

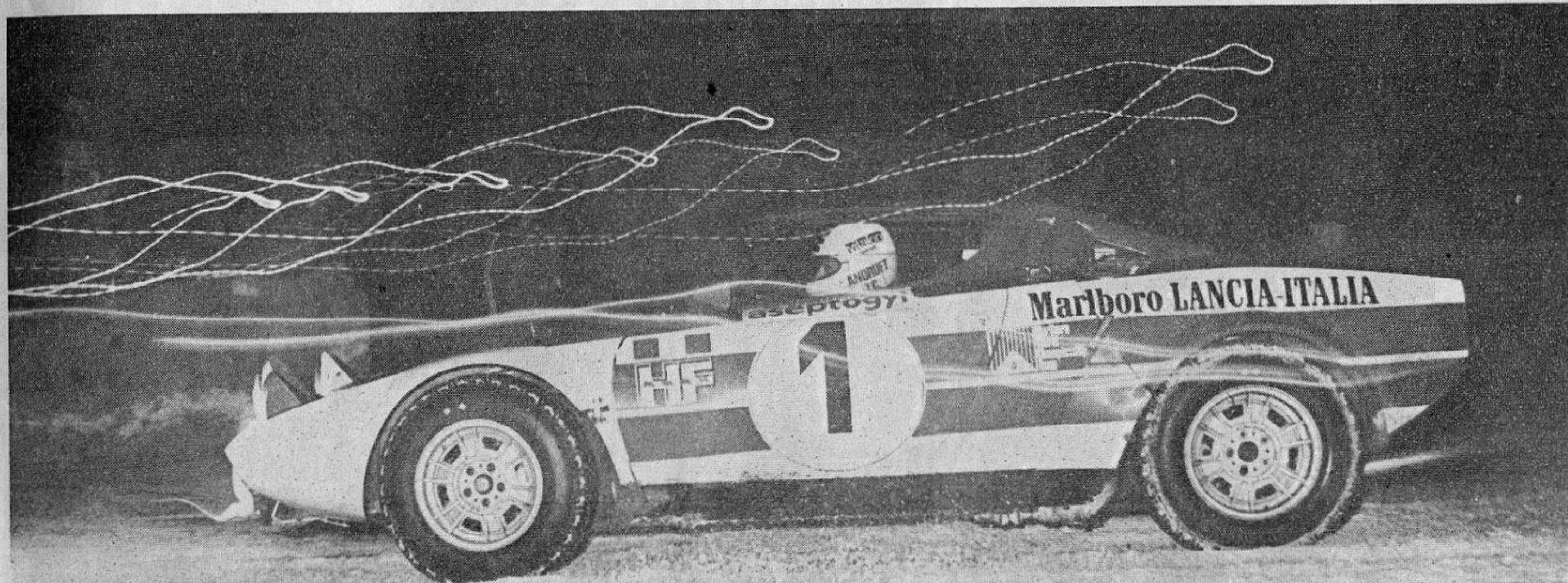
Ormai non solo
i RALLIES
tengono banco

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT

domenica SPRINT

Doppio trionfo italiano nel Criterium NEVE & GHIACCIO di Grenoble
(dove ANDRUET «ritrova la testa» per travolgere le ALPINE sulla neve)
oltre alla LANCIA c'è l'ALFA 2000 trionfatrice nel TURISMO



E' l'anno STRATOS!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GRENOBLE - Trionfo per la Lancia Stratos, pilotata da Andruet, nel Criterium Neige et Glace, ma prima della partenza il conduttore francese salutava a malapena e si rivedeva l'Andruet dei «periodi neri», teso, serio, nervoso, capace di prestazioni ottime o mediocri. «Sono costretto a crederci, anche se non sono superstizioso — ha detto. — Infatti un anno va bene, quello dopo va male, chissà, questa stagione potrebbe anche essere la buona».

E ora sembra, effettivamente, che abbia avuto per lui l'inizio di una grande annata, e questo è tanto più possibile che il prototipo Lancia Stratos sarà probabilmente omologato nel gruppo 4 in luglio. Dopo essere stato messo a punto perfettamente, diventerà una vettura notevole, cioè un compromesso ideale fra potenza e maneggevolezza.

Sempre fedele a «Biche», il vincitore 1973 del Rally di Montecarlo ha dominato dal principio alla fine e, anche se all'aspetto non è cambiato, non siamo più nel 1969 quando questo pilota dalle doti fantastiche era troppo impulsivo. Questa volta, sedendosi nell'abitacolo, ha ritrovato tutta la sua «testa», e questo gli ha permesso di condurre la corsa da vero campione. Si poteva pensare che la potenza della Stratos, sempre equipaggiata con il classico motore a due valvole per cilindro, che eroga circa 235 HP, con un peso di Kg. 900, sarebbe stata tanto più sfruttabile per il fatto che il brusco miglioramento del

tempo, dopo le pesanti nevicate del precedente week-end, significavano strade nella maggioranza asciutte, e invece è proprio nelle due prove a cronometro ove c'era più neve che la Stratos si è garantita la vittoria: soltanto 2" nella prima prova, ma quasi 1' nella prima prova, ma quasi 1' a St. Jean-en-Royans, tappa chiave del percorso.

Forse l'inesatta supremazia della Stratos sulla neve ha un

CRITERIUM NEIGE ET GLACE - Rally internazionale - 9-10 marzo 1974.

LA CLASSIFICA

1. Andruet-Biche (Stratos) 1.40'52"2;
2. Darniche-Mahé (Alpine) 1.44'14"4;
3. Thérier-Laverne (Renault 17) 1.46'44"9;
4. Chasseuil-Baron (Porsche) 1.48'01"2;
5. Jullien-Celestin (Alpine) 1.49'56"1;
6. Follin-Schilder (Alpine) 1.50'59"2;
7. Coeuille-Le Corse (Alpine) 1.51'22"3;
8. Gedehem-Gelin (Porsche Carrera) 1.51'09"9;
9. Béguin-Delaval (Alfa) 1.53'18"1;
10. Dorche-Certosio (BMW iniezione) 1.54'05"1.

Coppa delle Dame: Dacremont-Houbert (Alpine) 1.59'08"6.

suo motivo nella mancanza di addestramento, appunto sulla neve, confessata da Darniche che era rimasto inattivo per qualche tempo. A questo punto la vittoria di Andruet sembrava già sicura e al pilota sarebbe bastato fare i suoi calcoli in funzione del comportamento di Darniche. All'arrivo il pilota dell'Alpine ha ammesso che, anche se la berlinetta 1800 resta difficile da battere nei rallies del campionato del mondo, in quelli francesi (sempre

corsi su strade asfaltate) accusa un handicap di potenza difficile da compensare. Un poco più pesante, in effetti la Stratos aveva un vantaggio superiore ai 65 HP; il motore centrale la rende inoltre molto efficace nelle prove speciali ove mette in luce la stessa maneggevolezza dell'Alpine Renault. Sulle dieci prove speciali disputate, Andruet lasciava soltanto quattro volte il miglior tempo alla berlinetta che, precisiamolo, era una versione classica a carburatori.

La lotta è però stata sempre molto serrata, fra la Stratos e l'Alpine 1800, lungo i circa km. 650 del percorso, di cui più o meno 150 di prove a cronometro. E' chiaro che il duello sarebbe stato più duro, se Darniche avesse avuto a disposizione (come si era previsto prima) il prototipo alleggerito, dotato di sospensioni posteriori della 310, ma la vettura non era preparata ancora bene e così ha dovuto gareggiare con la berlinetta 1800 con carrozzeria «pesante».

Si dovrà dunque tenere conto della Stratos in questa stagione; la scuderia italiana non ha un programma fisso, ma ha deciso, a seconda dei risultati, di favorire Andruet perché ottenga il titolo di campione di Francia. Si vedrà un prototipo con un nuovo motore a quattro valvole per cilindro o con compressore alla Ronde della Giraglia, in Corsica, e Audetto ha annunciato di avere l'intenzione d'iscrivere la vettura anche al Rally del Marocco.

E ora è giusto parlare dell'Alfa, grande trionfatrice della 21.

edizione del Neige et Glace con la 2000, che si è imposta nella turismo di serie. Questo è tanto più notevole che il pilota, Béguin, (che farà tutta la stagione per la Sofar) nel 1973 era uno dei grandi della F. 3 e si è calato nell'abitacolo del coupé milanese non troppo convinto! Béguin si è imposto come uno dei primi candidati al titolo di Campione francese della Turismo. Ballot-Léna, che pilotava il secondo coupé Alfa-France, non è parso molto a suo agio, in questo ritorno ai rallies.

Nella turismo speciale Rouget su Escort ha dovuto ritirarsi, per noie al cambio, e Charpentier, che aveva preso il comando già alla prima prova speciale, ha dominato in quella categoria. Digni di lode anche Thérier e Chasseuil i quali non potendo certo fare nulla per spodestare Andruet e Darniche, si sono sferrati una grande battaglia per la terza posizione. Il campione di Francia 1973 ha tratto il massimo possibile dalla Renault alleggerita, mentre Chasseuil con la Porsche faceva altrettanto, dimostrandosi molto regolare. Fra le dame non c'era molta lotta ed è logico che si sia imposta Christine Dacremont.

La data del Neige et Glace era stata ritardata, per attendere la ripresa delle corse in Francia, ma purtroppo la gara non ha del tutto rispettato il suo «carattere invernale». Detto questo, ha dato il via alla stagione rallistica che si annuncia interessante e combattuta.

Una FIAT più potente in SICILIA

PALERMO - Per colpa dell'austerità il «Rally di Sicilia», giunto alla sua terza edizione, è costretto quest'anno a presentarsi al proprio pubblico in edizione ridotta. Così i chilometri sono stati pressoché dimezzati (sono in tutto 656) e le tappe da due sono diventate solamente una. Anche il via che l'anno passato era stato dato a mezzanotte in piazza Politeama a Palermo, tra decine di migliaia di appassionati entusiasti, riprendendo la gloriosa tradizione del «Giro di Sicilia», quest'anno è tornato a Cefalù e così le macchine partecipanti prenderanno la partenza alle cinque di pomeriggio di venerdì 29 marzo dal lungomare Cristoforo Colombo della cittadina turistica.

Anche la data ha subito uno «slittamento» di una settimana visto che il calendario internazionale portava come giorni di effettuazione il 23 e il 24 marzo. Alla corsa potranno prendere parte vetture dei gruppi 1, 2, 3, 4 e 5 e così vedremo al via anche due Stratos-Lancia con Jean Claude Andruet Biche e Amilcare Ballestreri-Maiga che ha appena trionfato sul ghiaccio con l'intramontabile Fulvia

j. b.

CONTINUA A PAGINA 20



Allo scadere della 1. ora di gara, Facetti è in testa seguito dalla Porsche e dalla Pantera che vediamo a destra in prima fila

L'ALFA GTAm del milanese aveva tenuto in scacco nella 6 ORE PORSCHE (poi vincitrice) e PANTERA

Per 6 forature FACETTI soltanto terzo a DAKAR



Rally Sicilia

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

nella «24 Ore di Chamonix». Ci sarà anche la Beta coupé (ora colorata) per Pregliasco-Garzoglio. Munari è invece destinato al Safari.

Il Rally è prova del campionato nazionale e quindi non potranno mancare le Fiat 124 Abarth Rally, trionfatrici al Rally di S. Marino e che sono state già avvistate in prova sulle Madonie. Ne partiranno almeno tre. Pare che la Fiat porterà con tutta probabilità al debutto le nuove testate a 4 valvole per cilindro di recentissima omologazione.

Gli organizzatori danno anche per scontata la presenza in gara dei fuoriclasse scandinavi Aaltonen e Makinen con le Opel.

Il 3. Rally internazionale di Sicilia che è anche valido per il campionato siciliano rallies, per il «Five Rallies challenge» per il campionato sociale dell'AC Palermo e per lo challenge Kleber '74, si concluderà presumibilmente verso le 7,30 del mattino di sabato 30 marzo, al lungomare di Cefalù, dopo che gli equipaggi si saranno impegnati sulle velocissime prove speciali — si badi bene tutte asfaltate — delle Madonie, transitando in molti tratti sul circuito, compresa la strada nazionale che dalle tribune di Cerda porta a Cerda paese, della indimenticabile Targa Florio.

L'asfalto sarà la caratteristica dominante di questo Rally, il terzo della serie, in programma per venerdì 29 e sabato 30 marzo. Tutte le prove speciali saranno prive di sterrati di qualsiasi genere, un fondo ideale quindi per la Lancia. Complessivamente la gara sarà lunga 650 km (molto meno degli anni scorsi in seguito alle decisioni prese dalla sottocommissione rallye per risparmiare carburante in competizioni) con ben 21 prove peciali per un totale di 162 km.

Ha vinto la PORSCHE di BRINK

L'ALPINE cade anche nelle «BOUCLES» di SPA

SPA - Le «Boucles de Spa», primo rally internazionale della stagione belga, vinte da Brink-Idel su Porsche Carrera, sono state quanto ci si aspettava: percorso difficile al massimo, su strade nei dintorni di Spa e di Francorchamps, e penalizzazioni numerose dopo la prima delle cinque «boucles».

Prima della partenza della vettura numero uno, delle 103 al via, si pensava che sarebbero state soltanto le prove speciali a svolgere un ruolo importante, dato che il limite di velocità ancora in vigore in Belgio consente medie poco elevate. Già la seconda «boucle» risultava fatale a due tra gli equipaggi favoriti: Pedro-Vaillant (BMW) hanno accusato la rottura del ponte posteriore e alla Porsche Carrera di Brillard-Stapelaere si rompeva una biella. Soltanto i francesi Laurent-Hamelrath (Alpine) passavano dalla prima «boucle» senza penalizzazioni. Battuti nella prima prova speciale della «Clementine» dallo svedese e Carlsson (Opel Ascona), vincevano però la seconda, di «Ster», e prendevano così il comando con un comodo vantaggio.

Al termine della seconda «boucle», dopo il ritiro dei suddetti favoriti, erano sempre in testa i due francesi, che precedevano Carlsson. Alla lotta si sono però mescolati altri piloti, soprattutto il tedesco Brink-Idel, gli inglesi Evans-Martson su Porsche Carrera, i belgi Tricot-Lux su Opel, Lopes su Fiat Abarth e Chavan-Lejeune su Datsun.

Laurent è stato il più veloce nelle prove speciali e ha così consolidato un vantaggio che gli permetteva di staccare un poco il piede dall'acceleratore. Poco dopo, veniva penalizzato per anticipo, per un errore del suo coequipier. Nella terza «boucle» si è rotto un attacco del radiatore della Alpine ed è stata la fine. Allora pren-

deva il comando Brink che duellava con Tricot, Chavau, Carlsson e Gustafson (BMW), il quale aveva raggiunto il gruppo di testa. Alla fine del terzo giro, restavano in gara 72 vetture. Brink era al comando, davanti a Tricot e a Carlsson. Nella quarta «boucle» i tedeschi non hanno commesso nessun errore. Il loro principale avversario era Carlsson, che ha occupato il secondo posto, poi venivano Tricot ed Evans. Intanto Gustafson si era ritirato, proprio quando era riuscito a occupare la terza posizione.

Nelle «speciali» Brink ha continuato a essere il più veloce, sicché la quinta «boucle» era ormai poco più di una formalità, dato che il percorso iniziale era stato accorciato dagli organizzatori (perfetti in tutto) per via di un certo ritardo dovuto a un'uscita di strada senza conseguenze, alla «Clementine».

Ancora il più veloce, Brink ha concluso la gara con un solo minuto di penalizzazione sui 500 km del percorso e così, ancora una volta, come la domenica precedente, i piloti stranieri sono andati a battere i belgi in casa loro.

André Royez

BOUCLES DE SPA - Rally internazionale - 10 marzo 1974.

LA CLASSIFICA

1. Brink-Idel (Porsche Carrera) 86,2;
2. Carlsson-Peterson (Opel Ascona) 150;
3. Tricot-Lux (Opel) 221;
4. Evans-Martson (Porsche Carrera) 325,9;
5. Chavan-Lejeune (Datsun) 395,4;
6. Brooker-Brown (Ford Mexico) 473,9;
7. Goblet-Schadeck (Simca) 547;
8. Moortgat-Audy (Escort RS) 583,1;
9. Ferban-Schafer (BMW) 679,2;
10. Lord-Gray (Vauxhall) 702,2.

DAKAR - Carluccio Facetti, sceso in Senegal a «dare una mano» al proprietario di una GTAm Autodelta, è stato il pilota di punta della 6 Ore di Dakar, svoltasi il 4 marzo scorso con partecipazione eterogenea di vetture di tutti i gruppi.

Facetti ed il suo compagno Demoulin sono stati i protagonisti della gara, che era divisa in due manche di 3 ore l'una. Nella prima, nonostante la presenza di una Porsche efficientissima, Facetti avrebbe vinto, guidando da solo, se ben sei forature non lo avessero attardato in maniera irrimediabile. Nella seconda manche di tre ore, Facetti a mezz'ora dalla fine ha ceduto il volante a Demoulin, visto che ormai non c'era più la possibilità di vincere. Fra l'altro, anche Demoulin ha avuto la disavventura di forare altre tre volte, tanto che l'Alfa 2000 ha terminato la corsa con quattro gomme diverse, dato che le scorte erano ormai esaurite.

Il perché di tante forature è spiegato dal fatto che il manto del circuito era stato rifatto in occasione della manifestazione, ma dopo non molto l'asfalto nuovo ha ceduto per cui si correva su tratti di massicciata scoperta, micidiale per i pneumatici moderni.

La corsa, che ha suscitato un entusiasmo incredibile, è stata vinta dalla Porsche Carrera di Bonnemaison e Daumet, secondi arrivati altri due italiani, residenti a Dakar, i Richetti padre e figlio che pilotavano molto bene la loro Ferrari Daytona, mentre Facetti e Demoulin sono arrivati terzi.

Le autorità governative senegalesi, dopo il successo sportivo e di pubblico della gara, hanno ora intenzione di costruire un circuito permanente per poter correre con più frequenza.

Infatti, il circuito di questa 6 Ore era ricavato da tratti autostradali raccordati da strade cittadine decisamente impegnative, per una lunghezza di 3750 metri.

6 ORE DI DAKAR - Gara internazionale di velocità e durata - Dakar (Senegal).

CLASSIFICA FINALE

1. Bonnemaison-Daumet (Porsche Carrera), 805,105 km, media 134,184 kmh;
2. Richetti-Richetti (Ferrari Daytona) 746 e 985;
3. Facetti-Demoulin (Alfa Romeo GTAm) 746,060;
4. Canis-Canis (Dino Ferrari) 744,373;
5. Zoonens-Jacquard (Alpine) 708,261;
6. Rumeau-Delhaye (Alpine) 695,999;
7. Thomas-Hartmann (Simca 1000 R2 S) 691,902;
8. Sans-Sans (R12 Gordini) 690,147;
9. Dumoulin-Ferron (Alfa GTV) 668,240;
10. P. Carlos-B. Carlos-J. Carlos (Alfa 2000 GTV) 640,645;
11. R. Goettel (Simca 1000 R2) 637,329;
12. Panis-Morin (De Tomaso-Pantera) 624,318;
13. T. Fall (Simca 1000 R2) 616,034;
14. Levacher (R12 Gordini) 612,798;
15. Thiaw (Capri RS 2600) 584 e 800.

Giro più veloce: Daumet (Porsche Carrera) in 1'48"2, media 144,166 kmh.

I MIGLIORI TEMPI IN PROVA

Daumet 1'51"6; Facetti 1'52"3; Panis 1'55"8; Richetti 1'56"3; Ferron 1'58"6; Canis 1'59"; Zoonens 2'04"9.

● I torinesi non corrono molto nei rallies, comunque le scuderie nuove non mancano mai. Adesso, al disciolto Team '971, succede il Torino Rally Club alla cui presidenza è stato eletto un personaggio già molto popolare nell'ambiente sportivo torinese, quell'Antinuoci di Chieri che sta monopolizzando l'attività rallystica dell'Alfa Romeo.

La notizia più grossa comunque è l'ingaggio per quest'anno come equipaggio di punta, di Verini e Macaluso.

Un collega felice

● ANDREA GARDINI è nato il 7 marzo 1974 andando ad allietare la felice famiglia composta da mamma Silvana, dal fratellino Davide e dall'orgoglioso papà Mario, uno dei componenti la squadra dei linotipisti del nostro giornale. Al neonato ed ai familiari i complimenti di AUTO-SPRINT.

