

Lo spettacolo vero nel rally di S. MARINO

«GRUPPI» titanici!



Sul Monte Fumaiolo, una delle prove più classiche del Rally di S. Marino, la neve c'è sempre stata. Quest'anno, comunque, ha superato tutti i records precedenti, specialmente dopo le precipitazioni dell'ultima notte di gara, mettendo in crisi un po' tutti i partecipanti che erano ancora in corsa



Nella foto sopra a sinistra vediamo la Lancia Fulvia dei triestini Marchi-Senigallia tentare in tutti i modi di far presa sul fondo ghiacciato. Qui sopra è invece la volta dello spider Fiat di Ligobbi

Gr.1 L'agGUADO COMMODORE

Anche se sempre numerosissimo in quanto ad equipaggi iscritti, (29), solo sei vetture hanno duellato ad un certo livello sin dalle prime battute nel G. 1. Tra queste non poteva mancare la debuttante ed interessantissima Opel Commodore affidata da Conrero ai campioni in carica Brai-«Rudy», vettura che ha avuto anche il merito di solleticare anche molto interesse tra il pubblico che non riusciva a spiegarsi come una vettura con tale stazza riuscisse a destreggiarsi negli stretti tornanti di molte prove speciali.

Sullo slancio dei risultati dell'anno passato, il G. 1 rischiava il monopolio Opel (oltre a Brai tra i più veloci c'erano le Ascona-Conrero di Tabanelli e Presotto e quelle Irmscher di Baron e Bauce) invece nel lotto si è inserita la Fiat 124 ST di Pittoni in coppia al sanmarinese Volpinari, vettura (ex

Bauce e alternando «temponi» e «tempi» quella di Baron.

Anche Tabanelli comunque lasciava ben presto la partita per la rottura del cambio sulla salita di S. Leo, lo stesso posto dove un giorno e mezzo dopo avrebbe abbandonato la Commodore, fermata dal grippaggio della coppia conica per la fuoriuscita dell'olio in seguito ad una botta un poco troppo violenta, probabilmente al dosso all'uscita del guado.

Vita facile allora per Pittoni nelle ultime battute in quanto anche Presotto, che comunque era già leggermente staccato, ha lamentato noie meccaniche terminando staccatissimo alla prova del Fumaiolo.

In tutti i casi niente male che a vincere sia stata una Fiat, perché questo può solo dare maggior vigore alla lotta in questo gruppo dove le Ascona appaiono ancora le vetture più polivalenti, ma dove le Special T possono ancora farsi ottimamente valere in caso di cattivissime condizioni ambientali o in discesa, e dove soprattutto la Opel Commodore è attesa ad un pronto riscatto, specie col nuovo andazzo dei nostri rallies sempre più propensi ai fondi ottimi e veloci.



La 128 di Accorsi. Tutte le fotografie sono del lettore Bruttini

Lloyd) messa a disposizione del pilota dall'officina Ceccato.

La lotta vera e propria si è circoscritta dunque subito al duo Brai-Pittoni con Presotto e Tabanelli a pochi secondi di distanza mentre le due Ascona Irmscher segnavano un poco il passo ritirandosi poi presto quella di

Il Rally di S. Marino, come già è stato anticipato in sede di cronaca nel numero scorso, non è vissuto solo sulla lotta per la prima piazza, obbligatoriamente circoscritta alla Fiat ufficiali presenti, ma ha trovato spunti di notevolissimo interesse soprattutto nelle lotte per la supremazia nei vari gruppi e in particolare nel turismo e nel gran turismo di serie.

Diverse potrebbero essere le ragioni di questa ritrovata vitalità, e tra queste, ovviamente, c'è il fatto che la gara sanmarinese era la prima della stagione e che, quindi, tutti quelli in certo modo interessati alla conquista di un trofeo partivano alla pari, in più, ma qui ci si riferisce in particolare al G. 3, lo scorso anno la lotta non è mai stata molto accesa riducendosi in fondo a due soli contendenti; ovvio allora che, come sempre accade, l'anno successivo siano molti i piloti che ci hanno fatto un pensierino sopra. Nel G. 1 poi la situazione è ancora diversa: negli anni passati questo particolare campionato partiva sempre con l'ipoteca delle vetture ufficiali della Fiat, pertanto molti privati rinunciavano in partenza al confronto; il successo della Opel dell'anno passato, unitamente anche agli

exploit delle piccole Simca, hanno però capovolto la questione con la conseguenza di vedere il numero degli iscritti, con ambizioni di titolo, decisamente aumentato.

