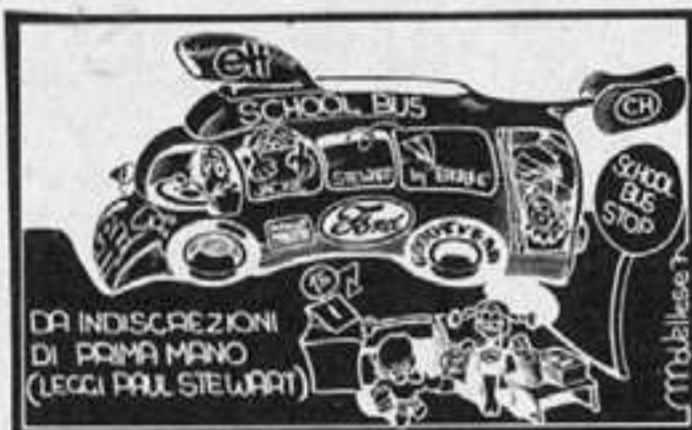


**LEGGETE
SUBITO**

nelle pagine che seguono

**ICKX giudica
STEWART**



**ANDRETTI
accusa
la F. INDY**



**Le ambizioni
nella 2000**

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

- 3 **IL CALENDARIO DELLE CORSE**
- 34 **KARTING**
- 46 **MOTORAMA TUTTESPRINT**
- 48 **SCRIVETECI rimarremo amici**
- 50 **AUTOSPRINT MARKET**
- 51 **COMPRAVENDITA**

La batosta è stata così grossa quest'anno, che stavolta sembra davvero si voglia cambiare abitudini a Maranello. Pensate che sono già programmate tutte le prove da effettuare nelle prossime settimane con la F.1 per il riscatto '74. Lauda è stato a Misano, Regazzoni andrà a Vallelunga. La nuova B4 non è ancora pronta e si continuerà, al momento, con test comparativi di Regazzoni e Lauda con l'attuale B3. Tra l'altro il ritorno di Regazzoni nella cosiddetta FERRARI Armonia avrebbe avuto una doccia gelida, con una dichiarazione nata molto generosa per LAUDA. Pare che Ferrari abbia detto: «Lauda mi dicono sia molto valido come collaudatore. Perciò l'ho preso. La March F.2 di-

DALLARA alla ISO

• L'ing. Gianpaolo Dallara, come AUTOSPRINT aveva anticipato, lascia l'incarico di consulente della Squadra Corse Lancia (alla quale ha collaborato soprattutto per la messa a punto della Stratos), per diventare direttore tecnico della Iso. Egli curerà il reparto sperimentale di Varedo, sia interessandosi alla produzione di serie che ai programmi corse. L'accordo con la Lancia si è concluso con il Giro d'Italia. Per i programmi sportivi, alla ISO tutto è ancora da definire. Anzi tutto la situazione Tauranac. Intan-

to, nonostante le pressioni di Frank Williams (che rimarrà direttore sportivo) Ganley non è stato ancora confermato. Si spera sempre di avere come n. 1 Amon, mentre per il secondo pilota (se Merzario deciderà per la BRM) la scelta è probabile si orienti su Pescarolo. Sono sempre in corso i contatti con la Beta per l'operazione della terza F. 1 ISO (senza sponsor Marlboro, ma appunto la ditta monzese) con pilota Vittorio Brambilla, affidato alle particolari cure dell'ing. Dallara.

• LA VOCAZIONE alla NON VERITÀ - martedì, 23 ottobre ore 18,30. Dalla redazione di AUTOSPRINT si chiede al dr. Gozzi dell'ufficio Stampa Ferrari: Regazzoni e Lauda vanno a provare a Vallelunga? «No, oggi hanno provato in sede, se il tempo rimane bello continueremo a Fiorano». In-



fatti, puntualmente, la squadra è invece partita per Vallelunga. A Fiorano, anche mercoledì, 24 ottobre il sole brillava.

Il gioco dell'OTTO

ventata campione d'Europa '73 con Jarier, l'ha messa a posto lui. E nella BRM si è visto quest'anno che proprio la vettura dell'austriaco era migliore delle altre! Poiché anche Regazzoni correva con la BRM, il giudizio diventa poco simpatico per lo svizzero. Comunque una diventa la considerazione fondamentale per il futuro delle ambizioni Ferrari. Sarà vero che in quanto a telaio e sospensioni il divario con i costruttori stranieri è sempre stato il tallone d'Achille, però è altrettanto vero — come ha confermato il mondiale marche '73 — che il vero handicap sembra essere nel motore.

La Ferrari in questo momento dà l'impressione (e le prove di MISANO lo confermano) che col suo boxer 12 cilindri sia giunta al plafond. Anche se, come sostiene Forghieri ci sono 500 cavalli, questi si trovano solo girando molto alto e quindi si tratta in genere di cavalli inseribili per l'uso che permette la maggioranza delle piste. Siamo sempre più avviati verso circuiti di velocità media, esprimibile sui 180 all'ora. Ed allora l'handicap per il 12 cilindri, avvantaggiato soltanto sulle piste più veloci diventa praticamente incolumabile nei confronti dei più agili 8 cilindri. Non si capisce quindi perché a Maranello non si decidano ad imboccare una strada coraggiosa in questo senso. Col ritorno, cioè ad un tentativo sull'8 cilindri, quella strada che pur diversi anni fa dette soddisfazioni. Magari boxer, come ha fatto la Tecno tagliando una bancata di cilindri al suo altrettanto claudicante boxer 3 litri «12». La Ferrari adesso non ha nemmeno la preoccupazione di «smentire i propri programmi commerciali» avendo appena presentato il «DINotto», cioè il Dino nuovo modello di Bertone, che monta appunto il 3 litri 8 cilindri.

Potremmo sbagliarci ma, finché a Maranello non si decideranno a una scelta coraggiosa, col propulsore, le vetture del cavallino non verranno fuori da quella pastoiola di scarsa competitività che quest'anno le ha fatto ritoccare il fondo! E se non si deciderà per una strada del genere, è ben difficile che anche la Fiat, «socio di maggioranza» (nel finanziamento, almeno) riapra quei cordoni della borsa che ha stretto in modo decisivo per la stagione '74, pare contenuta in un bilancio da 500-600 milioni (dei quali nemmeno cento sarebbero finiti nel contratto di ingaggio della Coppia Serenità, come ora chiamano i due ex piloti BRM).

• David Yorke, liquidato dalla Martini, si è aggrappato a Chris Amon e, se non faranno insieme un team F. 1 (col solito Fowell), spera di seguirlo nella squadra dove il neo-zelandese andrà.

Marcellino

Le novità in BIBLIOTECA



| | |
|---|--|
| E LA STORIA LA SCELGO IO! | di Alberto Bevilacqua |
| IL CONSOLE ONORARIO | di Gucky Zanon |
| UN PRATO DI PAPAVERI | di Luciano de Luca |
| IL PIACERE DELLA PAURA | di Chris Amon |
| ATLANTE DEI VINI | di D. Y. |
| I PRONIPOTI | di Eugenio Dragoni |
| MANUALE DI ARCHIMEDE | di Sandro Colombo |
| STELLA A 5 MONDI | di J. Manuel Fangio |
| IL DOMINIO SULLA MATERIA | di Vittorio Brambilla |
| ASSE PIGLIATUTTO | di Carpi & Resmini |
| LA VERITA' PERDUTA | di Lorenzo Pilogallo |
| BUONGIORNO, MEZZANOTTE | di Mauro Forghieri |
| BACIAMO LE MANI | di Giacomo Caliri |
| DIZIONARIO DI FILOSOFIA | a cura di Arturo Merzario |
| IL REGNO DEL CAVALLO | di Carlo Chiti |
| IL TRONO DI LEGNO | di Alberto Rogano |
| LA PACE FREDDA | di Jacky Ickx |
| IL ROTOMOSTRO | di Denis Hulme |
| LA TELA DI FUMO | di Alfredo Pigna |
| CARTA D'AUTUNNO | di Frank Williams |
| A LIVELLO DI GUARDIA | (edizioni «Club Cavallino») |
| L'ISOLA AMOROSA | di Peter Schetty |
| L'ESORCISTA | di Anonimo Imolese |
| GIORNO DELLO SCIACALLO | (romanzo collettivo della F. I. L. M. *) |
| * Federazione Italiana Letteraria Moralisti | |
| LA CURA DELL'INFANTE E DEL BAMBINO | di S. Munari e A. de Adamich |

RIEDIZIONI CLASSICHE

| | |
|--------------------|-------------------|
| LA DIVINA COMMEDIA | di Enzo Ferrari |
| IL CAPITALE | di Gianni Agnelli |
| L'ORLANDO FURIOSO | di Peter Revson |
| ADDIO ALLE ARMI | di Jackie Stewart |
| LA PESTE | di Marcellino |



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. Conoscerete classifiche, tempi, posizioni. Vi invitiamo a chiedere informazioni telegrafiche per consentire alla segreteria di soddisfare tutte le chiamate, specialmente nei giorni delle prove mondiali. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.



DOVE corriamo domenica?

GARE SOPPRESSE Washington Trans-Am (5 agosto) ● Pergusa Premio F.3 (5 agosto) ● Coppe FORD a Misano - rinviate a data da destinarsi (26 agosto) ● Rally Liegi-Mosca-Liegi (1-9 settembre) ● F. 5000 Washington Continental (9 settembre) ● Trans-Am Dauville (9 settembre) ● Can-Am a Michigan (15 settembre) ● Trans-Am a Road Atlanta (22 settembre) ● F.2 a Nogaro (30 settembre) ● 4 Ore di Jarama (6-7 ottobre) ● Trans-Am a Portland (7 ottobre) ● IX Coppa Città di Iglesias (14 ottobre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre) ● IX Coppa Mario Costa (21 ottobre) ● Rally Armor (28 ottobre).

Le corse in calendario dal 31-10 all' 11-11-73 in Italia e all'estero

NOVEMBRE

| DATA | CORSA | A.C. ORGANIZZATORE | LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO | ORARI | VALIDITA' | TIPO DI GARA | VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI |
|-------|---------------------------------|----------------------------|---|------------------------------|---|-------------------------|--|
| 31-5 | Press on Regardles | Stati Uniti | | | | Camp. mondiale Rally | |
| 1-4 | Giro di Algave | Portogallo | | | ●●● | Rally | |
| 1-5 | Rally Istanbul-Kabul | Turchia | | | ●●● | Rally | |
| 1-11 | Dulux Rally | Australia | | | ●●● | Rally | |
| 2-4 | Trofeo Turismo del Fuji | Giappone | | | ●●● T | Velocità in circuito | |
| 3 | Rallycross di Lydden | Gran Bretagna | | | ●●● T | Rallycross | |
| 3 | 9 Ore Kyalami | Sud Africa | Circuito di Kyalami di km 4,104 | | ●●● T, GT, S | Velocità in circuito | Merzario-Regazzoni (Ferrari 312 P) km 1497,96, media 166,200 |
| 3-4 | Badner Herbst Rally | Austria | | | ●●● | Rally | |
| 3-4 | VII Coppa Liburna | AC Livorno | Part. Ardenza Arr. Ardenza tot. km 360 | ore 23,01 (3) ore 7 (4) | ● | Rally | Marzatico (Porsche) |
| 3-4 | Rally del Var | Francia | | | ●●● | Rally | Andruet-Biche (Alpine 1800) |
| 3-4 | Scuola Piloti Henry Morrogh | Scuola Morrogh | Circuito di Varano Melegari | | | Scuola di pilotaggio | |
| 4 | G.P. d'Australia | Australia | | | ●●● F. 5000 | Velocità in circuito | |
| 4 | Corsa a Jarama | Spagna | Circuito del Jarama di km 3,404 | | ●●● T | Velocità in circuito | |
| 4 | Gara a Vallelunga Coppa AGIP | Vallelunga S.p.A. | Circuito di Vallelunga di km 3,200 | ore 11 ore 17 | ● F. 850, F. Italia, F. 3 | | Si effettua per la prima volta |
| 4 | 2. Trofeo del Valentino | Sc. Borzacchini - Terni | Part. Terni Arrivo Terni tot. km 82 | | ● | Regolarità | Giuliano Canè (Lancia) |
| 9-11 | Giro del Belgio | Belgio | Part. Huy Arr. a Lovanio tot. km 1700 | ore 14,30 (9) ore 12 (11) | ●●● Camp. europ. piloti rally | Rally | Staepelaere-Vaillant (Escort) |
| 9-11 | Rally di Varsavia | Polonia | | | ●●● | Rally | |
| 10-11 | Rally 2000 Virajes | Spagna | | | ●●● | Rally | |
| 10-11 | Tour de la Nièvre | Francia | | | ●●● | Rally | Charrière-Castel (Alpine) |
| 10-11 | Corsa a Hockenheim | Germania | Circuito di Hockenheim | | ●●● T, GT, F.V., F. Super V, F. Renault | Velocità in circuito | |
| 11 | Slalom di Sudstadt | Austria | | | ●●● | Slalom | |
| 11 | 13. Trofeo Castelli Svevi | AC Bari | Part. Bareletta Arr. Barletta - tot. km 80 | ore 9,30 ore 15 | ● | Regolarità | Luigina Imerito (L. Fulvia) |

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

Posso difficilmente condividere la sorpresa di certi giornalisti alla notizia del ritiro di Jackie Stewart, innanzitutto perché sarebbe stato un po' comico di riunire la stampa per dire che nulla sarebbe cambiato, ma soprattutto perché fu il 5 agosto che Ken Tyrrell mi propose di sostituirlo nella sua squadra. Misurate con ciò quale credito bisogna dare alle dichiarazioni diffuse, secondo le quali soltanto Ken Tyrrell e Walter Hayes (e nemmeno Helen Stewart!) erano al corrente di questo supersegreto.

Non posso nascondere che deploro questa abitudine teatrale con cui Jackie Stewart circonda le sue azioni e di cui ha un pochino abusato questa volta. Ma, detto questo, ciò che ha fatto non è soltanto grande, ma straordinario! Il caso del campione che si ritira all'apice è rarissimo. Persino Fangio ha disputato due Gran Premi di troppo, mi si dice. In verità, ciò che ha fatto Jackie Stewart è unico.

Senza dubbio abbiamo conosciuto, ad alto livello, il caso di Olivier Gendebien che annunciò il suo ritiro (e mantenne) sulla linea d'arrivo della 24 Ore di Le Mans che ripartiva per la quarta volta. Ma la situazione era un po' differente, nel senso che la decisione di Gendebien era fresca fresca, e sentimentale anche, in seguito a un incidente al quale era sfuggito per miracolo. Mentre quella di Jackie Stewart è stata presa a freddo, da un uomo che pesava meticolosamente il pro e il contro, e rinunciando ad un'attività che conservava tutto il suo fascino per lui e che gli avrebbe ancora valso dei grandi successi.

Penso tuttavia che bisogna saper scusare coloro che non hanno saputo fare altrettanto, particolarmente un tempo. Perché in un'epoca ancora non molto lontana, il pilota non era per nulla in grado di rinunciare alle ultime entrate in corsa, e soprattutto nel momento in cui egli stesso si trovava precisamente valorizzato dal suo arrivo al vertice. Mentre per Jackie Stewart, che diventa ora, sembra, consigliere tecnico di Ford of Europe, «Public relation officer» di Goodyear, e presentatore di un canale televisivo americano, l'abbandono del volante non deve portare grandi differenze sul piano materiale.

Non rimane, però, meno vero che Jackie Stewart ha dato un esempio, tanto più notevole e valido, perché lui stesso non è stato sempre esemplare. Ha agito questa volta come uomo e non come «vedette». Facendo questo, ha ricordato implicitamente a tutti i suoi colleghi questa verità da tutti conosciuta, ma da tutti ugualmente taciuta, che, per lo sportivo, la morte in competizione è purtroppo una disfatta.

Quando Francois Cevert se n'è andato, un giornalista francese che si distingue per i suoi propositi incongrui, ha scritto che «NON CI SONO EROI MORTI». E' notoriamente inesatto, perché è al contrario la morte che fa l'eroe. Ma, per l'eroe, è un modo di pagare per la soddisfazione altrui.

La carriera di STEWART

Che Jackie Stewart sia stato l'uomo di un'epoca, non occorre né il suo terzo titolo mondiale, né il suo ritiro per convincersene. La storia dello sport automobilistico del dopo guerra fa perno in quattro nomi successivi: Fangio, Moss, Clark, Stewart. Dalla morte prematura di Clark, Stewart era considerato il migliore dai suoi colleghi. Ma era allora un «numero 1» che doveva ancora fornire delle prove. Ed è permesso di dire che i due primi terzi della sua carriera non sono stati talmente superlativi.

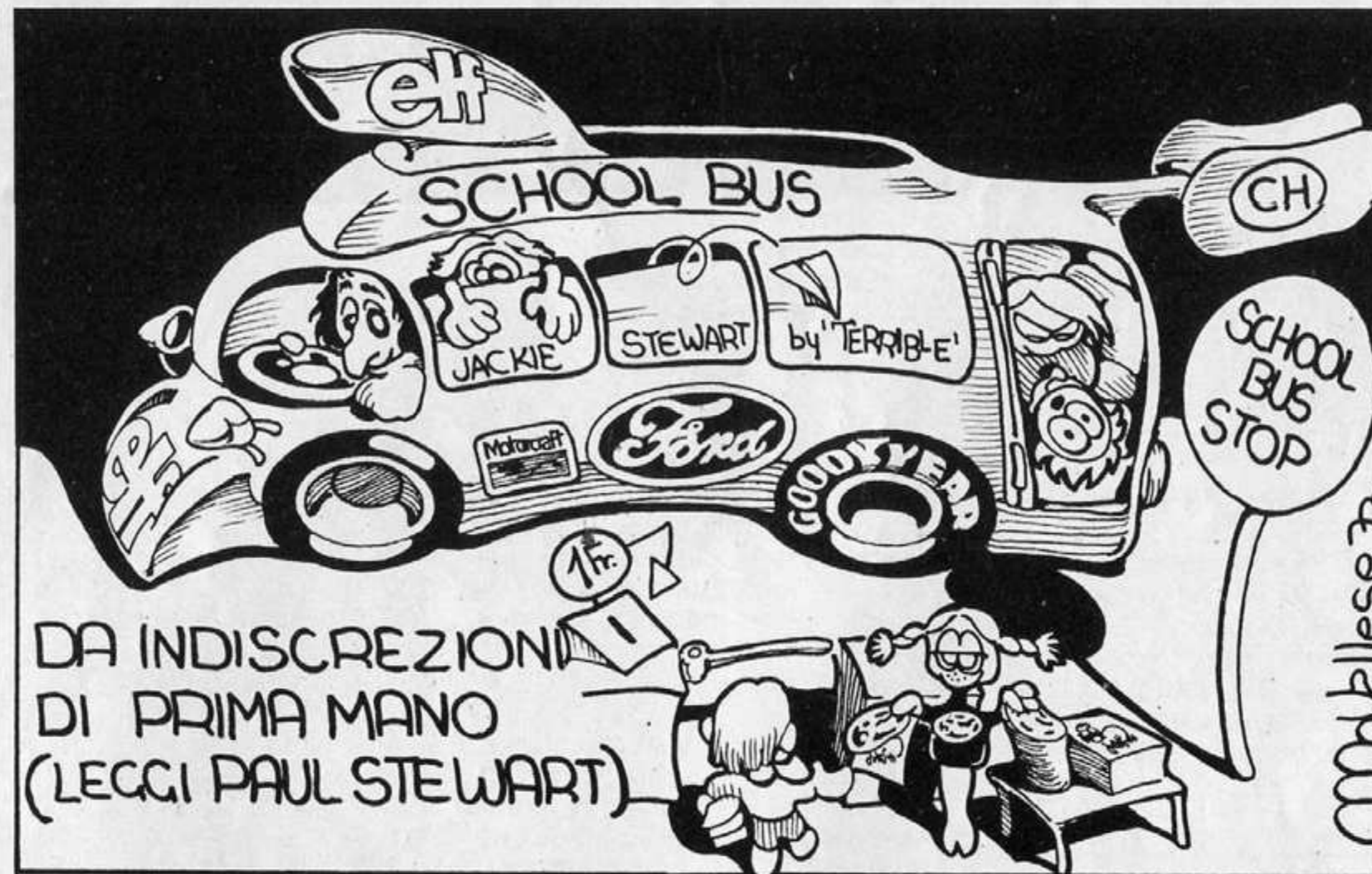
Alla fine del suo sesto anno

mente e sempre a tutto gas.

Clark, un tempo, sopraffaceva gli altri. Li sorvolava. Ma Jackie Stewart, lui, ha dovuto guadagnarsi tutte le sue vittorie, se posso dire, ed è in questo che si è mostrato così notevole, perché questo non gli ha impedito di accumulare più vittorie di tutti gli altri super-campioni che l'hanno preceduto. Si è battuto per ciascuna di esse, anche quando prendeva la testa alla partenza per non lasciarla più, anche quando terminava il Gran Premio di Germania 1968 con quattro minuti di vantaggio.

E battersi voleva dire, prima di tutto, battersi contro se stesso. Ma forse, e contrariamente ai suoi predecessori,

Chi e che cosa perdiamo con STEWART



di Gran Premi, Stewart era ancora con sol un titolo mondiale e dodici vittorie. Ma è precisamente questo che rende perfettamente notevole la terza parte, che è valsa da sola due titoli e quindici vittorie a Jackie Stewart. E' doveroso scappellarsi dinanzi a questo trionfo di un pilota maturo, che era nettamente contestato da certi rivali nel momento in cui, nel crescere dell'età, cercava ad affermarsi. Penso che non si può meglio paragonare la carriera di Jackie Stewart che alla corsa di uno di quei campioni dei 10.000 metri che rimane semplicemente in testa al plotone fino al settimo chilometro, per staccarsene allora irresistibil-

mente Stewart perdeva i suoi mezzi quando non si batteva? Per tanto che possa giudicarlo, Jackie Stewart era più un tecnico del pilotaggio che pilota d'istinto, più tattico che tecnico di pilotaggio, e più ancora combattente che tattico. La sua partenza a freddo era una bomba che spesso bastava a fare il vuoto dietro di lui.

Il signor sicurezza

Ma Jackie Stewart avrà senza dubbio marcato la sua epoca ancor più per la sua azione in favore della sicurezza che per i suoi risultati. E, anche se la sua campagna è stata sovente menata con brutalità e

con l'arsenale odioso del contestatario di oggi, nessuno penserebbe a negare la sua efficacia e i suoi risultati, e ancora meno le sue giuste ragioni.

I tempi di una volta erano evoluti. La competizione era diventata un'attività laboriosa.

Stewart, non rimangono, ad occuparle, che quattro titolari precedenti. Ciò vuol dire che la stagione 1974 vedrà apparire tre o quattro nuovi nomi nella lista dei privilegiati dal materiale.

Mi si domanda sempre più spesso per quale squadra correrò l'anno prossimo. Per sapere cosa rispondere, leggo i giornali ed ecco che cosa apprendo:

Per «AUTOSPRINT» correrò per TYRRELL-FORD o per ISO-MARLBORO. Per «L'EQUIPE» sarà o per McLAREN-MARLBORO, o per ISO-MARLBORO o per EAGLE.

Per «LES SPORTS» sarà per EAGLE. Per «LE SOIR» e «LA DERNIERE HEURE» sarà per McLAREN, e per «SPORT-MOTEUR» guiderò una McLAREN privata modificata e presa in carica da Ron Tauranac. Per «HET LAATSTE NIEUWS» e per la «LIBRE BELGIE» riprenderò posto fra gli uomini di TYRRELL. Quanto al «NIEUWSBLAD» e alla RADIO BELGA, mi vedono al volante di una ISO-MARLBORO-TAURANAC.

In poche parole, la mia appartenenza del 1974 è oggetto di una specie di scommessa. A chi il biglietto vincente? Gli avvenimenti lo diranno, verso la fine del mese, penso.