Strage per guasti

SPAGNA - Rally basco-navarrese - Rally

1. Etchebers-Etchebers (Porsche 911 S).

Dominio di Etchebers in questa seconda prova del campionato spagnolo dei rallies. Molti i ritiri per guasti meccanici. Al secondo posto la Seat di Zanini-Pico.

Non si è sciolta

BADEN WURTEMBERG - Rallye Neve Calda - Rally

1. Karlsson-Petersen (Opel Ascona).

Un equipaggio svedese-tedesco ha vinto questa gara valevole per il campionato dell'IFA, prima del genere disputata dopo il divieto imposto alle corse fino dal 1973, per via della crisi energetica. Competizione dura e solo 41 concorrenti all'arrivo sul 162 partiti.



Il ministro dello sport senegalese si complimenta con Facetti

HENTON (sotto la neve) a Oulton Park Debutto «freddo» per le F.3 due litri

OULTON PARK - La nuova F. 3 di due litri ha preso un insipido avvio, in una gara con pochi iscritti, vinta da Brian Henton su March 743. Soltanto sette delle dodici vetture iscritte hanno svolto le prove e due non sono riuscite a occupare lo schieramento di partenza, che è stato completato da vetture di Formula Ford, che avevano partecipato a un'altra gara. I ritiri «pre-prove» hanno visto sparire la Dastle-Holbay di Barrie Maskell (rottura di un paio di pistoni) e il brasiliano José Chateaubriand, la cui Pinto Holbay-March ha coperto soltanto quattro giri, prima di accusare un guasto.

Il compagno di squadra di Chateaubriand, nella squadra March-Holbay Pinto (patrocinata da una banca brasiliana e da un costruttore di volanti e di ruote) era Henton, che ha coperto soltanto due giri nelle prove ufficiali, perché aveva il comando del gas che si bloccava. E' però riuscito ugualmente a occupare la seconda posizione nello schieramento. La speranza della Formula Ford degli scorsi tre anni, cioè Robert Arnott, occupava la posizione al palo con una nuova Modus ufficiale. Gli erano a fianco, in prima fila, il portoghese José Espírito Santo e l'americano Rouff con una GRD; usavano tutti i motori twin-can di F. 3 dello scorso anno, benché quello di Arnott fosse stato portato a 1860 cc. (gli altri erano due 1600). Il miglior tempo di Arnott, con temperatura fredda ma asciutta, è stato di 1'35"4 mentre Santo era più lento soltanto di 0"8.

Henton è sfrecciato dalla seconda fila per prendere il comando, davanti ad Arnott, ma il pilota della March ufficiale è incappato in un testa-coda sul rettilineo dei boxes, mentre completava il primo giro e ha urtato, non violentemente, il terrapieno. Dopo che tutte le Formula Ford erano passate, Henton si è messo a riguadagnare con decisione il tempo perso.

Quando, al nono giro, è cominciato a cadere il nevischio, Henton era risalito al secondo posto e il compito di raggiungere Arnott è stato facilitato allorché il pilota della Modus ha fatto un

testa-coda alle Cascades in due giri successivi, la seconda volta in modo definitivo perché il motore non si è più avviato. Henton ha dunque vinto facilmente, in condizioni che il tempo rendeva infide, al punto che ne è rimasto vittima, al dodicesimo giro, Santo che dopo un testa-coda si è ritirato col muso della macchina danneggiata mentre anche Rouff non era da meno e faceva a sua volta un testa-coda sul rettilineo principale, prima di piazzarsi secondo però ben staccato. L'unico altro conduttore di F. 3, l'ex pilota di kart Peter Dugdale, ha pure fatto un testa-coda all'Old Hall, ma ha continuato, staccato di un giro.

John Courage

LELLA come «REGA»

LONDRA - Ormai decisamente entrata nei giri dei bigs anche il nostro casco di bronzo, l'alexandrina Lella Lombardi che dalla gara di Brands Hatch inaugurerà la nuova pubblicità della Etienne Aigner, la casa tedesca di pellami che già sponsorizza Clay Regazzoni. Anzi, col ticinese la Lella sarà ora in alcuni films pubblicitari, dal momento che ormai entrambi calciano le stesse scene (le F. 5000 correranno infatti diverse volte assieme, o per lo meno nelle stesse giornate, con le F. 1).

In questi giorni Lella ha provato, anzi è stata la prima a scendere sul tracciato di Snetterton rinnovato, con la Lola T 330 aggiornata '74 con la quale correrà per il team ShellSport in coppia con Jan Ashley ottenendo tempi di rilievo, anche se la pista bagnata non le ha risparmiato poche paure... Martedì proverà assieme al circus della F. 1 a Silverstone, mentre spera di effettuare qualche giro (in via eccezionale, anzi di contrabbando!) a Brands Hatch nella tarda serata di giovedì (e pare che John Webb che ha tanto a cuore la ragazza-5000 riesca a far aprire il circuito solo per lei...).

MANNUCCI gastronomo

● Un plebiscitario consenso di invitati (al solito più dei previsti) hanno avuto Ariella e Mario Mannucci per la « vernice » del loro nuovo simpaticissimo ristorante che hanno aperto a Milano, ospitato in quello che era un piccolo convento già «ricostruito» nel '400. C'erano tutti, giovedì scorso al rendez-vous inaugurale: amici rallyisti a cominciare da Munari e Ballestrieri, velocisti come Stomelen e de Adamich. C'erano sofisticate signore, vertiginose fanciulle, gente del « giro » e non, e naturalmente giornalisti. Mancava solo il... padrino (Cesare Fiorio). E tutti si sono ben abbuffati, tenendo a

EURO F.2 per HUNT (Chevron-BMW)

LONDRA - Il più brillante dei piloti inglesi del momento, James Hunt, farà la stagione Europea di Formula 2 come pilota ufficiale del Team Chevron, con una vettura dotata del motore BMW-Casa. Di fianco a Hunt sarà Tom Pryce, l'altro «uomo nuovo» dell'automobilismo britannico, per il quale Chris Meek ha costituito una società per sponsorizzarlo, la Token, che darà anche il suo nome alla Rondel Formula 1 con la quale Pryce debutterà a Brands Hatch.

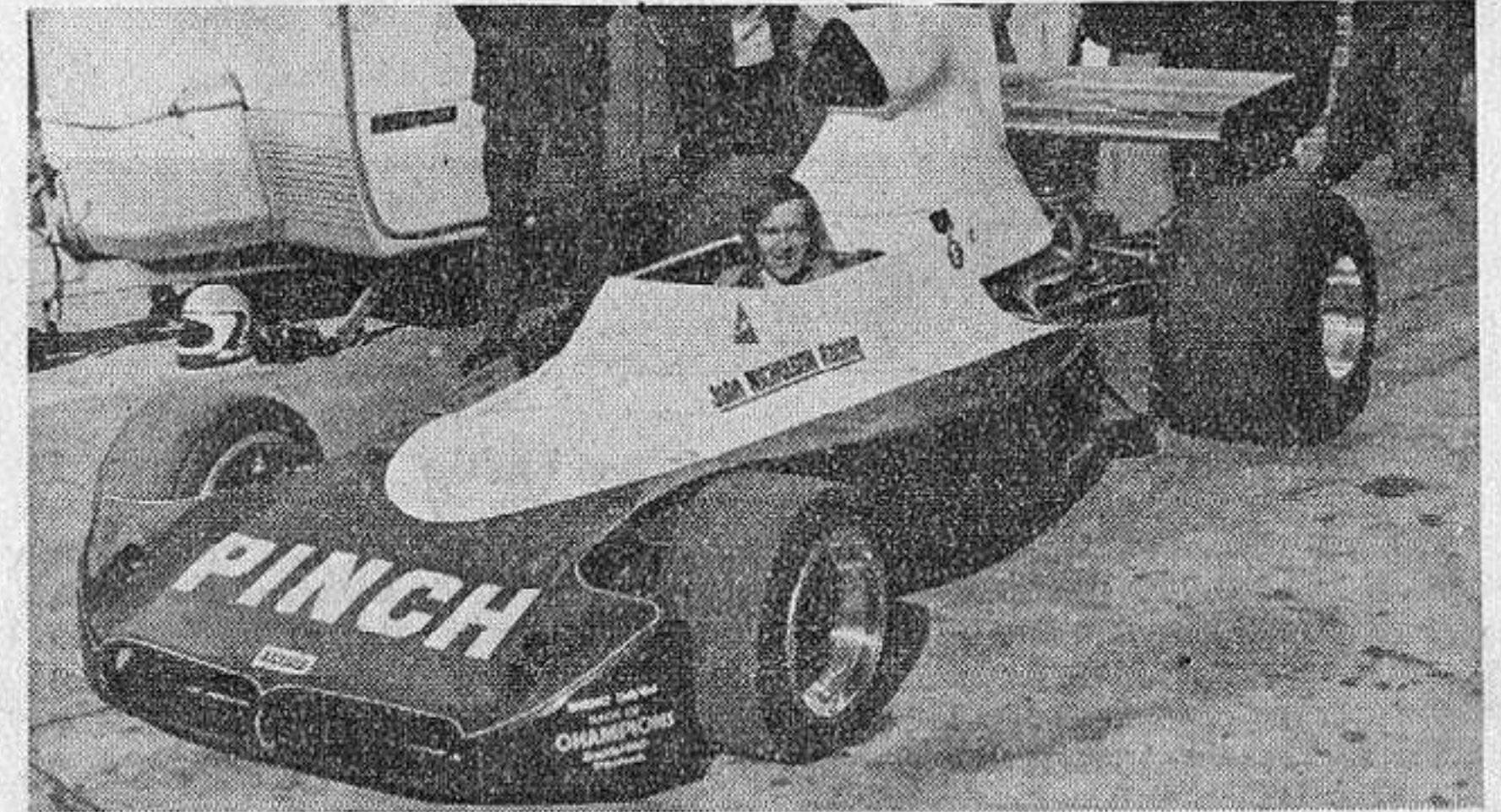
● Altra importante novità per la F. 2 che va ad incominciare, il cambio di marca del bravo irlandese John Watson. Dopo il fine stagione con la Chevron, Watson è ora stato preso dalla Surtees per la macchina ufficiale, che sarà anch'essa spinta dal motore BMW. Dopo tanti anni di collaborazione, Surtees abbandona così Brian Hart, con il quale portò alla vittoria nel campionato '72 Mike Hailwood.

● Il team ufficiale March-Holbay di Formula 3, col vincitore della prima corsa inglese Brian Henton e Pedro Chateaubriand, ha preso contatto con gli organizzatori della prima gara italiana a Casale, a fine mese, per cercare di raggiungere un accordo economico che ne consenta la partecipazione. Per gli organizzatori piemontesi la presenza di Henton costituirebbe una grossa attrattiva e per i piloti un utile punto di riferimento adatto a buttare acqua sul fuoco delle polemiche su motori e telai già in pieno svolgimento.

Al suo telegramma la March non ha ancora ricevuto risposta ma c'è da augurarsi che questa venga e sia positiva: oltre tutto il confronto con una delle più preparate macchine inglesi sarebbe importante per la Novamotor che a Casale schiererà i due motori Ford e Toyota che produce.

Sotto la pioggia torrenziale al Mallory debutta e vince in F. Atlantic la Lyncar

Ed è subito NICHOLSON



MALLORY PARK - Nonostante il tempo decisamente tetto, la prima manifestazione inglese del 1974 con titolo «internazionale» si è svolta con successo. Quest'anno la gara principale era per la Formula Atlantic ed è stata combattutissima fra Nicholson, Crawford e Scott, che hanno tagliato il traguardo in questo ordine.

In contrasto con la corsa di F. 3 della vigilia, a Oulton Park, le iscrizioni erano numerose e, ovviamente, uno dei motivi che influiscono sul declino della F. 3 è il fatto che la «grande Player» ha trasferito il suo appoggio appunto alla F. Atlantic. Il giorno della gara a Oulton il tempo era stato talmente pessimo che è straordinario che le vetture si siano addirittura mosse, (arrivando da Londra abbiamo visto in azione degli spazzaneve) mentre a Mallory il peggio è stato «soltanto» un incessante pioggia torrenziale.

Per la corsa di F. Atlantic la posizione al palo è andata a Nicholson col tempo di 1'05"8, più lento di quelli di certe turismo e parecchio superiore al record del circuito, detenuto da Jarier, su March-BMW; nella stessa manifestazione dello scorso anno. Accanto alla sua Lyncar c'erano Cyd Williams su Brabham BT40, tempo 1'08"8, gli americani King e Mead, e via via gli altri, fra i quali Bev Bond

CORSA DI FORMULA ATLANTIC - Gara internazionale di velocità in circuito veloce per il campionato Player - Mallory Park, 10 marzo 1974.

LA CLASSIFICA (40 giri)
1. Nicholson (Lyncar) 36'29"2, media kmh 142,68; 2. Crawford (March) 36'29"4; 3. Scott (Proto RS) 36'36"8; 4. Choularton (March) 39 giri; 5. Bond (March) 39 giri; 6. Williams (Brabham) 39 giri; 7. Bailey (March Jueo) 38 giri; 8. Wentz (March) 38 giri; 9. Mallock (Ensign) 38 giri; 10. Friswell (March) 38 giri. Giro più veloce: non annunciato.

e, Wentz con nuove March e Musetti con la sua Royale. In tutto hanno provato venti piloti, dei ventotto iscritti. La speranza che il tempo migliorasse, mentre gareggiavano le turismo, non è stata vana, infatti durante la gara principale praticamente non ha piovuto anche se la pista è sempre rimasta bagnata. Ciononostante, il tempo durante le prove era abbastanza brutto per indurre alcuni piloti (che avevano tentato di provare) a rincarare e se il maltempo non fosse cessato è improbabile che le monoposto avrebbero gareggiato.

All'abbassarsi della bandiera è andato in testa Nicholson che, tutto sommato, non è mai stato minacciato seriamente, fatto che ha reso molto felice suo padre, arrivato in volo dalla Nuova Zelanda per vedere John correre per la prima volta in cinque anni, e fare il suo debutto in F. 1 nella Corsa dei Campioni. Il motore della vettura di Williams si è spento al via sicché il pilota è poi partito per ultimo, dovendo affrontare il compito di risalire in mezzo al gruppo, cosa che ha fatto in modo magnifico. Al termine del primo giro Nicholson era tallonato da Crawford, dal divo americano della Formula B, King, e da Scott. Ben presto i quattro si sono staccati dagli altri, girando in circa 55". Sono rimasti muso contro coda per dieci tornate, poi King ha avuto un'esitazione e Scott lo ha superato rapidamente per sferrare un at-

LONDRA - John Nicholson, direttore del reparto per la revisione dei motori Ford-Cosworth della squadra Grand Prix della McLaren, arriva alla formula 1 anche come costruttore e pilota. Neozelandese come McLaren ed Hulme, Nicholson ha iniziato la sua carriera in patria, con le corse in salita, ed in seguito è andato in Gran Bretagna a cercare fortuna. A corto di quattrini, iniziò a preparare motori per la McLaren ed in seguito fondò una piccola ditta che appallò l'intero programma di revisioni dei DFV utilizzati dalla McLaren in Formula 1. In questo tempo, ha preparato oltre 30 esemplari dell'8V della Cosworth.

Nel 1971, Nicholson riesumò le sue ambizioni di pilota, guidando una March comprata usata, fondando poi l'anno successivo una nuova marca, la Lyncar. Grazie a progressivi miglioramenti del telaio, e grazie soprattutto alla sua abilità di preparatore di motori, finì per agganciarci, lo scorso anno, due dei tre campionati inglesi di Formula Atlantic. E la nuova monoposto di Formula 1, disegnata da Martin Slater e costruita in una piccola officina di Slough, deriva da uno sviluppo della Lyncar di Formula Atlantic.

Nella Lyncar di Formula 1, tutto è stato reso il più semplice e pratico possibile. Il telaio monoscocca e le sospensioni sono convenzionali, il radiatore acqua è anteriore, ed i freni a disco posteriori sono montati sulle ruote, contrariamente alla tendenza corrente (arrivata fino alla Formula 3) di montarli accostati al cambio. Secondo Nicholson e Slater, questo montaggio dei freni dietro all'uscita dal cambio sarebbe responsabile della maggior parte delle rotture alla trasmissione registrate in questi ultimi tempi sulle monoposto da Gran Premio.

tacco a Crawford e portargli via la seconda posizione. Intanto questi continuava a tartassare Nicholson, mentre alle loro spalle si svolgevano vari duelli, con Williams che è riuscito a occupare il quinto posto a metà distanza. A questo punto dietro a Williams battagliavano Wentz, Bond e Choularton per la sesta posizione.

A metà distanza c'era meno di mezzo secondo di distacco fra i leaders, ma King arretrava rispetto a Scott. I tempi sul giro sono scesi sotto i 55" mentre la pista si asciugava un po', almeno nella traiettoria di gara nelle curve. Crawford ha fatto l'impossibile per strappare a Nicholson il comando, poi al trentunesimo giro l'americano Meade è incappato in un testa-coda proprio davanti a loro e nel susseguente caos Nicholson si è staccato un poco e Scott ha ripreso ad attaccare Crawford. All'inizio dell'ultimo giro, Crawford era staccato da Nicholson di solo due quinti di secondo, ma il neo-zelandese non ha commesso errori e ha vinto la sua prima gara nel nuovo campionato Player.

Nella gara di contorno quella per turismo gruppo 1 è stata vinta da Rouse su Triumph Dolomite, davanti a Lyons su Alfa 2000 GTV. Nella corsa per vetture di oltre 2500 cc, dominata dalle Camaro, vittoria di Graham davanti a Lloyd e a Woodman.

David Hodges

CORSA A OULTON PARK - Gara di velocità in circuito per vetture di F. 3 - 9 marzo 1974.

LA CLASSIFICA

1. Henton (March) 27'29"6, media kmh 145,42; 2. Rouff (GRD) 28'15"8. Dugdale (March) a 13 giri era nono e nessun altro pilota di F. 3 ha portato a termine la gara. Giro più veloce: Henton 1'32" e 82, media kmh 162,86.

70 mila spettatori hanno assistito a una combattuta (e drammatica) «500 MIGLIA»

Accoppiata UNSER

LEONARD gambe rotte contro il muro

ONTARIO (California) - Ha vinto il migliore, tecnicamente parlando. E Bobby Unser possedeva il mezzo più poderoso, munito di un pulsante che gli consente di aumentare la portata del turbo compressore. E il pulsante il fratello maggiore terribile l'ha usato un paio di volte, per rimontare i 7 secondi che Al Unser aveva guadagnato grazie alla nuova vettura Eagle acquistata da Parnelli Jones per Unser e Leonard. Il motore di riserva di Andretti, su Viceroy, era stato passato a Unser che ha sostenuto una gara entusiasmante e combattuta.

Si trattava, qui di vedere se per percorrere un miglio e 800 si consumava un gallone di carburante (quattro litri). La riduzione di potenza e di carburante per la «Austerity» faceva prevedere un disastro, invece la 500 miglia di Ontario è passata alla storia come una delle più affascinanti.

E' stata, è vero, punteggiata da incidenti, uno alquanto serio che ha coinvolto Joe Leonard, il terzo pilota della Parnelli Jones. Infatti Leonard, dopo una prima «toccata» nei box con Bettenhausen (ritiratosi in seguito all'urto) ha ripreso sino al 154. giro, quando ha urtato il muro, è schizzato sul prato per tornare in pista. L'impatto ha provocato la frattura multipla delle gambe dell'anziano pilota californiano.

I motori sono stati la piaga principale dei ritiri a catena. Ha aperto la serie Mike Hiss, che al 18. abbandona, al 23. A. J. Foyt che era partito dalla «pole position», incappa in alcuni rottami finiti chissà come sulla pista, ingolfa il compressore e deve fermarsi. Jerry Karl, il «Rookie bellissimo» che posò nudo per la rivista «Playboy», sfiora il muro ed abbandona. Poi è Rutherford che brucia una valvola, seguito al 71. giro da Johncock. Il ritiro più sentito è stato quello di Mario Andretti, nelle primissime posizioni che ha bruciato un pistone togliendo così alla corsa un certo interesse.

Il numero dei ritirati aumenta ed ammonta a 14, mentre restano nel gruppo Jerry Grant, Jim Caruthers, Lloyd Ruby, Wallie Dallenbach passato alla scuderia di Giorgio Bignotti-Patrick e Mike Mosley che finiscono in quest'ordine.

Per gli Unser è stata una doppietta gradita, col bacio della vittoria di mamma Unser la quale affermava: «Lo sapevo che Bobby è più bravo di Al, ma Al è il più forte». Queste mamme...