Resta il turismo preparato, il G. 2, ma anche qui un seppur piccolo risveglio c'è stato anche se in Italia le vetture di questo tipo restano ancora molto poche e, di queste, troppo quelle poco competitive. Le case italiane non si interessano da tempo a questo gruppo con i modelli a loro disposizione, è logico quindi che anche i privati ne seguano l'esempio al contrario di quanto avviene all'estero dove le Ford Escort, le Saab, le Seat, le Opel, imperano.

Il successo delle Ascona G. 1, così maneggevoli ed adatte alla condotta di guida di tutti, unitamente agli exploits di Walter Rohrl nel passato campionato europeo piloti, hanno stuzzicato comunque anche alcuni piloti nostrani che adesso si sono buttati nel G. 1 preannunciando un seguito di stagione piuttosto combattuto, soprattutto se, come si sente dire in giro, qualcuno uscirà anche con qualche Fiat 124 ST superpreparata alla maniera delle spagnole Seat o delle Fiat Polski.



Una dopo l'altra, le macchine degli ultimi rimasti in gara, si sono incolonnate (davanti c'è il coupé 128 di Accorsi) perché l'arresto del primo ha significato lo stop per tutti quelli che seguivano. Inutilmente il pubblico ha cercato di dare un aiuto, l'unica via d'uscita è stata quella di tornare indietro

I MIGLIORI A CONFRONTO NELLE PRIME 10 P.S.

P.S.	GRUPPO 1				GRUPPO 2			GRUPPO 3				
	Brai	Pittoni	Tabanelli	Presotto	Zandonà «Walter»	Tormene	Dall'Ava	De Eccher	Carello	Taufer	Ferraris	
A	19'37"	19'48"	20'27"	20'23"	19'51"	20'10"	21'36"	19'56"	19'24"	20'28"	19'52"	20'13"
B	15'45"	15'21"	15'25"	15'40"	15'38"	15'40"	15'08"	15'08"	14'53"	15'20"	14'59"	15'25"
C	19'40"	18'58"	19'37"	19'38"	19'48"	19'41"	19'40"	19'12"	18'30"	19'21"	18'38"	19'08"
E	8'46"	8'26"	8'49"	8'35"	8'26"	9'07"	8'50"	8'11"	8'08"	8'16"	8'28"	8'31"
G	12'49"	12'54"	13'00"	12'53"	12'48"	12'57"	13'29"	12'30"	11'42"	12'37"	12'17"	12'46"
H	28'56"	30'35"	29'42"	28'55"	29'53"	29'23"	30'05"	28'45"	27'57"	28'59"	29'18"	29'25"
I	8'25"	8'30"	8'37"	8'29"	8'24"	8'34"	8'52"	8'18"	8'24"	8'32"	8'16"	8'34"
L	12'58"	11'49"	12'07"	13'03"	12'03"	12'03"	14'30"	12'04"	10'33"	12'22"	11'47"	11'18"
M	10'18"	10'19"	10'40"	10'16"	10'15"	10'20"	11'06"	10'07"	9'52"	10'18"	10'01"	10'15"
N	12'41"	12'48"	R	13'03"	13'04"	13'09"	13'54"	12'53"	12'21"	13'15"	12'38"	13'11"

Gr.2 WALTER vale (ma ZANDONA...)

Ventuno macchine iscritte potrebbero far sopravvalutare questo G. 2 così in viso dalla maggioranza dei rallyisti italiani. Al contrario le vetture realmente competitive, soprattutto quelle interessate ad una prestigiosa posizione anche in classifica assoluta, potevano contarsi sulla punta delle dita.

