche fragile (denuncia 79 CV a 10.000 giri: ma non sono un po' troppi?) deve puntare il suo punteggio ai nove punti della vittoria di apertura. Autocostruttore assieme al fratello fin dal '68, quest'anno Del Giovane avrebbe dovuto fare il salto in F. 3. Per il momento ha due telai completi ed in attesa di ricevere il motore promesso dalla CSAI e che ancora non si è visto.

Si attende l'aggiornamento

E' un peccato che la situazione un po' aleatoria in cui si trova la formula abbia consigliato a Salvatore Genovese ed al suo pilota



ciclomotori S. LAZZARO DI SAVENA (Bologna)

Malaguti

50 CC.

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



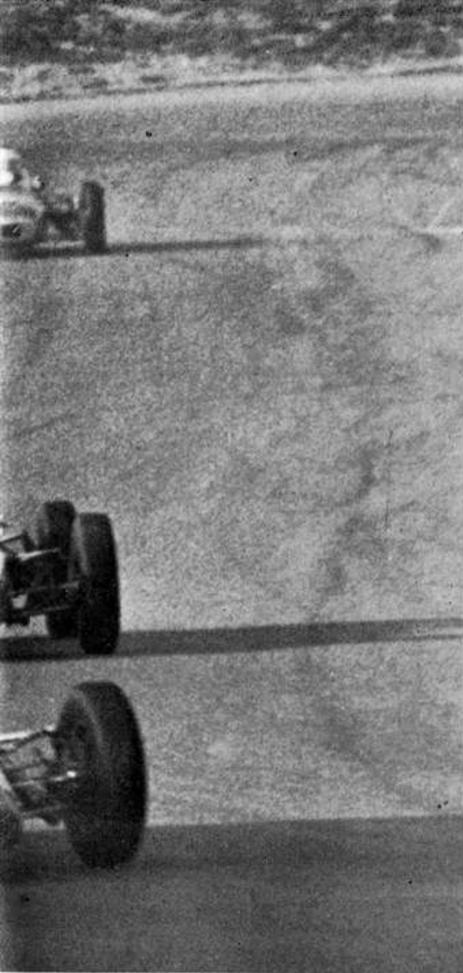
La De Sanctis «special» approntata da Genovese per Cammarone ha fatto solo qualche apparizione, dimostrando però la sua bontà

motore. Verrelli ha dalla sua un telaio, il BWA, all'ABILmente migliore rispetto all'AZ, mentre Tomassini riequilibra il conto con una maggiore esperienza e... con un calendario che ha assegnato la maggior parte delle gare a Vallelunga.

Buon terzo, per il momento è il regolare Rampinini (BWA-Biraghi), al quale manca soprattutto l'organizzazione che hanno i due leader per poterli veramente infastidire. Al contrario Augusto Del Giovane

Biagio Cammarone solo sporadiche apparizioni, senza preoccupazioni di campionato. Di Cammarone-pilota ormai si sa tutto e la De Sanctis, accorciata nel telaio e messa a punto dal tecnico siculoromano, in ogni apparizione ha dato l'impressione di essere molto vicina alle macchine migliori. Genovese è uno dei tanti che attendono un aggiornamento della formula per tornare tra i protagonisti.

Sfortunata la stagione di Papa-



Il prossimo anno comunque dovrebbe essere quello del grande rilancio della categoria dopo le recenti assicurazioni, più o meno velate, fatte dalla CSAI sul suo mantenimento. Questo però non basta. Sulla validità della formula che ha fornito piloti del calibro di Francisci, Picchi, Giorgio, Lella Lombardi, Fontanesi, Ciccozzi e Colombo per non citarne che alcuni, nessuno discute. Il fatto poi che siano in circolazione più di sessanta macchine, molte delle quali aggiornate e rinfrescate continuamente, non dovrebbe creare dubbi sul futuro.

In ogni caso si nota la necessità di aggiornare alcuni particolari del regolamento, per eliminarne le attuali deficienze senza allontanarsi troppo dal

Che cosa cambia nel '74

- il motore (col FIAT 127)
- quattro bielle in acciaio
- una gomma racing «vincolata»



A destra, restano poche le Tecno ancora in gara. Ecco quella di Venanzi. Attualmente, i motori hanno raggiunto dei notevoli traguardi di potenza, ma a prezzo di una notevole fragilità meccanica



Verrelli contende a Tomassini il posto di leader del Trofeo. La sua BWA utilizza un motore Biraghi, con 74 CV al regime di soli 8500 giri

russo che corre con una macchina di costruzione interamente personale. Ha subito due incidenti (il primo discutibile mentre nel secondo non ha colpa) che lo hanno costretto a correre con il mezzo non a punto.

Per il resto bisogna aggiungere che i telai de Sanctis sono ancora tra i migliori ma quest'anno non riescono ad emergere per una manifesta inferiorità, dei loro piloti, alcuni dei quali molto giovani. Il campionato è appena a metà strada e già si nota un certo movimento di piloti in vista del '74. Segno questo di vitalità a tutto favore della formula. Tomassini, indipendentemente dall'esito del campionato, dovrebbe tornare alla Lucky di Carletto Di Gaspare, quest'anno in grave crisi di piloti e di motori, mentre sulla macchina di Zende, ora appetita da molti, dovrebbe salire il pluricampione del turismo Enzo Santucci.

suo spirito. E, visto che la Federauto Costruttori, madrina della 850, non muove un dito e non si riunisce da due anni, sono stati i diretti interessati (costruttori piccoli e piccolissimi, preparatori e piloti) a suggerire alla CSAI una serie di modifiche.