Interessanti i tempi trascorsi dalle macchine al box, per i pieni ed il cambio delle ruote. Quattordici secondi Bobby, diciotto Al. E questo accadeva praticamente ogni 21 giri. Il distacco finale, invece, è stato a colpo d'occhio. Nemmeno mezzo secondo. Un flash. La media generale è stata bassa per gli incidenti in pista, ma certe punte medie

specie all'inizio hanno toccato i 300 kmh.

La giornata non troppo calda non ha tenuto lontano 70 mila spettatori che hanno così dato uno «schiaffo morale» ai grossi di Washington i quali, forse e finalmente, si convinceranno che è ora di finirla con queste farse petrolifere. Il vincitore, con tutta gioia di Dan Gurney (è veramente un genio questo pilota-costruttore) ha portato via 115 mila dollari, parte dei 300 mila messi in palio, senza contare il resto dei premi che giungeranno tra qualche giorno. La media, dicevamo è stata è stata un po' bassa per uno speedway veloce come questo, ma va ricordato che i 33 magnifici hanno compiuto 27 giri alla media di 150 kmh a causa della bandiera gialla.

Ora le macchine dovranno essere rivedute, la prossima gara di Phoenix in Arizona richiede radiatori più grandi per andare incontro al caldo intenso del deserto e per la brevità del circuito di appena un miglio. Il vincitore dopo la premiazione ha detto: «Questo è l'inizio di una grande stagione. Il «48» (il numero della sua macchina, un tempo di Dan Gurney) farà resuscitare molti».

Lino Manocchia

500 MIGLIA DI ONTARIO, gara internazionale di velocità per vetture formula USAC - Ontario, 10 marzo 1974.

LA CLASSIFICA

1. Bobby Unser (Eagle) che gira alla media di 252,640 kmh; 2. Al Unser (Eagle Parnelli) a 0'5"; 3. Jerry Grant (Eagle Cobra) ad un giro; 4. Jimmy Caruthers (Eagle Cobra); 5. Lloyd Ruby (Eagle); 6. Wally Dallenbach (Eagle Patrick); 7. Mike Mosley (Eagle); 8. Roger McCluskey (McLaren-Offy).

ANDRETTI tradito dal consumo

ONTARIO - I risultati delle prove di qualificazione per la 500 miglia di Ontario potremmo definirli «semi falsi» non perché vi siano stati casi di «Watergate», ma perché a causa di contrattempi vari, lo schieramento ha subito una fisionomia completamente falsata. In altre parole, certi assi che dovevano essere in prima posizione — vedi Mario Andretti — sono stati costretti a prendere il via da file arretrate e viceversa. Di chi la colpa?

In questo caso specifico, della crisi energetica. Se alcuni piloti, come Andretti o Gordon Johncock, avessero avuto altri 25 litri disponibili, avrebbero finito la loro «gara di qualificazione» vincendo comodamente e di prepotenza. E' accaduto, per restare in cronaca, a Mario Andretti, il quale schizzato via alla partenza della seconda «Manche» di 100 miglia, ha assunto il comando tenendolo per tutta la gara. Ma a due giri dalla fine il bolide bianco rosso di Maurice Phillippe ha emesso un singhiozzo, e si è fermato, privo di energia motrice.

C'è un visibile malumore tra piloti e dirigenti i quali, tre giorni prima della 500 miglia stavano per dichia-

rare bancarotta. Poggia, vento, freddo glaciale (strano per la zona di Los Angeles) hanno tenuto lontano migliaia di sportivi e la crisi ha impedito a parecchi di recarsi ad Ontario, 45 miglia distante da Los Angeles. Si parla di proteste dirette a Washington, da dove, proprio stamane è giunta la notizia che a primavera, le pompe distributrici riapriranno la domenica «per aiutare il turismo» mentre verrà assegnato un maggior quantitativo di carburante per le auto private.

Intanto le corse soffrono ingiustamente, i risultati vengono falsati — come nel caso Ontario — mentre altre branche sportive ottengono maggiori quantitativi di petrolio.

Comunque le prove di qualificazione sono andate come sono andate. Lo stesso A.J. Foyt, che ha vinto la prima manche, appena tagliato il traguardo non ha avuto più carburante e la macchina s'è fermata all'imbocco del banco nord ed ha avuto bisogno di spinte per tornare al box. Sia la Coyote di Foyt che la Eagle di Bobby Unser hanno un controllo manuale del bruciatore. Quando Unser è partito via portandosi sulla scia il pilota Texano, questi ha aumentato la potenza del turbocompressore e lo ha ripreso, regolandolo comodamente sino alla fine.

Mario Andretti, col compagno di scuderia Al Unser — questi su Eagle di Gurney, acquistata da Parnelli Jones, era in testa nella seconda batteria, ma alla fine — due giri per Mario, uno per Al Unser — mancava il carburante ed i due assi restavano a bocca amara sulla pista.

Osservando i bolidi Usac di questo anno, per quanto riguarda il disegno aerodinamico della carrozzeria non si notano grandi modifiche, mentre le scocche, i radiatori, alettoni ecc, più o meno hanno subito ritocchi.

La media di A.J. Foyt è stata di 306, 702 kmh seguito da Johnny Rutherford — 299,256 — e Bobby Unser 298,947. Quest'anno, alcuni piloti appaiono per la prima volta nella rosa dei 33 magnifici. Il pilota Italo Americano Al Loquasto, che stava tentando per Indy da anni, Warren, Snea, Brighton e Harkey rappresentano una novità assoluta, insieme all'asso delle Stock Car Johnny Parson che si è qualificato ultimo.

COSI' (IN 33) AL VIA

A.J. Foyt-Rutherford-B. Unser
Caruthers-Krisiloff-Ruby
McElreath-A. Unser-McCluskey
Dallenbach-Karl-Simon
Walters-Andretti-Vukovich
Bettenhausen-Grant-Johncock
Leonard-Mosley-Martin
Bigelow-Snyder-Warren
Snea-Simpson-Muther
Brighton-Cannon-Barber
Harkey-Loquasto-Parson

La prima AGO... puntura

DAYTONA - Se la moto era giapponese, la Yamaha, il pilota numero uno era italiano: Giacomo Agostini, il «pazzo» per gli americani, ma il migliore degli 80 partenti alla 200 miglia di Daytona, fra i quali il campione americano Ken Norton. Ed Agostini il ha «stracciati» tutti, conquistando il comando al via, perdendolo per il rifornimento, e riprendendolo per non farselo più strappare fino alla fine.

E' una vittoria che ci riempie di orgoglio, una dimostrazione ulteriore che i piloti italiani (su due o quattro ruote) non sono secondi a nessuno, quando dispongono dei mezzi adatti con buona pace dei nostri irriducibili costruttori. Bravo, «Mino»!

Le prove al JARAMA

Pilota	Martedì	Mercoledì	Giovedì
Nicky Lauda	1'19"8	1'19"0	1'19"5
Clay Regazzoni	—	—	1'19"9
Ronnie Peterson	1'21"0	1'22"0	1'19"4
Jacky Ickx	1'21"5	1'20"6	1'20"5
Emerson Fittipaldi	1'20"8	1'19"8	1'19"7
Carlos Reutemann	1'21"0	1'19"4	—
Jody Scheckter	1'20"9	1'20"9	—
Patrick Depailler	1'21"5	1'20"8	—

● Il record ufficiale della pista è di Jacky Ickx con la Ferrari B2 ottenuto nel 1972 in 1'21"01; il record ufficioso ottenuto nelle prove del Gran Premio di Spagna 1972 è di Jacky Ickx con la Ferrari B2 in 1'19"88.

La FERRARI preoccupa sempre più gli inglesi

MADRID - Nei giorni 5, 6, e 7 marzo della scorsa settimana, seduta di prove sul circuito di Jarama alla quale hanno preso parte ben cinque marche di F. 1 in previsione del Gran Premio di Spagna, quarta prova del mondiale piloti F. 1. Le cinque case presenti erano McLaren, Lotus, Brabham, Tyrrell e Ferrari. I piloti Emerson Fittipaldi, Jacky Ickx, Peterson, Reutemann, Depailler e Scheckter e i due ferraristi Niki Lauda e Clay Regazzoni. Queste prove organizzate dalla Goodyear per trovare le mescole migliori e più adatte alla pista madrilenica hanno dato la possibilità di effettuare le prime regolazioni alle sospensioni in vista della gara che si svolgerà il 28 aprile.

Per ottenere buoni risultati i piloti hanno dovuto sostenere un intenso allenamento per adattarsi alle asperità del circuito prima di passare alle regolazioni vere e proprie della vettura: manca infatti poco più di un mese alla gara e gli otto piloti presenti si sono preoccupati d'imparare alla perfezione il circuito compiendo ciascuno un numero altissimo di giri (dai 50 ai 150) a eccezione di Regazzoni.

Per la Goodyear era presente uno staff completo di tecnici con a capo Leo Mell: i tecnici naturalmente si sono preoccupati di provare e riprovare vari tipi di pneumatici raccogliendo volta per volta i giudizi dei piloti. I vari piloti si alternavano infatti ciascuno per una decina di giri: i primi tre giri non venivano cronometrati per dar modo ai pneumatici di entrare in temperatura mentre gli altri cinque o sette giri venivano cronometrati.

A turno, al termine di queste brevi sedute i piloti riferivano le loro impressioni ai tecnici della Casa che le annotava scrupolosamente in un foglio speciale con tutti i dati riferentisi a pilota, macchina e tempo migliore ottenuto e naturalmente condizioni delle gomme con particolare attenzione alle temperature delle stesse al centro e ai lati.

Da una parte di questo foglio veniva segnato il tipo di gomma usata: la Goodyear in queste prove ha utilizzato per esempio i pneumatici tipo 3000 e ogni numero componente questo 3000 sta a indicare le caratteristiche specifiche delle gomme come la mescola, il tipo, la serie ecc. Al termine di queste prove alla Goodyear trarranno una serie di decisioni per giungere naturalmente al miglior pneumatico.

Per farsi un'idea del volume di queste prove basti pensare che in questi tre giorni questi otto equipaggi hanno provato all'incirca trecento gomme e di queste trecento gomme almeno cento erano di tipo diverso l'uno dall'altro. Naturalmente in questi otto o dieci giri ogni pilota non variava assolutamente l'assetto della vettura e cercava di man-

tenere costantemente la regolazione delle sospensioni e l'inclinazione dell'assetto appunto per studiare esclusivamente il comportamento dei pneumatici.

Alla LOTUS ne hanno approfittato anche per i primi collaudi del nuovo modello, la TPS 9 recentemente presentata a Londra: Peterson e Ickx sono stati fra i più assidui e hanno compiuto il maggior numero di giri, hanno fatto molte soste per regolazioni cercando di affiarsi il più possibile con la nuova frizione e con la nuova pedaliera. Naturalmente sono state le vetture più ammirate con un folto pubblico particolarmente interessato per queste prime prove del nuovo modello.

La MCLAREN, al termine delle prove di pneumatici ha fatto scendere in pista la vettura di Fittipaldi con un nuovo musetto tipo Indy e un alettone molto diverso con un diverso angolo d'incidenza. Con questa sistemazione Fittipaldi ha ottenuto il miglior tempo della giornata, risultando particolarmente interessante per i tecnici del team, alla direzione del quale era il solito Alastair Caldwell.

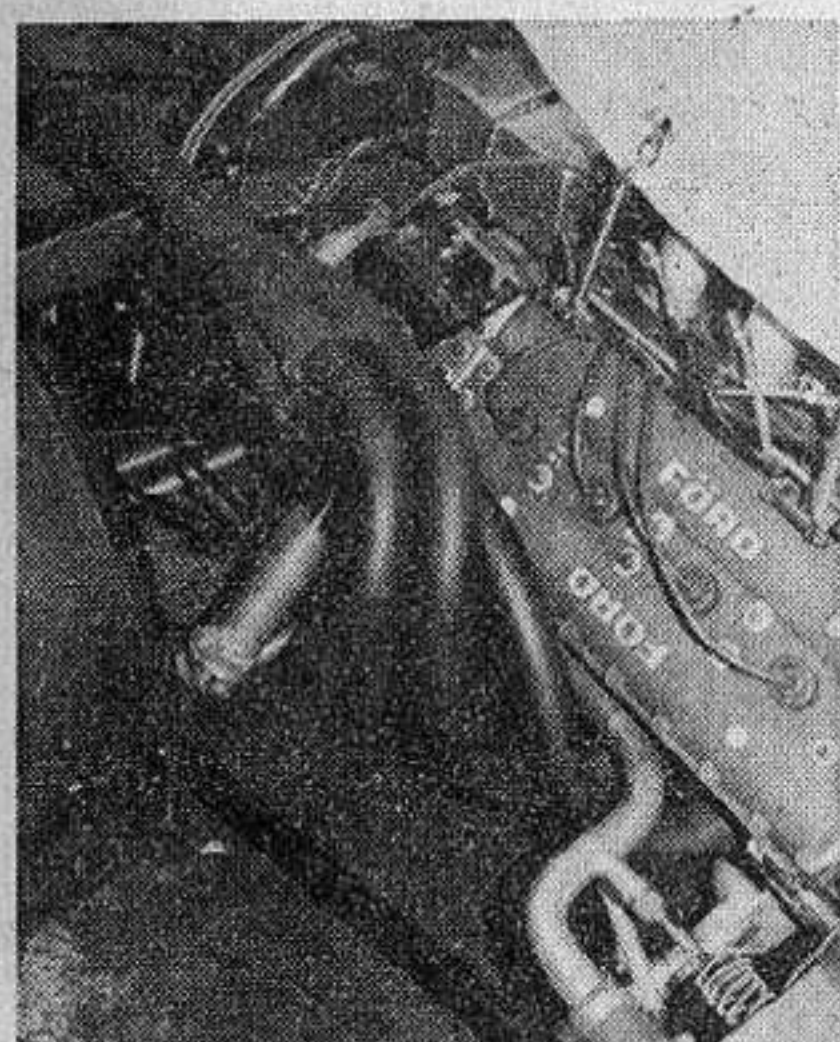
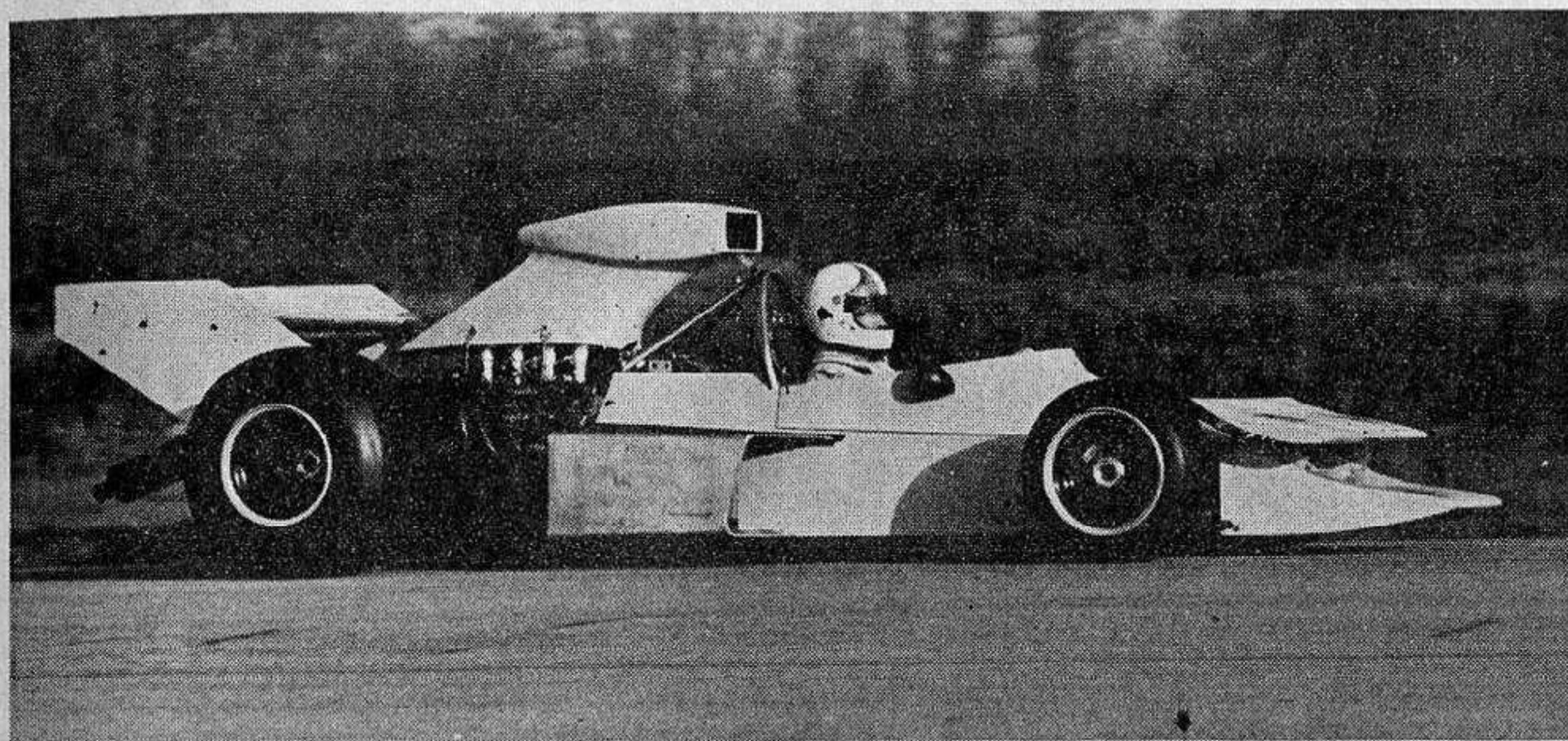
Per le restanti macchine le novità sono state molto scarse: la BRABHAM di Reutemann aveva un piccolo deflettore sul muso mentre sull'unica FERRARI venivano cambiati continuamente i musetti per altro molto simili l'uno dall'altro. Sulle TYRRELL sono state provate diverse prese d'aria: la macchina di Depailler aveva le solite sospensioni mentre quella di Scheckter aveva barre di torsione sulle sospensioni posteriori. Al contrario degli anni passati la Ferrari è stata la monoposto che ha dato meno problemi di tutte le altre. Mauro Forghieri ha diretto tutte le operazioni al box.

Il manto stradale del Jarama si presentava molto più ondulato per cui il record ufficioso di due anni fa detenuto da Jacky Ickx non ha potuto essere abbassato. Il tempo di 1'19" spiccato da Niki Lauda è rimasto dal secondo giorno inibittivo: Clay Regazzoni — ancora un po' amareggiato perché la moglie ha interrotto la sua terza gravidanza — è arrivato solamente all'ultimo giorno e si è mantenuto in questa ultima sessione di prove a mezzo secondo dal compagno.