Il mestiere di pilota

Nell'attesa, il telefono non smette di suonare e sono quasi ogni giorno in aereo... e ci sono ancora dei giovani che credono che non è un mestiere essere pilota. Anche a stagione chiusa, e Dio sa quanto è lunga oggi. Non si è ancora in vacanza.

Ma in verità i piloti amano questo. Perché si va in fondo alle cose; questa passione della corsa che riconoscono tutti senza poterla spiegare, sta essenzialmente nella soddisfazione di affrontare dei problemi e risolverli. Nella forma attuale dei Gran Premi, i problemi soppravvengono al ritmo di venti per minuto.

I problemi fra due stagioni sono evidentemente molto meno numerosi, ma si pongono più a lungo e la loro soluzione richiede anche più tempo. Di modo che, in un caso come nell'altro, lo spirito è sempre al lavoro.

Non me ne dolgo personalmente, perché è questo, vivere. Per questo capisco tanto bene che Jackie Stewart abbia dovuto battersi tanto a lungo con se stesso, per decidere di abbandonare la competizione anche sapendo che, nell'avvenire, i successi saranno sempre più suddivisi e sempre più difficili da ottenere. Perché il tempo delle vetture e dei piloti che avevano una superiorità su tutte le altre e su tutti gli altri è finito.

Jacky Ickx

SCOMMESSE nuova maniera

Con l'entrata in pista di una terza McLaren (e aspettando che la Ferrari ridiventi competitiva), ci saranno ormai sette primi posti in Formula 1 e forse persino un ottavo? Ora, senza Francois Cevert e Jackie

Prime polemiche negli STATI UNITI per il compromesso raggiunto nei regolamenti USAC: salvato il compressore!



«Nice One, Jackie, World Champion 1973», si leggeva sull'alettone della Tyrrell dopo Monza. La traduzione è più o meno: «Bel colpo, Jackie». Le decals sono identiche a quelle rese famose dalla Lotus-JPS sugli alettoni della vettura di Emerson Fittipaldi

ANDRETTI accusa

Non hanno voluto «aprire» alla F. 1

NEW YORK - Come annunciammo la scorsa settimana, il Comitato Tecnico della USAC, la Federazione automobilistica americana per le macchine tipo Indy, si è riunito onde gettare le basi per le riforme da apportare nel prossimo Campionato americano. E' stata, stando a quanto riferiscono i nostri informatori, una seduta molto burrascosa. Alcuni membri del direttivo volevano addirittura imporre tagli drastici che indubbiamente avrebbero messo K.O. l'intero campionato. Ma infine il buonsenso è prevalso e, al termine della lunga seduta, sono state annunciate le riforme.

La montagna ha partorito il topolino. A partire dalla prima gara in marzo — che avrà luogo a Phoenix in Arizona — le vetture tipo Indy avranno l'alettone posteriore ridotto. Già un primo taglio era stato effettuato sei mesi fa, ma ora la larghezza dell'alettone dovrà essere

Il pilota italo - USA si accinge a «rompere» con il team PARNELLI

portata da 55 inches a 43 inches.

Per lo svolgimento delle gare di 500 miglia — tipo Indy, Pocono, Ontario — il quantitativo del carburante sarà ridotto a 280 galloni (1120 litri) in precedenza il limite del carburante era di 375 galloni.

Il presidente del comitato C. Mc Donald, ha detto ad Autosprint che la sola riduzione dell'alettone abbasserà la velocità di qualificazione da 7 a 10 miglia orarie, mentre il limite del carburante costringerà i costruttori a calibrare i motori, affinché consumino soltanto un gallone (4 litri) per 1.8 miglia. Naturalmente per gare inferiori alle 500 miglia, verrà stabilito il relativo quantitativo di benzina da usarsi.

Secondo le ricerche compiute dal gruppo della USAC la riduzione del carburante ridurrà la potenza in cavalli dei bolidi del 25 per cento. E' facile capire che tale riduzione costringerà i meccanici a ridurre la potenza del turbocompressore e di conseguenza il bolide non potrà più raggiungere le ormai spettacolari velocità registrate sino ad oggi.

Si è anche discusso il ritorno alle gare dei motori «stock block» ad aspirazione naturale e, per questo tipo di macchine, appropriate decisioni verranno prese prima della fine dell'anno.

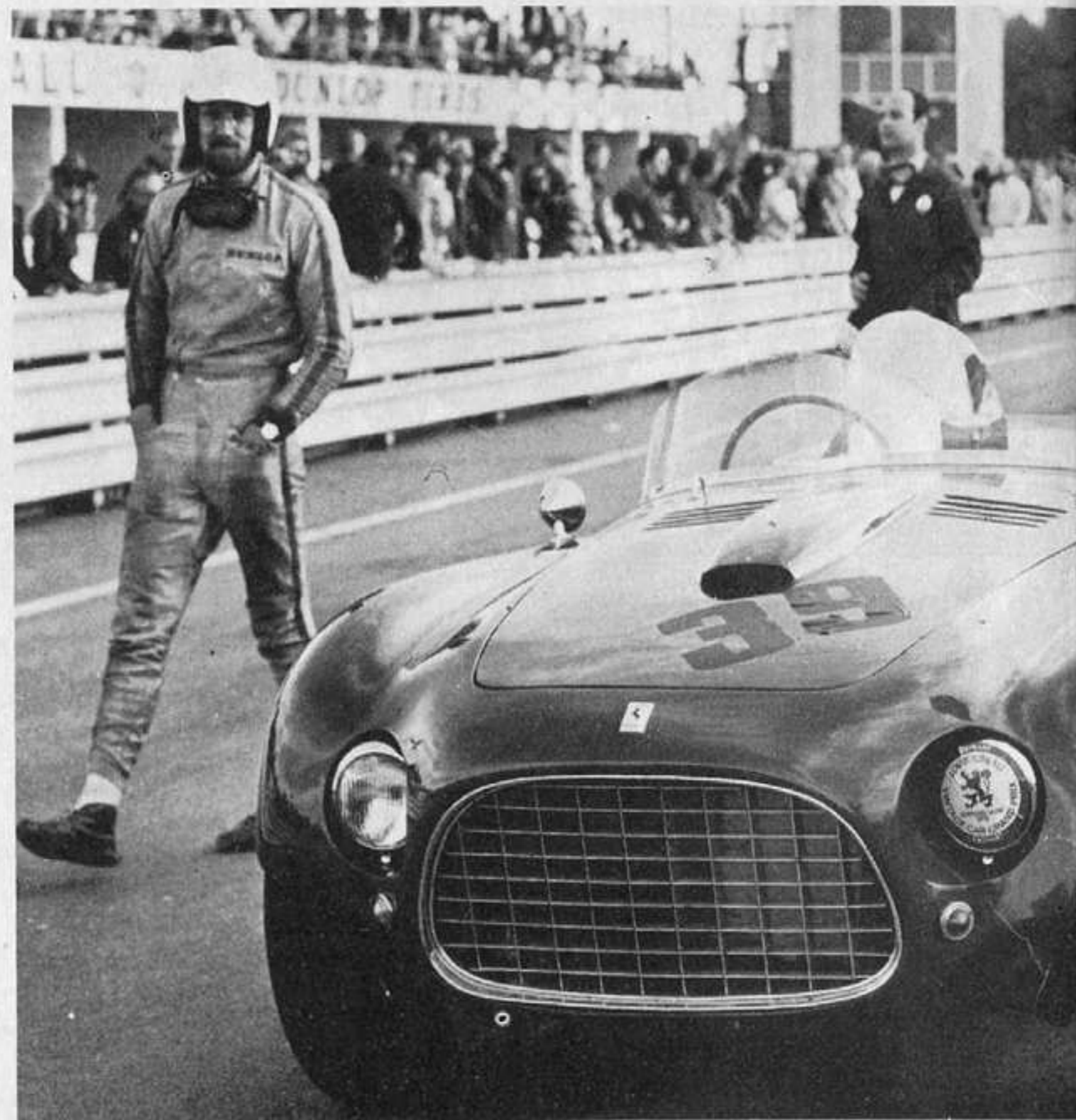
E' stato stabilito altresì che il quantitativo di carburante nel serbatoio di sicurezza, posto alla sinistra del pilota, non potrà superare i 40 galloni, 160 litri.

ANDRETTI critica la tartaruga USAC

Nei box, infine, il numero del personale addetto verrà ridotto da sette a sei, compreso il pilota, onde rendere le operazioni più veloci e meno ingarbugliate. Sin qui le decisioni dei «max capi USAC». Ma era logico che ci interessasse ascoltare il parere tecnico di qualche pilota esperto.

Al telefono, da Nazareth MARIO ANDRETTI.

«Non basta. Hanno com-



piuto passi da tartaruga. Tecnicamente parlando dovevano far molto di più. Cioè noi piloti volevamo un cambiamento della cilindrata, con accostamento alla F. 1 onde permetterci di gareggiare, se possibile, in gare non soltanto su circuiti ovali, abolendo completamente il turbocompressore. Con 280 galloni non si possono fare miracoli, per cui i motori che abbiamo risultano pressoché inutili e dispendiosi ed allora tanto vale avere motori stock block aspirati.

«In una lettera inviata da Vel Miletick (il patron della Parnelli Jones) — prosegue Mario, — si spiega appunto tutto questo, ma con quelli

della USAC si perde acqua e sapone».

Mario ha posto il dito sulla piaga. Infatti, in seno al comitato tecnico della USAC purtroppo vi sono due o tre elementi «antiquati» che votano e decidono secondo criteri sorpassati e che tuttavia vengono ascoltati (vedi ad esempio Hopkins, il proprietario della Eagle di Rogers Mc Cluskey, che ha vinto il campionato quest'anno) soltanto perché da circa 50 anni è presente con bolidi, anche se poi non ha mai visionato una gara su strada.

Di conseguenza vengono emesse leggi, alcune fasulle come quelle riportate, che non apportano nessun beneficio allo sport delle quattro

stelle per auto

Dalla più avanzata tecnologia, Aries le ruote in lega leggera per correre più sicuri.

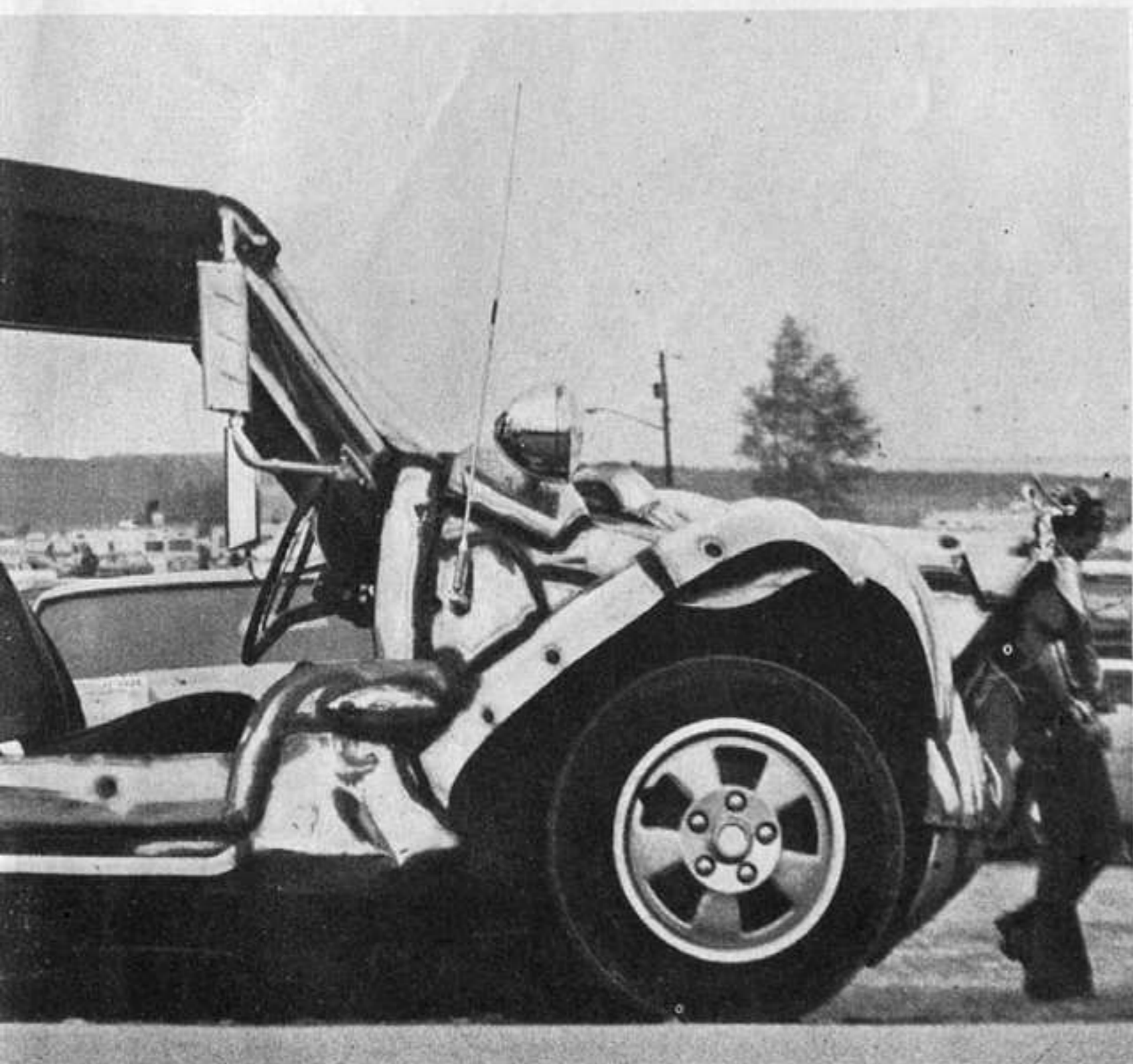


via Belgirate, 20 - 20125 Milano
tel. 679985 - 6888013





A sinistra, effetti del freddo al Glen: Michele Dubosc si è trovata « vestita » con due marche di carburante. A destra, ohibò, un bidone Texaco per Tyrrell! All'estrema destra, al GP Usa il team di Hill aveva sui berretti i colori del casco di « Baffo »



Le due foto qui sopra non c'entrano per nulla con i regolamenti USAC. Se non per mostrare che non tutti gli americani hanno fantasia come questa vista al Glen, nell'addobbo di una Volkswagen, una fantasia proprio senza limiti. Questo « maggiolino » era tutto fatto di vecchi paraurti di macchinoni americani. Certo, solida ma non troppo bella. Chissà, forse una dimostrazione polemica con certe scelte USAC? A sinistra, molto bella vero? Ci riferiamo alla Ferrari 250 MM del 1952 che ha partecipato alla gara per vetture d'epoca



che ha vedute più ampie di Parnelli Jones, un ossessionato degli ovali soltanto — acquisterà a giorni una macchina 5000. Posso dire sin da adesso che è quasi certo l'acquisto di una Eagle di Dan Gurney il quale ne ha costruite 10, una delle quali a Riverside ha abbassato tutti i record esistenti. La macchina posso garantirtelo, va bene, molto bene. Il 1974 sarà sicuramente l'anno di Gurney e son certo che darà scacco matto alle Lola ».

a bordo di mezzi superiori.

« Hai visto che medie ho toccato sullo Speedway del Texas? ». Mario si riferisce alla wer miglia toccate (una media iperbolica indubbiamente 234 miglia) nel rettilineo, mentre alla conclusione del giro regolamentare la media finale era di 214 miglia, stracciando così ogni primato di velocità e qualificandosi primo. In gara poi Mario guidò in testa per 40 giri, sino a che una valvola saltò

costringendolo a ritirarsi.

Comunque Mario non è troppo soddisfatto della Parnelli Jones. Maurice Phillippe sta lavorando alacremente per costruire un nuovo bolide che forse Mario non guiderà.

Questo, indubbiamente, rappresenta la prima grossa novità in campo USAC a proposito di ingaggi, che cominceranno a far scendere i veli verso la metà di dicembre.

Comunque Andretti ha l'i-

dea della Formula uno e forse non appenderà il casco ed i guanti sino a che non avrà trascorso una intera stagione nell'abitacolo di un bolide all'europea. « Ma dovrà essere di una casa poderosa, che non abbia i « complessi » e le guerre interne e che mi consenta di gareggiare nelle tre gare regina della USAC », conclude Mario.

Più espliciti di così...

Lino Manocchia

Un nuovo patron per la vittoria

Al telefono, il pilota costruttore di Mesa in California ha detto ad AUTOSPRINT che la prima macchina sarà per Miletich.

— Il 4 novembre, andrai a correre a Phoenix in Arizona, per l'ultima gara USAC?

« Forse, vedremo come stanno le cose ».

Andretti non ha voluto andare oltre, ma noi abbiamo appreso, da altre fonti che in seno alla Parnelli Jones, Mario non respira più aria buona ed è per questo che sta vagliando offerte vantaggiosissime, solide, prospere che due grossi costruttori e sponsor hanno presentato all'asso di Nazareth. Potrebbe darsi, quindi, che l'anno venturo, Mario non corra più per la Parnelli Jones per abbracciare un nuovo patron, tante migliaia di dollari, e finalmente tornare a trionfare. Perché la classe del piccolo ma grande pilota di Nazareth è ancora intatta.

Perché Mario non può abituarsi a subire eternamente la supremazia degli avversari,

ruote nè allo spettacolo. A questo bisogna aggiungere una forte dose di gelosia che rende rivale la USAC con le altre federazioni americane e si comprenderà meglio la situazione non certamente rigogliosa.

Però Mario Andretti da vecchio volpone, ha compreso l'antifona e sta cercando di sfociare verso altre mete.

« A Laguna Seca, per la Can Am le cose non andarono come si deve. La McLaren fu riparata dopo le prove di qualifica ed i meccanici dimenticarono un tubicino nel turbocompressore che perse di forza dopo pochi giri. Comunque un altr'anno vedremo di rendere la macchina più competitiva. Vel Miletich —



alla Delta la Ford è più Ford

Acquista una Ford alla Delta!
Avrai in regalo quattro ruote in lega leggera, ed una super messa a punto.

Quattro ruote del valore di oltre 100.000 lire, le stesse che equipaggiano le famose Escort Mexico e Formula Ford, vittoriose sui più noti circuiti di tutto il mondo per fare della tua Ford una vettura più prestigiosa e una messa a punto per un rodaggio perfetto e per quel pugno di cavalli in più che significa sorpassi più facili, marcia più brillante e consumo inferiore. Questo ti dá la Delta senza spendere una lira.

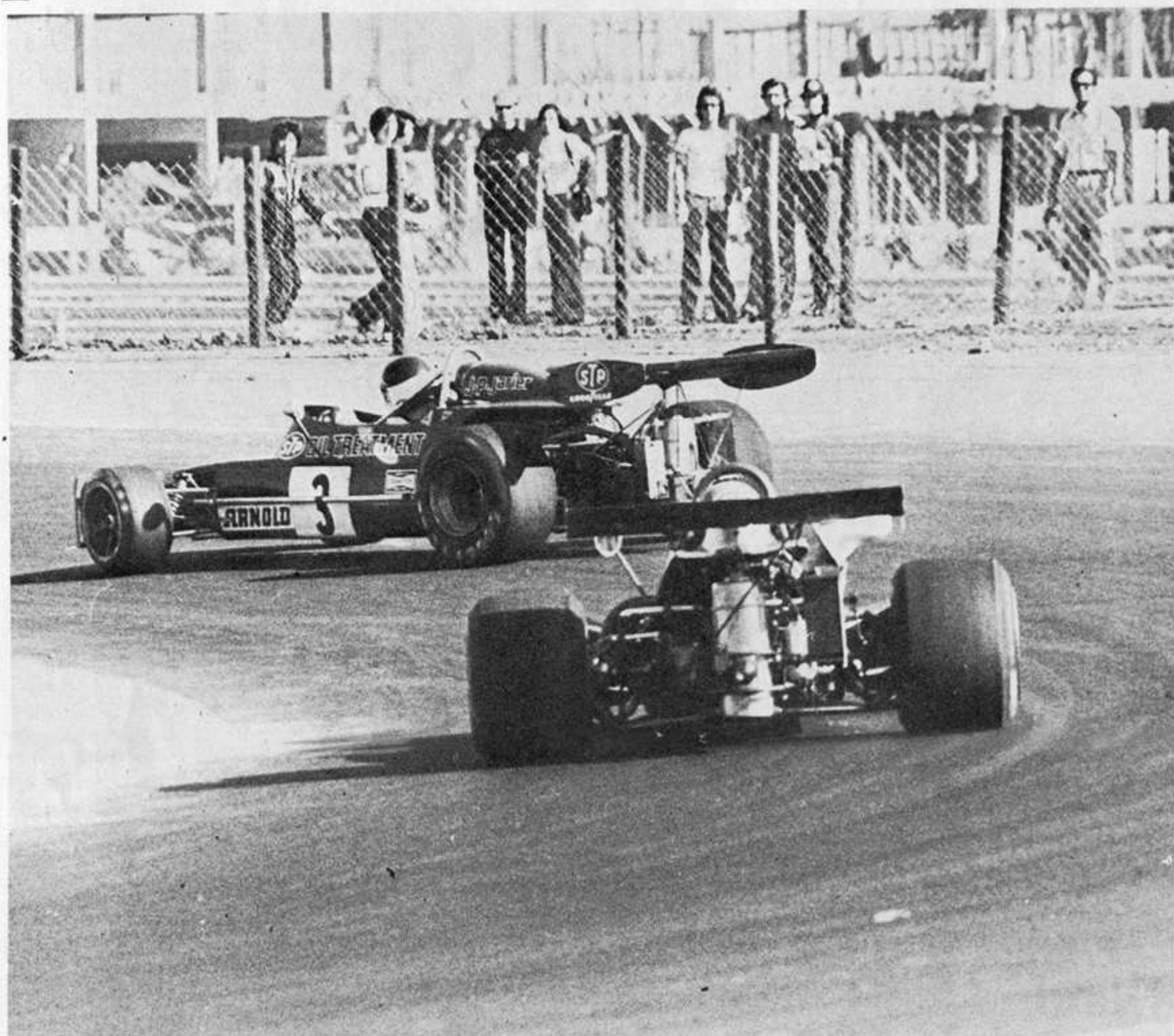
Delta - officina autorizzata Ford

ELABORAZIONI MOTORI
Garbagnate Via Volta, 18
Tel. 9957247

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

Girandola di movimenti di piloti e motori nella seconda formula, vedova Jarier e Brambilla, che la ELF vuole assicurarsi

Depailler con la March per l'EURO - F.2 '74



Sopra, una fase della bellissima lotta tra le due March-BMW di J.P. Jarier e Coulon; sotto, assieme a Patrick Depailler farà parte della squadra March F.2 1974 anche Stuck, qui in difficoltà



Sopra, sul podio per l'ultima gara dell'anno ancora una volta Jarier assieme a Coulon e Stommelen (Foto NORIS)

C'è maretta nell'ambiente della Formula 2 con onde che si agitano dagli scontenti delle piste, fino alla risacca delle varie riunioni organizzate dai costruttori per ottenere più denaro nel 1974. L'esperienza della stagione appena conclusa ha fatto capire che così è molto difficile andare avanti e che il preventivo di una trentina di milioni a macchina per un anno di corse, quello che noi stessi avevamo calcolato per il numero di Autosprint Mese di giugno, è stato ampiamente superato. Adesso che è ormai certa una liberalizzazione del motore BMW, non più vincolato alla March, il futuro risulta ancora più difficile: la poderosa unità tedesca, per via delle rivalutazioni del marco e delle svalutazioni della lira e della sterlina, dai circa quattro milioni e mezzo di inizio stagione, è passato ad un prezzo di sette milioni e duecento mila lire, alle quali si debbono aggiungere seicentomila lire per ogni revisione, una ogni gara praticamente. Tutto, naturalmente, se non si rompe nulla!