Il risveglio comunque c'è stato e promette bene, specie se l'Ascona G. 2 di Conrero risolverà i suoi problemi di sempre al cambio, permettendo a Svizzero di essere competitivo come i suoi mezzi gli consentono (e questo potrebbe succedere al più presto, non appena il tanto atteso Colotti verrà montato) e se sarà vero che Ormezzano ritornerà alle gare (privatamente) con una 124 ST preparata (sembra infatti che abbia rilevato dalla Fiat tutto quanto c'era delle ex vetture ufficiali del G. 1).

A S. Marino comunque, oltre alla già citata Opel Conrero, c'erano due Ascona decisamente in forma: quella di Zandonà preparata in Italia con un Kit di Irmscher, e quella tutta tedesca di Tormene.

Ed è proprio stata la vettura di Zandonà la più continua a riprova oltre che della buona preparazione, anche delle capacità di guida del pilota che su questo tipo di vettura ha ritrovato una vera e propria seconda giovinezza.

Anche la sua corsa non è stata comunque fortunata perché proprio nel finale, nell'attraversamento del paese di S. Giustino, un incidente con una vettura estranea alla gara l'ha tolto di mezzo.

E si è ritirato anche il Gordini R 12 di «Maikol» che ad un certo momento aveva promesso qualcosa con ottimi tempi nelle prove più veloci, purtroppo non assecondati nei tratti più tortuosi dove una volta di più si è evidenziata la difficoltà di guida di questo mezzo.

Il gruppo l'ha vinto così (giustamente comunque perché dopo Zandonà era sempre apparso come il più forte) «Walter», il sanmarinese affezionato cliente del Coupé Fiat (adesso curato da Ceccato) che alle sue doti naturali ha aggiunto anche la non indifferente conoscenza del percorso.



La neve, già nei giorni ante-gara, aveva creato oltre a molte preoccupazioni anche grossi problemi economici per la maggior parte dei concorrenti. Quattro gomme chiodate costavano almeno 200.000 lire

Gr.3 Nella bugia finale Porsche incolpevole

Fra tutti i gruppi, il granturismo di serie appariva già sulla carta come il più interessante sia per l'alto numero di vetture iscritte (27) che per le almeno undici macchine che potevano già sulla carta considerarsi ad un ottimo livello.

Di queste (otto HF 1600 e tre Porsche di cui due Carrera RS) la vettura del Jolly Club affidata a Tony Carello era una delle più interessanti da seguire in quanto il giovane pilota torinese, che debuttava alla guida di una Lancia, interessa moltissimo al reparto corse HF. In più si attendeva ancora una volta il confronto tra il pilota più veloce da diversi anni in questo gruppo, e cioè Dall'Ava e il suo più positivo avversario, Ambrogetti.

La presenza delle tre Porsche portava poi aria nuova in quanto i piloti alla guida, De Eccher, Taufer ed il rientrato Cavriani, offrivano serie garanzie in quanto alle possibili prestazioni. A Perazio, Bagna, Ferraris, Brambilla (anche lui al debutto) e Del Prete spettava infine il compito di inserirsi, come nelle loro possibilità, nel novero dei favoriti.

Quasi subito però Ambrogetti (finito rovinosamente fuori strada) e Cavriani, uscivano di scena, imitati entro breve da Del Prete (che volò il suo al Paganuccio!), mentre «Speedy» Perazio si metteva subito in evidenza con un errore di percorso alla terza prova speciale (a dimostrazione di quanto prova prima del rally che gli costava diversi minuti di ritardo).

De Eccher, giovane di belle speranze, prendeva allora il largo lasciando alle sue spalle Dall'Ava a battersi con Taufer e con Tony Carello che di prova in prova metteva a segno tempi sempre migliori.

Più indietro Ferraris viaggiava ad un buon ritmo, attento comunque a risparmiare la macchina nella speranza di terminare la corsa per assicurarsi punti finali, impresa non sempre riuscita l'anno passato dove gli exploits velocistici avevano sempre il sopravvento.