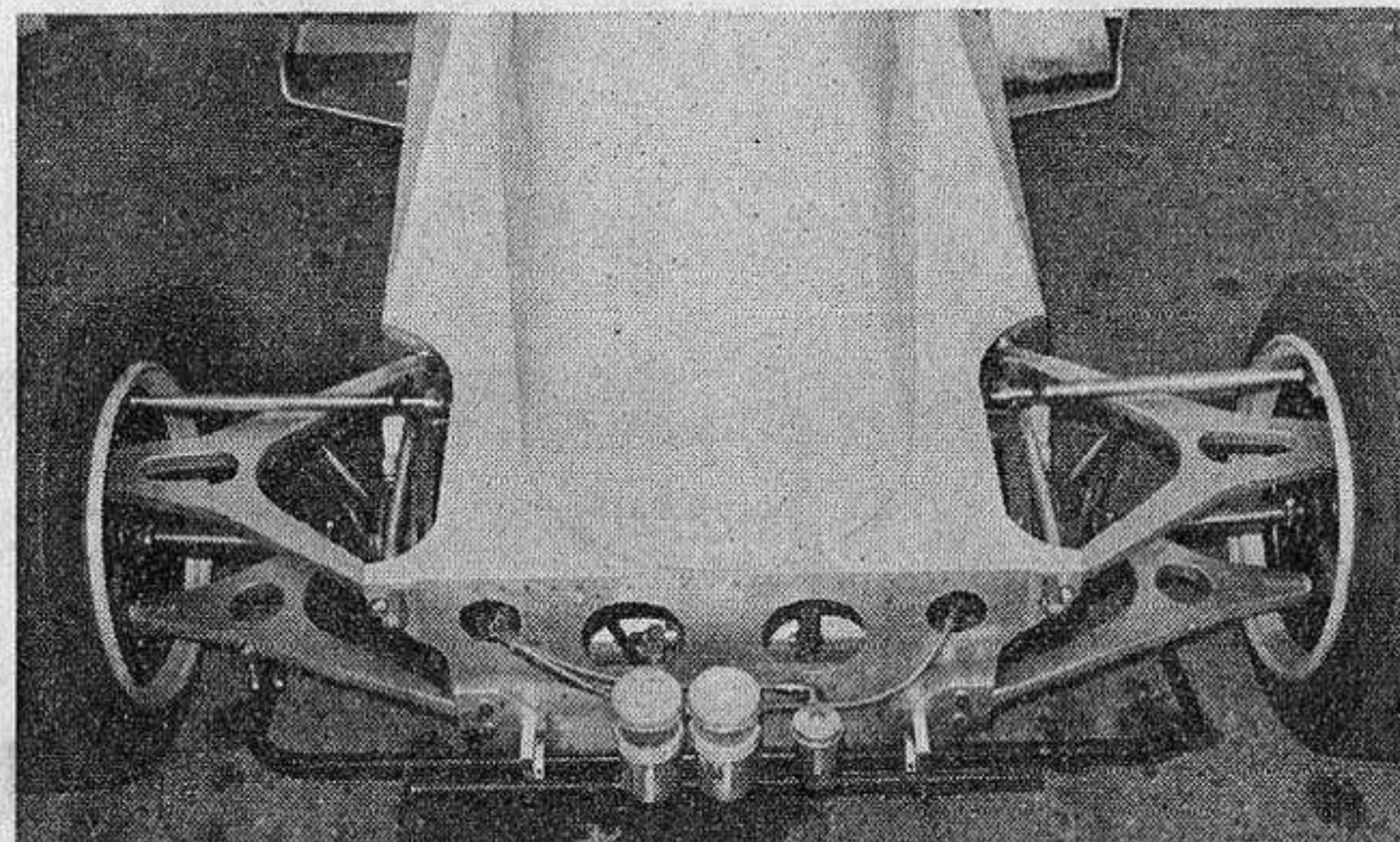
Peter Warr e Raph Bellamy hanno cercato di sistemare i difetti di gioventù delle JPS che hanno accusato prima noie ai freni e poi ai semiasse posteriori: il miglior tempo è stato ottenuto da Ronnie Peterson però in scia di Clay Regazzoni.

A capo della squadra Brabham era il giovane Gordon Murray che è arrivato con un piccolo camion e una sola macchina: Carlo Reutemann è stato il pilota che ha fatto meno giri assieme a Clay Regazzoni.

L. G. Canomanuel

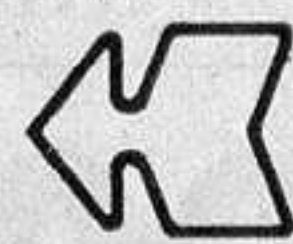


Posteriormente, gli scarichi passano sopra alla sospensione



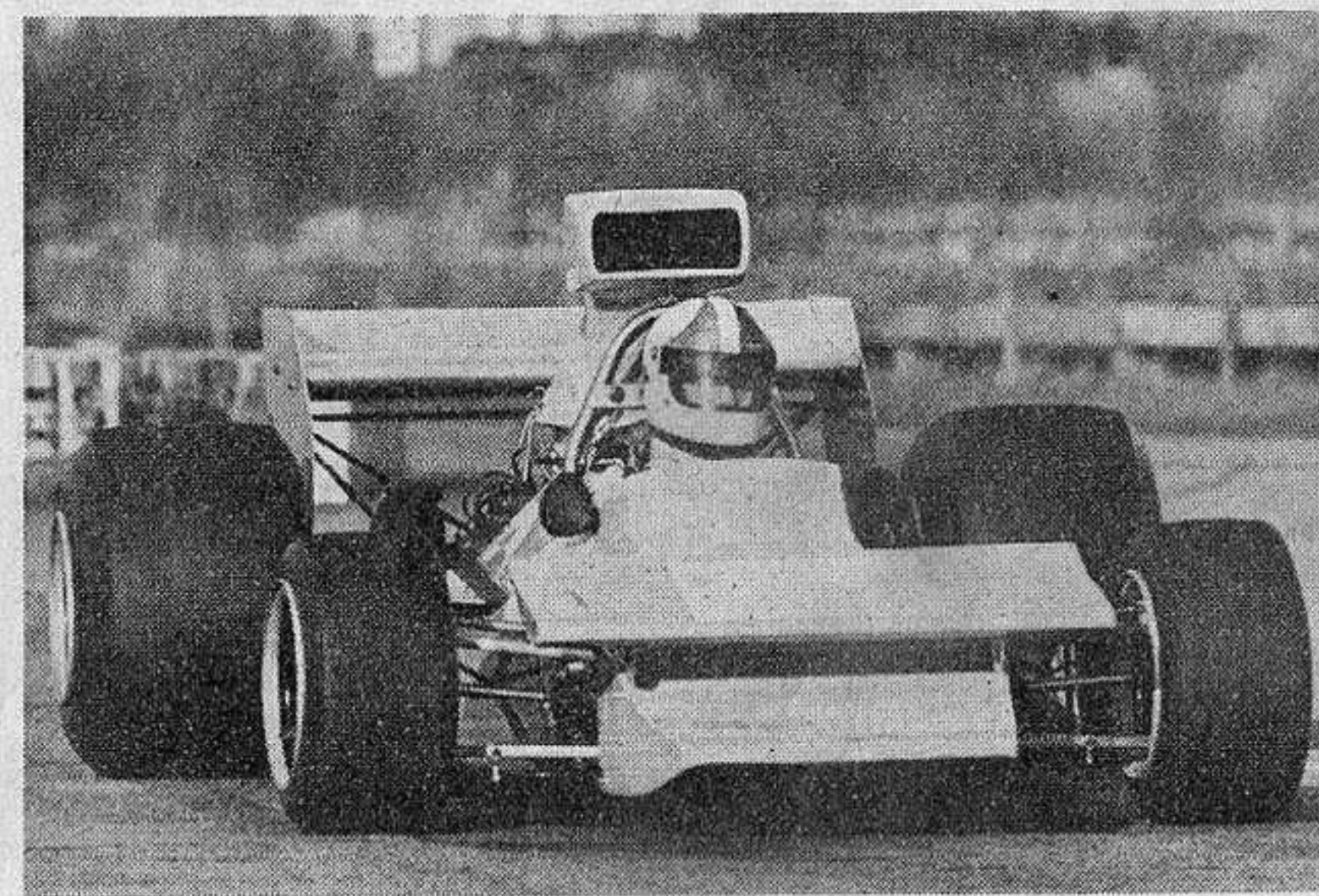
Anteriormente, la monoscocca finisce ai pedali. Le sospensioni sono a barra di torsione, ed i freni a disco anteriori sono interni

Vi sembra una LOTUS?



AMON giura di NO

A sinistra, Chris Amon compie i primi giri, a Goodwood, con la sua nuova Formula 1 disegnata da Gordon Fowell. Si nota il posto di guida molto avanzato. Sotto, il caratteristico alettone anteriore



Anche big JOHN ha modificato le sue MONOPOSTO

Soldi belgi per Surtees

BRUXELLES - Spesso basta poco, perché si concretizzi rapidamente un fatto molto soddisfacente. Fino a non molto tempo fa John Surtees non avrebbe mai pensato che, alla conclusione, avrebbe dovuto il patrocinio della Bang e Olufsen (una ditta danese molto importante di apparec-

«semaforo verde» senza esitare... e tre anni per imporsi. La stagione si svolse con fortune alterne, spesso con successo, con vetture differenti tra loro come una Opel Commodore, una De Tomaso Pantera e una Super Volkswagen Horag. In seguito, e dopo lunghe discussioni, ven-

Sponsorship Management, il cui primo budget internazionale è ovviamente quello della B&O. Altri molto importanti sono già nel portafoglio e fra gli scopi che si prefigge l'ISM sono la promozione dello sport automobilistico, aiuti ai giovani dotati di talento (di qualunque nazionalità essi siano) e creare il necessario e indispensabile collegamento fra i patrocinatori e le squadre, o i piloti. Gli uffici principali sono a Bruxelles, ma ce ne sono già uno in Gran Bretagna e uno a Ginevra.

Per Surtees si tratta di un affare importante e quando è stato a Bruxelles non lo nascondeva. Due F. 1, per Pace e Mass, e due o tre F. 2 (di cui una verrà affidata a un pilota di spicco) porteranno dunque i colori della B&O, cioè rosso, bianco e nero. Inutile aggiungere che si è stabilita una stretta collaborazione con Roger Ainger, marketing manager della Matchbox, e con la FINA. Surtees, a sua volta, si accollerà l'addestramento di Bernard de Dryver e Pierre Dieudonné (è già stato deciso un programma di prove in Inghilterra) allo scopo di «prepararli» per la F. 2. Surtees non nascondeva la sua gioia per questo avvenimento, visto che ora potrà dare una forma concreta al suo team.

André Royez

LONDRA - «Quasi tutti crederanno che abbiamo copiato la Lotus 72» — ha detto Amon, portando la sua nuova Formula 1 a fare i primi giri di prova a Goodwood alcuni giorni fa — «In effetti l'unica vera somiglianza consiste nel fatto che abbiamo usato sospensioni a barre di torsione e freni anteriori entrobordo. Il concetto basilare della vettura è totalmente diverso e in fondo somiglia assai più alla nuova JPS che alla 72».

«Esistono due modi per progettare una nuova vettura da Gran Prix. Si può costruire una genuina vettura inglese fatta con una scatola di montaggio oppure si può cercare di fare qualcosa di più sofisticato. In entrambi i casi ci sono dei pro e dei contro. Se si opta per una vettura relativamente semplice, si può costruirla abbastanza in fretta, metterla a punto piuttosto facilmente e, molto probabilmente, ricavarne successi quasi subito. Una vettura sofisticata può richiedere più tempo per la costruzione e la messa a punto, ma una volta che è a posto si avrà un vantaggio. Inoltre non si dovrà costruire ogni anno una vettura completamente nuova: è assai più facile modificarla e aggiornarla che partire da zero. Basta guardare la Lotus per capire il concetto: la 72 riscuote successi da anni, come fu per la 49 e la 25».

La nuova Amon fu ideata nel settembre scorso e della progettazione si occupò Gordon Fowell, mentre il professor Tom Boyce pensava all'aerodinamica. La monoscocca fu costruita da Thompson, nelle sue officine a Northampton, e la vettura è stata montata da Bray, che si occupa anche della preparazione.

La Amon monta un motore Cosworth Ford V8 nella monoscocca di alluminio. I serbatoi del carburante sono situati fra il motore e il sedile del pilota,

completamente circondati da una struttura deformabile che si estende in avanti, lungo le fiancate dell'abitacolo. I radiatori dell'acqua sono montati fuoribordo della monoscocca e inclinati all'indietro a 45 gradi entro le loro carenature.

La sospensione anteriore è a quadrilateri di lunghezza ineguale e barre di torsione, queste ultime azionate mediante leveraggi regolabili che danno una compressione variabile delle molle. I freni anteriori entrobordo consistono di dischi ventilati di pollici 10,1, con pinze Girling, progettati in modo specifico per questo uso; hanno attacchi a tre punti molto rigidi; il raffreddamento dell'aria per i dischi passa da fuori nella parte inferiore del muso. La sospensione posteriore è basilarmente convenzionale: quadrilateri superiori, e bracci inferiori paralleli e ammortizzatori De Carbon a gas, montati entrobordo anteriormente e fuoribordo posteriormente. I bracci della sospensione posteriore sono montati fra una piastra dietro l'assale ed una struttura imbullonata al motore e alla trasmissione, che fornisce anche i supporti per la barra di torsione, la barra antirullo posteriore e il comando del cambio.

Nel campo dell'aerodinamica, si è prestata molta attenzione per ridurre la portanza e aumentare la spinta verso il basso. Il muso stesso è progettato per funzionare in armonia con l'alettone che lo sovrasta.

La Amon dovrebbe debuttare alla Corsa dei Campioni e dopo verrà portata in volo a Kyalami per il GP del Sud Africa. Una seconda vettura è quasi finita e più avanti verrà prodotta una versione Formula 5000. Le prime prove di Goodwood hanno comunque evidenziato alcuni problemi con le barre di torsione e con i freni.



La nuova livrea della Surtees, in F. 1 come in F. 2 prevede i colori rosso bianco e nero della Bang & Olufsen, una produttrice di Hi-Fi

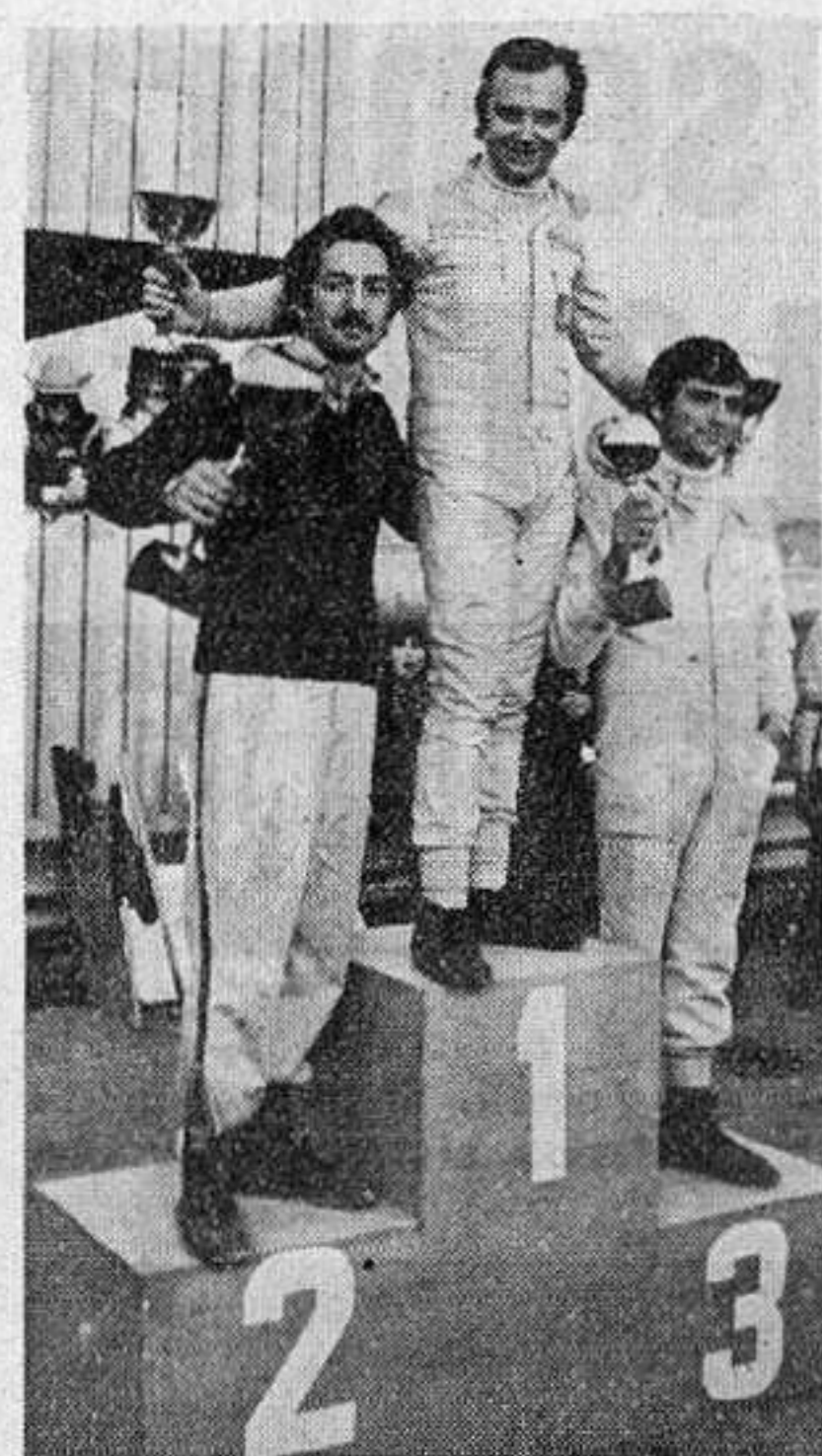
chi ad alta fedeltà) a un ragazzino di vent'anni. La storia è lunga, ma merita di essere riassunta. Nel 1973 Bernard de Dryver decise di porre piede nelle competizioni automobilistiche. Suo padre, oculato uomo d'affari e importatore in Belgio dei prodotti della B&O, gli diede

ne deciso di compiere un nuovo passo. E la conclusione di tali discussioni si è concretata ora, con la creazione del Team Surtees Bang e Olufsen. La cosa ha dunque avuto origine da un'«idea belga».

Intanto veniva creata un'altra società, l'International

Sarà riaperta una vecchia stazioncina vicinissima per portare ancora più spettatori all'autodromo umbro

Un GOVONI belle époque



Farneti in cima al podio, e non siamo in batteria... Con lui Regosa (secondo) e Sottanelli

MAGIONE - Il dinamismo della Scuderia Carpine Ruffo non teme certo l'austerità: ci mancava solo una linea ferroviaria adiacente alla pista di Magione, per evitare i problemi legati alla circolazione, ed il futuro agonistico della ancor giovane pista umbra sarebbe stato assicurato comunque. Ebbene, questa volta alla passione agonistica hanno dato una mano anche le Ferrovie poiché, con ogni probabilità fin dalla prossima gara, i treni della linea Terontola-Foligno, fermeranno a trecento metri dall'autodromo, sfrut-

tando una stazioncina in disuso da tempo.

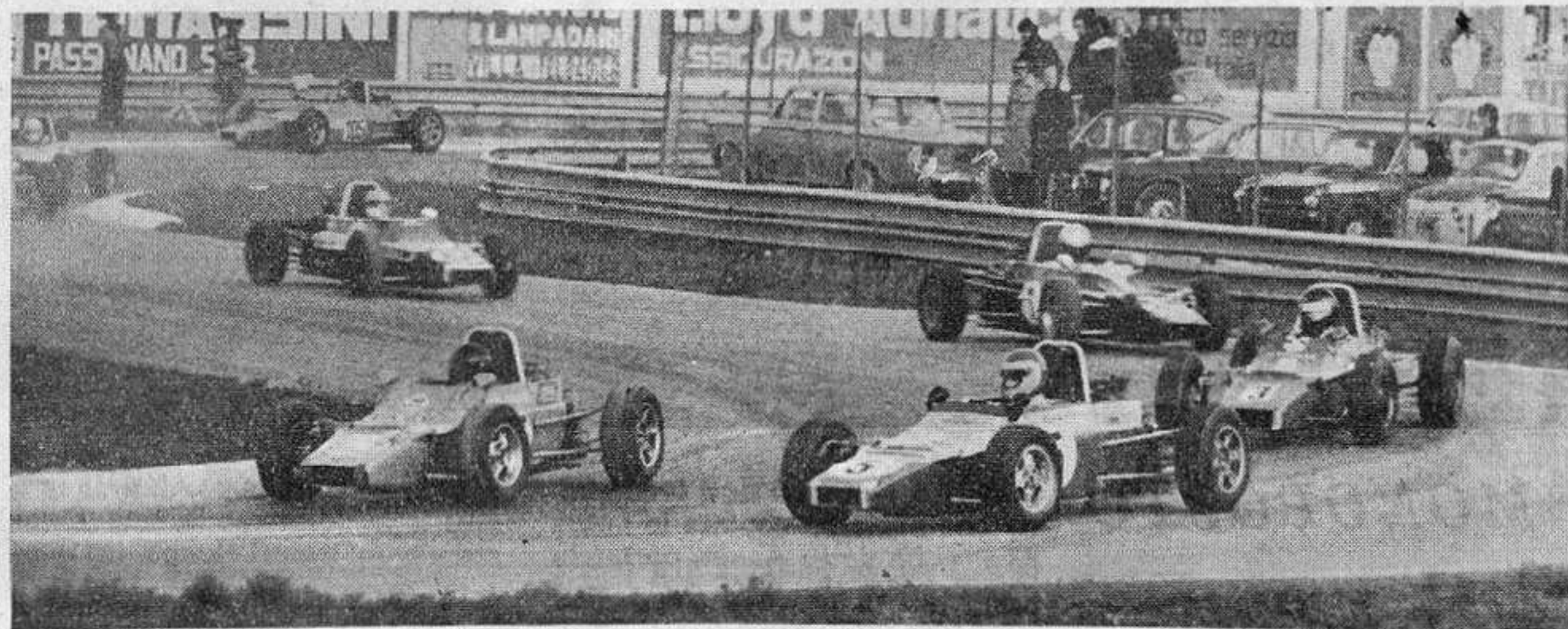
In ogni caso questa 2. Coppa Carpine che, tra le altre, aveva l'importante funzione d'inaugurare ufficialmente questa stagione agonistica all'insegna del « pari o dispari », ha confermato che ci vuole ben altro per fermare l'automobilismo. I numerosi piloti che dopo aver gareggiato la domenica mattina si sono assoggettati ad aspettare la mezzanotte per poter ripartire ne sono la miglior testimonianza. Certo i disagi non sono stati pochi ma un po' per lo spirito di

due cugini Gianni e Gianfranco Riccietelli. Dopo un predominio iniziale del primo il più smalzato Gianfranco non tardava ad intimidirlo con un paio di staccate da brivido.