Come se non bastasse, la Casa tedesca nel '74 non potrà impegnarsi a fare motori per tutti e anche se viene avanzata l'ipotesi che verranno accordate quattro unità per ogni team di due macchine, ci sarà da aspettare o da rimanere esclusi dalla vitale possibilità di avere dietro la schiena il motore più competitivo. Rinunciare vorrà dire di nuovo Ford con tutti i guai che si sono visti quest'anno, anche se Holbay sta facendo un nuovo motore e se «Novamotor» e lo stesso Brian Hart pensano che il Lotus sia in grado di dare più potenza di oggi.

Surtees catechizza i costruttori

Lasciando a parte le ipotesi (quante se ne fanno!) i costruttori hanno tirato le somme di ciò che è accaduto nel 1973 e capeggiati da Surtees, sempre molto attivo quando c'è di mezzo la borsa, hanno concluso un patto di casta richiedendo 195.000 franchi svizzeri (pari a 37 milioni di lire) come monte premi totale per corsa, più un rimborso di partenza di 700.000 lire per macchina. Queste condizioni sono state proposte, offrendo la contropartita di non chiedere più superingaggi per i piloti «A», come accadeva fino ad oggi, i quali correrebbero alla pari con gli altri, quelli impe-

gnati nel campionato, concorrendo ai premi di classifica in base al merito. A queste condizioni si sarebbe accettato di correre, altrimenti no! Gli organizzatori hanno fatto una controproposta piuttosto conservatrice (tra l'altro rifiutando la parità di condizioni ai piloti «A» che a noi pare giusta e utile alla formula stessa) e la somma controfferta è arrivata a 155.000 franchi svizzeri, 30 milioni cioè.

Sarà il '74 un anno di transizione?

Oggi come oggi la situazione è ad un punto morto e il fronte dei costruttori sembra abbastanza solido, mancando l'apporto solo di Lotus che però probabilmente non farà più Formula 2, ora che ha perso la Texaco e quindi l'impegno con la «73 Texaco star» e March che comunque è d'accordo nel volere delle modifiche, seppure non esattamente le stesse poste nel pacchetto rivendicativo. Gli stessi piloti privati hanno molti dubbi: tanti parlano di Formula 5000, altri di Campionato europeo 2000, soluzioni di rifugio dove oltretutto si pensa che le cose siano più facili. C'è quindi da domandarsi quanto il 1974 sarà una stagione di transizione per la seconda Formula che pur non si è stancata di sfornare campioni negli ultimi sette anni.

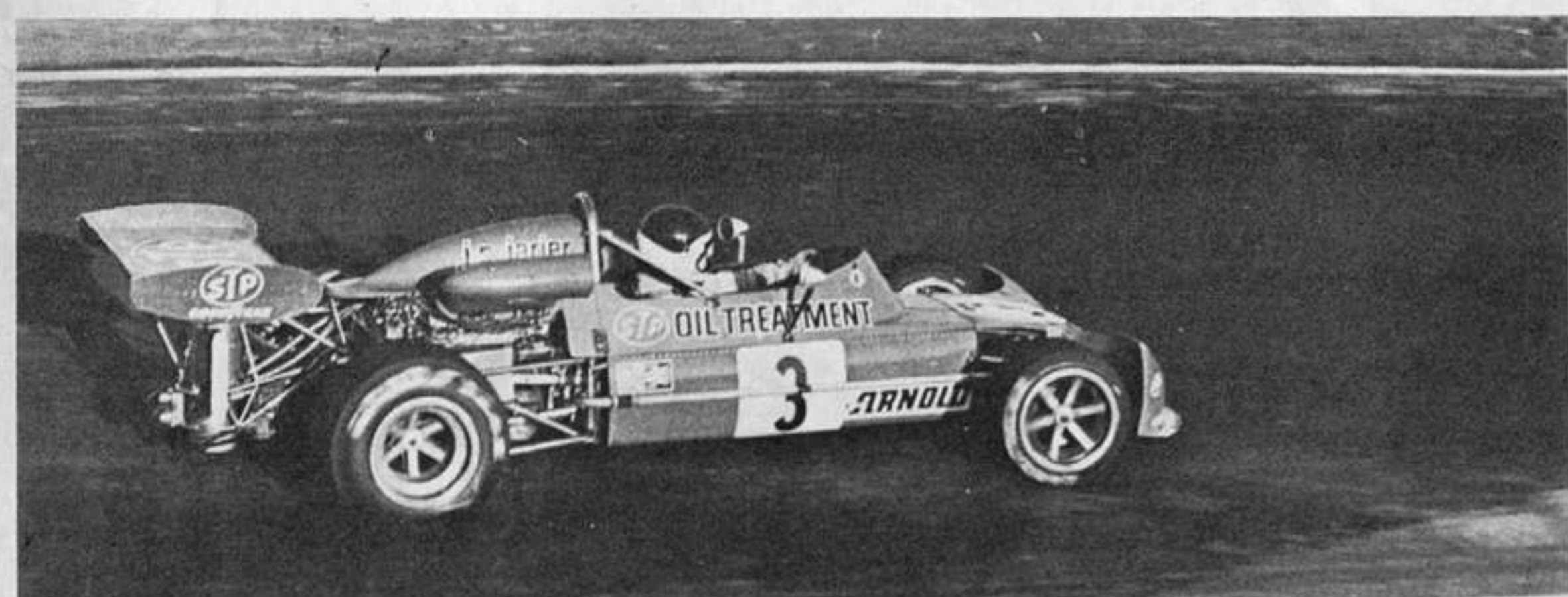
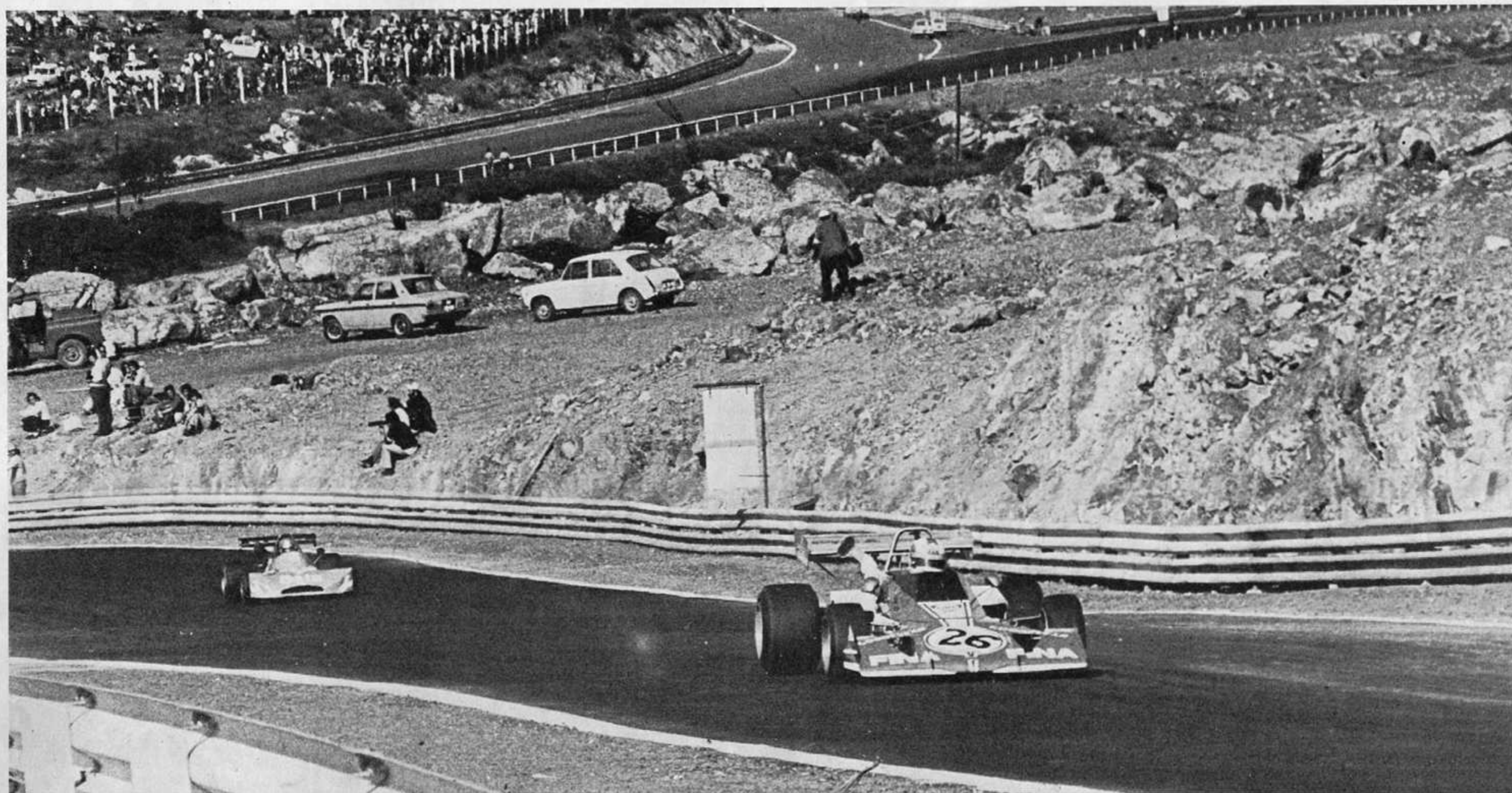
Comunque, anche se non sarà un anno in tono minore si sa che al momento di correre è difficile tener fede alle parole di rinuncia. Il 1974 avrà certamente un ruolo di transizione: è ormai deciso che a partire dal 1975 i motori non dovranno più avere il vincolo della derivazione di serie, col vantaggio di perdere la limitazione dovuta alle poche marche in campo ed al frequente monopolio assoluto di una sulle altre, con l'aggiunta quasi paradossale di dover sostenere costi ugualmente altissimi. E' proprio in vista di questa apertura delle frontiere e della volontà di porre un argine al dilagante successo della BMW su più fronti (anche turismo, non dimentichiamolo), in un ambiente per anni dominato dalla Ford, che la Cosworth ha in fase di ultimazione il suo nuovo gioiello: il sei cilindri a V di 2000 cc. che farà la sua apparizione nelle Sport 2 litri già a partire dal prossimo anno per poi essere destinato alle F. 2 del '75.



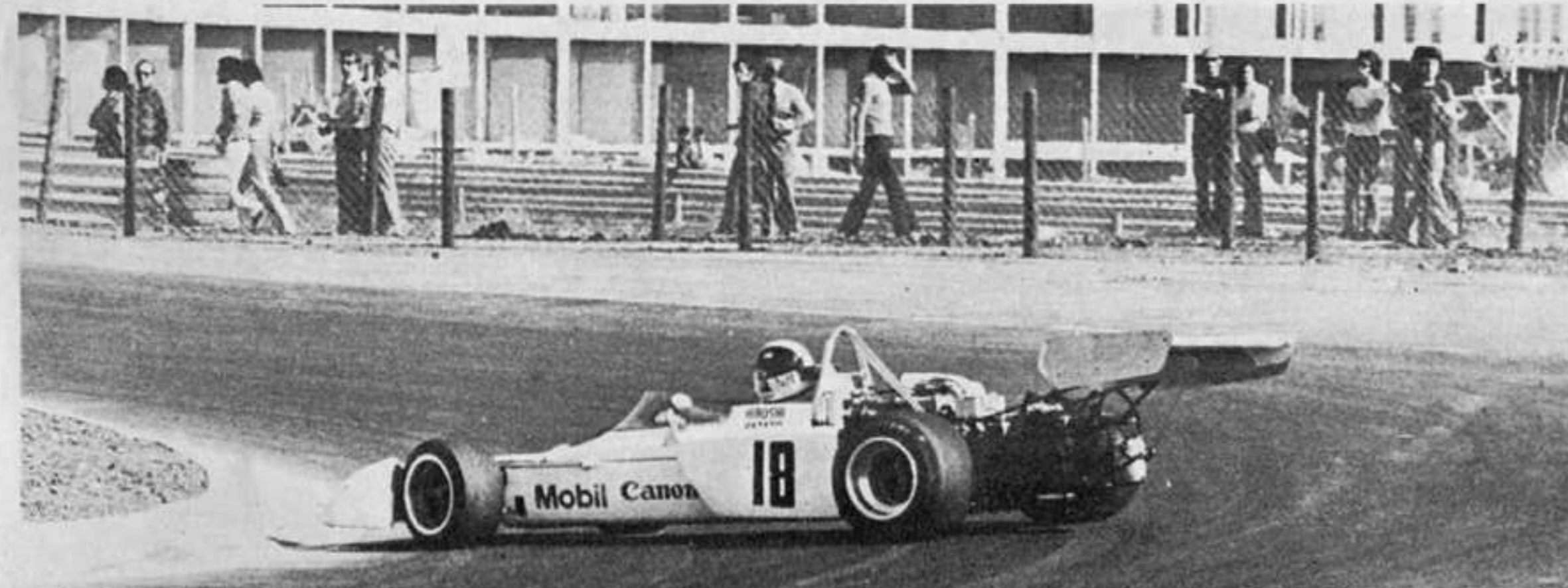
Tim Schenken, abbastanza calmo dopo il pauroso incidente del quale è stato protagonista, cerca di capire le ragioni che hanno portato fuori strada la sua Elf, che solitamente guidava Depailler. Sotto: nella visione d'insieme del bellissimo impianto dell'Estoril, Rolf Stommelen precede Brambilla

Sul buon livello di sviluppo di questo motore ci ha dato garanzie John Lepp, il pilota Chevron nelle Sport 2000 che per la continuità dei suoi successi e la fedeltà ai Cosworth Ford, sarà certamente uno dei primi destinatari del nuovo propulsore. Anche se nascerà Cosworth, è probabile che il nuovo V-6 trovi una etichetta Ford anche nella produzione normale, esattamente come era stato per l'FVA, nato dalla penna di Costin e Dukworth e poi passato alla vettura di produzione. Che la Cosworth abbia scelto la strada del V-6 non deve stupire: i quattro cilindri 16 valvole non sembrano poter arrivare facilmente a 300 HP, mentre il Renault V-6 che ha avuto problemi di gioventù, tocca agevolmente questa potenza. Da

In tutto questo discorso saranno certamente balzate all'occhio cose che non quadra- no: la prima riguarda Jabouille che non vuole giustamente, rinunciare alla guida in monoposto. Per questo la Alpine farà un telaio nuovo per lui, con tutti i connessi che un telaio nuovo comporta, perché possa correre in forma semi-privata. Sponsor ancora la Elf mentre, naturalmente, il motore dovrà essere scelto fuori casa. Quale la ragione dell'interesse a fare una nuova macchina per la F. 2 e farla correre da un privato? Semplice: col V-6 a posto, nel 1975 la Renault potrà ritornare come protagonista con le Alpine Renault che nel '74 usciranno anche dalla scena della Formula 3 per mancanza di



Sopra, essendo probabilmente saltate le due gare brasiliane, sarà questa indubbiamente l'ultima gara di Jarier in F.2. Sotto, Hiroshi Kazato è stato l'unico dei giapponesi a terminare la gara



altra parte non si poteva arrivare a 8 cilindri per evitare l'esclusione dalla F.2 che limita a 6 il numero massimo.

Depailler e la Elf con la March

A proposito del propulsore francese, è certo che la Renault non ha voglia di essere presente alle corse senza vincere. Perciò le istruzioni precise date alla Alpine — suo reparto corse — sono di vincere il Campionato europeo Marche 2000, lasciando da parte l'impegno in F. 2 che quest'anno con Coobs ed i motori Ford, ha rappresentato solo una dispersione di energie. Così la Alpine Renault avrà come obiettivo il Campionato Sport e toccherà a Jabouille guidare la macchina di punta. Non ci sarà invece una équipe ufficiale di F. 2 per cui Serpaggi e Leclere rileveranno tutto il materiale 1973 e continueranno da privati con l'appoggio finanziario della Elf. Coombs invece uscirà di scena dopo due anni poco fortunati non certo per sua colpa.

un motore adeguato al nuovo regolamento due litri.

La seconda cosa che non quadra riguarda Depailler: come è possibile che Depailler, dopo tanti anni di successi, non faccia più parte dell'ovile Alpine e non risulti al fianco del «fratello adottivo» Jabouille? Qui la risposta è più interessante ancora: la Elf vuole che il francese vinca il Campionato europeo F. 2 '74 e per questo pretende che disponga della migliore macchina. Ecco la premessa ad un accordo che farà sensazione: le Elf March F. 2 per il francese, col 99% delle possibilità che si tratti della macchina di punta della Casa per la conquista del terzo titolo continentale. Ray Wardell, il team manager della Casa inglese, all'Estoril ci diceva senza potersi sbilanciare che secondo l'opinione dello staff March sono quattro i piloti in grado di sostituire Jarier: Vittorio Brambilla, Watson, Coulon e Depailler. Visto che sapevamo

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 10



A stretto contatto nella parte che sale del circuito le due Brabham BT40 di Stommelen e Wilson Fittipaldi: con la positiva prestazione il sostituto di de Adamich ha dimostrato che la macchina è a posto e che guidata in una certa maniera è in grado di vincere



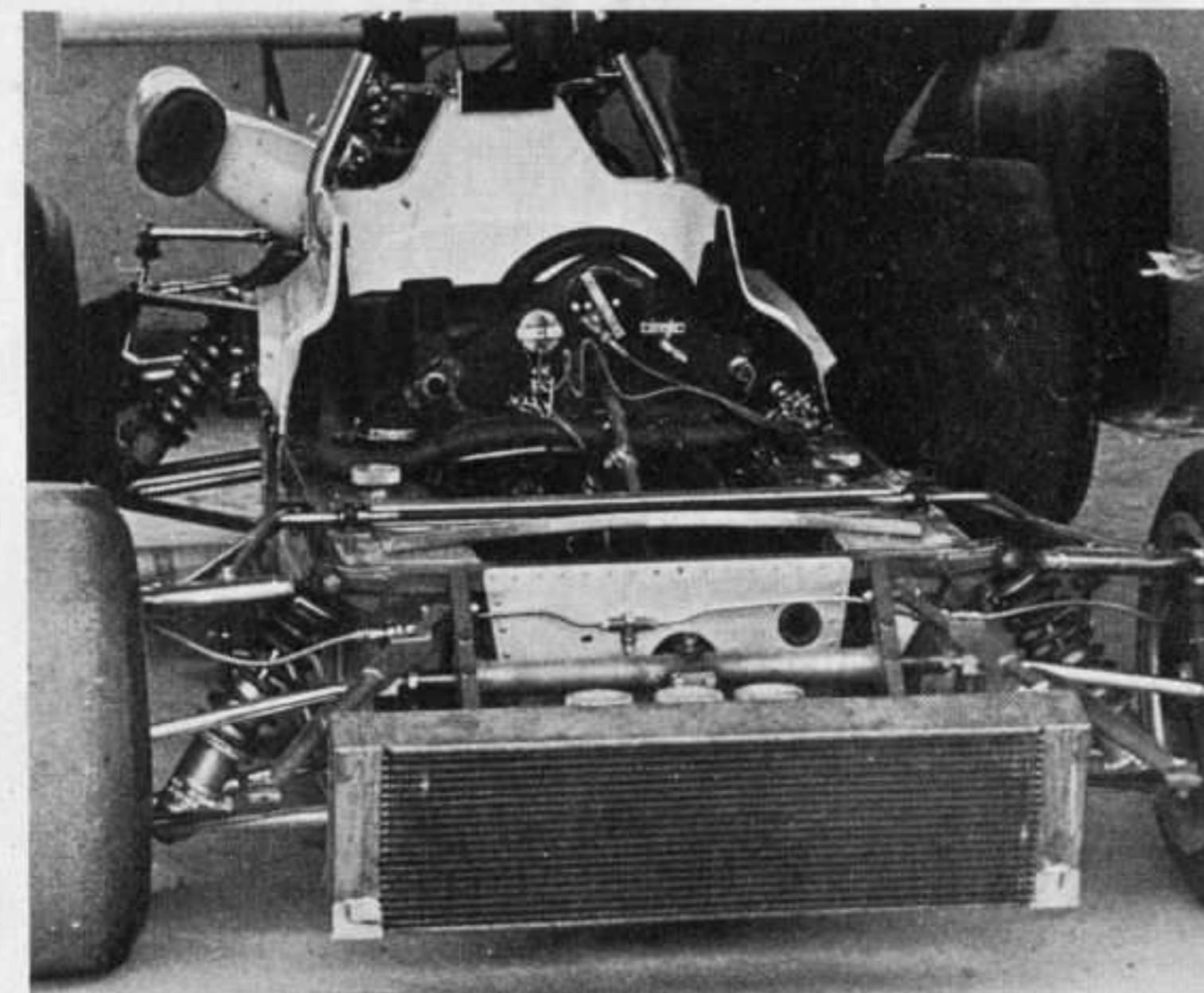
Tra una prova e un'altra Brambilla spiega a Stommelen come se l'è cavata nei sorpassi: i due si sono alternati terzi nelle manches



Anche Kurosawa rimarrà in F. 2 sempre con la March: questa volta in Portogallo è stato sfortunato uscendo di pista durante il primo giro



Il volto disteso del giapponese Takahara, da quest'anno entrato nel campo della F. 2: il prossimo anno rimarrà sempre alla March



Fra le estemporanee «variazioni» sul tema ecco la GRD di Claude Bourgoignie che ha spostato la posizione del radiatore, ora anteriore

da fonte francese la storia Depailler-March-Elf, tutto è quadrato rapidamente: Depailler era uno dei quattro nomi citati, e, in più, quello con lo sponsor più grosso.

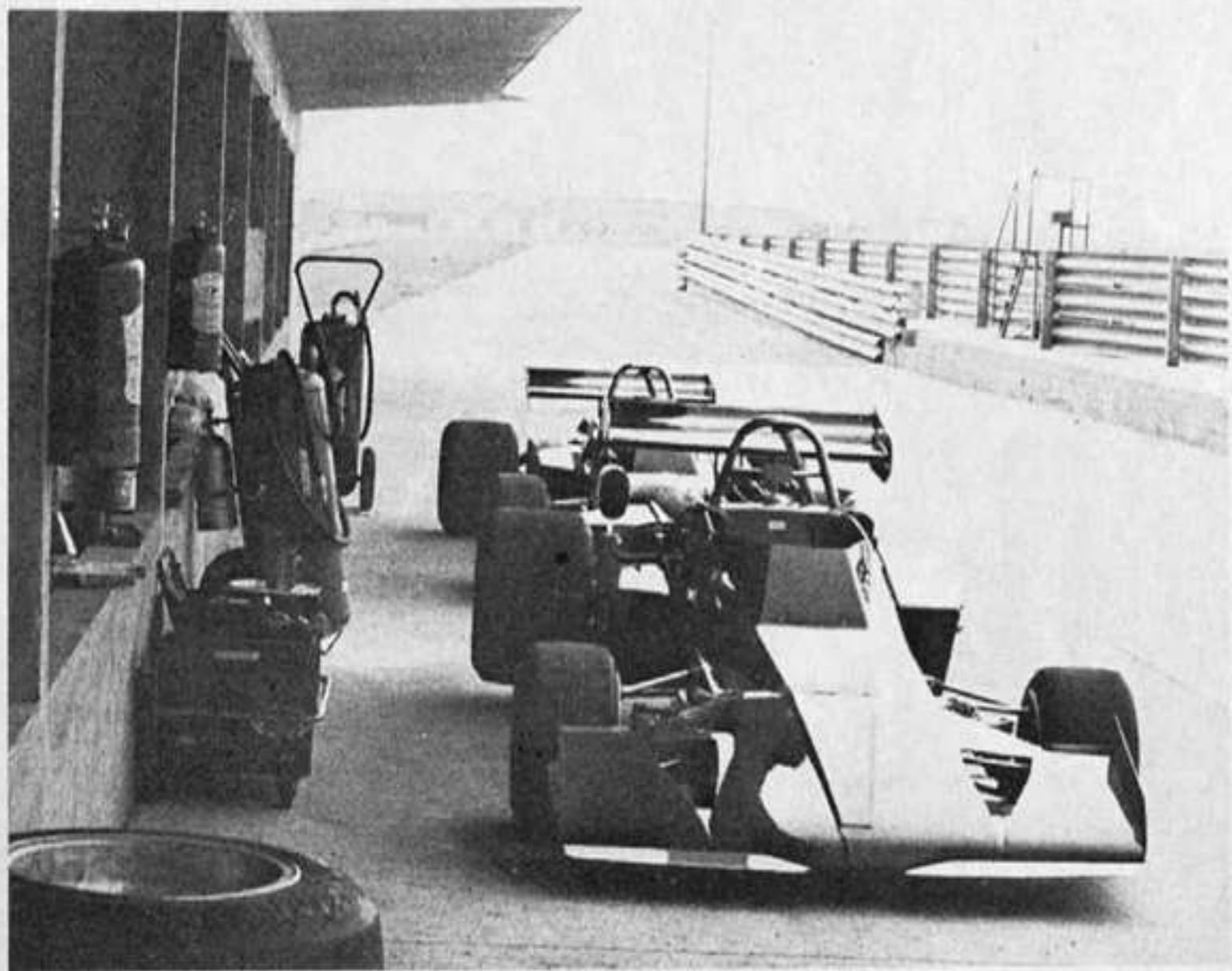
Cosa faranno invece gli altri? Vittorio dice che avrà la March-Beta F. 1. Ma in questi giorni la Iso deve definire, dopo l'assunzione di Dallara, la combinazione con la Beta per la F. 1 tutta-italiana del pilota monzese. Per la March ufficiale potrebbe fare il Campionato due litri sport, ma c'è da sperare che le sue doti gli consentano di meglio. Anche Coulon è nel cuore di Mosley e compagni ed è curioso come si verifichi tutto un corteggiamento tra March e Coulon con la mediazione di Arnold, adattissimo a questo compito che svolge con maestria durante pranzi luculliani di cui è sovrano. Una cosa è certa: Coulon ed Arnold hanno pranzato insieme più volte in Portogallo.