Bagna accusava invece una botta all'avantreno anche abbastanza vistosa, che aveva avuto il compito di ridimensionare subito le sue velleità facendolo propendere per una condotta più saggia ed accorta. Brambilla infine curava con molta attenzione il suo apprendistato con la nuova vettura sempre del Jolly (come quelle di Dall'Ava, Carello e Ambrogetti).

Il finale di gara comunque, oltre ad esaltare la continuità di De Eccher e la caparbia di Dall'Ava che, unico, non «mollava» mai, registrava anche il leggero calo di rendimento di Carello mentre Ferraris mostrava un ottimo recupero.

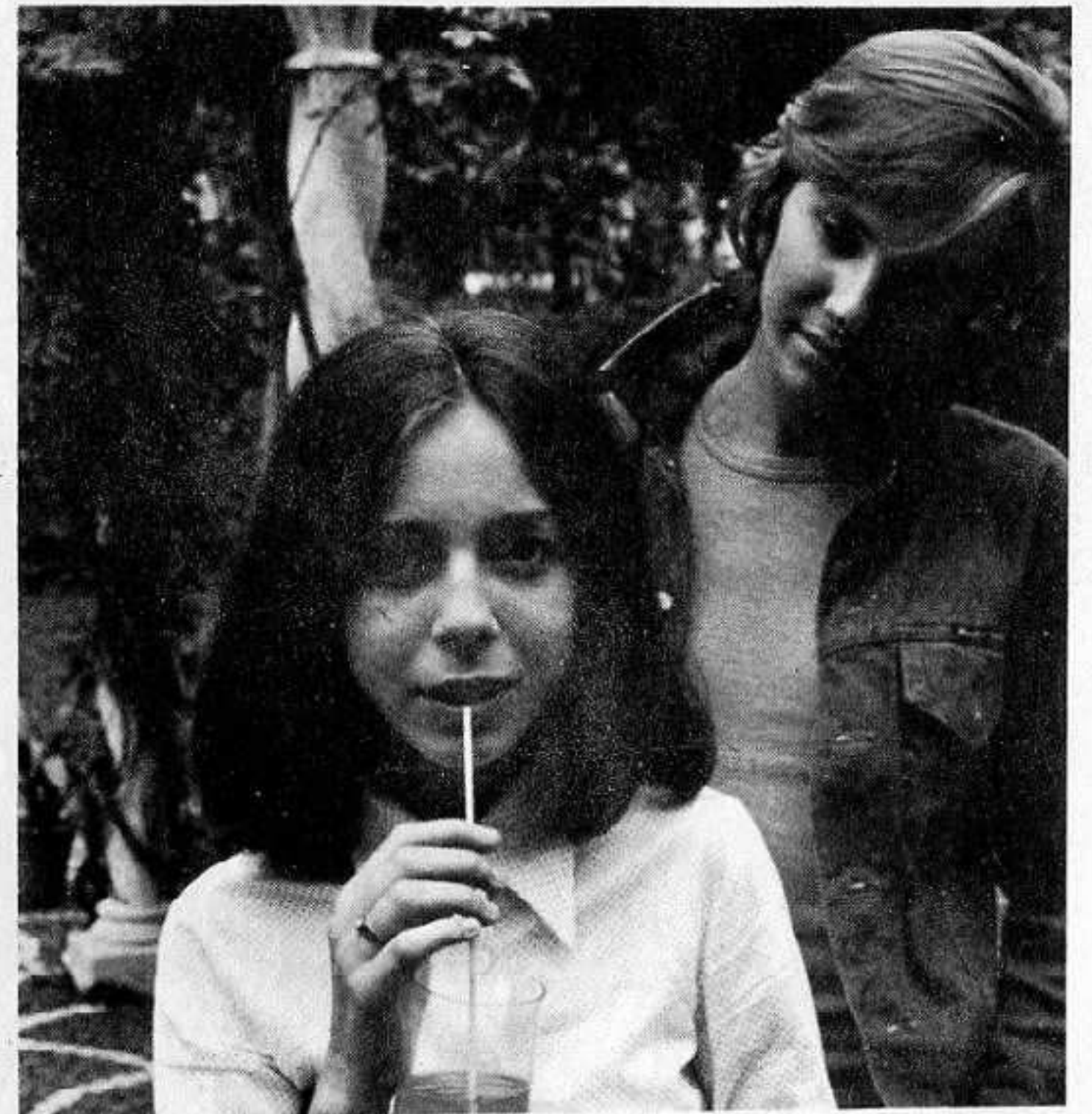
Troppo bugiarda in tutti i casi la classifica finale, con Dall'Ava, Taufer, Carello, e Perazio esclusi, in alcuni casi per motivi anche troppo banali come lo spinterogeno di Dall'Ava o l'uscita (innocua) di Perazio.