Nella classe inferiore la 128 di Betti si inseriva brillantemente fra le Simca aggiudicandosi il quarto posto. Alla fine colpo di scena: il sempre scrupoloso commissario tecnico Galiani controlla l'altezza delle macchine misurandole dal tetto ed a farne le spese saranno proprio il primo ed il terzo mentre a godere sarà Gianfranco Riccietelli che farà sua la gara.

mezzo litro il locale « Wanes » (Cucina) era autore di un altro assolo.

La seconda gara del Gruppo due risulta più monotona perché Gilardini (Escort 1600 - Bovio), un giovane di Valenza Po alla sua prima gara, parte in testa e Corducci (BMW 1600 Ferraris) con una macchina carente di assetto nulla poteva nel tortuoso tracciato umbro. Risultava abbastanza vivace, al contrario, l'eterogenea lotta fra « Dinos » con una Gordini 1600 pressoché normale e Brogioni con 128-1300 preparata da Galmozzi che accusava comunque guai di messa a punto.



Le Formula Italia « dispari » hanno inaugurato la stagione di monoposto per questa formula. Nella foto, si riconoscono Cesarini, Farneti, Regosa e Bossoni. Siamo al via della finale, vinta da Farneti



La fase iniziale della bella battaglia fra la Porsche di « Bramen » e la De Tomaso Pantera di Govoni, che alla fine avrà partita vinta

2. COPPA CARPINE, gara nazionale di velocità in circuito - Magione, 10 marzo 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Gianfranco Gonzi (Fiat 850) 15'26"7 alla media di kmh. 76,917; 2. Papanti (Fiat 850) 15'29"6; 3. Tortoroli (Fiat 850) 15'48"3; 4. Fruzzetti (Fiat 850) a 1 giro. Giro più veloce: Papanti in 1'16"1, media kmh. 78,055.
Classe 1000: 1. Umberto Campanella (A. 112 Abarth) 14'39"7, media kmh. 81,027; 2. Boldrini (A.112 Abarth) 14'47"4; 3. Lodolini (A.112 Abarth) 14'50"6. Giro più veloce: Campanella in 1'12"5, media kmh 81,931.

Classe 1150: 1. Franco Betti (Fiat 128) 14'37"9 alla media di kmh. 81,191; 2. « Baloo » (Fiat 128) 15'01"4; 3. Voltolina (Fiat 128) a 4 giri. Giro più veloce: Betti in 1'12", media kmh. 82,500.

Classe 1300: 1. Mirko Chimenti (Simca Rally 2) 14'41"9, media kmh. 83,670; 2. Riccietelli (Simca Rally 2) 14'24"9; 3. « Gianni » (Simca Rally 2) 14'27"2; 4. Galli (Simca Rally 2) 14'44"6; 5. Ricci (Fiat 128) 14'58"7; 6. Buscarini (Simca Rally 2) 15'07"3; 7. Burello (Fiat 128) 15'16"2; 8. Manichetti (Simca) 12'19"1 a 2 giri; 9. De Santis (Simca) a 7 giri. Giro più veloce: Chimenti in 1'10"2, media kmh. 84,615.

Alle seguenti verifiche: Chimenti, « Gianni », Buscarini e Petroni sono stati squalificati.

Classe 1600: 1. Dino Campani (Alfa Romeo GTV) 14'41"1, media kmh. 80,833; 2. Croci (A.R. GTV) 14'50"1; 3. Brucolini (A.R. GTV) 14'59"3. Giro più veloce: Campani in 1'11"8, media kmh. 82,729.
Classe 2000: 1. Achille Voltolina (Alfa Romeo GTV) 14'26"1, media kmh. 82,308. Giro più veloce: Voltolina in 1'11"1, media kmh. 83,544.

Classe oltre 2000: 1. Claudio Zanuccoli (Opel Commodore) 14'22"1, media kmh. 82,680. Giro più veloce: Zanuccoli in 1'10"5, media kmh. 84,225.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. « Wanes » 15'25"2, media kmh. 77,042; 2. Baldanzi 15'28"3; 3. Quararulli 14'42"2 (11 giri). Giro più veloce: Baldanzi 1'15"5, media kmh. 78,675.
Classe 600: 1. Terracina 14'48"2, media kmh. 80,521; 2. Santamarianova 14'55"4; 3. Orazioli 14'58"4. Giro più veloce: Terracina in 1'12"2, media kmh. 83,426.

Classe 700: 1. Padrone (Giannini) 14'19"5, media kmh. 82,970; 2. Nocci (Giannini) 14'49"2; 3. Giannoni (id.) 15'23"1; 4. Pignini 15'29"9. Giro più veloce: Nocci in 1'09"8, media kmh. 85,100.

Classe 1300: 1. Sergio Brogioni (Fiat 128) 13'03"1 (11 giri) alla media di kmh. 83,437. Giro più veloce: Brogioni 1'09"6, media kmh. 85,344.

Classe 1600: 1. Franco Gilardini (Ford Escort) 13'00"1, media kmh 91,371; 2. Corducci (BMW) 13'04"1; 3. « Dinos » (Renault Gordini) 13'03"3. Giro più veloce: Gilardini in 1'03"2, media kmh 93,987.

Classe 2000: 1. Bruno Marioli (Ford Escort) 13'04"1 (11 giri), media kmh. 83,341; 2. Nobile (Opel Ascona) a 6 giri. Giro più veloce: Nobile in 1'10"1, media kmh. 84,736.

GRUPPO 4

Classe 1600: 1. Luigi Rampa (Alpine) 13'00"7, media kmh. 91,301; 2. Capuzzo (Alpine) 13'00"9; 3. « Carter » (Alpine) a 7 giri. Giro più veloce: Carter in 59"9, media kmh. 99,165.

Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche 914/6) 12'46"7, media kmh. 85,221; 2. Zottis (Porsche 914/6) a 9 giri. Giro più veloce: Tarpani 1'06"3, media kmh. 89,592.

Classe oltre 2000: 1. Odoardo Govoni (Pantera De Tomaso) 12'25"9, media kmh. 95,560; 2. « Bramen » (Porsche Carrera) a 2 giri. Giro più veloce: Bramen in 59"7, media kmh. 99,497.

FORMULA ITALIA

1. batteria: 1. Roberto Farneti 19'20"5, media kmh. 102,402; 2. Sottanelli 19'26"6; 3. Fossi 19'41"8; 4. Sangiulo 19'56"7; 5. Lelli a 1 giro; 6. Cagnoni a 5 giri. Giro più veloce: Sottanelli in 56"9, media kmh. 104,393.

2. batteria: 1. William Cesarini 19'10"9, media kmh. 103,220; 2. Riccietelli 19'26"9; 3. Regosa 19'26"9; 4. Bossoni 19'32"7; 5. Papperini 19'47"2; 6. Coloni 19'51"6. Giro più veloce: Cesarini in 56"7, media kmh. 104,762.

Finale: 1. Roberto Farneti 25'05"6, media kmh. 102,573; 2. Regosa 25'11"4; 3. Sottanelli 25'12"4; 4. Cesarini 25'16"6; 5. Bossoni 25'24"1; 6. Riccietelli 25'46"4; 7. Sangiulo 26'00"4; 8. Coloni a 1 giro; 9. Papperini a 1 giro; 10. Cagnoni a 2 giri; 11. Lelli a 2 giri; 12. Fossi ritirato al primo giro. Giro più veloce: Regosa 56"3, media kmh. 105,506.

adattamento, un po' per l'intelligente iniziativa della Scuderia organizzatrice che ha interceduto presso le forze dell'ordine invitandole a chiudere un occhio per i brevi tragitti, l'atmosfera generale non sembrava rispecchiare l'attuale crisi.

Una « 128 » tra 2 SIMCA

GRUPPO 1 - Agli ordini del direttore di gara Berardi si schierano i piloti delle classi 850 e 1000. Per entrambi la gara avrà una identica fisionomia: Campanella con A-112 Abarth prenderà subito la testa distanziando progressivamente Boldrini e Lodolini mentre nella classe inferiore per Papanti e Ghini non ci sarà nulla da fare contro la « Special » di Gonzi. Subito dopo sono di scena le sempre scatenatissime Simca della classe 1300 che corrono assieme alla 1150. Chimenti, fermato per le gomme troppo lisce, arriverà in ritardo alla partenza, ma in gara reciterà un vero assolo dall'inizio alla fine. Dietro comunque, uscito di scena lo sfortunato « Camaleone », bellissima lotta fra i



Dopo il suo debutto nei rallies italiani, la Opel Commodore GSE ha dimostrato anche in pista di essere la vettura gruppo 1 da battere

L'ultima gara è interessante per il debutto in pista di una Opel Commodore di Gr. 1. Il macchinone, guidato dal forlivese Zanuccoli che disputerà il Challenge, ha dimostrato di possedere i numeri adatti e dopo una bagarre iniziale con la GTV 2000 di Voltolina se ne andava indisturbato mentre nella 1600 altro assolo di Campani.

L'altro « a solo »

GRUPPO 2 - Per la prima gara di Gr. 2 partono assieme le bicilindriche delle classi 500, 600 e 700. Le due macchine Falessi, guidate da Nocci e Padrone faranno storia a sé con il primo che per tre quarti di gara pareva abbastanza sicuro della prima posizione, segnando anche un significativo record sul giro. A poco dal termine, invece, Padrone si fa sotto e assilla Nocci che con il motore che accusa guai ai pistoni, non potrà nemmeno tentare una rimonta. Nella 600 ancora una soddisfazione per Falessi con Terracina sempre in testa, mentre nella

Avarie a catena

GRUPPO 4 - Molto attesa la gara del Gr. 4 per il buon parco macchine presenti in pista. Al palo « Bramen » (Porsche Carrera-Sport Wagen) con al fianco Govoni che guida la Pantera con la quale il cugino Casoni ha vinto il Giro d'Italia. Dietro, per nulla rassegnato con un circuito a loro favorevole premono le tre Alpine 1600 di « Carter » (Perrone), Rampa (Giada) e Capuzzo (Perrone). Le aspettative saranno mantenute ed i colpi di scena terranno viva l'attenzione del numeroso pubblico pomeridiano.

E' « Bramen » che prende la testa con alle spalle un Govoni veramente degno dei tempi migliori che dà spettacolo ad ogni curva alle prese con quasi 500 cavalli della macchina modenese. Intanto anche le Alpine sono vicinissime con Rampa in testa che però sarà costretto a rallentare con l'acqua che non supera i 40 gradi. Passerà quindi in testa « Carter » ma il veneto avrà guai ancora peggiori che con il motore inondato di olio (che prenderà addirittura fuoco) e sarà costretto a fermarsi. Stessa sorte toccherà anche allo sfortunato « Bramen » che con l'acceleratore difettoso lascerà via libera allo scatenato Govoni.

Solo dodici in F. ITALIA

FORMULA ITALIA - La « prima » stagionale della Formula Italia era motivo di sorpresa fin dalle verifiche: dei già scarsi 19 iscritti se ne presentano appena dodici che, se non andiamo errati, è il record negativo della categoria. D'altronde, la creazione dei due gironi permetterà di rivedere la mezza centuria di concorrenti della primavera scorsa solo nelle gare finali di fine estate. Diversi assenti sono poi giustificati: alcuni hanno rotto la macchina provando durante la settimana ed altri hanno avuto dei guai con

i «PARI» e «DISPARI» della Formula ITALIA

Con Magione, è iniziata la terza stagione della Formula nazionale italiana. Rispetto alle due precedenti edizioni, il parco macchine F. Italia è aumentato e l'organizzazione delle gare ha comportato una sostanziale novità, già annunciata da parecchi mesi comunque, e cioè la suddivisione dei partecipanti in due gruppi, a secondo del numero di gara che com'è noto è assegnato all'inizio dell'anno e vale per tutta la stagione.

Il calendario comprende 24 gare. Le prime sedici, fino alla fine di agosto, sono divise in due gruppi a ciascuno dei quali parteciperanno solamente o i numeri pari o i numeri dispari. Praticamente, ogni pilota in questa prima parte del Trofeo avrà a disposizione otto gare, ed ai fini del punteggio potrà valersi dei suoi migliori 4 risultati. A partire dal 1. settembre, inizierà un girone finale sempre di otto gare alle quali potranno par-

tecipare indifferentemente tutti i piloti senza più distinzione di numero. Anche di queste otto gare, ogni pilota potrà scegliere i 4 migliori punteggi, pertanto per stilare la classifica finale si prenderanno in considerazione un totale di otto risultati utili per ogni pilota. Per il resto, tutto come prima. Tolti il limite di età, rimangono le altre remore ad un'attività «libera» in questa formula: in pratica, chi volesse partecipare deve sempre chiedere il nulla-osta alla CSAI, avere una macchina sua (non a prestito, quindi) ed un numero di gara fisso. Non potranno essere affittate saltuariamente vetture assegnate ad altri.

Come già detto da tempo, non vi sarà più la sostituzione dei motori derivante da prelievi dell'unità motrice a fini di verifica. La verifica avverrà sul posto con le modalità generalizzate nelle altre categorie o formule.

Questo il calendario definitivo della Formula Italia, diviso in tre gruppi di otto gare ciascuno:

Numeri dispari		Numeri pari		Tutti i numeri	
10 marzo	Magione	17 marzo	Casale	1 settembre	Magione
7 aprile	Monza	21 aprile	Vallelunga	8 settembre	Monza
28 aprile	Varano	5 maggio	Varano	15 settembre	Mugello
19 maggio	Vallelunga	26 maggio	Casale	22 settembre	Monza
26 maggio	Monza	2 giugno	Imola	29 settembre	Mugello
9 giugno	Vallelunga	16 giugno	Misano	13 ottobre	Vallelunga
23 giugno	Varano	7 luglio	Mugello	20 ottobre	Magione
14 luglio	Varano	4 agosto	Mugello	4 novembre	Magione

I numeri dispari non correranno a Misano, ad Imola o a Casale, e vedranno il Mugello solo nel girone finale. I numeri pari hanno molta più «varietà», ma correranno a Monza solo nel girone finale.

PARI

2 Leoni Lamberto, 4 Brancatelli Gianfranco, 6 Ruggieri Alfredo, 8 Zorzi Renzo, 12 Cavina Bruno, 14 Ricci Fausto, 16 Tonussi Roberto, 18 Buratti Massimo, 22 Fabiani Fabio, 24 Serena Cesare, 26 Stefanoni Luigi, 28 Abate Giovanni, 32 Papa Mariano, 34 Lombardi Attilio, 36 Pedersoli Oscar, 38 Ferrari Bruno, 42 Piccolomini Stefano, 44 Riva Tarcisio, 46 Chirioti C. Domenico, 48 Campominosi Roberto, 52 Castiglioni Antonio, 54 Tonussi Roberto, 56 Nava Roberto, 58 Sarale Pier Giuseppe, 62 Coppelli Almo, 64 Negro Pier Giorgio, 66 Simonetti Sergio, 68 Branca Mario, 72 Miolo Giorgio, 74 Imò Giorgio, 76 Bertolini Mario, 78 Boccacero Furio, 82 Taverna Luigi, 84 Facchinetti Santino, 86 Sonvico Angelo, 88 Gianni Franco, 92 Baiguera Angelo, 94 Roggero Luciano, 96 Bressa Alberto, 98 Rebaldi Osvaldo, 102 Viola Pierfranco, 104 Ferraretti Francesco, 106 Hoz Giovanni, 108 Ongari Paride, 112 Molinari Luciano, 114 Leonardon Bruno, 116 Pagnoncelli Gianluigi, 118 Tricceri Mauro, 122 Fiorini Fiorino, 124 Bassi Mario, 126 Ciccozzi Massimo.

DISPARI

1 Bossoni Giuseppe, 3 Regosa Giulio, 5 Farneti Roberto, 7 Sottanelli Corradino, 9 Germani Edoardo, 11 Grimaldi Enrico, 15 Cesarini William, 23 Sanguolo Arturo, 27 Magnani Vittorino, 29 Roberto Nicola, 31 Papperini William, 33 Boninsegni Marco, 35 Riccitelli Sandro, 37 Ferrari Amedeo, 39 Di Benedetto Federico, 41 Zanarin Cristiano, 43 Cozza Torquato, 45 Consolo Giovanni, 49 Mastrodonato Carlo, 51 Cappezuoli Maurizio, 53 Selvatici Franco, 57 Giordano Alfonso, 59 Longhi Raffaele, 61 Bartolomei Giovanni, 63 Mariani Massimo, 65 Alvisi Sauro, 67 Sottanelli Corradino, 69 Piazza Riccardo, 71 Ciulli Giorgio, 75 Morvillo Alfredo, 77 De Marco Giovanni, 81 Pessò Marco, 83 Paganelli Glauco, 85 Pizzi Claudio, 87 Londei Massimo, 89 Faberi Franco, 91 Geminiani Luigi, 93 Coloni Enzo, 95 Cagnoni Moreno, 97 Menegatto Luigi, 99 Fossi Andrea, 105 Lelli Walter, 107 Peccorari Giorgio.

N.B.: Sottanelli ha due numeri perché possiede due macchine.

Confermata dai «PILOTI ROMANI» (col rinvio al 31 marzo) la prima gara di campionato per la Formula 850

La CSAI presa d'assalto dai piloti otto-e-mezzo

ROMA, ore 11. No, non si tratta dell'omonimo film degli anni 50. A quell'ora è soltanto iniziata, martedì scorso, la contestazione dei piloti della F. 850 scesi direttamente in piazza (Indipendenza, angolo via Solferino, sede della CSAI) per avere garanzie sul loro diritto alle corse. La min-rivolta ha avuto uno svolgimento corretto e non ha certo raggiunto la ruvidezza di uno scontro frontale ma ha avuto ugualmente il suo Spartaco in Nicola Fasanella, improvvisatosi capo-popolo dei piloti di 850.

Ma veniamo ai fatti. Martedì mattina dunque Antonio Palangio, presidente della scuderia Gr. Piloti Romani, convocava diversi piloti e preparatori della mini-formula per annunciare ufficialmente che la «prima» di campionato, abbinata al Tr. Rinaldi, (che era in calendario il 19 marzo), non avrebbe avuto luogo. La notizia era una vera doccia fredda per i cultori della 850 che da tempo vedono crescere la loro passione ed il loro agonismo in forma inversamente proporzionale alla sicurezza di un calendario tranquillo. Palangio sosteneva infatti che il contributo della CSAI era ridotto a sole 150.000 lire, l'incertezza delle prime gare non garantiva un buon concorso di piloti (e di tasse di iscrizione) e tra premi ed assicurazione il deficit sarebbe stato inevitabile.

Esacerbati, i piloti organizzano una manifestazione di protesta ed il mattino dopo decidono di «prendere d'assalto» il palazzo della CSAI. Mercoledì mattina infatti erano assai numerosi gli interessati che si erano dati convegno in piazza Indipendenza ma per evitare... spargimenti di sangue viene inviata una delegazione composta dai piloti Fasanella, Papparuso, e Tomassini oltre che dai preparatori Di Natale e Zedde. Il dottor Saliti comunque si era strategicamente trincerato nel palazzo dell'ACI ed a difendere gli uffici erano stati lasciati i segretari Cannizzaro e Giacchini.

Quasi nello stesso momento Gi-nno De Sanctis telefonava al dottor Saliti e le parole del «patron» della 850 erano la spinta decisiva per un intervento in favore dei piloti. Nell'impossibilità di una azione concreta veniva usata l'arma del sentimento, ricordando a Palangio la buona volontà dimostrata nei suoi confronti in occasione dei permessi per le due Coppe Austerità. «Obbligato!» — risponde il presidente della romani — «Tuttavia non è possibile. Con la 850, fra

non ho fatto che ubbidire ai vostri ordini» — spiega il presidente ed agli esterefatti funzionari sventola la raccomandata della sottocommissione velocità che lo invitava a togliere un paio di divisioni dalle sue gare per alleggerire il programma. — «Se togliessi il G. 1 e 3, come facilmente pensavate voi, il deficit sarebbe inevitabile con tanti saluti per le gare future». Era chiaro dunque il ragionamento del Richelieu-Palangio che non aveva esitato a scatenare l'ira dei piloti per fare tornare la CSAI sulle proprie decisioni!