A questo punto si potrebbe parlare un po' di giapponesi, ma il discorso andrebbe per le lunghe. Comunque l'equipe di nipponici è in sviluppo e lo stesso Ikuzawa è tornato nell'ambiente, pentito della precipitosa rinuncia. Ci ha chiesto molto del Tecno 8 cilindri. Gli abbiamo detto di venire a vederlo e non è escluso che lo faccia. Kazato invece è stufo degli esperimenti: ha rinunciato al BMW Schnitzer e vuole lasciare anche la GRD. Andrà a correre in Giappone in questa fine stagione con una nuova Chevron B26 (che è bellissima; avantreno e retrotreno sono gli stessi della 25 F. 2 e la parte centrale è una completa monoscocca) sulla quale sarà montato un BMW Casa, segno della nuova corrente del costruttore di Monaco.

Kuwaschima, il cui padre svolge con successo la speculazione su terreni edificabili, e Takahara, il cui padre è proprietario di alcuni campi da golf molto redditizi, non avendo problemi di denaro faranno la F. 2 col March-BMW in Europa. Non so Kuwaschima, ma Takahara vincerà almeno una gara, non credo di sbagliarmi. Anche Kurosawa dovrebbe essere in Europa, ma il suo avvenire dipende da molti fatti, non ultima la Casa di pneumatici giapponese-americana Bridgestone, più interessata al mercato americano che a quello europeo. A proposito di gomme, Emerson Fittipaldi commentando le cause dell'incidente a Cevert, faceva presente come sia impossibile percepire con esattezza se uno dei pneumatici si sta sgonfiando: «Quando uno se ne accorge è troppo tardi. Io, in Olanda, non ho fatto a tempo a fare nulla: ero già fuori strada».

Anche per questo ci ha raccontato con interesse di un nuovo pneumatico da corsa in fase di messa a punto da parte della Dunlop, con la collaborazione tecnologica della Porsche, che impedendo l'afflosciamento, renderà nullo il grave rischio attuale. Un bel ritorno per la casa inglese.

Un'ultima cosa: la stagione sembra proprio finita, in Brasile ci sono molti problemi tra Federazione e TV Globo e la Temporada sembra definitivamente compromessa.



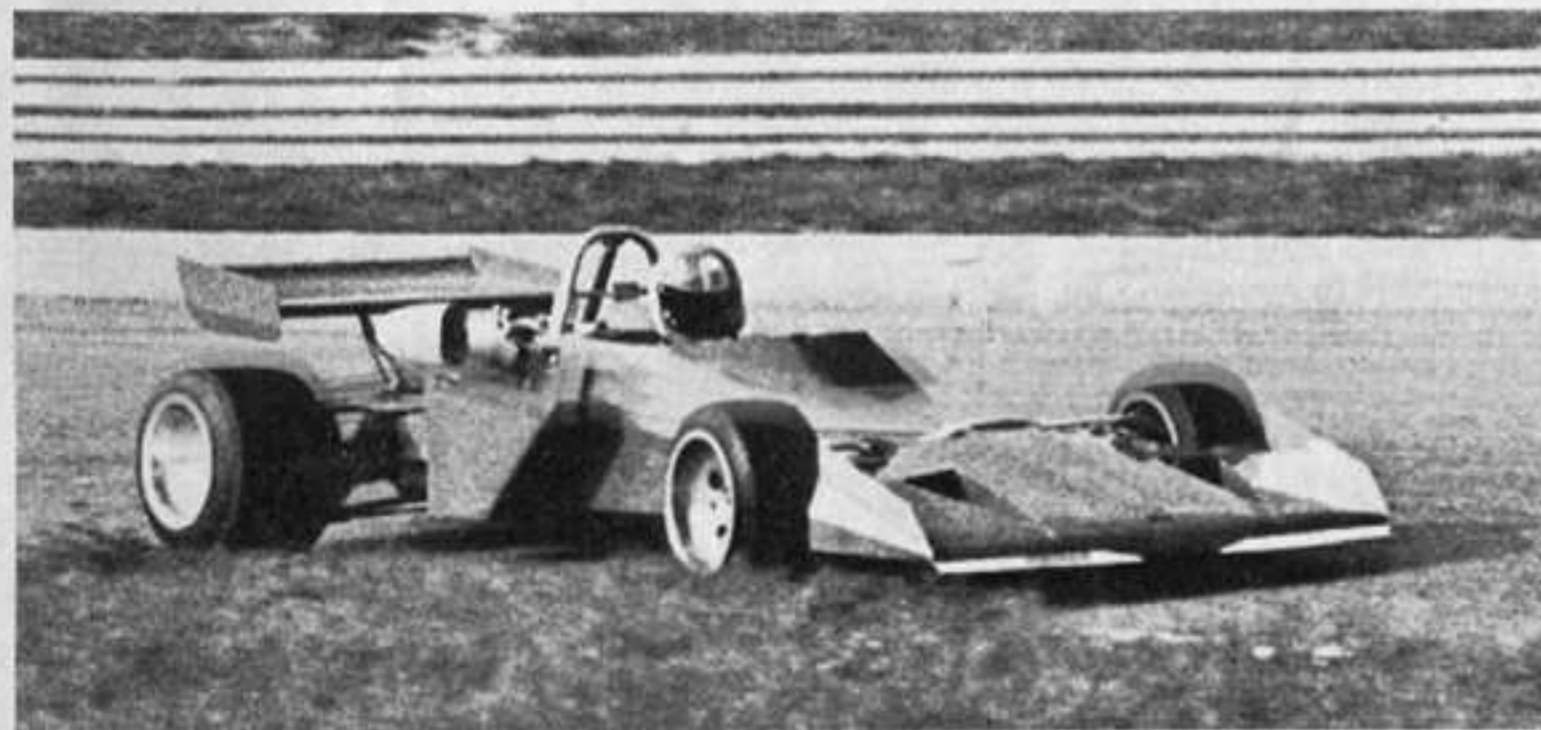
Le due BT40 a disposizione si sono ridotte ad una, con disappunto di Dragoni, dopo una « sbiellata » di quella che sembrava più a posto

MISANO - « Mettete BOX a Cerulli, sta arrivando la Ferrari ». Con queste parole il comm. Dragoni, (il... Valcareggi della Nazionale CSAI F. 2), interruppe le prove degli azzurrini che si svolgevano a Misano nei primi tre giorni dell'altra settimana.

I convocati, Giorgio, Flammini, Cerulli, Truffo e Leoni, appesero il casco al chiodo per radunarsi con gli occhi vogliosi attorno alle rosse monoposto di F. 1 che Forghieri aveva

agli occhi. Ma il « commenda » milanese lo rassicurò, dicendogli che non aveva nessuna colpa, perché il limite dei giri era stato rispettato. L'acqua e la temperatura dell'olio erano OK, quindi non si preoccupasse. Gli allenamenti continuarono con la seconda Brabham BT 40, che Bielli aveva rimesso a nuovo, dopo la prima serie d'allenamenti di un mesetto fa.

Non tutti ligi alle raccomandazioni di Dragoni (di non cercare dei tempi)



Maurizio Flammini fa il suo turno con la Brabham della scuola-CSAI

portato sulla pista adriatica per il neo-pupillo di Maranello Nicki Lauda.

La pista, prenotata da Dragoni per gli allenamenti, della futura squadra azzurra CSAI di F. 2 i secondi della serie programmata dall'ex d.s. Ferrari, veniva ceduta alla troupe modenese.

Finite di scaricare le due monoposto F. 1, ecco la sorpresa: un « cadeau » per Dragoni personalmente da Ferrari, trenta gomme da F. 2 che la Casa di Maranello non usava più. Dragoni era molto contento e andava in giro a dire che il regalo gli era molto utile, perché un treno di gomme costava 250.000 lire, e quindi erano soldi risparmiati.

Saggiamente si decideva che, quando girava Lauda con la Ferrari, gli azzurrini rimanessero ai boxes. Viceversa, quando l'austriaco si sarebbe fermato, toccava a un azzurrino aver via libera per qualche giro d'allenamento.

Alle 13, quando l'equipe di Maranello andò a pranzo con l'ing. Ferrari, che era giunto nel frattempo a vedere le prove delle sue macchine, gli allenamenti dei candidati alla futura squadra azzurra ricominciavano in pieno. Dopo pochi giri però Cerulli rompeva il motore: una biella aveva ceduto. Ci rimase male Cerulli, tanto che andò da Dragoni con le lacrime

i cinque, tanto che qualcuno ha rischiato mettendo le ruote sull'erba e facendo qualche testa e coda. Ma, richiamati all'ordine, i piloti si sono poi comportati bene fino alla fine delle prove.

Il miglior giro di queste giornate di prove è stato di Truffo che ha spiccato un bel 1'16"8, degno di nota. Molto bene anche tutti gli altri che hanno girato tutti sui tempi che oscillano fra 1'17" e 1'18".

Ciccozzi, che ha già una esperienza con le sport 2 litri, non si è comportato male, così come Carlo Giorgio, mentre Flammini che veniva da un lungo periodo di inattività si è ben ripreso nel secondo turno di allenamento. Cerulli ha molto ben impressionato e si è avuto l'impressione che Dragoni lo abbia giudicato molto bene.

Un discorso a parte va fatto per il « baby » Leoni che, dopo aver disputato solo sette gare nella sua carriera lampo (19 anni), ha sempre girato sul piede di 1'19"5 per imparare pista e macchina per poi, sul finire degli allenamenti, girare con bella regolarità in 1'19"2. E rispettando sempre le raccomandazioni di Dragoni, che chiedeva di non superare i giri previsti per non danneggiare i motori.

Al ritorno dal Portogallo, dove è

Si svolgeranno a Fiorano i tests definitivi degli « azzurrini » F. 2 C.S.A.I.

DRAGONI orientato su TRUFFO o CERULLI



Assieme al d.s. Dragoni, Flammini e Giorgio, due dei piloti che per ora hanno sostenuto turni di prova

andato al seguito della F. 2 che de Adamich ha prestato (con ottimo risultato) a Stommelen, Bielli revisionerà ancora completamente le due monoposto, per l'ultima tornata di prove a Vallelunga. Eppoi a Fiorano, nella pista della Ferrari che, con le sue rilevazioni intermedie in 32 punti, sarà un esame definitivo per i probabili azzurrini.

Se dovessimo azzardare due nomi fra i piloti provati da Dragoni, per

indicare i prescelti della squadra CSAI F. 2 '74, diremmo TRUFFO, che ha dimostrato molto mestiere in queste prove, e CERULLI, molto regolare e veloce, durante tutto l'arco degli allenamenti. Il giovanissimo Leoni, che piace senz'altro a Dragoni verrà molto probabilmente tenuto un po' in naftalina e si continuerà ad allenarlo in vista di un impiego un po' più avanti nel tempo, considerata l'ancora acerba esperienza.

Se questa nostra previsione si dimostrerà azzeccata, sarà un peccato per Martini che avrebbe meritato anche lui di essere scelto, a parte ogni altra considerazione, per la più giovane età nei confronti di Truffo. Però Martini deve avere il torto, con Dragoni, di essere uno di quei giovani molto indipendenti come mentalità.

g. c.

Parafllu

para il caldo, para il freddo

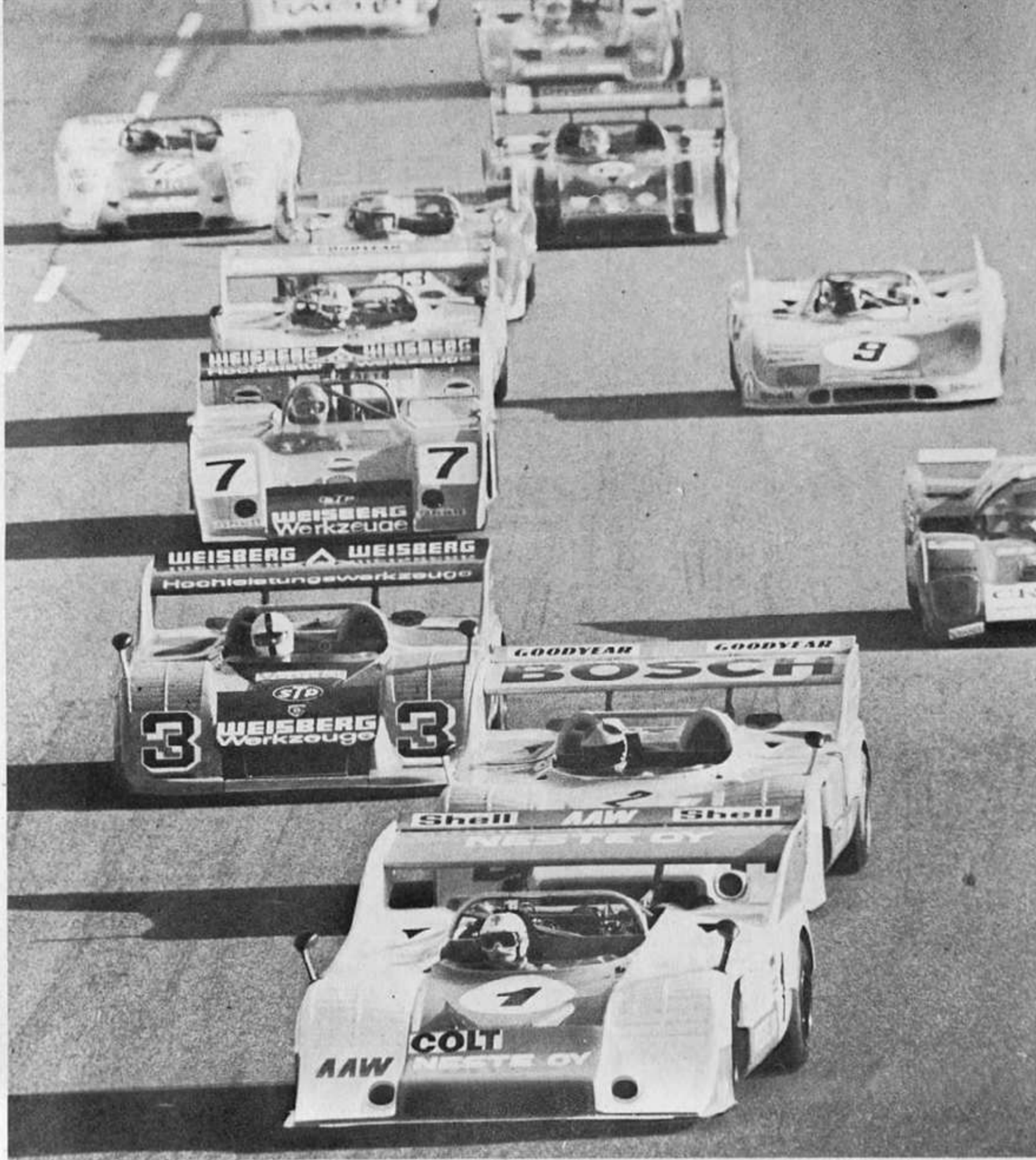


Il liquido per radiatori Parafllu non si toglie mai: d'inverno è anticongelante fino a -30°, d'estate raffredda meglio il motore perchè mantiene l'acqua pulita, evitando corrosioni e incrostazioni. Parafllu non evapora e dura anni. Presso tutti i Punti di Assistenza Fiat.

Il responso del cronometro

Ecco i migliori tempi effettuati dagli « azzurrini » dopo due sedute di prove sul circuito di Misano, e i giri compiuti da ognuno:

| | | |
|------------|--------|----------|
| TRUFFO | 1'16"8 | 80 giri |
| CERULLI | 1'17"3 | 70 giri |
| C. GIORGIO | 1'17"4 | 74 giri |
| FLAMMINI | 1'17"5 | 80 giri |
| LEONI | 1'19"2 | 70 giri |
| FRANCIA | 1'19"2 | 130 giri |
| CICCOZZI | 1'20"2 | 120 giri |



Una scena inequivocabilmente Interserie, con le Porsche turbocompresse a guidare il gruppone alla via. La vittoria di Kinnunen (nel tondo sopra al titolo) e l'egemonia del compressore hanno annoiato

Probabile cambio al vertice organizzativo, ma il compressore ce l'ha fatta a salvarsi



Il destino dell' INTERSERIE

LONDRA - Dopo un anno disastroso, con tante gare annullate, c'è stato un paio di tempestose riunioni fra i membri dell'Associazione Interserie, il cui capo è il boss di Silverstone, Pierre Aumonier. Secondo lui, pare che i soci non siano troppo soddisfatti del lavoro svolto da Ge-

rhard Härle, che quest'anno si è occupato del settore promozionale della serie, soprattutto per quanto riguarda gli annunci alla stampa tedesca, in cui si diceva che l'anno prossimo saranno vietate le vetture con compressore. Questa informazione, che si riteneva provenisse da Härle, non

era vera in effetti, benché prima che l'Associazione avesse il tempo per decidere su quanto accadrà nel 1974, c'erano già alla porta molti patrocinatori dall'aria preoccupata, che si chiedevano che fare con le loro Porsche piuttosto costose.

Visi dall'espressione solle-

vata, quando è stato dichiarato che i compressori non sarebbero spariti, mentre Aumonier ha anche detto che probabilmente nel 1974 tutte le corse avranno una particolare categoria per vetture senza compressore, questo per aumentare l'interesse fra quelli che non possono permettersi

il lusso di una vettura con compressore. Comunque, viste le molte preoccupazioni degli organizzatori, e per uno spettacolo agonistico accettabile, e per il monte premi un po' troppo gravoso, le decisioni definitive verranno prese a Francoforte il 5 novembre.

Corre anche una voce se-

KLEBER VINCE



CAMPIONATO ITALIANO
RALLIES INTERNAZIONALI - GRUPPO 1
VINCITORE ASSOLUTO: EQUIPAGGIO BRAI - RUDY
su Opel Ascona 19 RS della Scuderia Conrero Jolly Club
equipaggiata con pneumatici Kléber.

Kleber

KLEBER V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

Una proposta (antincendio) in sede GPDA da parte di DONOHUE, alza il sipario su una concreta possibilità tecnica

Ruote (colorate) in plastica per F. 1

A proposito di quanto riferito nel numero scorso, una certa proposta di Mark Donohue relativa all'opportunità di inventare la ruota in plastica per autovetture da competizione sembra avere un merito non indifferente. Merito sottolineato in bluette dal fatto che, nella citata discussione sulla sicurezza delle corse e dei curribili, non opinò da anima viva che un certo Dr. Gageby dell'omonima e statunitense carrozzeria è, a tutt'oggi, depositario di 43 brevetti in proposito. Non sappiamo se per i soli USA o per l'orbe terraqueo.

In fondo, chi corre perché ha da correre e chi costruisce perché ha da costruire, come possiamo pretendere che rimanga a chi lavora il tempo per leggere sui giornali che esiste il serbatoio sicuro e la ruota rivoluzionaria o magari qualcos'altro che farebbe comodo?

In effetti, la semplice lettura dei giornali americani ci aveva da qualche settimana messo al corrente del fatto che il suddetto Mr. Gageby si appresta a introdurre sulle pubbliche piazze (avendo, ergo, in mano il prodotto finito) ciò che egli definisce « ruota in plastica di basso peso ed alto rendimento strutturale, ricavata per avvolgimento continuo di fibra vetrosa impregnata da matrice in resina sintetica, adatta per autoveicoli ed aeromobili ».

La definizione sembra sillabata apposta per farci pensare alle più ovvie applicazioni in cui basso peso ed alta resistenza darebbero luogo a fior di masse non sospese. Ma le corse in automobile, dice con sufficienza quel diavolo d'un cervellone, sono solo una delle meno impegnative circostanze in cui le mie rotelle potranno dimostrare la loro versatilità. (Tzè!)

Impressionanti a dir poco, le argomentazioni a sostegno della predetta tesi: meno della metà il peso rispetto a una ruota in magnesio di pari dimensioni e robustezza; otto volte maggiore il coefficiente di resistenza a trazione e (solo) sei volte maggiore il carico a compressione.

Ma ora sedetevi, specialmente se le osservazioni fatte fin qui vi hanno aumentato le palpitazioni: narreremo infatti di resistenza alla FLESSIONE ed all'IMPATTO, ove i relativi coefficienti valgono rispettivamente DIECI e VENTI volte il corrispettivo delle migliori leghe magnesio/zirconio.

E se credevate che, con questo, terminasse la solfa disilludetevi pure perché, all'appello, mancano tuttora una durezza doppia del vilipeso magnesio ed

una longevità a fatica da far invidia alla Befana, povera vecchia...

Una descrizione più che semplicistica potrebbe definire il manufatto come un filamento assai di fibre avvolte in sequenza meditata su tanti pioli quati dovranno essere i fori per i bulloni di ancoraggio al mozzo. Su questa specie di arcolato verrà quindi gettata la massa resinosa che, rapprendendosi, irrigidirà il tutto nella cosiddetta e già citata « matrice ».

L'assieme continuo dei filamenti provvede a collegare ogni parte della ruota, dando luogo a una struttura monolitica interdipendente che, nelle severe prove di collaudo cui è stata sottoposta, ha dimostrato di avvicinarsi all'indistruttibilità.

Sempre mantenendosi al di fuori delle difficoltà vere e proprie, possiamo spingere il futuro descrittivo fino ad osservare che ogni stampo può essere caratterizzato operando sulla disposizione, la trama e la quantità/qualità delle fibre impiegate, orchestrando in cotale guisa l'assieme dei componenti fino ad ottenere ruote caratterizzate come vuole il bisogno.

D'ora in avanti, a entrare in un negozio di accessori e chiedere « Una ruota... » ci sarà da far la stessa figura di quello che, al cinema, chiedeva « Un cognac... ». Basta pensare alle necessità di resistenza agli urti e al carico statico di una ruota d'aereo o d'autotreno e fare un semplice confronto con le enormi resistenze a torsione (rispetto ad altri sforzi relativamente trascurabili) necessarie ad una ruota di dragster o di Formula Uno.