Innanzitutto il motore. Un tempo la Fiat concedeva il motore scontato per sole 140.000 lire, mentre ora, cessata la produzione della 850 Special, risulta difficile trovarlo perfino a prezzo pieno. Sarebbe quindi logico passare al motore 903 della Fiat 127 che, non fosse altro che la macchina è sulla cresta dell'onda e la Casa ha interesse a sostenerla, sarebbe un vero gerovital per la categoria. Le modifiche consentite dovrebbero restare quelle attuali, a parte il rapporto di compressione che verrebbe aumentato secondo una misura standard, mentre ora è possibile solo spianare la testata. La potenza resterebbe sui valori attuali però il piccolo aumento di cilindrata permetterebbe di ottenerla ad un regime di giri più basso, nonostante che il 903 sia un motore a corsa leggermente lunga.

C'è poi il problema delle bielle e

dell'albero motore. Attualmente questi particolari sono quelli di serie, senza nessuna possibilità di lavorazione e sono soggetti ad un gran numero di rotture. L'omologazione di quattro bielle in acciaio potrebbe eliminare molti inconvenienti e, conti alla mano — dicono alcuni — (Zende, Del Giovane) alla fine della stagione si risolverebbe in un risparmio. Genova se si spinge ancora più in là e vorrebbe anche un albero motore in acciaio:

«Facciamo un motore simile agli Abarth 1000 di qualche anno fa e quindi indistruttibile», è il suo slogan. Molti però gli rinfacciano di voler trasformare la categoria in una sorta di vecchia F.3, molto lontana dallo spirito della 8 e mezzo.

La seconda modifica che trova tutti d'accordo riguarda le gomme ed i cerchi. Nei primi anni le 850 adottavano gomme racing, adatte in modo poco ortodosso agli stretti cerchi imposti dal regolamento. Il consumo era enorme, tanto che dal '70 la CSAI impose l'adozione di gomme di serie. Fu un errore. Le gomme normali, rigide e pesanti, si rivelarono inadatte alle otto

e mezzo e si aggirò il problema con l'adozione universale delle strane gomme Avon, assolutamente di serie ma con una mescolata particolarmente tenera (la Casa parla di cottura particolare). Anche se questo pare assurdo, queste Avon rendono al meglio quando il battistrada è consumato, anzi sono l'ideale quando il disegno si nota ormai vagamente.

«Vuole che le dica la verità? — confessa Del Giovane — io le gomme le faccio raspare artificialmente». Se aggiungiamo che questa gomma viene garantita per una velocità non superiore ai 170 kmh e che ai piloti della 850 servono per una corsa o poco più, ci si può rendere conto della situazione assurda involontariamente creata da una buona intenzione.

Di fronte a questa situazione un ritorno alle «racing» chiesto all'unanimità non ha proprio niente di amoralmente. Tanto più che sarebbe un racing vincolato per evitare l'uso di gomme troppo costose. Il vecchio Dunlop CR 65 nella misura 4,50-12 — dicono tutti — è l'ideale. E in effetti questa gomma, non troppo costosa (circa 32 mila lire) se montata, come è stato

chiesto su un cerchio in lega (circa 15.000 lire in luogo delle attuali 10 mila per un cerchio in ferro) con canale da 5,1/2, più largo di quelli attuali, durerebbero ben di più delle attuali Avon con enormi vantaggi in fatto di sicurezza e di rendimento della macchina.

L'ultima richiesta infine, riguardante l'adozione di un cambio a cinque rapporti in luogo degli attuali quattro e del differenziale autobloccante, trova ancora diviso il fronte dei piloti e dei costruttori. Quelli contrari sostengono che è una spesa inutile e che molti debuttanti si troverebbero imbarazzati nella giusta scelta dei rapporti. Senza contare che l'attuale cambio Colotti, universalmente adottato, attual-

mente offre buoni vantaggi in fatto di costo e di resa ma diverrebbe inevitabilmente fragile con un rapporto in più.

Questo (più altri particolari minori come una cinghia dentata sulla pompa dell'acqua e l'uso del vecchio carburatore in luogo di quello del 903) è quanto l'ingegnere Nosetto si è trovato a vagliare. Resta da vedere come si comporterà la CSAI che da quando è nata la F. Italia non ha occhi che per quella. Al contrario, queste due formule, diametralmente opposte, hanno dimostrato di poter tranquillamente coabitare e di poter dare vita a due campionati altrettanto interessanti.

Intanto piloti e costruttori di 8 e mezzo si fanno forti, oltre che della logica delle loro richieste quasi tutte valide, del gran numero di partecipanti alle gare della loro categoria e dell'aiuto che viene loro dato dalla personalità di un tecnico del calibro di Gino De Sanctis per poter ben sperare nella ventilata ristrutturazione ed in un futuro ancora più roseo.

Daniele Buzzonetti

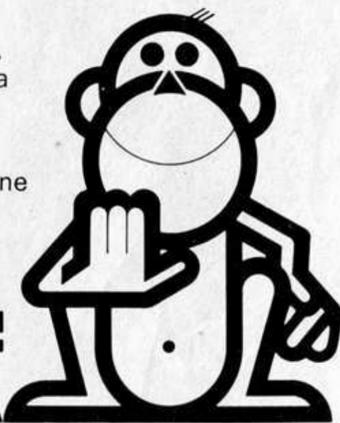


DERAPAGE in sicurezza

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

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

EVEREST
MANIFATTURA GOMMA



Filiali:
TORINO Via G. B. Niccolini 22 Tel. 711827 MILANO Via Lancetti 48 Tel. 6884477
ROMA Via R. R. Pereira 180 Tel. 3498077
Depositi:
NAPOLI Via F. Persico 50 Tel. 357361 CAGLIARI Via Asproni 5/7 Tel. 57831