A questo punto la CSAI che nel suo invito a sfolire le gare minori non aveva tenuto conto dei pesanti bilanci di Vallelunga e di un possibile ragionamento alla lettera dell'organizzatore, non sapeva più che pesci pigliare. Ha dimostrato comunque una certa signorilità nell'accusare il colpo e con una sveltezza inconsueta, dopo un intreccio di telefonate con la S.C. Velocità, di Milano, si decideva di inviare un telegramma a Palangio per invitarlo a non tenere conto della precedente raccomandata.

Con i piloti naturalmente finiva tutto a tarallucci e vino e questi mettevano da parte i piani bellissimi secondo i quali avrebbero sabotato l'intera gara se non avessero avuto la possibilità di correre.

Infine, la scuderia Gruppo Piloti Romani, impossibilitata ovviamente a svolgere il II TROFEO LUIGINO RINALDI il giorno 19 marzo, ha stabilito di spostare la manifestazione al 31 marzo con programma immutato. Intanto, forse per studiare meglio... l'avversario, visto che il 31 marzo c'è la pesante concomitanza della partita Roma-Lazio, la stessa scuderia ha organizzato per sabato prossimo una sfida al football tra una loro rappresentativa ed una della Jolly-Club che demanderà l'incarico ai soci del centro Italia.

buz.

Le gare-CLUB passano

● Pare che la CSAI abbia considerato in modo favorevole i risultati raggiunti dal GR. PILOTI ROMANI con le GARE-CLUB ma per evitare di essere presa in contropiede è certo che esaminerà a fondo il problema in occasione della prossima riunione di vertice. Il «figliuolo prodigo» è stato anche troppo al di fuori della giurisdizione della «grande madre» ed è ora che ritorni nel suo grembo. Sarà varato un nuovo regolamento? Pare di sì ed è auspicabile che non sia troppo cavilloso ma specifici solo alcuni punti per ora oscuri come la tassa di iscrizione o il premio di assicurazione.

iscrizioni e contributi, raccolgo la cifra dei premi ma chiudere i conti in pareggio non mi conviene».

«Possibile?» — si chiedono tutti — «Palangio aveva sempre dichiarato di non voler guadagnare una lira con le corse ed ora come può cambiare idea?»

Campionato compromesso fin dall'inizio quindi? Pareva così, ma il mattino dopo la CSAI tentava l'ultima carta ed invitava Palangio negli uffici di via Solferino. A questo punto si spiegava finalmente il suo improvviso assolutismo:

«Togliendo la 850 ed il G. 5

il servizio militare, forse ignorando che la CSAI si interessa sempre con successo per ottenere i permessi.

Come sempre vengono fatte le due batterie regolamentari ed anche con solo sei concorrenti la spettacolarità non è mancata. Nella prima è al palo il veterano Farneti, mentre al suo fianco si trova la rivelazione Fossi, il ventunenne fiorentino che nel '73 ha fatto solo sei gare. Farneti comunque parte benissimo e non si lascerà mai sorprendere dagli attacchi dello stesso Fossi e di Sottanelli quando quest'ultimo occuperà la seconda posizione. La gara sembrerebbe delineata ma poco dopo la curva dei box le posizioni cambieranno ancora.

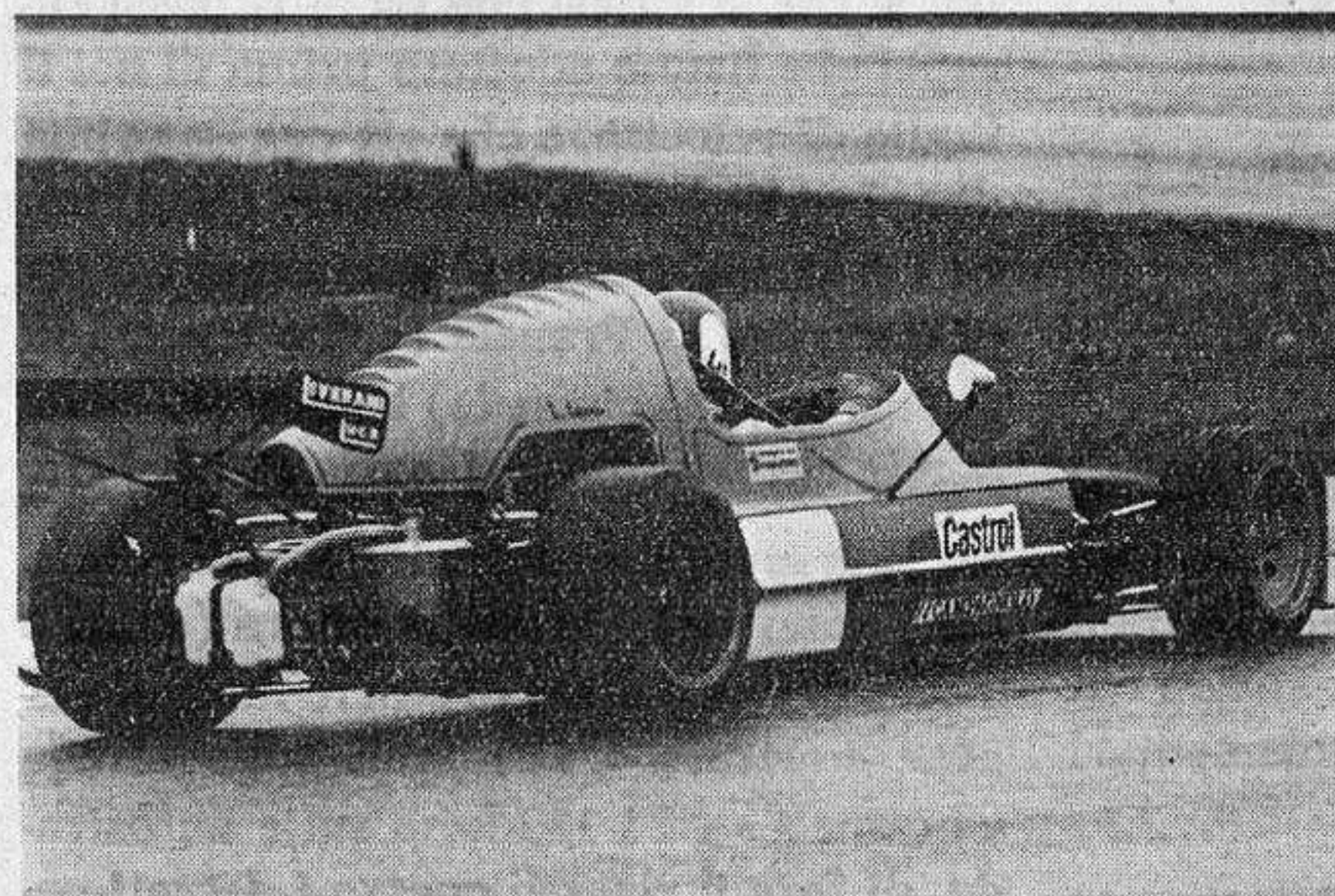
Molta attesa nella seconda batteria perché a fianco di Regosa, al palo, parte il locale Cesarini che non fa mistero di voler ottenere un buon risultato. Assai vivace la bagarre iniziale con Bossoni che dal fondo si fa subito sotto ai due battistrada: quando prenderà il contatto si creeranno invece tre coppie a cent'ometri di distanza: Regosa con Cesarini, Bossoni con Riccitelli e Coloni con Pepparini. Ma proprio nel finale non mancheranno le sorprese con Cesarini che passerà decisamente in testa, Bossoni, girato, al quarto posto, e Regosa con qualche difficoltà di assetto che poco prima

dell'arrivo sarà infilato anche da Riccitelli.

La finale poi non ha fatto rimpiangere la scarsità di piloti: se il discorso del primo posto sarà chiuso fin dall'inizio, alle spalle del battistrada Farneti se ne sono viste comunque di tutti i colori con scambi di posizioni continui. Ma diciamo subito di Farneti: «Voglio solo una sigaretta», dichiarava sulla linea del traguardo ma era evidentemente felice per aver trovato finalmente la giornata giusta dopo la buona dose di sfortuna dello scorso anno. Inoltre il ragazzo romano sembra ancora migliorato rispetto al '73 e questa prima vittoria stagionale appare significativa. Ma se Farneti ha vinto meritatamente, Regosa, Sottanelli, Cesarini e Bossoni, classificati nell'ordine, non sono certo stati da meno, tanto che la classifica assumeva la fisionomia definitiva solo all'ultimo giro.

Prima gara infine, primo reclamo. Il record spetta al settimo classificato Sanguolo, che discutibilmente faceva presente che l'attacco del terminale di scarico di Riccitelli, sesto classificato, non è «proprio regolamentare». Il regolamento veniva preso alla lettera e la classifica cambiava fisionomia.

Daniele Buzzonetti



MISANO - In pista per le prime prove in vista delle imminenti gare, anche la nuova March 743 con motore Holbay di Lamberto Leoni, che non è stato molto fortunato in questo suo primo collaudo poiché ha trovato condizioni di tempo pessimo, che hanno comunque messo in luce le sue buone doti sul bagnato. Con questa vettura, la prima di questo modello giunta in Italia, il pilota della scuderia del Passatore affronterà tutte le prove del campionato italiano di Formula 3, per i colori della Everest gomma, a partire dalla gara di Casale del 31 marzo.

Nuovo calendario dei FUORISTRADA per le TARGHE

Dopo il recente rinnovo delle cariche e ristrutturazione dei suoi organi direttivi e di statuto, con conseguente nomina di una Commissione Sportiva, una Turistica e Solidarietà Civile, la F.I.F. (Federazione Italiana Fuoristrada) ha iniziato in entrambi i settori, proficuo lavoro. La Commissione Sportiva ha già messo a punto il calendario, che dovrà però essere revisionato per la rivoluzione della circolazione a targhe alterne. Dopo diverse sedute fiume è stato anche stilato il regolamento generale, che detterà norme ben precise sulle manifestazioni per i veicoli a 4 ruote motrici.

La Commissione Turistica della F.I.F. ha intanto organizzato un VIAGGIO IN CORSICA.

● Nel Club Nazionale Fuoristrada di S. Lazzaro di Savena (Bologna), attività piena per organizzare, in collaborazione con il Prato Panzer Club, il V TROFEO INTERNAZIONALE del «trentennale». Sulle aspre zone della Raticosa, dove trent'anni or sono jepp, jeep e «treassi» degli alleati si misuravano sulla linea Gotica con le Kubelwagen, le Zundapp, B.M.W. elephant e i Krupp della Werkmacht. Nei giorni pasquali del 13-14-15 aprile concorrenti da tutta Italia e dall'estero si misureranno forse con le stesse macchine di allora.

gli CHOC

RESISTE la CSI tedesca

L'ANFIA e l'Associazione vetture SPORT contestano a fondo, ma...

Chi ci salva dalla SILHOUETTE?

PARIGI - Raramente un progetto di nuova regolamentazione di un campionato è stato oggetto di tante dichiarazioni, per iscritto o a parole, quanto il famoso progetto «silhouettes». Dopo molte prese di posizione fatte a titolo individuale dai costruttori partecipanti al mondiale marche, la «World Championship Sports Car Association» che, fino ad ora aveva mantenuto negoziati discreti con la CSI, ha deciso finalmente di far intendere pubblicamente la sua voce, tenendo giovedì scorso a Parigi una conferenza stampa nei locali della Società Paul Ricard.

costruttori partecipanti al mondiale marche, che prima attuavano la politica del «ciascuno per sé». Prima c'era anche la Porsche, che poi si ritirò dalle corse, per cui attualmente l'associazione raggruppa Alfa Romeo, Alpine-Renault, Chevron, Ferrari, Gulf-Mirage, Lola e Matra-Simca. Erano presenti a Parigi l'ing. Carlo Chiti per l'Alfa, Jacques Cheinisse per l'Alpine, l'ing. Martin e Bernard Boyer per la Matra e Gerard Crombac, segretario provvisorio dell'associazione. Ricordiamo il progetto CSI per il 1976. È stato deciso in dicembre di riservare il Mondiale Marche ai «grandi costruttori», riservando il



campionato ad un nuovo gruppo di vetture derivate da un modello costruito in almeno 500 esemplari in 2 anni, e per le quali sono previste le più ampie facoltà di preparazione. Per dare soddisfazione agli attuali protagonisti del Mondiale Marche, la CSI ha accettato di creare un «secondo campionato», riservato alle attuali gruppo 5, alle attuali gruppo 7 (cioè Can-Am ed Interserie), ed al nuovo gruppo 6, un gruppo voluto dai costruttori (e chiamato prototipo stradale), retto dalle medesime quote di abitabilità, dalle stesse quote esterne, e dalla stessa scala di pesi delle «silhouettes». L'unica differenza, la possibilità di costruire vetture monotipo, senza l'obbligo dell'omologazione, cioè.

A questa «rivoluzione» della CSI, la WCSA oppone tutta una serie di validissimi argomenti:
1) Il nuovo gruppo 5 è antisportivo; mentre l'attuale Mondiale Marche è veramente aperto a tutti, il campionato con le «Silhouettes» sarà per necessità riservato a quelle marche che hanno in catalogo una vettura di cilindrata e caratteristiche sufficienti ad una modifica valida per le corse, poiché il regolamento prevede l'utilizzo del blocco motore di serie, e questo cancella da un giorno all'altro marche di tradizioni sportive grandissime dalla corsa per il titolo.

2) Il nuovo gruppo 5 non corrisponde all'attuale situazione economica, e sarà probabilmente pericoloso. Non essendo prevista nessuna limitazione di cilindrata, si possono prevedere anche vetture sovralimentate, dato che non è vietato il compressore, con potenze quindi elevatissime. Si può pertanto immaginare un aumento dei costi eccezionale, in rapporto alle Sport 3 litri attuali.

Per di più, si pone un quesito: se la carrozzeria dovrà restare come quella originale, come potrà tutta questa potenza essere utilizzata senza pericolo? E viceversa, se la carrozzeria potrà essere modificata in maniera radicale, cioè con alettoni e spoilers, cosa resterà della vettura di serie? E poi, quando un costruttore ricco deciderà di costruire appositamente 500 esemplari di una vettura destinata a diventare una «silhouette», dove troverà 500 clienti per la versione di serie, in questi momenti di prezzi elevatissimi per la benzina e di crisi energetica? Ecco alcune delle ipocrisie di questo nuovo regolamento.

3) Il secondo campionato del Mondo, che secondo la CSI dovrebbe essere riservato alle attuali gruppo 5, alle nuove gruppo 6 ed alle biposto-corsa gruppo 7, è una pura utopia. È evidente che un prototipo gruppo 6, a causa delle dimensioni esterne che dovrà rispettare, non avrà chances nei confronti di una gruppo 5 attuale, che, da parte sua, parte battuta dalle

gruppo 7. Per di più, poiché le grandi prove saranno riservate alle «Silhouettes», il secondo campionato non sarebbe disputato che con gare di importanza secondaria, quindi squalificate sul piano pubblicitario.

4) L'interesse del pubblico decrescerà. L'esempio di questo ci viene dal circuito Paul Ricard dove, due anni di seguito, è stata disputata una manche del campionato d'Europa Turismo. Malgrado la presenza degli assi della Formula 1 e delle migliori automobili, il pubblico reagì molto distrattamente. Anche a Monza, il rapporto fra gli spettatori alla 4 Ore Turismo ed alla 1000 Km è di 1 a 6.

L'ing. Martin ha quindi resi noti i risultati di un sondaggio effettuato da un giornale francese alla 24 Ore di Le Mans. Ne è uscito che il 52,8 per cento degli interrogati sono favorevoli al mantenimento dei regolamenti attuali (Sport 3 litri e GT mescolati), 24 per cento vogliono i soli prototipi, 18 per cento le GT e le Turismo assieme e solo il 4,9 per cento si è espresso in favore delle sole Gran Turismo. Nello stesso tempo, il 67 per cento degli intervistati ha dichiarato che non desiderava affatto vedere la propria vettura in corsa.

5) Rispondendo all'osservazione che sono poche le vetture Sport 3 litri valide attualmente in pista. Crombac ha detto che l'arrivo della proposta tedesca ha evidentemente tolto ogni entusiasmo per investimenti di questo tipo, e non è necessario attendere il 1976 per vedere cessare ogni attività in questo campo. È il caso di molte ditte che hanno accantonato i loro progetti, come la Chevron, che ha deciso di non dare proseguimento al suo 3 litri, o della Lola, che ha smesso di sviluppare la sua T 282.

È stato Jean-Marie Balestre, presidente della FFSA, a sintetizzare il significato di questa conferenza stampa: «La CSI — ha detto — non gioca il suo ruolo di autorità multinazionale. È scoraggiante che in questo momento di crisi di energia e di difficoltà finanziarie si possa, in una maniera o nell'altra, fare di tutto per varare un regolamento che aumenterà di moltissimo le spese di tutti i costruttori con il solo scopo di dare ogni possibilità di vittoria alle vetture tedesche».

A questo punto, quell'è la situazione? Che possibilità ci sono per gli attuali costruttori di raddrizzare la situazione? Con la FIA che annunciava, nel suo bollettino di gennaio, il testo ufficiale del regolamento per aprile, riteniamo che ci sia ben poco da fare ormai per arginare la «silhouette». Quello che la WCSA può chiedere, ora, è che «almeno» la CSI permetta alle gruppo 6 di gareggiare assieme alle «silhouettes».

Su quest'ultima linea di difesa ci sono allineati poi anche gli italiani,

cioè l'Alfa (la Ferrari ha presenziato solo con una lettera di aut-aut) che pochi giorni prima della conferenza parigina, in una riunione ANFIA, si erano espressi — un po' ingenuamente in verità — per la speranza che si potesse ancora «accantonare i progetti delle nuove categorie silhouette e prototipi stradali per consentire un più duraturo impiego dell'attuale gruppo 5 Sport».

Daniel Boutonnet

Il tentativo ANFIA

TORINO - Lunedì 4 marzo l'ANFIA aveva tenuto una riunione circoscritta ai suoi componenti direttamente interessati allo sport, nella quale erano emersi, in tutta la loro gravità, i pericoli che l'ormai scontata decisione della FIA riguardo il futuro assetto del Campionato Marche rappresentano per i nostri costruttori di maggior spicco.

Al termine della riunione, l'ANFIA ha emesso un comunicato-stampa, che riproduciamo, forse fin troppo cauto, ma che è sostanzialmente una anticipazione delle conclusioni cui è pervenuta la riunione parigina dell'associazione internazionale vetture sport (WCSA). Ecco il testo del comunicato:

Il gruppo autovetture sportive e speciali dell'ANFIA (Associazione Nazionale fra industrie automobilistiche) desidera attirare l'attenzione delle autorità sportive e del pubblico sulla situazione delle vetture «Sport» del gruppo 5. Questa formula (in vigore dal 1972) per volere dell'autorità sportiva internazionale cesserà nel dicembre 1975 senza aver ancora esaurito la sua funzione tecnica.

In sua vece si delinea la soluzione delle vetture «Silhouettes» che rappresentano l'aspirazione più spinta delle Gran Turismo. Nel difficile momento attuale appare ora estremamente rischioso affrontare ingenti spese di progettazione e costruzione per nuove impostazioni ben più costose delle attuali che comportano gravosi impegni finanziari e industriali a causa delle molte modifiche consentite dai regolamenti.

È appunto il caso delle «Silhouettes» che devono essere derivate da vetture omologate nel gruppo 4, cioè in 500 esemplari, onde divenire sufficientemente competitive. Da notare infine che il passaggio alle «Silhouettes» implica lo sperpero di un notevole patrimonio tecnico sino ad ora conservato a prezzo di grandi sacrifici finanziari e tuttora passibile di ulteriori, interessanti evoluzioni.

I costruttori di vetture sportive e speciali di fronte a questa negativa soluzione, contraria all'interesse dello stesso automobilismo, propongono l'accantonamento dei progetti delle nuove versioni «Silhouettes» e del «prototipo stradale» per consentire un più duraturo impiego dell'attuale gruppo 5 «Sport».