Come era profetizzabile poiché l'appetito vien mangiando, si è già raggiunto lo stadio delle sofistiche, non sappiamo se già con prospettive corsaiole in testa ma certo con notevoli coincidenze per quanto riguarda la corsa alla sicurezza. Certe ruote sperimentali sono state infatti realizzate incorporando nella matrice un filo di supporto più robusto ed a maggior coefficiente di allungamento rispetto a quello delle fibre strutturali.

Si è quindi collaudata a rottura la ruota così ottenuta, osservando che la matrice resinosa poteva incrinarsi copiosamente mantenendo la forma per merito del filo di supporto anche dopo frattura delle fibre interne.

Se avete delle preoccupazioni estetiche, ecco che la ruota potrà essere fabbricata nei più diversi colori dell'arcobaleno o, perché no, trasparente il che potrebbe esser comodo per os-

servare visualmente quello che accade all'interno in fatto di integrità strutturale.

Chiedere di più ci sembra da tiranni, ma a quanto pare le possibilità nuove nascono a valanga ad ogni volger di nuovo quesito. Perché no, ci si è ripetuti, a proposito di impiegare resine ad alta conduttività termica e refrattarie al calore dove esistono problemi di surriscaldamento. Naturalmente questo potrebbe essere solo un passo preliminare prima di ricordarsi che esistono anche resine auto-estinguenti ed ignifughe o fiamma-ritardanti. Basta chiedere alla NASA, no?

Il fatto che nella produzione di una ruota sia possibile tenere in considerazione le necessità strutturali e fisiche di una specifica applicazione, rende critica la scelta della fibra e della resina più adatte. Si è già tentata la via del filamento impregnato e vulcanizzato dopo la posa in opera, non che la combinazione di filamenti diversi nella stessa ruota.

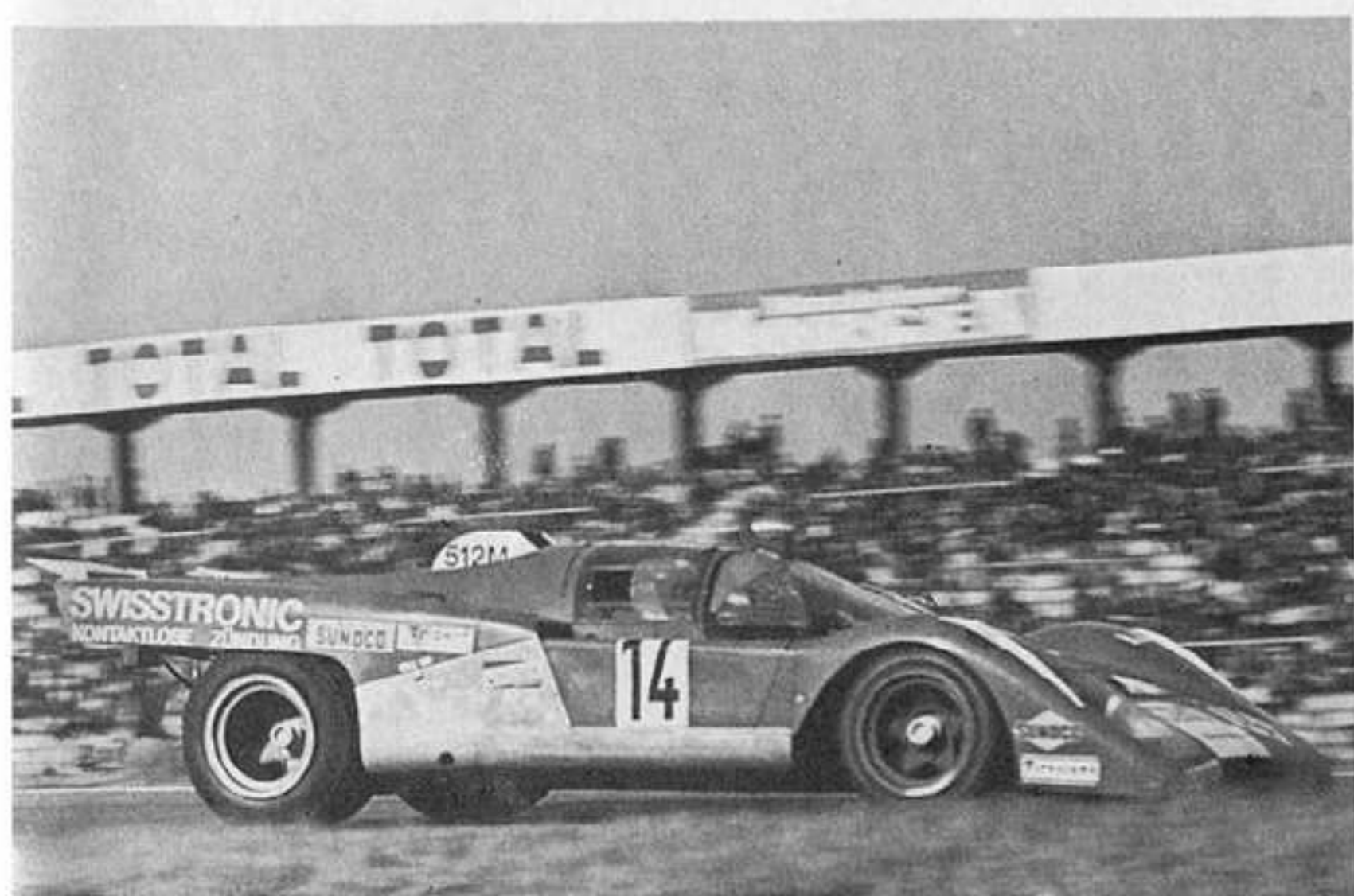
Il fatto di poter orientare a piacimento le fibre costituenti la struttura permette ai progettisti di tentare vie finora praticamente inesplorate e di concentrare nei punti strategici le volute caratteristiche di robustezza e flessibilità, per non dire dei diversi gradi di tensione sul filo che possono essere sfruttati per creare una intrinseca resistenza ove esistano sollecitazioni a taglio.

La tecnologia costruttiva prevede la realizzazione del modello positivo dal quale si ricavano i due semistampi-femmina. Tuttavia si sono ottenuti buoni risultati anche dall'esecuzione diretta, ossia con i semistampi « scavati » dal pieno.

Rinunciando a fornire in questa sede altri particolari di lavorazione che, oltre a non avere interesse immediato ci porterebbero ad argomentazioni poco adatte alla gioventù perbene, concluderemo dicendo che lo sbalzato così ottenuto e caratterizzato verrà poi finito di macchina in maniera assai simile a quanto si è fatto finora con elektron et similia.

Ci possiamo certamente aspettare che fra le prime applicazioni pratiche della descritta novità si annovereranno un po' di monoposto americane, con qualche probabilità in più per quanto riguarda la produzione Eagle di Daniel Sexton Gurney. Tuttavia ci sembra che il concetto base di produzione sia di quelli che si possono adattare molto bene ai quantitativi elevati ed ai ritmi di massa.

Giuliano Orzali



Herbert Muller, con l'ultima Ferrari 512 M efficiente, si è comportato onorevolmente, giungendo 1.o dei non-sovralimentati ad Hockenheim



Quando i piloti si divertono: piloti tedeschi di Formula Vau e Turismo in una « esibizione » ad Hockenheim su questi carenatissimi karts



condo la quale ci sarebbe pure una classe fino a tre litri « sulla quale discuteremo in due altre riunioni, fra pochi giorni », ha annunciato Aumonier. « Per ora non abbiamo ancora stabilito date sicure per l'anno prossimo — ha aggiunto — ma potremo diramare la lista completa, a seconda dei risultati delle nostre conversazioni. Ciò che non vogliamo è una situazione come quella di quest'anno, quando metà delle corse è stata annullata. E' una cosa che non fa bene a nessuno, soprattutto ai patrocinatori di cui hanno tanto bisogno queste vetture così costose. »

Si è anche accennato alla possibilità che l'Associazione possa disporre di un nuovo promotore prima della fine del mese e fonti attendibili ritengono che il lavoro sarà assunto da Emil Brezing che dirige attualmente l'associazione di F. 2 ed è personalmente anche un organizzatore di gare.

Certo, il futuro dell'Inter-serie appare più fosco di quanto lo sia stato da tempo e, se si vuole che l'anno prossimo il campionato abbia successo, il promotore, chiunque

esso sia, avrà davanti a sé un duro lavoro.

Pare anche che il progetto per abbinare gare Interserie e Can-Am in Europa sia andato a monte, benché, se la Can-Am continuerà a essere noiosa come è stata fin ora dovrà forse esserci questa combinazione per tenerla in vita. E' senz'altro ora che Kinunen abbia avversari più seri del solo Kauhsen: infatti si è aggiudicato senza fatica gli ultimi tre campionati. Tutti sembrano depressi circa le prospettive, salvo i concorrenti. Loos ha un nuovo patrocinatore per l'anno prossimo, cioè la Polifac (vernici per vetture) e infatti si è già ordinato una nuovissima Porsche tipo 30. La sua attuale macchina resterà però nel team e sarà iscritta per un altro pilota. Kauhsen farà altrettanto e si spera che Wilson Pittipaldi piloterà la sua seconda vettura, come ha intenzione di fare per le restanti gare Can-Am.

Auguriamoci, perché quando morirà l'attuale campionato sport di tre litri, l'Inter-serie sarà l'unica possibilità che il pubblico avrà di assistere a corse per grosse sport.

j. h.

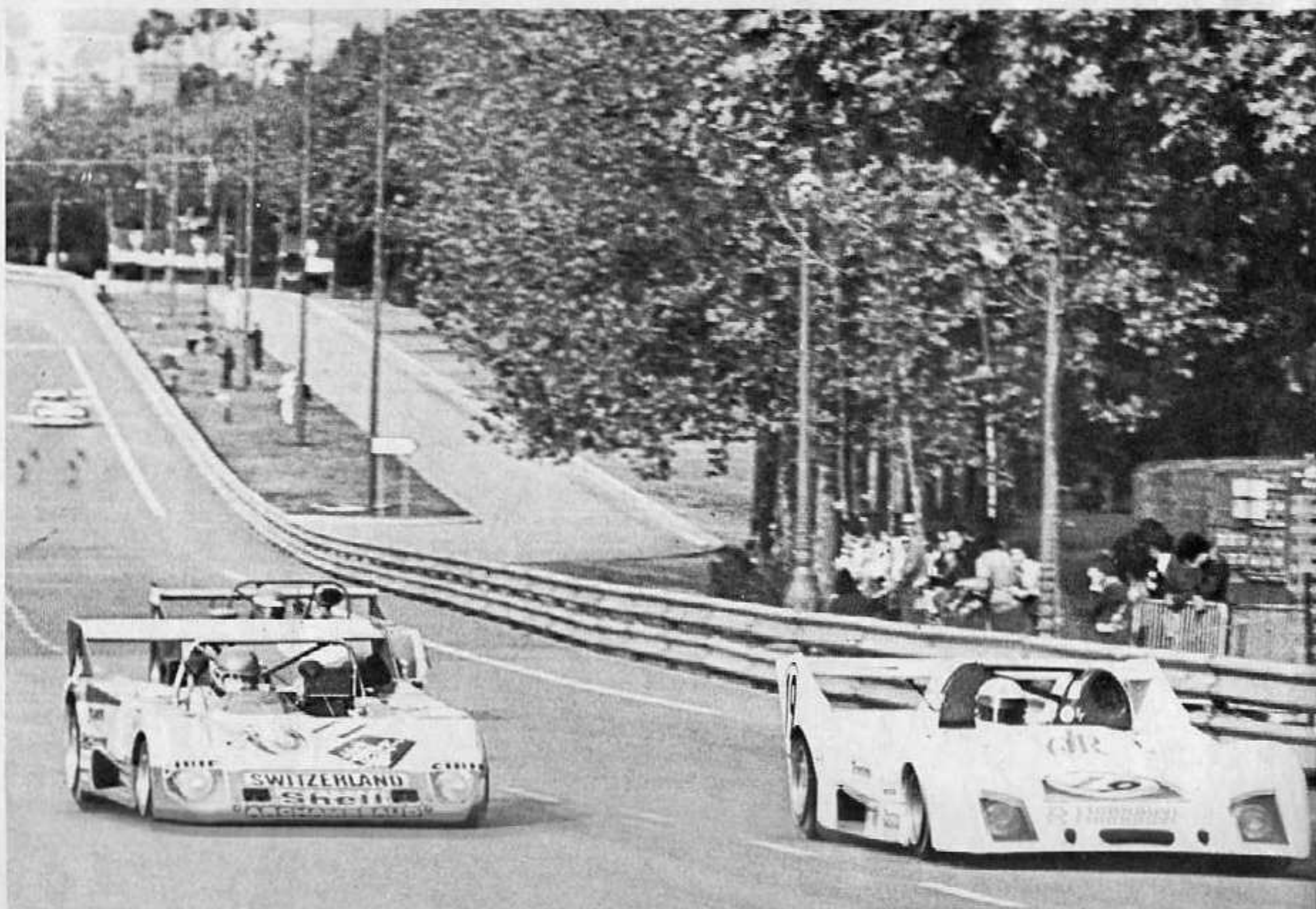
AI MONTJUICH sono maturate molte delusioni e molte speranze per il futuro delle Sport 2000: crescono però i programmi di molte CASE



BARCELONA - L'appassionante ultimo round del campionato europeo sport due litri, svoltosi sul bellissimo circuito del Parco di Montjuich di Barcellona, ha visto una meritata vittoria della Lola, che si è così aggiudicata il campionato con 112 punti, contro i 92 della Chevron. L'Abarth, un poco attardata, al terzo posto con 76 punti, cosa che deve avere rappresentato un duro colpo, dopo la vittoria nel campionato dello scorso anno.



Sopra, Chris Craft vince la prima serie della gara conclusiva del campionato 2000, al Montjuich. Sotto, l'Abarth-Osella di Arturo Merzario, sfortunato come non mai a Barcellona. Per la Osella servono altri HP



In alto, un ritratto di Craft, che succede a Merzario nella classifica per piloti. Qui sopra, a stretto contatto la GRD di Obermoser, la Lola di Larrousse e l'Abarth-Osella di Pino Pica a Barcellona

Per la Lola non si è trattato di fortuna, infatti fino dalla prima gara della stagione le sue vetture si erano dimostrate le più veloci. Con un motore Cosworth BDG vanno forte, ma quando è apparso Larrousse con un BMW avrebbe dovuto essere imbattibile. Lo sarebbe probabilmente stato, se i motori di Schnitzer non fossero così poco sicuri, ma ironicamente, per un vecchio motore, stanco per avere partecipato a tre gare, a Barcellona non è andato a pezzi e Larrousse ha ottenuto la sua sola vittoria dell'anno, dopo una battaglia veramente serrata con l'altra Lola di Craft.

Prima che il motore andasse a farsi benedire, un'altra Lola, quella di Edwards, conduceva e fin dall'inizio non si è mai avuto l'impressione che la vittoria potesse andare a un'altra marca. Normalmente l'avversaria più temibile della Lola è stata l'Abarth e il suo terzo posto nel campionato non rispecchia il suo vero valore, perché le Osella si sono dimostrate costantemente più veloci delle Chevron e spesso in grado di essere alla pari con le Lola, quando era al volante Merzario.

Risultati deludenti da parte dei piloti delle March BMW, che non hanno dominato come è accaduto con le March BMW nella F. 2. Spesso erano nel gruppo di testa con conduttori come Hezemans, Elford, il bravo nuovo arrivato italiano Serblin, e Turizio, però questo era più che altro dovuto ai motori migliori. Quando si trattava di circuiti stretti e tortuosi, ove la ma-

neggevolezza è più importante della potenza, il pesante telaio March non è mai stato veramente nella stessa classe, di fronte agli altri.

Entro certi limiti, questo è stato il problema della Chevron, quest'anno. Avevano dovuto modificare la vettura originale e montare alettoni posteriori come quelli delle Lola, delle Abarth e delle March,

fosse successo, non sarebbe stato molto soddisfacente sapere che era accaduto soltanto perché la mia macchina andava ancora alla fine di molte gare, mentre le altre avevano dovuto abbandonare. In effetti Burton era seccato della sua stagione con la Chevron e ora, che il Red Rose Racing è stato costretto a rinunciare per il 1974 per man-

la nebbia è nemica?



Design Bertone

alza la celata e la strada s'illumina

FENDINEBBIA CAN-AM:

l'unico fendinebbia munito di una pratica ed elegante celata a scatto che in posizione abbassata protegge il fendi-

nebbia ed alzata annulla i baffi di luce verso l'alto. Utilizza il gruppo ottico di una Casa di rinomanza mondiale ed è dotato di lampada allo jodio H3.



Prodotto dalla **SOCAR ITALIANA S.p.A.**
Via Guido Reni, 96/168-10136 Torino - Tel. 309.04.46/7



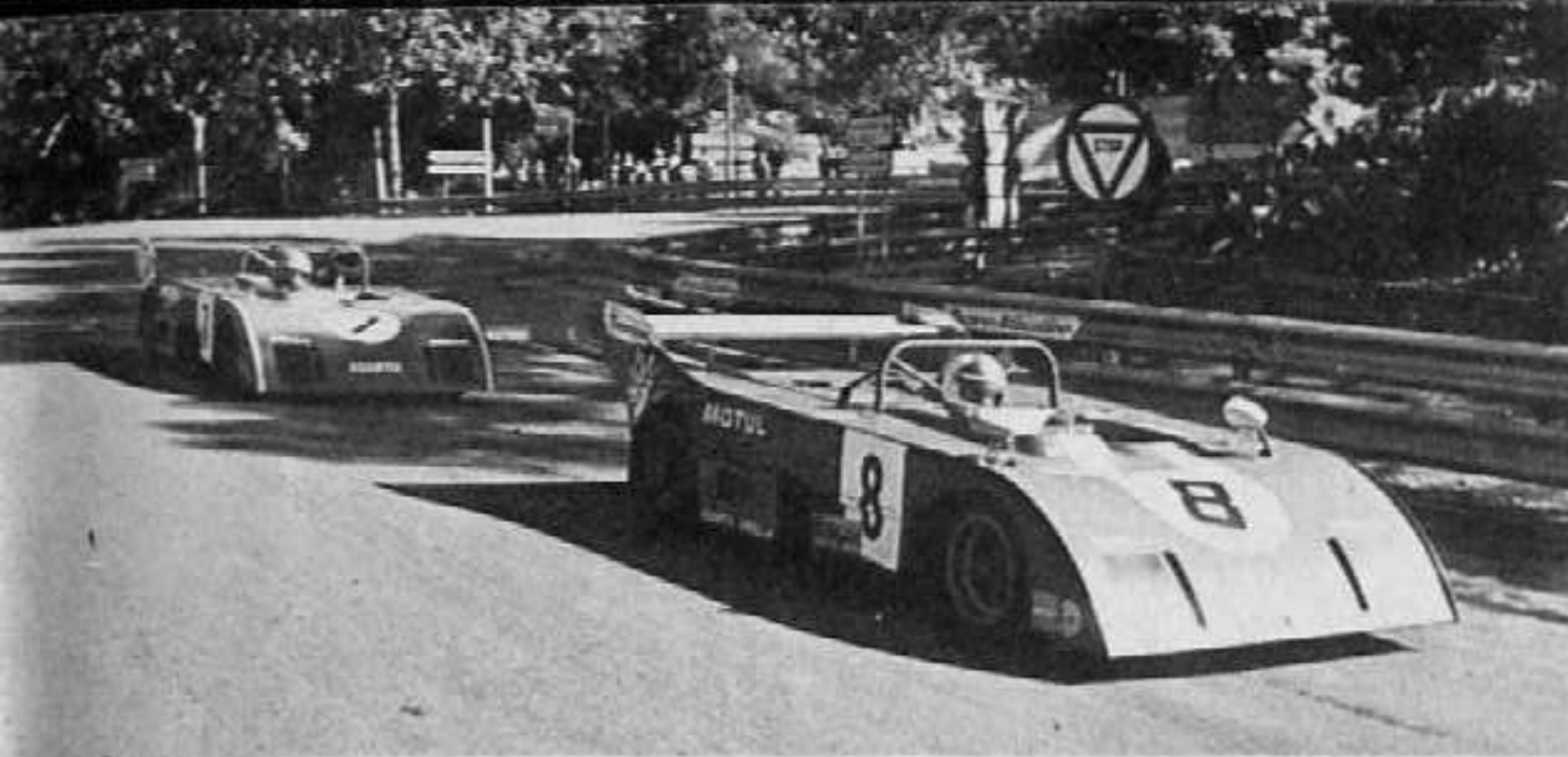
Martin Raymond con la sua Chevron privata ha fornito brillanti prestazioni ed è stato uno dei piloti rivelazione dell'annata 1973

prima di potere neppure pensare di uguagliare le prestazioni delle Lola. Quando tutte queste modifiche sono finalmente state apportate, il resto della vettura si è trovato sbilanciato tanto che anche verso la fine della stagione piloti come Lepp e Burton lottavano per stare al passo.

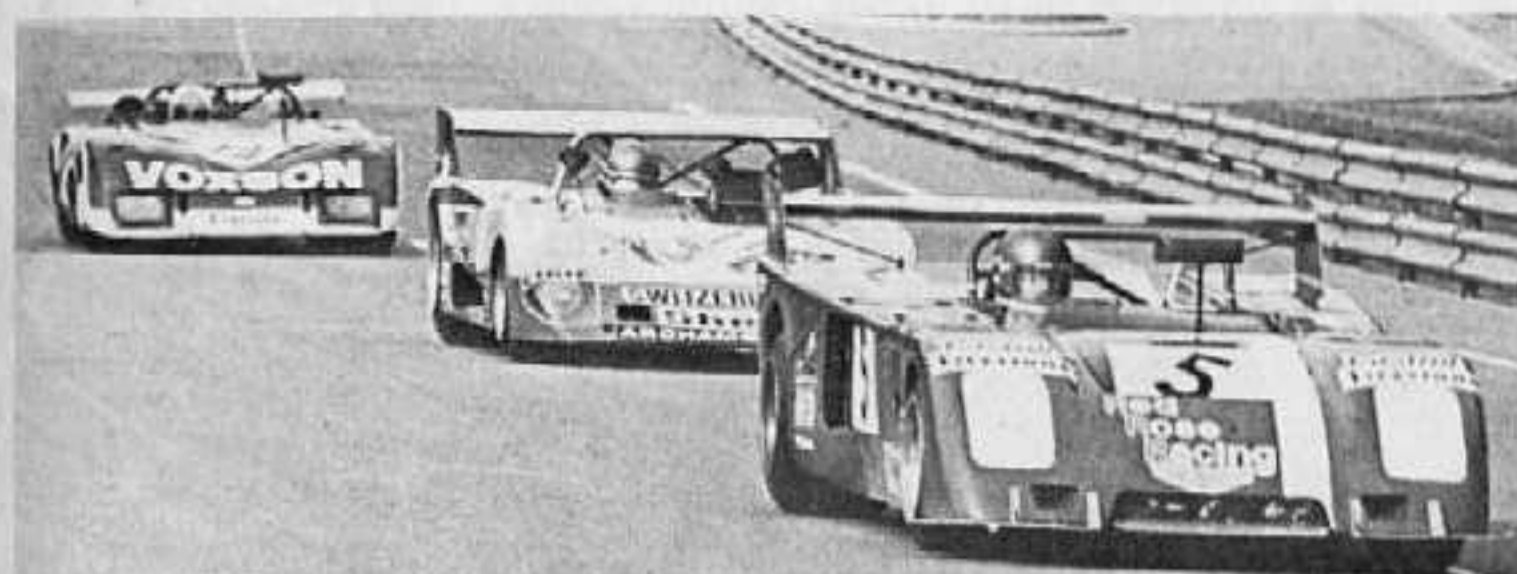
Burton per poco non ha strappato a Craft il campionato piloti, ma come ha detto lui, dopo la corsa, «anche se

canza di fondi, ritiene che anche lui abbandonerà le corse, a meno che qualcuno non gli offra una vettura veramente speciale. «Proprio non m'interessa più — ha detto —. Preferisco stare a casa e navigare sul mio yacht.»