Dal tutto è apparsa comunque lampante la supremazia della Porsche, una vettura che, se guidata sempre con la maestria ed allo stesso tempo l'accortezza con cui l'hanno guidata Taufer e soprattutto De Eccher, rischia di chiudere sin troppo in fretta il discorso per il Trofeo, già in parte ipotizzato dal terzo posto assoluto di questo rally.

Carlo Cavicchi

"Mi ha conosciuta con i brufoli. Ora voglio che mi veda senza!"

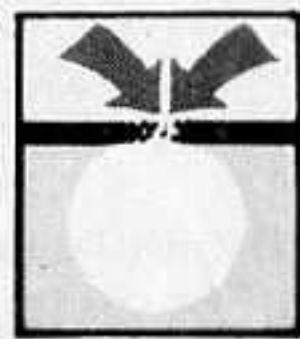
"Quando lo incontrai per la prima volta, a una festa tra amici, si incominciò a parlare, io avevo il viso pieno di brufoli. Nonostante questo lui dimostrò subito un certo interesse per me. È diventato il mio ragazzo. Non ha mai accennato alla mia pelle, ma ora voglio che mi conosca come sono senza brufoli: voglio fargli una sorpresa. Già altre volte avevo tentato di eliminare i brufoli. All'inizio li tormentavo con le dita, allargando sempre di più l'irritazione. Poi mi impegnai nella dieta, niente dolci, pochi grassi e molte verdure, e in una vita sana il più possibile all'aria aperta. Raggiunsi anche discreti risultati, ma non completamente soddisfacenti. E ora ho deciso di farmi conoscere da lui col mio vero viso, quello pulito che avevo qualche anno fa. Vorrei sapere se c'è un rimedio più efficace dei soliti tentativi. Ma quale?". (Rosella C. - Milano)



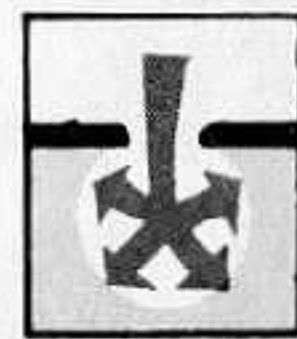
Clearasil crema ti aiuta a combattere i brufoli.

Il problema dei brufoli, che purtroppo arriva nell'età più bella, è complesso, ma superabile.

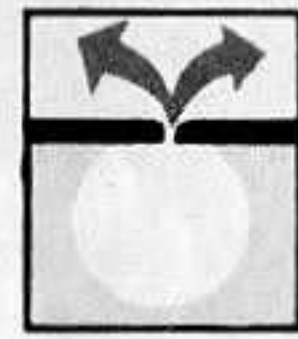
Continua il ritmo di vita sana che avevi iniziato, ma soprattutto impegnati in un'azione più decisa usando Clearasil. E' una crema che agisce in profondità e asciuga il brufolo alla radice. Clearasil contiene quattro sostanze che si combinano in modo da svolgere tre azioni fondamentali per l'eliminazione dei brufoli:



Il resorcinolo si combina con lo zolfo eliminando le cellule morte alla superficie del poro ostruito, che è causa dell'irritazione.



Il resorcinolo si combina con altri componenti per combattere le eventuali irritazioni.



La bentonite si combina con lo zolfo e genera un composto in grado di controllare la produzione di sebo e asciugarne l'eccesso, che è all'origine della formazione di brufoli e punti neri.