Torino, 4 Marzo 1974



Mentre si discute sul come salvare le Sport dalla Silhouette, alla Pininfarina sono state provate nuove soluzioni aerodinamiche soprattutto frontali, sulla Ferrari 312 Sport. Attualmente il lavoro su questa vettura va a rilento, e si dubita di poterla vedere in gara, sia per l'impegno in F. 1 sia perché la sorte delle Sport è segnata

FERRARI no all'estremo

L'ing. Enzo FERRARI, in una sua lettera alla FIA, ha riassunto così l'atteggiamento negativo della Ferrari di fronte alla ristrutturazione del Mondiale Marche, che ha riproposto all'Associazione Vetture Sport.

1) L'attuale formula dei prototipi che scade nel dicembre 75 è ben lungi dall'aver esaurita la sua funzione tecnica.

2) La situazione mondiale dell'industria automobilistica non può indurre i Costruttori ad affrontare le ingenti spese per la progettazione e costruzione di nuove unità che risulterebbero molto più costose delle attuali prototipo. Bisogna infatti sottolineare che gli odierni prototipi beneficiano dei gruppi Formula 1 con evidenti vantaggi di ordine economico.

Inoltre non si può radiare il notevole patrimonio tecnico sportivo fin qui capitalizzato che, oltre a tutto, si presta ad ulteriori interessanti evoluzioni.

3) L'adozione del cosiddetto «progetto silhouette» oltre a rappresentare un evidente svilimento delle caratteristiche spettacolari dei prototipi, nascondendo perfino il pilota agli occhi del pubblico, non rispetta nemmeno finalità commerciali.

È infatti ovvio che i prezzi di queste vetture, che niente avranno e che vedere con quelle di serie, non saranno mai alla portata del cliente sportivo come millantato dai sostenitori di questa nuova categoria di vetture che rappresenteranno soltanto una mistificazione delle vetture granturismo.

4) Qualora si decidesse di rendere operante il «progetto silhouette» la Ferrari esclude ogni impegno sportivo in questa direzione.

Dopo le positive prove a MONZA corre anche nella 4 ORE francese

L'ALFA va a LE MANS

MONZA - Con molte indicazioni validissime, e anche con qualche emozione, l'Alfa Romeo ha concluso le sue prove monzese, di messa a punto generale della macchina ma anche di adattamento specifico al circuito italiano, che il 25 aprile ospiterà la prima prova del campionato mondiale marche.

Prove e riprove con le differenti soluzioni aerodinamiche attualmente in esperimento e che interessano la parte posteriore-superiore della macchina. Cupolone (o cupolotto, come lo chiamano all'Autodelta), oppure cu-

l'aerodinamica, in funzione della penetrazione, della stabilità e della migliore alimentazione. Di qui ad aprile ci saranno forse anche delle altre novità. Intanto, comunque, ci saranno state le prove per la 24 Ore di Le Mans, con la gara di quattro ore (2+2) alla quale le Alfa parteciperanno.

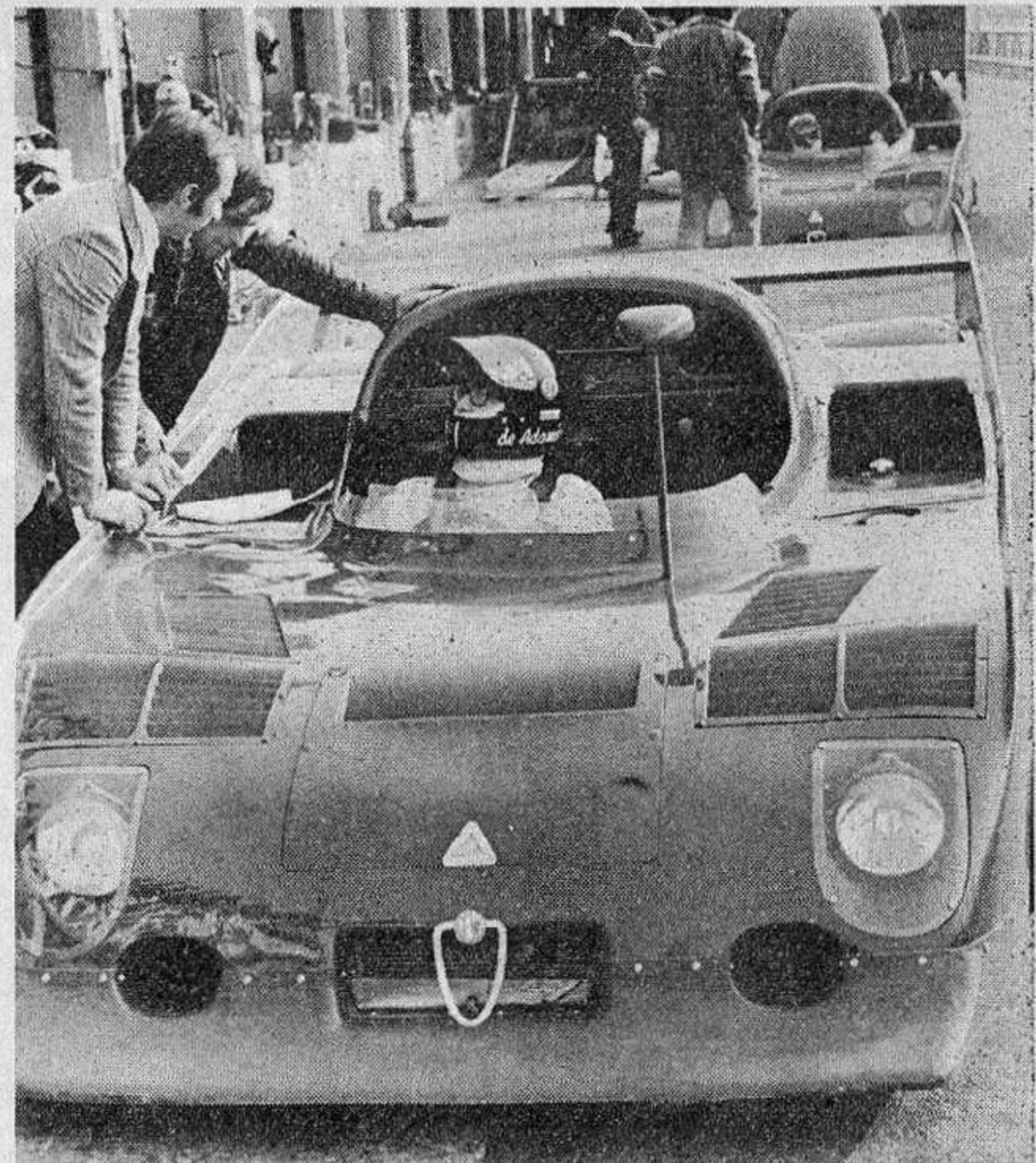
Due vetture, una per Merzario e una per Stommelen. E a Le Mans ci saranno di sicuro un bel numero di «vestiti» differenti, per le due macchine, in modo da poter effettuare il massimo numero di esperimenti. Dalle

LE MANS - L'Automobile Club de l'Ouest ha diramato l'elenco ufficiale dei quaranta concorrenti invitati alla 24 Ore di Le Mans 1974. Ad essi seguirà una lista complementare, comprendente anche i concorrenti di riserva, che verrà diramata dopo la 4 Ore di Le Mans e dopo le contemporanee prove preliminari della classica francese, che si terranno il 23-24 marzo prossimi. In pratica, la 4 Ore servirà come gara «selezionatrice» per i 15 posti ancora liberi.

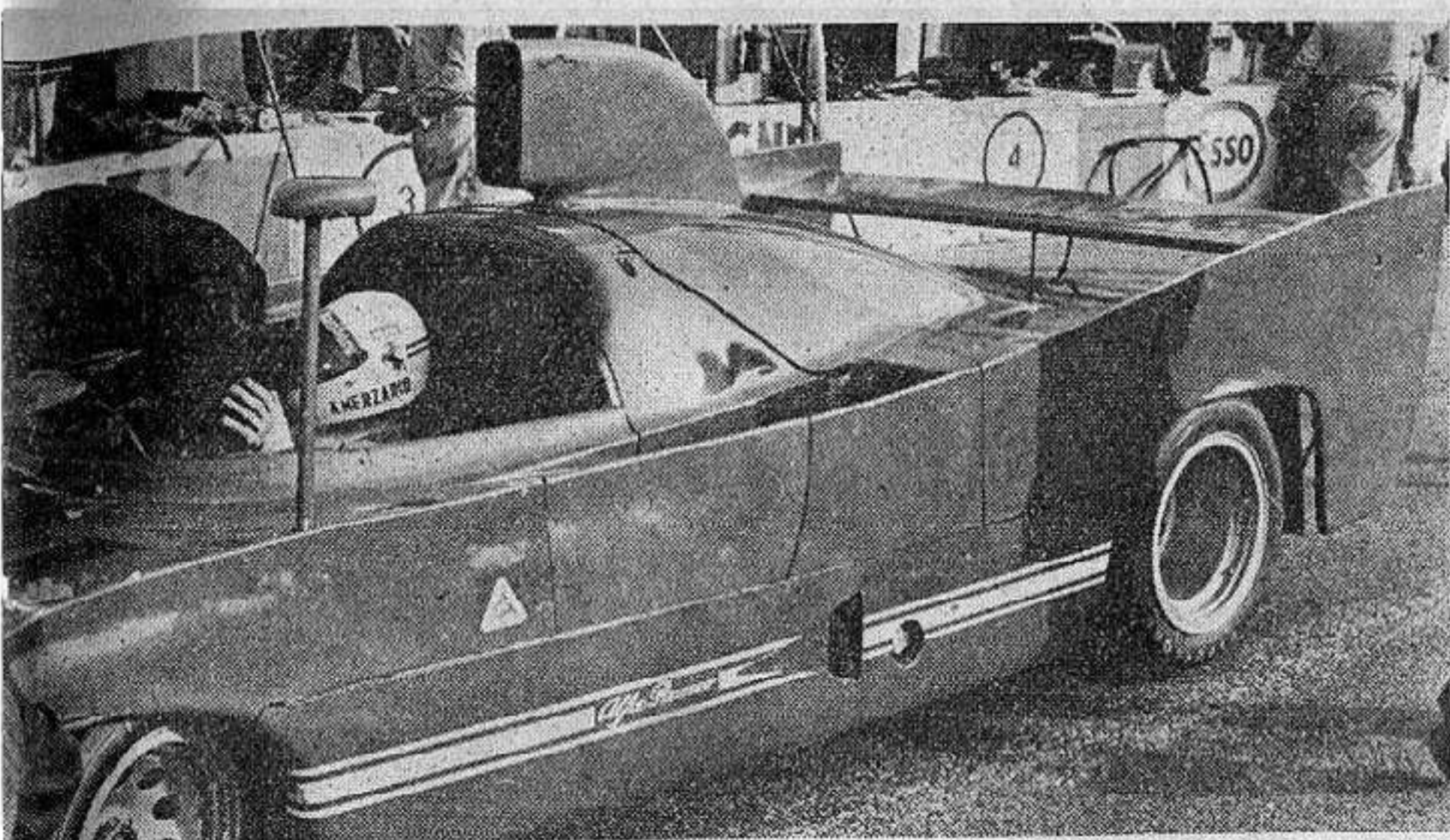
In questo elenco si nota la mancanza delle Ferrari ufficiali, il che sta a dimostrare come, in pratica, la Ferrari abbia rinunciato per quest'anno ad ogni velleità nel Mondiale Marche, per dedicarsi completamente alla Formula 1.

C'è invece — ed in forze — l'Alfa Romeo, che si propone come l'alternativa più valida allo squadrone Matra-Simca dell'Equipe Gitane, che prevede — come da noi anticipato — un esemplare del nuovo modello 680 e tre esemplari della collaudata 670.

C'è iscritta anche una Stratos, che non sarà alle prove preliminari e molto probabilmente neppure alla 24 Ore, impegnata come sarà nei rallies e nel GT.



Anche de Adamich ha provato l'Alfa a Monza, nell'ultimo giorno di prove. Ha avuto qualche emozione, per il contemporaneo sgonfiamento dei due pneumatici anteriori (foto Roberta Gremignani)



Merzario con la vettura dotata di cupola più bassa e periscopio. Al Ricard, la Matra di Beltoise ha abbassato il record Alfa. Ha provato anche la Gulf, che avrebbe girato in 1'50"2 secondo Horsman, ed in 1'51"2 per i cronometri Matra. C'erano Hailwood, Schuppan e Bell

poletta con periscopio? Dilemma difficile da chiarire, perché anche dopo tanti giorni di prova non sono riusciti a individuare una effettiva superiorità dell'una o dell'altra soluzione. In sostanza sono di uguale rendimento, almeno al punto attuale di sviluppo. Le prestazioni migliori registrate in questi giorni di prove sono state di 1'28"1 (Merzario) con la macchina a cupoletta dotata della presa d'aria dinamica sopraelevata, quella che vedete nelle nostre fotografie; e di 1'28"3 (Stommelen) con la macchina a cupolotto. Differenze minime, che in sostanza si equivalgono.

Allora? Quale sarà la forma definitiva dell'Alfa Romeo 33 TT12, almeno per le prime gare mondiali? Le prove continueranno, così come continueranno gli studi dei tecnici sul-

prove di Le Mans verranno fuori i dati più attendibili, perché oltre al fatto che ci sarà anche l'impegno della corsa, elemento irripetibile nelle prove private (come afferma giustamente Merzario), oltre a questo ci sarà l'elemento altrettanto importante rappresentato dal confronto diretto con gli avversari. A Le Mans infatti ci saranno le Matra-Simca e la Gulf.

Per ora infatti l'Alfa ha avuto il conforto di tempi sul giro molto buoni, nelle prove al Paul Ricard ed in quelle di Monza. Al Paul Ricard sono andati bene, con Stommelen sceso a 1'50"5 pur avendo il differenziale in cattive condizioni. Le notizie di questi giorni dicono di un tempo di 1'50"3 di Beltoise con la Matra-Simca rinnovata. Considerando che quando ha provato l'Alfa faceva

N. GARA	CONCORRENTE	VETTURA	CILIND.	PILOTI
SPORT				
1	N.A.R.T.	Ferrari 312 B	2998,5	
2	Autodelta S.p.A.	Alfa Romeo 33tt12	2995	C. Facetti - T. Zeccoli
3	Autodelta S.p.A.	Alfa Romeo 33tt12	2995	A. de Adamich -
4	Autodelta S.p.A.	Alfa Romeo 33tt12	2995	R. Stommelen -
5	Autodelta S.p.A.	Alfa Romeo 33tt12	2995	A. Merzario
6	Alain De Cadenet	De Cadenet-Ford	2994	Ch. Craft - A. de Cadenet
7	Gulf Research Racing Company	Gulf-Ford	2993	D. Bell -
8	Gulf Research Racing Company	Gulf-Ford	2993	M. Hailwood
9	Equipe Gitanes	Matra-Simca MS 680	2993	J.P. Beltoise - J.P. Jarier
10	Equipe Gitanes	Matra-Simca MS 670	2993	G. Larrousse - H. Pescarolo
11	Equipe Gitanes	Matra-Simca MS 670	2993	B. Wollek - J. Dolhem - J.P. Jaussaud
12	Equipe Gitanes	Matra-Simca MS 670	2993	J.P. Jabouille - F. Migault
14	Martini Racing-Porsche System	Porsche Carrera RS	2992,55	G. Van Lennep - H. Muller
15	Automobiles Ligier Maserati	Ligier Maserati JS 2	2991	
16	Automobiles Ligier Maserati	Ligier Maserati JS 2	2991	
17	N.A.R.T.	Lamborghini	2463	
18	Wicky Racing Team	Lamborghini	2463	A. Wicky - F. Vetsch - J.P. Aeschliman
19	Lancia Marlboro	Lancia Stratos	2418	S. Munari - J.C. Andruet - U. Maglioli
20	Sigma Automotive Co. Ltd	Sigma	1998	T. Harukuni - F. Hiroshi - Y. Terada
21	Raymond Touroul	March	1993	R. Touroul -
22	Michel Dupont	Chevron B-26	1975	M. Dupont - L. Ferrier
23	« Christine »	Chevron B-21	1800	« Christine »

GRAN TURISMO

50	Henri Greder	Chevrolet-Corvette	6998	H. Greder - M.C. Beaumont - A. Cudini
51	Wicky Racing Team	De Tomaso Pantera	5769	M. Casoni - Ph. Carron
52	Wicky Racing Team	De Tomaso Pantera	5769	M. Cohen-Oliver - J.F. Rousselot
53	John Greenwood	Chevrolet-Corvette	4554,4	J. Greenwood
54	N.A.R.T.	Ferrari 365 GTB/4	4390	
55	N.A.R.T. (Trophée Chinetti)	Ferrari 365 GTB/4	4390	
56	Pierre Mauroy	Porsche Carrera	2999	B. Waldegaard - P. Mauroy-Gama-Cuynet
57	Robert Buchet	Porsche 911	2992,55	Cl. Ballot-Léna
58	Ecurie Francorchamps	Porsche Carrera RS	2992,55	
59	Martini Racing-Porsche System	Porsche Carrera RS	2992,55	
60	Martini Racing-Porsche System	Porsche Carrera RS	2992,55	
61	Porsche Club Romand	Porsche Carrera	2992,55	B. Chenevière - P. Zbinden
62	Porsche Kremer Samson Team	Porsche Carrera	2992,55	Schickentanz - Keller - Kremer
63	Claude Haldi	Porsche Carrera	2987	C. Haldi -
64	Jean-Claude Lagniez	Porsche Carrera	2987	J.C. Lagniez - G. Chasseuil

TURISMO

85	BMW Motorsport Gmbh	BMW 3.0 CSL	3500	
86	BMW Motorsport Gmbh	BMW 3.0 CSL	3500	J. Barth
87	Gelo Racing Team	BMW 3.0 CSL	3500	

un freddo cane, siamo sul piano della uguaglianza. A Monza i riferimenti non sono validi, perché la pista è cambiata; e bisognerà aspettare che ci vengano anche gli altri per sapere se i limiti raggiunti sono o no di alto valore.

Per adesso a completare gli innegabili progressi delle Alfa Romeo 33tt3 pare ci sia soltanto il problema di disporre di gomme all'altezza delle prestazioni del motore e delle sospensioni. Le giornate di Monza sono state istruttive anche in questo senso. I tecnici della Firestone avevano portato delle novità, in mescole e dimensioni, ed anche se alla resa dei conti

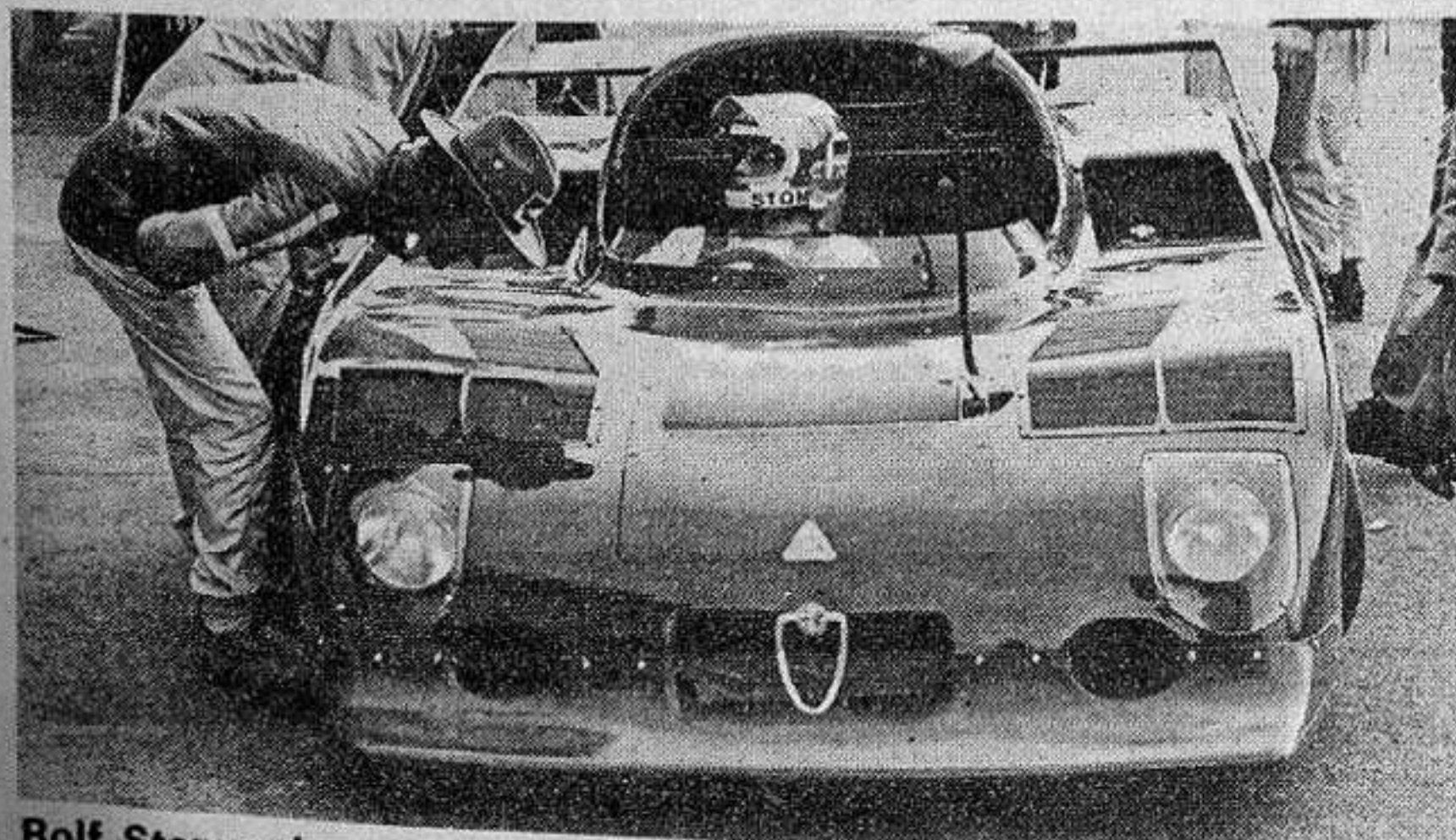
i risultati non sono stati stupefacenti, anche queste prove sono state positive. La Firestone sta lavorando a fondo per dare alle Alfa Romeo delle «scarpe» molto buone, e gli esperimenti monzesi hanno già permesso di scartare talune soluzioni, rivelatesi inadatte.