Per fortuna non tutti i piloti Chevron erano nello stesso stato d'animo e uno «divo» quest'anno è stato Martin Raymond. Si è trattato della sua prima stagione veramente



A sinistra in alto, l'Abarth-Osella di Fernandez sta per essere superata da quella di Pica. In basso, Burton (Chevron), Larrousse e Xavier Juncadella con la March-BMW. Qui sopra, al via della seconda manche, le Lola di Larrousse e Craft subito dopo il via davanti alla March di Serblin



competitiva nelle gare delle due litri e nonostante lo svantaggio della sua scelta, in fatto di telaio, è sempre stato nel gruppo di testa e fra i primi piloti Chevron in classifica, con un bel terzo posto a Barcellona, per non parlare delle prestazioni del Nurburgring. Raymond merita senz'altro un patrocinatore che gli procuri una guida l'anno prossimo, dato che in questa stagione ha corso come privato.

Per fortuna il quadro in Casa Chevron non è nero come lo facevano sembrare i piloti dopo Barcellona, infatti il progettista, Derek Bennett, ha già provato una versione sperimentale della vettura del prossimo anno, che si è dimostrata di 3" più veloce sul

giro di quella attuale, recentemente a Oulton Park. Nel 1974 la macchina dovrebbe essere una completa monoscocca come la Lola.

I piani per montare motori BMW Schnitzer sulle Chevron sono sempre in fase di tentativo, ma anche con il Cosworth BDG Craft ed Edwards hanno dimostrato di essere capaci di stare più o meno alla pari con i BMW. Larrousse, poi, ha progetti per uno Schnitzer molto speciale e più sicuro, per l'anno prossimo e se avrà successo, sarà probabilmente utilizzato anche da altri.

L'Abarth dovrà svolgere molto lavoro di sviluppo durante l'inverno se non vorrà restare indietro all'inizio del

l'anno, come è capitato nel 1973 alla Chevron. Anche se grazie a Merzario al momento è in grado di fare fronte agli avversari, neanche Merzario potrà stare al passo se non si trarrà maggior potenza dai motori. Il telaio, la carrozzeria e le sospensioni dovranno pure subire mutamenti che si spera saranno di aiuto, però arriva un momento in cui lo sviluppo di un telaio ha raggiunto il suo massimo e l'unica soluzione diventa un telaio completamente nuovo. Speriamo che la Abarth non lo scopra alla maniera dura, come hanno fatto Ferrari e Chevron quest'anno.

L'anno prossimo la March ha in animo di svolgere un importante programma di

sviluppo con le due litri, un po' come ha fatto nel 1973 con la F. 2; in tal caso, potrebbe d'un tratto trovarsi in testa, in mezzo agli altri.

La GRD ha iniziato l'anno con grandi progetti, ma è persa rinunciare alla lotta a metà stagione, per concentrarsi sul meno competitivo mercato giapponese. Come la March, anche la GRD potrebbe d'un tratto riapparire in modo clamoroso, purché ritenga che valga la pena tentare, con tanta concorrenza in giro.

Lo stesso si applica alla Renault Alpine, vettura che si è dimostrata molto veloce ma che poi, quando si è trattato di maneggevolezza su un circuito difficile come quello del

Nurburg è andata malissimo e non si è mai più vista. Ovviamente il motore era un «avversario» da tenere in considerazione, stando alle prestazioni, e se la vettura verrà messa a punto durante l'inverno, anche in questo caso potrebbe risultare una temibile concorrente.

Nelle competizioni esistono sempre molti «se» ed è per questo che sono tanto interessanti. Una cosa è però certa, il campionato due litri migliorerà sempre più e l'anno prossimo dovrebbe essere ancora più interessante, con la Lola che dovrà combattere duramente per ottenere un terzo titolo.

Jeff Hutchinson

passa in testa!

(agli altri, la polvere)



Conrero kits

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

ruote in lega - volanti sport
ammortizzatori Racing

Potrete richiedere documentazioni sulle elaborazioni
Conrero Kits agli agenti generali:



**CRAVANZOLA
& GAIDANO**

via Cavour 5
10123 Torino
telefono 513489

CONRERO KITS s.a.s.

Corso Roma 39/r - 10024 MONCALIERI (TO)

Conrero Kits fa della tua auto una sprint

Le novità
non si vedono
ai SALONI

Documenti



Cronaca della MINI- «rapina»

CASALPUSTERLENGO - «Non andare a cercare fuori quello che hai in casa...» dice una vecchia massima cara ai nostri nonni che i giovani spesso non vogliono seguire (e fanno male). Ci siamo sorbiti oltre 3000 chilometri per andare al Salone di Londra, per vedere se a Earl's Court qualche industria (contrariamente alle abitudini correnti) presentasse qualche automobile nuova. Ma la novità (vera) invece viaggiava (a 145 kmh) sull'A1 (leggi Autostrada del Sole) in direzione Milano-Bologna. (E forse proprio di importazione inglese).

E' successo tutto al ritorno da Londra, in un caldo pomeriggio milanese. Atterrati a Linate, abbiamo imboccato l'autostrada per rientrare a Bologna, seriamente preoccupati per quanto (poco) avremmo dovuto scrivere su un Salone che troppi avevano snobbato. Non tenevamo neppure il piede pigiato a fondo sull'acceleratore, cercando di trovare un « motivo » su cui puntare per scrivere del Londra Motor Show. All'improvviso, con la coda dell'occhio (destra) abbiamo notato una vettura ferma in uno spazio, sotto un ponte, una macchina (parzialmente camuffata) mai vista.

« Occhiali » il cattivo

Colpo di fulmine! E domanda: vettura nuova e mascherata, o scherzo di un automobilista qualsiasi? Nel dubbio ci siamo fermati (regolarmente in corsia di emergenza) e, tirate fuori le macchine fotografiche, le abbiamo caricate una in bianco e nero e una a colori. Quindi, fingendo la massima indifferenza, abbiamo ingranato la retromarcia facendo finta di aver passato senza accorgercene l'uscita di Lodi e di dover tornare indie-



Alcuni « documenti » della nostra avventura autostradale con la prossima nata della Innocenti-Leyland. Sopra, la vetturessa ci insegue a tutta velocità. Sotto, il tergicristallo della nostra Rover dopo la « cura » di uno dei due collaudatori sorpresi in autostrada: « Occhiali » lo ha reso completamente inutilizzabile



tro (manovra severamente vietata dal codice n.d.r.).

Intanto notavamo due robusti collaudatori, uno con gli occhiali (si dimostrerà il più cattivo, poi...) scendere dalla macchina per controllare qualcosa nel vano motore (anteriore). Portavano la tuta con la scritta Innocenti (una casa automobilistica milanese recentemente sposatasi con una inglese, quella certa British Leyland) e ci guardavano con apprensione mentre li affiancavamo in retromarcia. Ma, credendo che stessimo andando verso l'uscita, continuavano il loro lavoro.

Dieci metri dopo abbiamo tirato fuori la fida Nikon e, avanzando lentamente, scatta-

vamo le prime foto che avete visto. Appena, però, ci vedevano con la 24x36 mm in mano si arrabbiavano, scatenandosi. « Occhiali » si attaccava al vetro semiaperto della portiera urlando « ti spacco la faccia ». Per impedirgli di mettere in atto il suo proposito alzavamo il cristallo, mettendo la sicura a tutte e quattro le portiere, e continuavamo ad avanzare lentamente scattando foto. Mentre l'uno imprecava in dialetto longobardo, « Occhiali » si stendeva sul cofano della macchina per fermarci. Ma quando capiva che non avevamo minimamente intenzione di scendere per discutere, in un raptus di furore afferrava il ter-

gicristallo della macchina piegandolo e ripiegandolo come un fucello, mentre l'altro, aperto il baule della nostra Rover V8, tentava di prendere la valigia. Ma giudicatala troppo pesante, si « accontentava » di una borsa di carta dove c'era solo la biancheria sporca del viaggio. Alzandola al cielo come un trofeo, la mostrava al collega che abbandonava il cofano. Con il trofeo in loro mani speravano certo di arrivare ad uno scambio col rullino.

Invece di fermarci a reclamare la roba, ce ne andavamo in direzione dell'uscita di Casalpusterlengo, cercando di capir quale macchina poteva essere per aver suscitato reazioni così violente da parte

dei due lavoratori del collaudo. Ci siamo ricordati che Geoffrey Robinson, il dirigente della Leyland-Innocenti richiamato recentemente in Inghilterra, aveva dichiarato in una intervista ad un giornale milanese del pomeriggio prima di andarsene che « negli uffici-studi di Lambrate, è in avanzata fase di progettazione una piccola macchina totalmente italiana che farà la sua comparsa al Salone di Torino 1974 ».

Dunque, la macchina che avevamo incontrato, poteva essere quella cui aveva accennato Mr. Robinson. Da discrete indagini successive, siamo venuti a sapere che la « MINI-Innocenti » sarà tutta italiana, dalla carrozzeria a due porte, al motore nuovo (forse derivato dalla Mini), cilindrata leggermente sotto ai 1000 cmc, trazione anteriore, quattro cilindri, raffreddamento ad acqua, cambio a quattro marce, velocità oltre 145 kmh (sperimentati nell'inseguimento subito). Potrebbe essere proprio questa.

La nuova minivettura dell'Innocenti non sostituirà l'attuale Mini con le abitudini messe in atto dalla Fiat di arrivare ad una sostituzione « non dolorosa » per la clientela.

Intanto eravamo arrivati al casello di Casalpusterlengo. Siamo allora usciti per rientrare in autostrada in direzione di Milano, questa volta, sperando di ritrovare la vettura per fotografarla ancora, se era possibile, avendo l'affannoso dubbio che non fosse venuto nulla nei precedenti « clic, clic » affannosi. In corsia di sorpasso verso Milano, con il solito occhio destro (unico di cui ci fidiamo momentaneamente) rivolto verso l'altra corsia di marcia per vedere se incontravamo ancora la vettura della « MINI-rapina » fotografica.

La MINI ci insegue

Infatti eccola! Rapido nuovo inseguimento. Raggiunta l'abbiamo fotografata posteriormente in santa pace. Ma affiancatici, solita crisi violenta di « Occhiali », mentre l'altro, più filosofo, rideva ormai rassegnato. Ad un ordine di « Occhiali » il guidatore innestava la terza e si metteva all'inseguimento attaccandosi quasi al paraurti della Rover, il che ci permetteva di scattare qualche altro fotogramma. Poi acceleravamo andandocene. Abbiamo cominciato a distaccare la nuova macchina quando il contachilometri della Rover segnava 145 kmh, quindi crediamo di aver rilevato la velocità massima della vetturessa.

Ripetiamo più avanti, per sicurezza, l'operazione. Stavolta gli occupanti, appena ci vedono, impazziscono di rabbia, inchiodando i freni (rileviamo così la potente e sicura frenata della vettura senza sbandamenti e se ne deduce che deve avere quattro freni a disco, senza servofreno) e si fermano in corsia di emergenza sotto un ponte. Ma ormai siamo certi di avere fotografato bene per cui possiamo sguagliarcela definitivamente.

Giancarlo Cevenini

LONDRA - Nuovi e interessanti modelli sono raramente frequenti allo Show di Londra, dato che si tratta di una mostra più casalinga di qualsiasi altra internazionale. Completano comunque le notizie già anticipate su novità poco eccitanti e sulle variazioni su vecchi temi, che hanno debuttato a Earls Court, una delle sedi di mostre più malinconiche d'Europa. Non dimentichiamo che l'AC fu tra le prime a mettere in produzione vetture sport europee con motori V8 americani, con la Cobra, e fin'ora questo tipo di vettura è stato il suo modello standard. Adesso ha tirato fuori una sport con motore centrale molto in voga. Deriva da un prototipo che fu esposto all'ultimo Racing Car Show, quando c'erano vaghe speranze che potesse « riprenderlo » una società costruttrice.

Per ora è semplicemente l'AC tre litri e la produzione non comincerà fino agli inizi del prossimo anno. Il motore Ford V6 di 2933 cc. è montato trasversalmente e il cambio è un Hewland a cinque velocità. Le sospensioni sono naturalmente indipendenti, i freni tutti a disco. Viene utilizzata una carrozzeria monoscocca integrale e il prototipo ha an-

Le modelle restano la nota
sempre meno malinconica
dell'auto - rassegna inglese

Acquistabili solo nel '74 le NOVITA' londinesi



che un tettuccio asportabile (che può essere ficcato nella parte anteriore). Si dice che la velocità col motore in condizioni normali, 140 HP DIN, sia di « oltre 200 kmh ».

La Vauxhall non ha fama di costruire vetture ad alte prestazioni, tipo corsa, però nel suo stand c'è proprio un paio di macchine di questo tipo che attira l'attenzione. La prima è una turismo Ventora con motore Holden V8 di cinque litri, messo a punto dalla Repco, destinata esclusivamente ai circuiti, pilota Gerry Marshall.

La forma della carrozzeria della Ventora è riprodotta in fibra di vetro, la sospensione (De Dion posteriormente) è diversa da quella delle altre Vauxhall stradali, i freni a disco ventilati sono entrobordo posteriormente. Il motore eroga circa 495 HP e il robusto pilota di turismo Marshall la userà per il Team Dealer Vauxhall. Presumibilmente la Casa stessa non ha nulla a che vedere con questo ubbidendo all'ordine della General Motors « niente corse ».

Molto disponibile dall'inizio del 1974 sarà una sorprendente variante della Firenze, in effetti ora l'unica vettura della gamma che porti questo nome. Si potrebbe, tutto sommato, descriverla quale una coupé ad alte prestazioni che somiglia alla Viva posteriormente, mentre la parte anteriore esternamente è molto nuova e diversa. Il motore è il solito di 2300 cc, che eroga 131 H DIN; cambio ZF a cinque velocità.

La Triumph 1500 è ora più « raffinata » (parola del costruttore) nella versione 1500 TC e la differenza principale consiste nel ritorno alla trazione posteriore, mentre la 1500, ora non più prodotta, aveva la trazione anteriore. Come risultato il motore è montato più in basso nel telaio e la tenuta di strada è migliorata, con l'adozione di una versione della sospensione della Dolomite. Il motore ha carburatori a doppio corpo SV che aumentano la potenza massima a 64 HP DIN. Questo dà alla vettura la non straordinaria velocità massi-

ma di 148 orari, però l'accelerazione è molto migliorata.

Oppressa da problemi industriali, la Chrysler inglese ha rimandato la presentazione di un modello che era in programma, però ha aumentato la potenza dei motori della gamma Avenger. Altri cambiamenti nella gamma Chrysler sono minimi, però c'è una nuova Avenger GL a due sportelli con versione a carburatore doppio corpo del nuovo motore di 1600 cc, che eroga 81 HP DIN e consente alla vettura una velocità massima di 160 orari.

La Mazda si è concentrata sulla versione « Celebrazione » del suo noto coupé RX3 che, in effetti, è soltanto una versione assai meglio rifinita del solito coupé. Ha perfino uno spoiler posteriore (che ha l'aria del tutto inutile). Scopo di questa « Celebrazione » è di festeggiare l'uscita della 500.000 vettura a motore rotante. Cifra che fa una certa impressione, se si pensa allo scarso numero di vetture con motore rotante costruite in Europa.

David Hodges



Al salone, nello stand della British Aluminium Company c'era questo simulacro di vettura con placchette che identificavano i tanti particolari di una moderna autovettura che vengono costruiti in alluminio



A sinistra, una vista « nuda » della Scorpion, piccola sportiva monoscocca mossa dal motore Imp da un litro. Qui sopra, la Vauxhall Ventora V8 che Gerry Marshall piloterà per il « Dealer Team Vauxhall »



Un'altra immagine della Vauxhall Firenze con motore 2300, caratterizzata dalla nuova parte frontale ad alto coefficiente aerodinamico. I quattro fari carenati hanno lampade alogenate, mentre la vettura è offerta in un solo colore, argento. Velocità massima circa 200 kmh



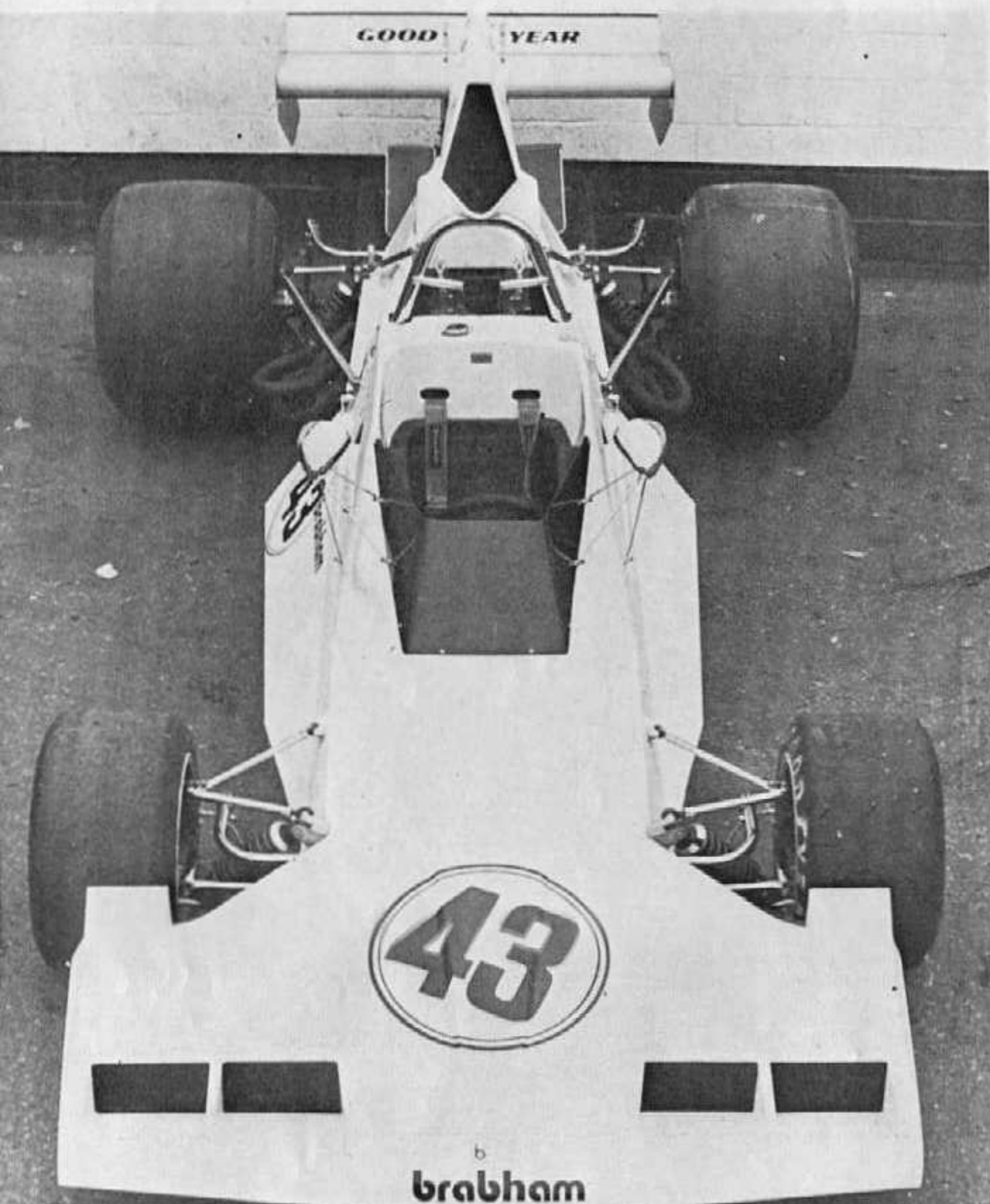
Il boom 5000

La Motor Racing Developments ha portato a termine la prima F. 5000, formula monoposto che sta sempre più sfondando negli USA e in Europa. La Brabham BT43 è disegnata da Geoff Ferris e appare molto simile alla F. 1, con un telaio monoscocca a sezione triangolare che incorpora strutture deformabili e serbatoi laterali. La sospensione anteriore è una combinazione fra quella della F. 1 e della F. 2, mentre quella posteriore, conservando la geometria di quella delle F. 1 ha puntoni che vanno al cambio. Come la BT42, la BT43 ha una carreggiata piuttosto contenuta (132 cm anteriore e 152 posteriore) e sebbene il passo sia vicino ai 254 cm., la BT43 rimane molto compatta e più piccola delle altre

F. 5000. La linea aerodinamica segue quella della BT40, con un profilo a cuneo molto sfuggente, con prese d'aria sul muso, che a sua volta ricopre il profilo anteriore delle ruote; i radiatori dell'acqua sono anteriori, mentre quelli dell'olio sono montati posteriormente. Il roll-bar appare molto robusto; i bracci inferiori delle sospensioni posteriori sono applicati al di sotto del cambio, mentre sopra al motore una presa d'aria dinamica porta aria fresca al motore, davanti al già sperimentato alettone della F. 1.

La macchina è stata costruita con la consueta filosofia della MRD, con calma e consapevolezza e appare come una monoposto veramente competitiva per la prossima stagione.