Con Clearasil la tua pelle migliora giorno dopo giorno. Ma bisogna essere costanti, e non stancarsi ai primi tentativi se si desiderano risultati completi.

Clearasil è venduta in farmacia in due tipi:

Clearasil color pelle che nasconde i brufoli mentre svolge la sua azione, Clearasil bianca che agisce invisibilmente sulla pelle.

L'efficacia è identica.



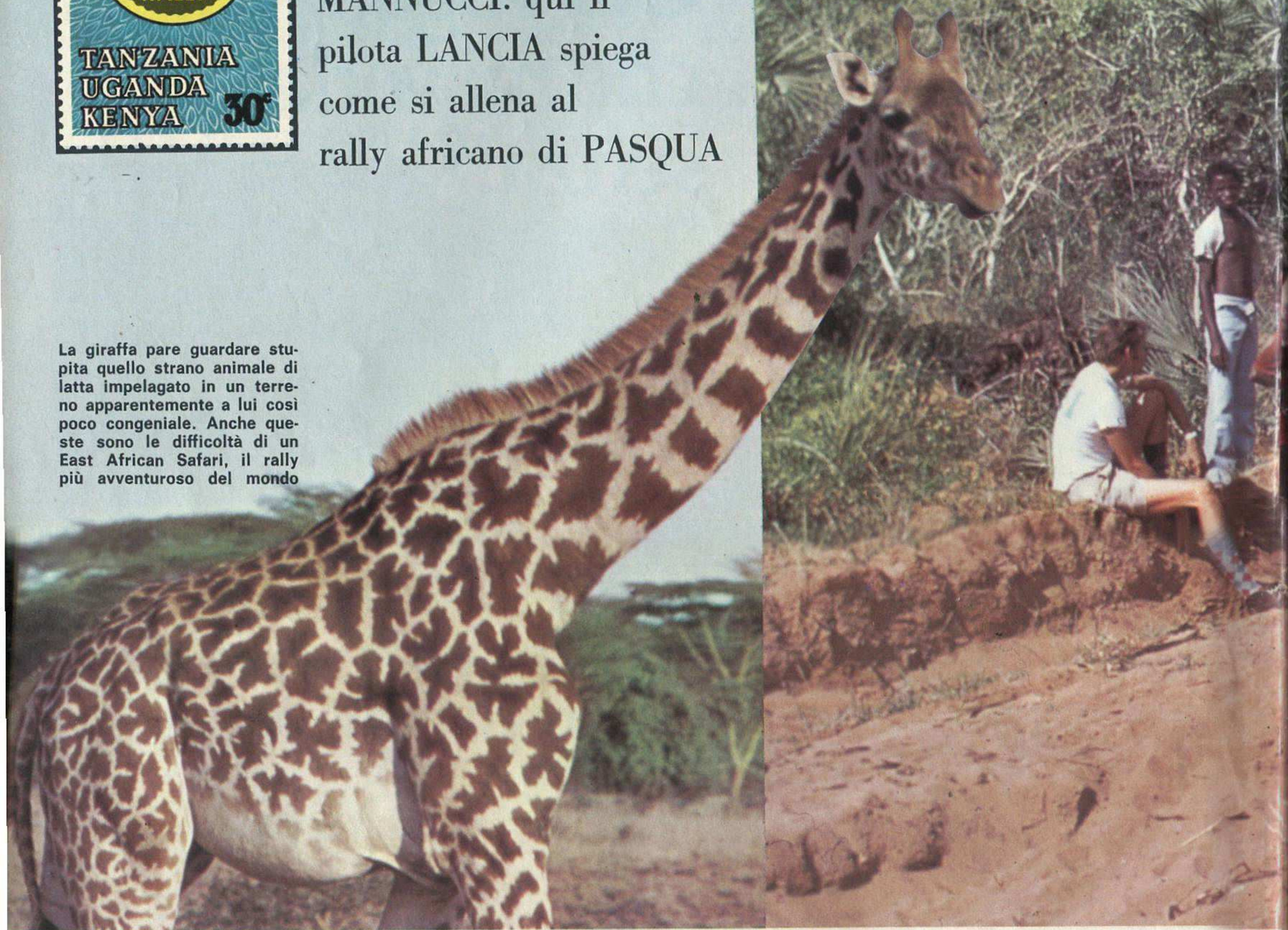
Per l'avventura africana

SANDRO MUNARI

romperà il tradizionale
abbinamento con
MANNUCCI: qui il
pilota **LANCIA** spiega
come si allena al
rally africano di **PASQUA**