C'è stata anche una bella emozione per de Adamich, giovedì, quando gli si sono sgonfiati contemporaneamente le due gomme anteriori. Il fenomeno, che non ha avuto per fortuna nessuna conseguenza, è accaduto perché si è voluto utilizzare dei cerchi con canale da 12", invece che quelli da 11".

E ad alta velocità la centrifugazione radiale delle gomme ha provocato un leggero distacco del tallone dal cerchio, con conseguente perdita di pressione. Anche gli errori, quindi, sono risultati validi.

Da quel che si è visto, in complesso, c'è da dire che le Alfa Romeo sono fortissime. E sono d'accordo anche i piloti. Merzario, de Adamich, Stommelen, come lo era stato Facetti. A Monza, tra l'altro, sono stati superati i 300 orari sul rettilineo tribune, cosa mai accaduta prima, 309, per l'esattezza, con la coda «intermedia».

f. l.



Rolf Stommelen con la carenatura posteriore tradizionale. Fra i due modelli, che hanno il frontale identico, poche differenze sul giro

i fantAUTODROMI

il sogno continua a Palermo pur con 6 miliardi di spesa

PALERMO - Ci vorrà una « leggina » dell'assemblea regionale siciliana che possa armonizzare in qualche modo una « stipulanda » convenzione tra l'Acì e la Regione (Carpi De Resmini sarà a Palermo tra un paio di settimane e in quella occasione avrà un incontro con l'Assessore al Turismo della regione siciliana), per poter cominciare a passare alla fase progettuale e realizzativa dell'Autodromo delle Madonie.

Ci sono voluti quindi undici mesi — tanti ne sono passati dall'aprile dello scorso anno quando fu presentato dall'A.C. Palermo il progetto dell'Autodromo Targa Florio che, si disse, sarebbe venuto pronto in un anno e mezzo per scoprire che manca lo strumento giuridico perché il promesso miliardo della regione possa essere unificato al miliardo annunciato dall'Acì (sotto forma di fidejussione però, col pagamento di interessi da parte dell'Acì nazionale al 5 per cento, per vent'anni) per poter mettersi al lavoro.

Questa sconcertante indicazione, che fa tornare nel limbo del condizionale l'Autodromo (di prima categoria) siciliano, è venuta fuori giovedì durante un « summit » svolto tra l'assessore regionale al turismo Pasquale Macaluso, i dirigenti dell'A.C. Palermo, tecnici dell'Anas, del Genio Civile e dell'Università e con il « confort tecnico » di Nino Vaccarella.

Fra le notizie venute fuori in quella che era stata preannunciata come una riunione da cui dovevano scaturire delle decisioni definitive, e che ha invece finito col diffondere nei partecipanti uno stato di perplessità e scetticismo, si è appreso che il progetto « soltanto preventivo, visto che non si poteva neppure parlare di progetto di massima » era stato fatto con notevolissima approssimazione perché, come ha detto il professore Tesoriere dell'Università di Palermo, « si doveva in quel momento presentare un 'qualcosa' per dimostrare che si era attivi ».

Al tirar delle somme si è accertato che in atto, e mentre si aspetta che l'assessore Macaluso presenti al governo della regione siciliana (attualmente assente per... crisi di governo) la famosa « leggina » per la convenzione Acì-Regione, non esiste un progetto concreto dell'Autodromo, non si sa ancora dove dovrà sorgere e si è scoperto che, con larga approssimazione, i due miliardi e ottocento milioni preventivati undici mesi addietro sono del tutto insufficienti, visto che solo per la pista, secondo i calcoli di massima dell'ingegnere capo del Genio Civile e del professor Tesoriere dell'Istituto di Trasporti dell'Università, il costo per circa cinque chilometri ammonta a circa sei miliardi.

L'Autodromo dunque è di là da venire ma nel frattempo, dopo aver perduto la validità di campionato del mondo Marche per la Targa Florio, l'A.C. Palermo è sulla buona strada per perdere anche la validità di campionato europeo granturismo per la gara di Pergusa, denominata sul calendario internazionale « Coppa Florio » e in programma per il prossimo 12 maggio (data peraltro coincidente col referendum).

Infatti, nella speranza assai poco verosimile di ottenere dalla CSI la validità europea, non in pista — come richiesto dalla commissione parigina — ma ancora sul pericoloso tracciato stradale di 72 km, non solo non è stata avanzata all'assessorato al turismo una richiesta di finanziamento, ma non è stato neppure redatto un regolamento.

Per giunta quando in dicembre la commissione sportiva dell'A.C. Enna cercò di sapere se Palermo aveva intenzione di realizzare o meno la gara a Pergusa (per organizzarla l'A.C. Enna in caso di forfait del sodalizio palermitano) ebbe una risposta evasiva e interlocutoria, col risultato che adesso la prova internazionale, a meno di rinvii a fine campionato con l'alibi del referendum, sfuggirà di mano non solo a Palermo ma a tutto l'automobilismo siciliano.

Comunque nei prossimi giorni l'Avv. Nino Sansone, accompagnato dal Presidente della CSAI Rogano, si recerà a Parigi per chiedere alla CSI il repechage di una delle prove di mondiale Marche non disputate (Road Atlanta) e organizzarla a Pergusa (ma quando, fra soli due mesi??).

In questo caso l'assessorato al turismo farebbe l'impossibile per finan-

ziare anche questa prova, mentre non potrebbe in ogni caso erogare fondi per l'Europeo GT del 12 maggio a Pergusa. In quanto non messo in bilancio. Di sicuro resta il fatto che il 16 giugno, sui 72 chilometri delle Madonie, si svolgerà una « Coppa Florio » senza validità che verrà certamente finanziata — come ha confermato l'assessore Macaluso — con i soliti 35 milioni.

E così, come amaramente ha detto proprio Macaluso, per l'Autodromo delle Madonie « si riparte da zero » dopo aver bruciato undici preziosissimi mesi.

Frattanto, seppure a carattere interlocutorio, è auspicabile che si sia disposti ad accettare l'unica soluzione alternativa che propone il buon senso e cioè di correre a Pergusa, un impianto che, pur non essendo il « non plus ultra » sotto il profilo dello spettacolo (ma di contro tutte le recenti modifiche lo hanno reso quanto meno piuttosto sicuro), è e rimane l'unica

realtà esistente in Sicilia per poter disputare gare automobilistiche con una formula attuale e incontestabile. In fondo Pergusa è al centro della Sicilia, a un'ora di macchina da Palermo o da Catania e a un quarto d'ora... dalle Madonie.

La Targa Florio, nella sua lunga storia, è stata più volte costretta a spostarsi dalla sua sede naturale. Si è corsa a Palermo, alla « Favorita », o lungo le strade dell'Isola come « Giro di Sicilia ». Poi è tornata sulle Madonie. « Don » Vincenzo Florio aveva sempre trovato il modo, a costo di venire a compromessi, di non interromperne in alcun caso la continuità, magari trasformandola in una gara di regolarità (e vinse nel novembre 57 una Fiat 600).

Speriamo che il suo esempio serva almeno a non far perdere definitivamente alla Sicilia e all'Italia l'iride di una Gara Mondiale.

Giulio Mangano

MISANO sblocca l'agibilità

ROMA - Gli ambasciatori del Santamonica (Giannini e Ricò dell'AC Rimini) sono tornati con ottime notizie dalla missione consultiva romana con l'on. Masciadri, durante la quale hanno posto sul tappeto i problemi (tuttora non risolti) del bel circuito romagnolo. Al punto che è ormai chiaro come l'improvvisa divergenza economica con gli organizzatori del S. Marino fosse in realtà una scappatoia per non dire che a Misano non si poteva correre, essendo scadute tutte le autorizzazioni. Ora, grazie al conoscitivo interessamento dell'on. Masciadri un primo risultato è stato ottenuto. Il presidente della neo insediata commissione governativa per la sicurezza degli Autodromi ha scavalcato la OPV forlivese ed ha fatto consegnare un decreto che stabilisce l'agibilità provvisoria dell'impianto (con le sole restrizioni dello scorso anno: cioè col solito veto per F. 1, Can-Am ecc.) fino al 15 maggio, date entro la quale dovrebbero essere già definite le norme orientative di sicurezza della speciale commissione. Appunto in questi giorni i membri di tale gruppo si sono riuniti, e altre due volte si vedranno entro il mese di marzo, crisi di governo permettendo. Verranno ascoltati anche vari esperti, piloti compresi. Si spera per aprile di arrivare a una precisa definizione di norme per gli impianti fissi. Pare che l'on. Masciadri, sottosegretario ai Trasporti, abbia parlato tra l'altro di Misano anche con Enzo Ferrari, che ritiene il circuito di Misano come un esempio da portare (per lo meno sul piano della sicurezza) ad altri circuiti in Italia e all'estero. E' confermato anche che il citato onorevole si rechi presto all'estero per visitare i circuiti Paul Ricard e Nivelles indicatigli anche da Regazzoni come gli impianti più moderni e sicuri oggi in Europa.

I piloti F.3 hanno il Sindacato

MILANO - Si è tenuta venerdì scorso, a Milano, l'annunciata riunione per la formazione del « GPF », il gruppo piloti formula nell'ambito della nuova ANCAI. In questa riunione, che era stata preceduta da un analogo incontro che era servito a formulare le prime richieste, i piloti di F. 3 hanno ottenuto già alcuni risultati molto concreti.

Dei due argomenti che stavano più a cuore, uno riguardava l'esiguità del campionato '74 (solo 9 gare in calendario), l'altro la ripartizione del monte-premi.

Gli altri tre punti da rivendicare riguardavano la formazione dello schieramento di partenza della finale, tempi e turni delle prove e premi CSAI per le gare all'estero.

Per lo schieramento della finale i piloti hanno giustamente richiesto che il primo di ciascuna batteria sia in prima fila, il secondo in seconda e così via in modo da evitare che particolari condizioni climatiche, di pista o di svolgimento della gara favoriscano tutti quelli di una batteria ai danni di quella dell'altra. Le prove richieste sono di almeno due turni di trenta minuti. Infine, è stato riaperto il discor-

so sul non dimenticato e rimpianto contributo per chi va a correre all'estero, solo recentemente abolito.

Giorgio Pianta e Ottorino Maffezzoli, dell'ANCAI, che si sono fatti portavoce dei piloti non ancora associati, hanno riportato l'esito del colloquio con i rappresentanti CSAI. E' stata garantita l'approvazione del monte-premi fisso di 2.900.000 lire anche per le gare di campionato. Questo porta a far prevedere che se Varano, Casale e le altre piste che avevano in calendario corse fuori campionato verranno mantenute, dovranno pagarle e, di conseguenza, a quel punto, chiederanno di avere anche per queste corse la validità per il titolo.

Confermato anche il criterio per lo schieramento di partenza e per le prove anche se si attende una regolamentazione dettagliata che verrà redatta da Maffezzoli ed approvata dai piloti prima di essere sottoposta alla CSAI. Per la nuova ripartizione dei premi è prevista l'approvazione alla prossima riunione della sottocommissione con l'auspicio che si possa cominciare già dalla prima gara di Casale. Unico argomento in sospeso, i premi per le gare all'estero sul quale la CSAI si dichiara

MODENA - I responsabili delle aziende automobilistiche sono stati sollecitati nell'aderire all'invito del sindaco dr. Germano Bulgarelli per un esame concordato sulla situazione critica attuale in relazione ai collaudi delle vetture in produzione. Era evidente lo scopo del sindaco di arrivare allo sblocco degli 850 milioni che la Banca Nazionale del Lavoro aveva messo a disposizione dell'Acì, a fronte del progetto approvato per la costruzione dell'Autodromo « Marzaglia ». Ammesso ormai che la cifra occorrente, con la svalutazione galoppante, non consente più la realizzazione di un impianto, per il quale occorreranno almeno due miliardi, la soluzione più idonea e valida, era quella di « iniziare » con un primo parziale impegno, subordinando il completamento dell'opera in un secondo tempo. Impiego di quegli 850 milioni originariamente stanziati in bilancio

che, a lungo andare, sarebbero diventati la metà. Si sono riuniti nella residenza municipale col sindaco, il presidente della Amministrazione Provinciale, l'ing. Orlandi e il comm. Grattarola per l'Acì, l'ing. Enzo Ferrari, l'ing. Dondo e l'avv. Montezemolo, il dr. Drieux, l'ing. Alfieri, Alessandro De Tomaso, l'ing. Aurelio Bertocchi, l'ing. Stanzani e Tavasani per la Lamborghini, Stanguellini, Sergio Scaglietti, l'ing. Macario (Valtellina), Ugolini (preparatori) e il geom. De Niederhauer (Scuderia Modena Corse).

L'orientamento ha trovato immediatamente l'adesione di tutti. Con la somma a disposizione si è invitato, pertanto, l'Acì (ma risponderà con altrettanta sollecitudine?) a costruire una pista definitiva « sperimentale-sportiva » per prove e collaudi. Si tratterà, quindi, di una parte del progetto generale che resta immutato e che verrà a soddisfare successivamente anche le attese degli sportivi. D'altra parte, stando così le cose, continuando cioè a meditare sugli 850 milioni, si sarebbe finito per polverizzarli.

Giudicata, quindi, sotto questo aspetto, di cogliere cioè il momento di crisi per soccorrere alle prime necessità delle fabbriche, si potrà dare inizio alla costruzione utilizzando quanto era stato messo a disposizione prima della austerità ed evitando, in questo caso, reazioni sulla opportunità di costruire piste e di spendere denaro mentre incombono altri più gravi problemi. In questo caso è proprio per far fronte a uno dei tanti aspetti della crisi che i costruttori sono stati pronti ad approvare la mozione alla quale ora il presidente dell'Acì, Carpi, dovrà dare il suo consenso. Sappiamo che prima di diramare il comunicato ufficiale del quale diamo pubblicazione a parte, il sindaco si è consultato telefonicamente con l'avv. Carpi avendo conferma della sua adesione. Ha comunque stupito successivamente la sortita con i giornalisti del presidente della Modena Corse, dichiaratosi insoddisfatto della soluzione parziale (solo per i collaudi speciali).

Mario Morselli

ra molto cautamente per via degli stanverifiche di peso e tenuta aria del casconico e così via.

Sull'onda di questi primi successi (per i premi nelle gare all'estero il discorso verrà proseguito) i piloti presenti, circa trenta di cui una ventina di F. 3, hanno eletto i cinque rappresentanti della GPF che provvederanno, a loro volta, a designare un portavoce in seno al consiglio dell'ANCAI, per i contatti con la CSAI.

L'elezione è stata molto vivace ed ha portato ad un successo netto del simpatico ed appassionatissimo MANZONI al quale si sono affiancati COLOMBO, MAGGI, BRUNELLI e FRANCA. Appena insediata, la commissione ha portato sul tavolo altri argomenti importanti come quello di richiedere alla Firestone un camion di assistenza per tutte le gare, di avere disposizioni precise per il pilota di riserva al momento in cui si forma lo schieramento, di poter percorrere il giro di lancio da soli prima dell'allineamento ed ancora di studiare la possibilità del rimborso della tassa di iscrizione e di effettuare sistematicamente ziamenti rivolti alle Formula Due della squadra azzurra.

Il PCI modenese si schiera contro il LIMITE

Il Comunicato Stampa diramato dopo la riunione modenese, (significativa la paternità attribuibile anche agli esponenti politici di sinistra locali) dice tra l'altro: « ...E' concordemente confermato che la situazione relativa alla crisi dei prodotti petroliferi, in atto da qualche mese, ha portato e porta rilevanti turbative, dirette ed indirette, alla produzione ed ai programmi delle case costruttrici per incertezze relative a razionamento e prezzo dei carburanti e per i limiti di velocità in vigore tanto sulle strade ordinarie che sulle autostrade — limiti questi che influiscono negativamente sulla vendita e sulla messa a punto delle vetture gran turismo.

Per contro, si rileva e riconferma che il settore dell'auto di qualità del comprensorio modenese, è costituito da un rilevante patrimonio di varie specializzazioni di tecnica ed artigianato che non può essere disperso ma che è da salvaguardare anche per gli aspetti di ricerca tecnologica di più generale interesse per tutti i tipi di autovetture e per la sua rilevanza economica dato che questi prodotti sono venduti in massima parte all'estero; validità del settore perciò, che comprende anche numerose aziende artigiane ausiliarie pure caratterizzate da rilevanti gradi di specializzazione. Sul problema della conversione di queste aziende a produzioni di altri generi, i costruttori fanno rilevare l'esistenza di notevoli limiti per ricerche — verifiche di marketing e di organizzazione, per i non brevi tempi necessari alle programmazioni e, soprattutto, per il rischio di progressiva riduzione o scardimento della citata specializzazione delle maestranze, tecnici e dirigenti.

Mentre si auspica una positiva evoluzione della situazione dei carburanti e di quella economica in genere, si sottolineano gli aspetti fortemente negativi per le case automobilistiche causati dai limiti di velocità, limiti che non consentono possibilità di complete prove e collaudi su vetture di elevate prestazioni al fine di garantirne piena affidabilità; limiti inoltre, che impediscono anche complete verifiche di omologazione sui nuovi prototipi dato che non sono disponibili piste permanenti per alta velocità. I costruttori perciò, mentre si rendono conto della opportunità degli attuali limiti di velocità per le strade ordinarie, auspicano la revisione delle normative relative alle autostrade e richiedono comunque, con urgente necessità di disporre di una pista di prova adatta a svolgere collaudi, sperimentazioni ed omologazioni di vetture Gran Turismo — impianto questo destinato anche in futuro ad un ruolo preciso nell'evolvere delle tecniche e dei materiali, nelle ricerche di nuovi caratteri che, dalle vetture gran turismo sono poi nel tempo utilizzate nelle vetture di tipo corrente.

In adesione a questa istanza che l'attuale situazione rende più valida, il Comune, la Provincia, e l'A.C.-MO, mentre rammentano che l'originaria iniziativa dell'Autodromo di Modena-Cittanova intendeva appunto svolgere il principale ruolo di mezzo di lavoro per la sperimentazione prova per le aziende locali riservando all'aspetto agonistico solo accessorie finalità, si impegnano a stabilire immediato contatto col Presidente dell'A.C.I. invitandolo a dare inizio alla realizzazione di un impianto ridotto rispetto al progetto approvato e del quale si indicano i caratteri adeguati e dimensionati alla realtà contingente, e cioè: pista sperimentale sportiva particolarmente attrezzata agli usi delle case costruttrici e dell'Ispektorato Motorizzazione; tracciato per alte velocità e perciò differenziato dagli altri impianti regionali esistenti; contenimento della spesa nelle dimensioni del progetto originario.