La più piccola resta la BRABHAM: ecco la BT 43

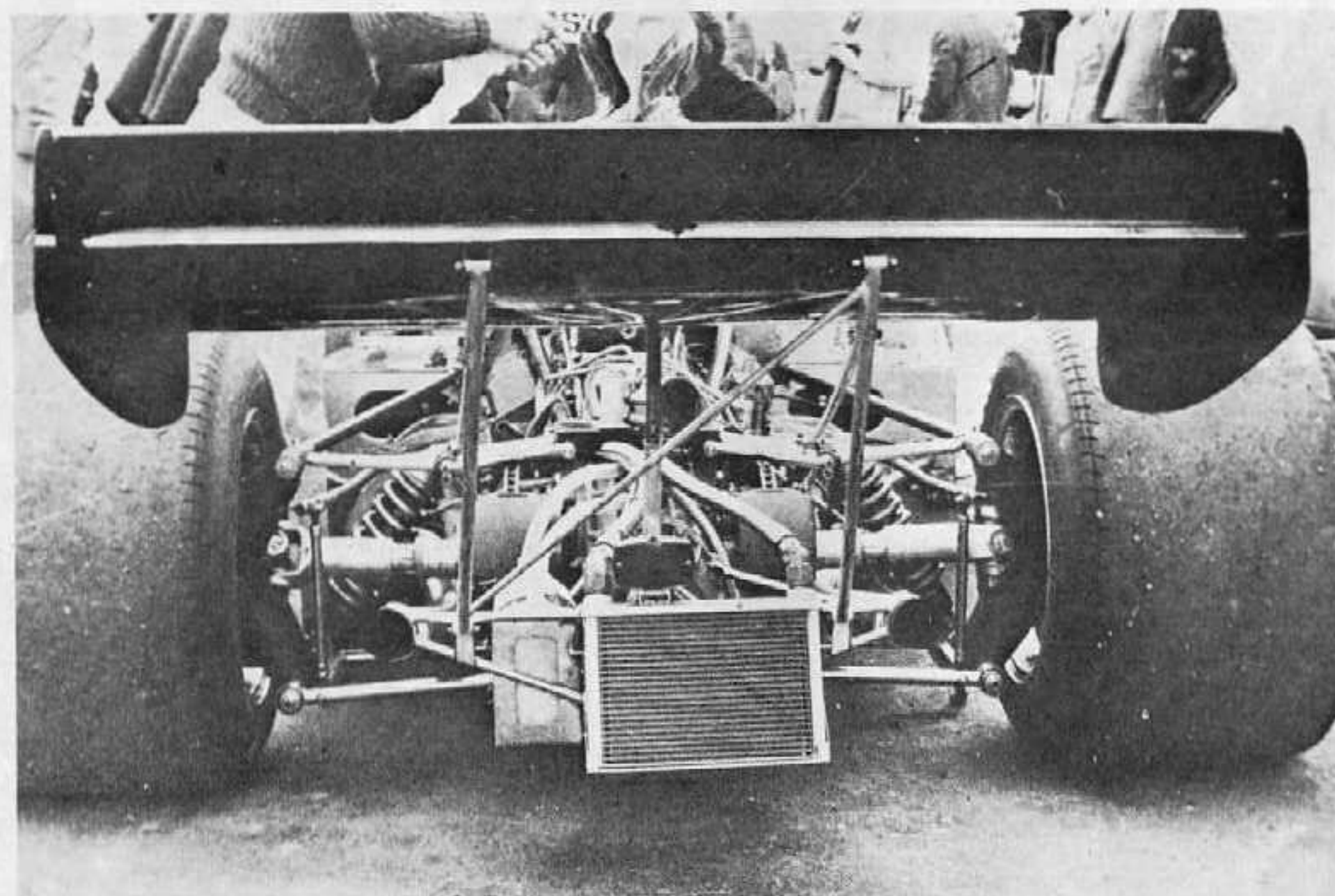


Anche la Brabham ha sfornato in questi giorni la sua F. 5000, con la sigla B 43; vediamo in alto la ridottissima sezione frontale, qui sopra la tradizionale monoscocca a sezione triangolare tipo Formula 1 e a destra il profilo



Come è cambiata la McRAE

BRANDS HATCH. Non è riuscita nemmeno a partecipare al secondo dei due brevi turni di prove la nuovissima McRae GM 2 che il costruttore-pilota neozelandese ha portato in gara al Motor Show 200 più per collaudarla che per averne risultati probanti. La nuova monoscocca, questa volta nera ma ancora con le insegne della Iberia Airlines che sponsorizza il team appare molto simile come concezione alla Eagle di Dan Gurney, ma ha punti di contatto con altre creazioni analoghe. La parte monoscocca, di sezione rettangolare abbastanza squadrata (a differenza delle precedenti vetture di Graham che erano tutte rotondeggianti) comprende i serbatoi nella parte posteriore, mentre anteriormente stanno i due radiatori, attraverso i quali è convogliata l'aria che esce poi lateralmente. Ma la parte più interessante riguarda le sospensioni anteriori, con il gruppo molle-ammortizzatori interno comandato da un bilanciere superiore: sotto sta il solito triangolo rovescio. Le sospensioni posteriori invece non presentano particolari novità: doppio braccio parallelo inferiore, bielletta superiore e due corti puntoni di reazione. I freni posteriori sono interni, affiancati al cambio: il motore è il Chevrolet Bartz americano, per ora a carburatori, ma che sarà presto dotato dell'alimentazione a iniezione. La macchina, partita in ultima fila, è risalita molto bene, finché McRae non ha rotto un ammortizzatore e si è dovuto ritirare: dopo questa prima prova parteciperà alla prima prova della Tasman Cup a Sandown Park il 4 novembre (e assieme a lei saranno in gara anche le due Chevron B24-Morand del team VDS di Pilette e Craft).



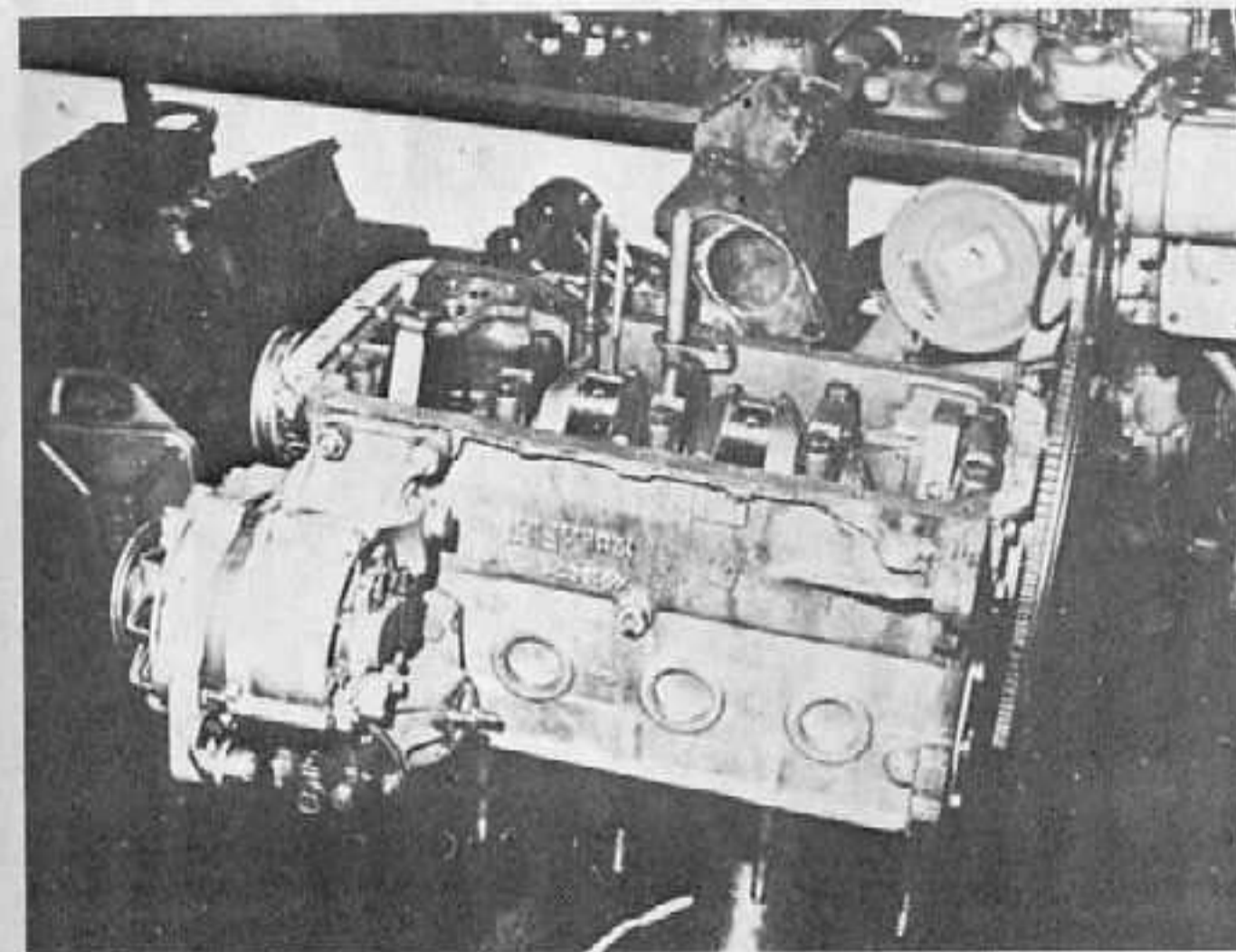
Il retrotreno della McRae GM 2 che ha debuttato a Brands Hatch: come si vede i freni posteriori sono entro bordo e il radiatore olio è dietro al cambio, al di sotto dell'alettone



Il muso della Fiat 128 della Valtellina Racing è stato modificato con l'applicazione di uno spoiler con bordo deportante



Sopra, i componenti del kit stradale da 115 CV, comprendente anche un albero a cammes. Sotto, blocco motore in lavorazione



La « VALTELLINA » ha raccolto l'eredità dell'officina FILIPINETTI a Formigine

Lo sprint alla FIAT

FORMIGINE - Ci sono stati radicali mutamenti a Formigine di Modena nel « clan » dell'unica scuderia che ha sede in questo paese. La Filipinetti è liquidata. Non è vero, come sembra, però che sia stata trasferita in via Fabriani. In realtà qui abita il maestro Nello Ugolini che è in contatto con Jean-Claude Filipinetti, figlio dello scomparso George, per la chiusura della gestione.

Fra l'altro la Filipinetti assunse la gestione del materiale della disciolta « Serenissima », materiale che è accatastato in un grande magazzino sempre a Formigine. Peccato che tutto vada lentamente in rovina, come l'unica « Testa Rossa » Ferrari esistente. In attesa della collezione-acquirente la macchina resta chiusa in magazzino e non guadagna certamente, così come le due Serenissima tre litri coi motori costruiti su progetto di Massimino per la Sasamotors. Ugolini deve, quindi, regolare tutto (così come sta facendo per la Ford-De Tomaso).

La « Filipinetti » non figurerà più. La sede è stata prelevata dalla Valtellina Racing Team, il cui presidente dell'industriale-pilota bergamasco, « Alval » (Aldo Valtellina) responsabile anche della Scuderia Città dei Mille. Il direttore generale della « Valtellina » è l'ing. Nicola Macario, ex Autodelta, al quale abbiamo chiesto quali sono realmente i programmi della Scuderia stabilitasi qui in terra modenese.

« A Formigine avremo la base tecnica — sottolinea l'ing. Macario — per le competizioni e per la clientela in generale; due, infatti, i settori. La nostra Scuderia avrà scopi diversi da quelli della « Filipinetti »; vogliamo un lavoro di clientela perché noi elaboriamo vetture per uso turistico e competitivo, con vettura e proprie scatole di montaggio per chi intende modificare la propria macchina.

« Per le competizioni stiamo preparando la 128 Coupé e la X-1/9; è un programma, quindi, rivolto

principalmente al materiale Fiat che ci sembra quanto mai prezioso. Siamo qui dal 20 agosto e già un ottimo risultato l'abbiamo ottenuto nella Coppa Carri a Monza col successo di Francesco Galbati sulla 128 Coupé; è stato fortunato Luigi Pozzo che corre direttamente con una nostra macchina. Comunque, attualmente, Pozzo si trova al terzo posto nel campionato turismo classe 1300 con 24 punti. Le nostre 128 Gruppo 2 1300 e la X-1/9 G. 4 subiranno però altre modifiche e miglioramenti. E' stata notata la grande stabilità, specialmente sul bagnato, delle nostre macchine dotate di piccoli spoiler. Le stiamo completando. I programmi futuri dipendono da molti fattori e, soprattutto, da uno sponsor che dovrebbe darci maggior... coraggio... » (Una ceramica? N.d.R.).

— Lei, in fatto di corse, ha notevole esperienza essendo reduce dall'Autodelta.

« Indubbiamente ho molta passione e, mi permetto di dire, delle idee nuove. Abbiamo tutto quanto interessa al cliente-pilota; possiamo assicurarli anche una adeguata assistenza perché l'attrezzatura non ci manca, mentre il nostro personale, capeggiato da Gianpiero Galli, è fra i migliori. »

— Perché non avete pensato al Giro d'Italia?

« In verità abbiamo escluso questa prova che è molto allettante; ma siamo appena ai primi mesi di attività e parteciperemo, per il gusto di volersi presentare, non avendo ancora garanzie valide, non è né produttivo né conveniente. Certo che lavoreremo intensamente sulle Fiat con elaborazioni studiate e progettate da noi. E per quel che riguarda le modifiche per un turismo veloce, pratico, sicuro, abbiamo pronti il « KIT » per 86 CV a 6.700 giri con 167 orari al prezzo di L. 60.000 più mano d'opera di L. 18.000; il KIT per i 100 CV a 6.750 giri, velocità 175, a lire 302.000 più mano d'opera lire

90.000; infine il KIT 115 CV a 6900 giri, velocità oltre 185 a lire 515.000 più 100.000 per il montaggio, mano d'opera ecc.

« Per gli 86 CV c'è la sostituzione del collettore scarico è marmitta centrale, per il 100 la sostituzione della testa cilindri, pronta per il montaggio, due carburatori Weber 40 doppio corpo verticali con taratura speciale, filtro aria speciale, collettori scarico 4-2-1, marmitta centrale, tiranteria, acceleratore, raccordi, guarnizioni ecc. Per il 115 CV asse a cammes speciale, testa cilindri completa, lavorata con valvole e sedi maggiorate, collettori di aspirazione sdoppiati, due carburatori Weber 42 doppio corpo verticali con taratura speciale, trombe speciali, collettori scarico 4-2-1, marmitta centrale, tiranteria acceleratore, raccordi guarnizioni, candele ecc.

« Chi ne ha interesse può passare da Formigine acquistare e provvedere da sé anche alla elaborazione della propria vettura con prestazioni che sono "garantite". »

— E per prototipi, monoposto ecc., chiediamo all'ing. Macario, avete qualche programma?

« Siamo attrezzati anche per queste corse, ma, ripeto, per una nostra presenza diretta occorrono mezzi finanziari che potrebbero anche venire, mentre il cliente-pilota può rivolgersi a noi. L'ing. Mike Parkes continuerà a collaborare con noi. »

L'officina viene tutta riordinata con criteri specialistici per le due attività: turismo e competizione. Una parte nella riorganizzazione della parte amministrativa spetta alla gentile e molto brava signorina Diana Montanari.

Non sembra che vi siano progetti per il « Valtellina » per farne un tutt'uno con la « Città dei Mille ».

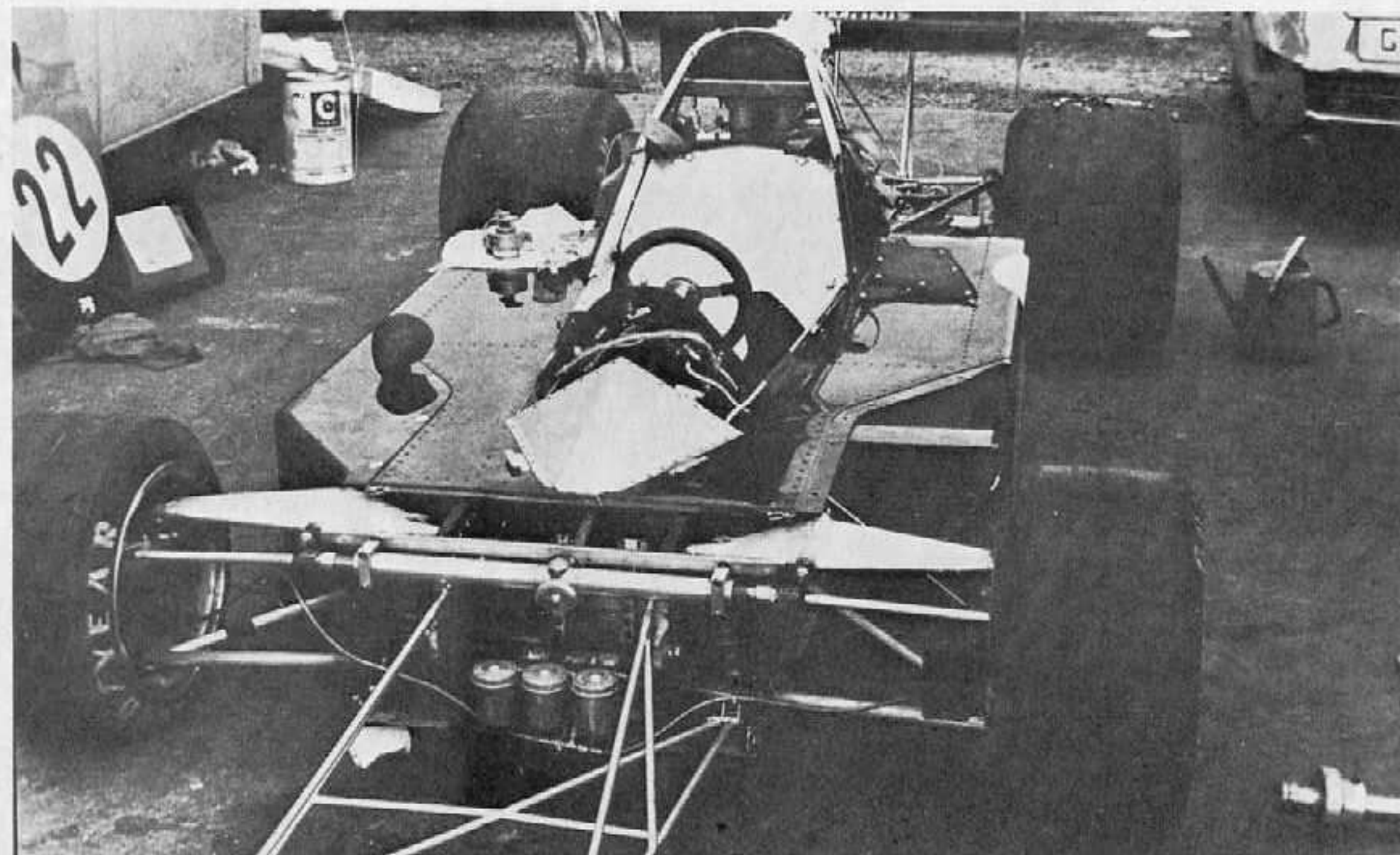
Mario Morselli

Anche a Imola le maxiposto '74

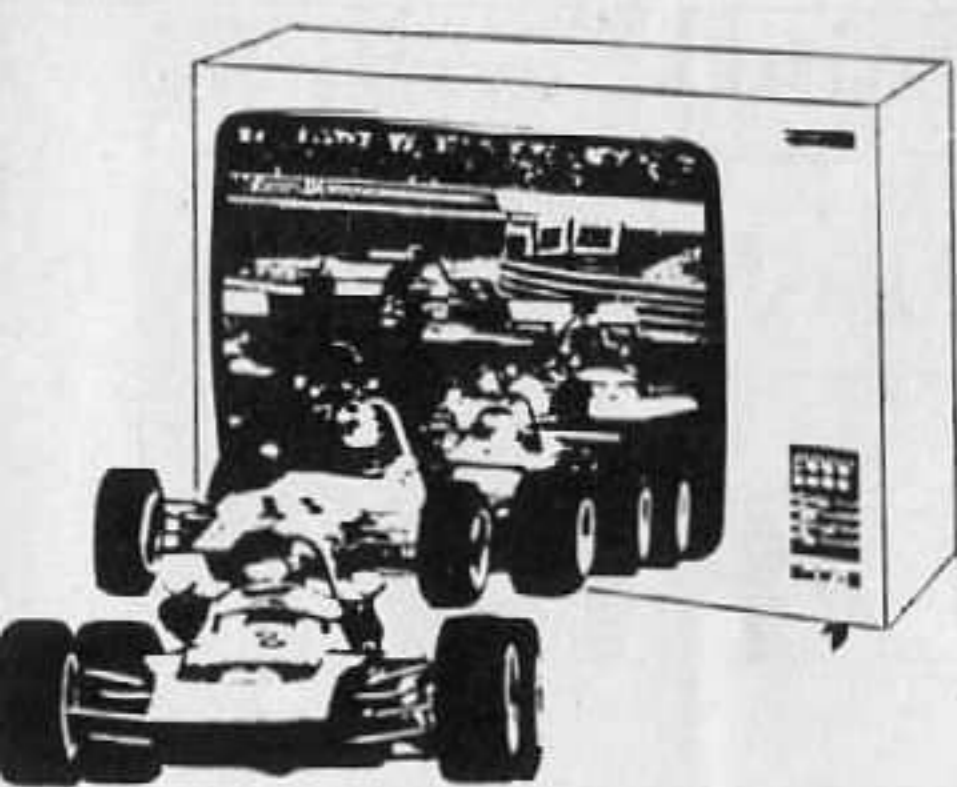
Si è appena concluso il Motor Show 200 di Brands Hatch il campionato Rothmans 1973 che ha visto vincitore finale il belga Teddy Pilette (Chevron B 24-Chevrolet Morand a iniezione) che già si sta varando il campionato, sempre patrocinato dalla stessa casa di sigarette per il prossimo anno. La serie di gare di F. 5000 sta ricevendo di giorno in giorno sempre maggiore importanza: ormai si è raggiunto un plafond agonistico veramente interessante e anche il pubblico risponde positivamente agli appuntamenti con le grosse monoposto. Per questa ragione gli organizzatori si stanno dando già da fare per avere nel loro calendario gare di questo tipo: fra questi anche l'AC Bologna, che organizza la maggior parte delle gare a Imola, sta raggiungendo un accordo con John Webb per poter avere la 5000 anche a Imola. Ormai il calendario sta per essere quello definitivo e rispetto a quello che pubblichiamo qualche tempo fa presenta diversi spostamenti: questa è l'ultima stesura:

17-3 Brands Hatch, 24-3 Mallory Park, 7-4 Silverstone, 12-4 Oulton Park, 15-4 Brands Hatch, 12-5 gara in continente ancora da stabilire, 19-5 Jyllandsringen, 27-5 Thruxton, 2-6 Zandvoort, 16-6 Misano, 23-6 Mugello, 30-6 Monza, 14-7 Mallory Park, 28-7 Mondello Park, 4-8 Silverstone, 18-8 Thruxton, 26-8 Brands Hatch, 1-9 Salzburgring, 8-9 Oulton Park, 15-9 Imola, 22-9 Mondello Park, 6-10 Snetterton, 13-10 Mallory Park, 20-10 Brands Hatch;

più ancora una o due date da scegliersi in Europa (probabilmente Svezia e Belgio). Non è neppure improbabile che fra gli organizzatori italiani (diventerebbero così 4, Misano, Mugello, Monza e Imola) si possa stabilire una specie di « challenge » all'interno del campionato Rothmans dal quale uscirebbe un « campione italiano » della F. 5000!



L'avantreno realizzato da McRae è la parte più interessante: si vedono chiaramente il gruppo molle ammortizzatori interni comandati da bilanciere e radiatori acqua laterali con presa aria anteriore



Come il dott. Giorgio BORIANI non risponde alle domande dei teleudenti

L'auto al 4° posto Ma dove?

Se la tv tace, «parla», in compenso, il Radiocorriere. Attraverso la voce dei lettori e quella, da esperto, di Giorgio Boriani, responsabile dei servizi sportivi radiotelevisivi. La tv, da sabato a lunedì scorso, ci ha gratificato di una quantità impressionante di servizi e collegamenti. Primo fra tutti il calcio seguito dal ciclismo, dall'ippica e da qualche brevissimo «spunto» su altri sport, pugilato, pallacanestro, rugby, baseball. L'automobilismo, invece, è sta-

ti" gli altri sport della domenica, prima di sentire la notizia (quando è comunicata), detta in uno spazio di tempo che, in confronto a quello già dedicato al calcio, è un granello di sabbia in una spiaggia». Il lettore prosegue poi ricordando che, tanto per citare un esempio, della 1000 chilometri di Spa pur essendo arrivata alla RAI la notizia — considerato che era stata trasmessa dalla radio — la tv non ne aveva fatto il minimo cenno; e chiede, ovvia-

intero ai due giovani motocrossisti, dichiarando che l'automobilismo non si trova assolutamente tra gli sport trascurati: «una indagine svolta nello scorso anno — sostiene il dottor Boriani — ha stabilito che occupa il quarto posto». Ma il dottor Boriani (forse in un attimo di distrazione) ha dimenticato di specificare a cosa si riferisce quel quarto posto di cui lui fa menzione nella sua risposta al signor Lazzaro. Di quel sondaggio ne abbiamo già parlato ampiamente e più volte nel corso dell'anno, ma non sarà male tornarci sopra visto che proprio il responsabile dei servizi sportivi non ne conosce a sufficienza i dati pubblicati. Gli rinfreschiamo la memoria, opuscolo alla mano, facendogli notare che il quarto posto occupato dall'automobilismo si riferisce alle tabelle riguardanti «l'interesse dei telespettatori per i vari sport». Mentre alla voce «numero delle telecronache sportive trasmesse nel 1969-71» troviamo l'automobilismo relegato al nono posto dopo ciclismo, calcio, ippica, pugilato, sci, atletica leggera, pallacanestro, tennis.

Per gli appassionati di motocross, invece, il discorso è diverso. E il dottor Boriani riconosce di essere «in difetto», assicurando tuttavia i lettori che «il prossimo anno anche il motocross troverà il suo spazio televisivo». Siamo certi che il dottor Boriani ha risposto in assoluta buona fede: ma ci sorge il dubbio che egli si sia lasciato influenzare troppo dagli «Appunti del servizio opinioni» e non abbia invece considerato con maggior ocularità gli argomenti posti sul tappeto dai suoi interlocutori. Il signor Lazzaro, infatti, lamentava non solo e non tanto la deficienza di telecronache dirette (argomento di cui si occupa la tabella citata), quanto la mancanza di notizie almeno in quella rubrica settimanale che dovrebbe costituire il panorama di tutti gli sport e non solo di pochi (e quasi sempre gli stessi) privilegiati; mentre i due giovani di Busto Arsizio, Gianni Cerriotti e Carlo Brazzelli, si rammaricavano della scarsità di notizie relative al loro sport preferito. Perché di motocross — pure se non ci risulta siano state mai trasmesse gare in diretta — qualche volta se ne parla: sia alla «Domenica sportiva» che nel corso del Telegiornale sport. L'unico a non prenderlo in esame è proprio il libretto del Servizio Opinioni: il testo — è più che evidente — dal quale il dottor Boriani ha tratto ispirazione per rispondere ai lettori del Radiocorriere.

Sarà bene — alla luce di questi fatti — che da ora in poi ai Servizi Sportivi si faccia uso di una sorta di «brogliaccio» nel quale tenere la contabilità dei servizi e delle notizie mandate settimanalmente in onda. Si eviterebbe così di fornire risposte approssimative e soprattutto inesatte.

Gio' Luni

tv
radio

Programmi dal 30 ottobre al 5 novembre

VENERDI' 2
Secondo programma
Ore 17,00 - TVM, programma per i militari: «L'auto come arma».

DOMENICA 4
Programma nazionale
Ore 22,15 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI
Programma nazionale
Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale Sport).
Ore 19,45 - Telegiornale sport.
Ore 20,40 (al termine del telegiornale) - Sport.

TV Svizzera

MARTEDI' 30
Ore 23,10 - Notizie sportive

SABATO 3
Ore 22,50 - Sabato Sport, notiziario

DOMENICA 4
Ore 17,55 - Domenica Sport
Ore 22,05 - La Domenica Sportiva (parzialmente a colori).

LUNEDI' 5
Ore 19,45 - «Obiettivo sport» Commenti e interviste.

SABATO 3
Secondo programma
Ore 11,35 - Ruote e motori

DOMENICA 4
Secondo programma
Ore 12,00 - Anteprima sport
Ore 17,00 - Domenica sport risultati, cronache, interviste e varietà.

LUNEDI' 5
Programma nazionale
Ore 8,00 - Lunedì sport

TUTTI I GIORNI
Secondo programma
Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

SABATO-DOMENICA
Programma nazionale
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.

Secondo programma
Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.

to completamente ignorato: ci aspettavamo una notizia, almeno una sulla corsa svolta a Brands Hatch il 21 ottobre e invece nulla, neppure un'immagine, neppure un accenno. E questo mentre dalle colonne del Radiocorriere apprendevamo che «l'automobilismo è tra le discipline più trasmesse».

Ma andiamo con ordine. Un certo signor Giovanni Lazzaro di Messina rivolgendosi alla rubrica «Lettere aperte al direttore» precisava di aver scritto «perché proprio non resisto. E' noto che lo sport nazionale è il calcio e a questo tanto di cappello. Ma che la RAI proprio debba saturare di calcio tutte le trasmissioni di sport, questo no. Io sono un patito dell'automobilismo e, come tale, per sapere le notizie che mi interessano, devo sempre aspettare che Alfredo Pigna tratti "tut-

mente, spiegazioni per questo strano atteggiamento. Una seconda lettera, questa volta di due patiti di motocross che dopo un appassionante elogio dello sport che praticano e amano, concludono scrivendo: «Le vogliamo parlare della riluttanza che la nostra "carissima" TV dimostra verso gli sport motociclistici e verso il motocross in particolare. Infatti, se uno straniero si trovasse ad assistere ad uno dei nostri programmi sportivi potrebbe senz'altro intuire che in Italia tutti noi siamo grandi amanti degli equini o del ciclismo dilettantistico». Per non parlare, ovviamente, del gioco del calcio!

A queste due lettere (ma quante ne giungono quotidianamente al settimanale confratello della RAI?) ha risposto direttamente il dottor Boriani. Egli dà ragione per metà al signor Lazzaro e per



LEVA - piloti in Campania

NAPOLI - Una scuderia che fa le cose seriamente è indubbiamente la Vesuvio che ha programmato una iniziativa promozionale a favore dei giovani piloti che desiderano dare un preciso indirizzo alla loro attività agonistica. Tale iniziativa consiste in una «leva» riservata ai licenziati CSAI residenti in Campania che abbiano un'età compresa tra i 21 e i 25 anni. Il programma, che prenderà il via con la stagione 1974, prevede la partecipazione al Challenge Ford-Mexico; dopo un attento esame dei risultati e delle prestazioni dei giovani piloti impegnati, a livello personale verranno valutate le possibilità dei giovani che verranno successivamente avviati a competizioni più impegnative. Qualsiasi informazione dettagliata potrà essere richiesta alla Scuderia Vesuvio, via Orazio n. 10, Napoli.

• Durante la premiazione del Rally Salento è stato annunciato per il '74 un grosso rally internazionale sempre del Salento grazie anche al concreto appoggio della regione Puglia.

• Il RALLY DI SCOZIA del 1974 sarà patrocinato dalla Esso Uniflo, oltre che dalla Lombard North Central che lo patrocina già da anni. L'edizione dell'anno prossimo sarà aperta a vetture dei gruppi 1, 2, 3 e 4, con classi separate però per i gruppi 1 e 3.

Grosso rischio per Tony BRISE

• Durante prove private con una GRD a Brands Hatch, pochi giorni fa BRISE ha corso un grosso rischio, risolti per fortuna bene. Alla curva di Druids i freni non hanno funzionato e la vettura ha tirato dritto, per poi rovesciarsi. Si è spaccato un serbatoio sicché il carburante si è speso tutt'attorno, rovesciandosi anche sul pilota che era svenuto. Per fortuna non c'è stato il fuoco, dato che nelle vicinanze non c'erano estintori.

MISANO è il preferito degli autodromi 5000

LONDRA - Scossa per l'incredibile livello nel lavoro dei commissari a Zandvoort, di recente, la «brigata» della F. 5000 pare essere presa da un inconsueto stato d'animo, improntato al cattivo umore. Probabilmente si tratta di una reazione, appunto dopo Zandvoort, infatti molti piloti si chiedono ancora perché non hanno boicottato la gara, dopo le così evidenti incompetenza e negligenza manifestate già in prova. E' veramente ora che gli olandesi si mettano in riga. «Non hanno imparato assolutamente niente, dalla tragedia di Williamson», è il commento che si sente da parte dei piloti della F. 5000. Intanto conduttori come Gethin discutevano sulla saggezza di correre a Snetterton di nuovo, finché non siano costruite almeno uscite di sicurezza di qualche genere, in fondo al rettilifilo principale. E' lungo e veloce e in fondo curva a oltre 90 gradi. La barriera Armco obbligatoria (più un terrapieno) è in fondo, di fronte al rettilifilo, e a chi piacerebbe avvicinarsi alla zona di frenaggio a circa 280 orari? Ancora più diffuso il malcontento per la mancanza di altre reti metalliche, per sostituire in certi punti le Armco.

Comunque, è straordinario che uno dei pochi circuiti che soddisfaceva all'unanimità il «circo» della F. 5000 sia stato quello di Misano... ove non si è potuto correre!

Circuiti a parte, sembra che le Case di pneumatici non soddisfino troppo piloti di F. 5000 quali Gethin, per esempio. Alcuni hanno l'impressione di essere usati come cavie (o forse sarebbe più esatto dire che le loro vetture sono utilizzate come veicoli sperimentali) per lo sviluppo dei pneumatici per la F.1, col concetto «vediamo se questa o quella miscela funziona».

• Si dice che VIC ELFORD piloterà una Datsun nel Rally del RAC, ma per il momento pare che la Datsun sia a conto di vetture. Tony Fall ha danneggiato gravemente nel Rally Southern Cross quella con cui avrebbe dovuto correre nel rally inglese, per cui la vettura è rimasta in Australia per essere ricostruita. Fall correrà quindi con quella usata da Mehta nel Southern Cross.

• A seguito delle pressioni perché riduca la sua attività nelle corse, data l'attuale crisi negli Stati Uniti, la GULF non avrà più nulla a che fare con il team USAC McLAREN nel '74, o con qualsiasi altra corsa in America. Il programma europeo non subisce mutamenti però, e le Mirage continueranno a partecipare al campionato marche.

• Il G.P. DI BIRMINGHAM, di cui si era tanto parlato e che sembrava accantonato per voto contrario del Consiglio municipale, potrebbe anche ridiventare una possibilità. Dipende appunto dal Consiglio e da lavori che dovrebbero essere fatti, dato che la gara si svolgerebbe sulle strade attorno alla città.

• Nel 1974 il campionato SUDAFRICANO DI F.1 dovrebbe diventare più interessante. Il team Gunston ha infatti concluso le trattative con il team Lotus per l'acquisto di due John Player Special che saranno pilotate da Ian Scheckter (fratello di Jody e numero uno del team) e da Paddy Driver. L'ingaggio di Driver ha suscitato sorpresa in Sud Africa, dato che il primo pilota della Gunston è stato il rodesiano John Love per molti anni. Benché abbia quasi cinquant'anni, Love è ancora considerato molto competitivo nella F.1 locale.

• Proprio dopo avere detto «l'anno prossimo F.1 o niente», COLIN VANDERVELL ha annunciato che per impegni personali non correrà più in monoposto. Non si ritirerà però dalle gare e ci tiene, anzi, a partecipare al campionato inglese turismo del 1974, se avrà «una vettura veramente a punto».

• THÉRIER si è slogato una caviglia... raccogliendo delle mele! Sarà comunque ristabilito in tempo per partecipare al Rally del RAC al quale l'Alpine iscriverà due vetture, una per lui e una per Nicolas.

Sarà tutta carenata la FERRARI sport '74

LONDRA - Regazzoni a Brands Hatch per la gara di F. 5000, era la « stella » cui tutti i giornalisti facevano la corte. In una intervista rilasciata a un inglese, il luganese rientrato in Ferrari dopo un anno d'esilio, ha dichiarato che, pur avendo provato per soli pochi giri la Ferrari di F. 1 a Fiorano, ha avuto l'impressione che la macchina mostrasse i difetti di sempre, in particolar modo era sottosterzante.

All'intervistatore che gli chiedeva quale macchina la Ferrari avrebbe usato nel prossimo campionato mondiale di F. 1, Regazzoni ha risposto che, per ora, non se ne sapeva ancora nulla perché bisognava lavorare, poi si sarebbe deciso se utilizzare quella che aveva Merzario negli ultimi GP degli USA oppure quella con il posto del pilota avanzato di 15 centimetri. Regazzoni ha poi detto che il motore boxer della Ferrari è abbastanza buono, e che il prossimo anno senza Stewart in gara, la lotta sarà più aperta, anche se rimangono sempre uomini del calibro di Peterson e Fittipaldi da battere.

Alla domanda se la Ferrari abbia intenzione di partecipare al Mondiale Marche con una vettura sport, Regazzoni ha detto che la partecipazione sarà con una sola vettura sostanzialmente come quella di quest'anno, ma con la parte posteriore tutta carenata, già in avanzata costruzione. La Ferrari sembra abbia intenzione di partecipare a tutte le gare Europee, di durata non superiore a 1000 KM, escludendo Daytona, Atlanta e la 24 Ore di Le Mans.

● Nonostante le pressioni di Lord Hesketh per correre con il suo team, Hailwood non ha ancora firmato per nessuno, Surtees lo vorrebbe nella 2.a squadra con la scuderia di Rob Walker, però Mike tentenna. In questi ultimi giorni si sarebbe fatta avanti la McLaren che ha definitivamente abbandonato l'idea d'avere Ickx in squadra, offrendogli la macchina prevista per Revson con i colori Yardley per la prossima stagione. Le trattative continuano.

● Sembra siano definitivamente tramontate le possibilità di Ickx per la Tyrrell tramite la ELF. Ora il belga aspira alla Lotus, ma Chapman sa che cosa vuol dire avere due « galli » nel pollaio e ben difficilmente la trattativa andrà a buon punto.

● Tempo di decisioni anche per il team Ensign. Naturalmente, vi sarà ancora Von Opel, mentre Morris Nunn afferma di avere addirittura contattato Jacky Ickx per una seconda vettura! Ad ogni modo, la Ensign costruirà anche una nuova monoscocca valida per la F. 2 o la Atlantic, mentre la F. 3 rimane la stessa di quest'anno.

● Anche la Chevron pare interessata ad una nuova Formula 2, appena si chiarirà la situazione motori. Intanto, Bennet ha terminato la nuova Sport 2 litri B26 che correrà con i motori Hart. Con le F. 5000, invece, Gethin e Pilette correranno la Tasman Cup per il team VDS.

La F. 5000 USA non «fuma» più

● Dopo tre anni, la LYGGETT & MYERS ha deciso di non patrocinare più la serie americana della F. 5000. Il ritiro è totale, cioè la Casa non si occuperà più di corse in assoluto. « Siamo andati bene per tre anni, ma ora basta », ha detto un portavoce della L&M.

● Entro i prossimi giorni il RAC e il Consiglio di Consulenza SIFFERT faranno una dimostrazione dei loro rispettivi sistemi anti-incendio e la GPDA, pare, aspetta l'esito della dimostrazione prima di prendere decisioni su basi internazionali.

● Due piloti brasiliani, PERREIRA e IGLESIAS, sono morti sull'autodromo di Taruma durante le prove del campionato nazionale turismo. Le vetture si sono urtate in una curva, finendo contro il guard-rail e si sono incendiate. I due piloti sono rimasti carbonizzati.

● Parlando del suo ritiro dalle corse, JACKIE STEWART ha detto: « Non potrei essere più felice. Non ho mai avuto un incidente che mi abbia fatto perdere sangue e i due che ho avuto furono veramente da poco. Parte del motivo di ciò risiede nel fatto che ho corso per gente notevole e non avrei potuto fare quanto ho fatto in nessun'altra squadra. Tyrrell ha formato la mia personalità in corsa, e mi ha dato tutte le cognizioni e l'esperienza che mi hanno fatto quello che sono oggi ». Il presidente della Ford Europa, Bourke, gli ha poi regalato un orologio che è certamente il più grande della collezione che Stewart possiede, con la scritta: « Offerto a J.Y. Stewart dalla Ford Motor Co. per fedeli servizi ».

● Il fondatore e direttore generale della ROYALE ha dovuto lasciare i suoi incarichi per motivi di salute, a seguito di un esaurimento nervoso. La Casa continuerà però la sua attività, diretta da Alan Curnock.

● Probabili candidati per le BMW gruppo 2 ufficiali dell'anno prossimo sono Hezemans, Quester, Stuck, Ickx e Bell. Si aspetta un annuncio da parte di Neerpasch.



● Fra il 22 dicembre e il 2 gennaio si tenterà un RAID di km. 8.450 il cui itinerario è il seguente: Parigi, Colonia, Amburgo, Frederiksschafen, Göteborg, Oslo, Trondheim, Narvik, Capo Nord e ritorno. Lo faranno due giovani di 24 e 26 anni che dovranno percorrere soprattutto km. 2200 a nord del circolo polare artico.

● Può esistere colpo più doloroso, per una Casa che costruisce automobili, che quello di vedere il suo più importante modello condannato e definito pericoloso da una critica indipendente, avallata poi da un settore responsabile del governo? Come se non bastasse critica e conferma sono state pubblicate nel giorno dell'inaugurazione di un grande Motor Show. E' successo alla MOSKOVITCH in Inghilterra, a proposito della sua 412, dichiarata gravemente deficiente nell'impianto di frenaggio.

● Successo assicurato per il 53. SALONE INTERNAZIONALE DELL'AUTOMOBILE di Bruxelles che si svolgerà, negli edifici del Centenario, dal 16 al 27 gennaio 1974. Quindici paesi costruttori e 87 marche automobilistiche hanno fin d'ora assicurato la loro partecipazione. L'Italia sarà rappresentata da dodici nomi, fra costruttori d'auto e carrozzieri.



● Dalle officine SKODA di Mlada Boleslav è uscito in questi giorni il milionesimo esemplare della berlina « 100/110 » la cui produzione venne iniziata nell'aprile del 1964. L'uscita della milionesima macchina dalle catene di montaggio, per la precisione una « 110 LS » (motore da 1107 cc, velocità 150 kmh, costo L. 1.225.000 IVA compresa), è stata festeggiata in modo particolare in quanto mai prima d'ora a Mlada Boleslav uno stesso tipo di vettura era stato prodotto in così elevato numero di esemplari.

La preferita dei velocisti

● Le AUTOSTRADE TEDESCHESCHE, a seconda della loro importanza, sono suddivise in tre oppure in quattro corsie di marcia. Quella a destra per i veicoli più lenti, la mediana o le due mediane per i veicoli veloci, quella a sinistra per i più veloci e per ciascuna di queste corsie appositi segnali stradali blu con numero bianco indicano la velocità minima alla quale si può viaggiare. Una curiosa statistica è stata fatta su un tratto campione di autostrada, quella che dalla capitale federale Bonn porta a Colonia, per rilevare a quale casa costruttrice danno la loro preferenza gli automobilisti « velocissimi ». Il risultato dice che l'88% degli automobilisti BMW usano la corsia di sinistra (con vetture dei tipi dalla 1602 alla 2002 ti), seguiti nella graduatoria dai proprietari di vetture Mercedes, nella misura dell'82%, e in quella del 60% dagli automobilisti VW dei tipi di grossa cilindrata.

● A partire dal 1975 la GENERAL MOTORS monterà sulle sue automobili speciali catalizzatori per gas di scarico Aero-Ban. La sostanza che li compone, messa a punto dalla Cyanamid, che lavora in tandem con una società giapponese esperta in catalizzatori al platino per raffinerie di petrolio e automobili, trasforma l'ossido di carbonio e gli idrocarburi contenuti nei gas di scarico delle automobili in anidride carbonica non nociva e acqua. L'Aero-Ban è costituito da un insieme di durissime palline non più grandi di capocchie di fiammiferi da cucina, ottenute per compressione con strisce di allumina e ricoperte da un sottilissimo e aderentissimo strato di platino e di palladio secondo un processo brevettato dalla consociata giapponese. Le dimensioni sono quelle di un silenziatore, montato lungo la tubazione dei gas di scarico. Il costo si aggirerà sulle 90.000 lire con una durata di circa 80.000 km. Però è necessario operare benzina senza piombo, quella — per intenderci — della UOP che finanzia la SHADOW F. 1.

Il Partito Automobilisti

● E' stato costituito in Olanda un nuovo partito: il Partito Politico degli Automobilisti. Lo ha creato un funzionario del ministero della difesa che, abitando fuori città, ogni giorno deve fare un lungo viaggio per andare al lavoro. Vuole quindi protestare contro l'ingiustizia del continuo aumento delle tasse automobilistiche e nel programma del partito c'è, fra l'altro, l'abolizione della tassa sulle automobili e dell'aumento del prezzo della benzina. Si vuole anche abolire « il deposito delle automobili ».

● In novembre, a cura dell'AC DI BOLOGNA, comincerà un corso di infornatura stradale per il conseguimento del diploma di « tecnico estimatore di danni automobilistici ».

● La VOLKSWAGEN ha annunciato che adotterà il sistema di prezzi « proposti » in sostituzione dei precedenti listini a prezzi fissi per i suoi rivenditori, in conformità con il nuovo cartello previsto dalla recente legislazione anti-monopolistica tedesca.

● Alla JAGUAR non producono più autobus, per concentrarsi sulle vetture e così è sperabile che la lista d'attesa per le V12 si accorci un poco.

● La VOLKSWAGEN, come si era ventilato, avrebbe in cantiere un nuovo modello per sostituire il Maggiolino. La nuova vettura si chiamerebbe « Tempesta » e debutterebbe sul mercato l'anno prossimo. La Casa si rifiuta però di confermare o di negare.

● VOLKSWAGEN e PORSCHE si lasciano. La collaborazione fra le due Case cesserà nella prossima primavera. Alla VW dicono però che le due imprese continueranno in qualche modo a cooperare.

● Corre voce che l'anno prossimo nelle gare europee della F. 5000 si vedrà una EAGLE quasi ufficiale, che farebbe correre Winkelmann.

Il mancato allenamento da finale F. 3

ROMA - Il discusso GP ROMA F. 2 a Vallelunga ha visto, bene o male, in pista diversi piloti italiani che hanno vissuto una inenarrabile serie di disavventure: non tutti in ogni modo sono riusciti a salire sulle monoposto, ciononostante ognuno ha avuto qualcosa da dire in merito alla gara. Queste in sintesi le « gioie e i dolori » dei nostri giovani presenti a Vallelunga.

● « Il mio è stato soltanto un buon allenamento per il 4 novembre, giorno della finalissima di F. 3. Però anche una remota intenzione di combinare qualche cosa di buono anche in questa occasione poteva esistere. » Questo teneva a precisare ALBERTO COLOMBO prima delle prove e la cosa era possibilissima perché la sua Surtees TS 10 noleggiata da Moser era, a parte Turizio, la miglior macchina tra i piloti italiani. Questo sulla carta perché in realtà era piena di piccoli difetti, a partire dal volano che non voleva saperne di restare fissato all'albero motore, che in due giorni gli hanno permesso di fare solo cinque giri nel momento di pioggia più intensa.

● MASSIMO CICOZZI, entusiasta delle sue prove con le F. 2 della CSAI, le ha studiate tutte pur di assistere alle prove ed alla gara a contatto diretto con macchine e piloti. Venerdì mattina era riuscito addirittura a farsi assumere come... infermiere sull'ambulanza in pista. Poi, viste le sue scarse attitudini per quel lavoro, era stato dirottato sulla torretta del semaforo di uscita dal box per dirigere al traffico, in verità scarso, dei piloti.

● Pur con una buona esperienza con le sport, COSIMO TURIZIO non aveva mai guidato una macchina a ruote scoperte. Una volta superato lo scoglio della guida più precisa i suoi tempi si erano fatti subito competitivi, tanto da avvicinarsi all'1'14". Con tutti i presupposti per poter disputare una gara di tutto rispetto, grandissima è stata la sua delusione quando Vittorio Brambilla gli annunciava che era per lui giocoforza richiederli il telaio.

● Dopo che il programma F. 2-CSAI era sfumato, grande è stata la meraviglia quando lo speaker, venerdì sera, ha annunciato che tra gli iscritti in F. 2 c'era anche CLAUDIO FRANCISCI con una Brabham. L'idea (molto discussa e non regolamentare) era venuta al solito vulcanico Salvatore Genovese che, all'ultimo momento, aveva proposto al pilota romano di tentare con la sua F. 3 Brabham BT35 alla quale era stata tolta la strozzatura all'alimentazione, variata la portata della pompa di iniezione. In tale modo il Ford-Novomotor raggiungeva i 170 CV. All'alba di sabato, con Vallelunga ancora tra la nebbia, Francischi si accingeva a guidare questa sorta di F. Atlantic ad iniezione ed un tempo appena superiore all'1'16" faceva sperare, pur con lo svantaggio di 100 CV in meno e delle ruote strette, in una prestazione dignitosa.

● FERNANDO SPREAFICO aveva solo l'ambizione di fare una gara onesta. Proprio sul finire della sessione di sabato il motore si spegneva mentre il pilota affrontava la veloce curva della trincea. Poco igienico farla in folle ed inevitabile l'impatto contro la barriera che metteva fuori uso il telaio.

● Anche per SPARTACO DINI la corsa è stata condizionata dalle prove di venerdì che per lui si sono risolte in pochissimi giri con la Brabham BT40 di Venturi che aveva un gran bisogno di messa a punto. Sabato poi senza adeguate gomme da pioggia e con la pista sempre umida, preferiva non rischiare pur di partecipare alla gara.