La giraffa pare guardare stupita quello strano animale di latta impelagato in un terreno apparentemente a lui così poco congeniale. Anche queste sono le difficoltà di un East African Safari, il rally più avventuroso del mondo



NAIROBI - Prima di raccontarvi i particolari delle prove che ho effettuato nei 20 giorni di soggiorno in Kenia, voglio parlarvi della gara in generale. Credo che tutti abbiate sentito parlare del East African Safari Rally, ma sono convinto che pochi immaginano o si possono rendere conto di come sia questo rally, che si potrebbe benissimo chiamare « la Mille Miglia africana ».

La gara è lunga oltre 5.000 chilometri, suddivisa in tre tappe sempre con partenza ed arrivo a Nairobi. Con soste intermedie di circa sei o sette ore. La media imposta su tutto il percorso è di circa 120 kmh., e questo comporta il dover correre sempre a velocità pazzesche su strade di terra ed a volte su piste appena tracciate, sia di giorno che di notte, sia con la polvere che con la pioggia. E' una gara difficilissima, che però ha un suo fascino dato l'ambiente completamente diverso da quello che siamo abituati a trovare in Europa. La strada cambia continuamente, ed a volte addirittura sparisce al

punto di dover fermarsi a cercarla, onde evitare di finire in vere e proprie voragini.

Inoltre, mentre viaggi a 180 all'ora, una giraffa o un elefante o qualche altro animale ti potrebbe benissimo tagliare la strada. Oltre alla velocità, queste sono le insidie ed i pericoli maggiori che si incontrano in questa gara, ed è per questo forse che mi esalta e mi entusiasma al punto da essere la sola gara che per il momento mi interessa, e che cercherò di preparare in maniera perfetta, cercando di acquisire, durante gli allenamenti, il massimo possibile anche per quanto riguarda la preparazione della macchina.

Questa gara si può vincere solo se equipaggio, macchina ed organizzazione, sono curati e preparati nei minimi particolari. E' per questo che sono andato in Kenia con tanto anticipo sulla data di effettuazione della corsa, che parte l'11 di aprile:

Il mio coequipier sarà Lofty Drews, che è esperto di questa gara ed anche un bravissimo

meccanico, cosa indispensabile in una gara di questo genere. Tra l'altro è il vincitore dell'ultima edizione della corsa, in coppia con Mehta, il quale quest'anno guiderà la seconda Fulvia HF che il reparto Corse Lancia sta preparando già da tempo. Questo è il mio terzo Safari, e sarà anche la terza volta che Lofty sarà al mio fianco. Questo è importante anche perché le sue qualità di meccanico saranno indispensabili in una prova nella quale i minuti di ritardo contano in maniera molto relativa, visto che in genere chi vince accumula una media di cinque o sei ore di ritardo. Quindi essere in grado di riparare e ripartire anche senza l'aiuto dell'assistenza è essenziale.

E' il giorno 28 gennaio, sono a Nairobi già da alcuni giorni e mi sono soltanto occupato per il momento di controllare da vicino la messa a punto del mio « muletto »: è una 125 messami gentilmente a disposizione dalla FIAT, dato che il nostro non arriverà prima del 15 di febbraio. Non ci sarebbe molto da fare, nella macchina,



Come preparo il SAFARI

ma i meccanici negri sono alquanto lenti, per fortuna che alla Fiat-Kenia c'è un uomo eccezionale, il signor Luigi Farinetti, che si occupa di noi, dell'organizzazione dei servizi ed anche della preparazione delle macchine.

Nell'attesa, con Lofty discutiamo sul come impostare le prove e di come prendere le note, data la mancanza di affiatamento ed al modo completamente diverso di prenderle rispetto a quanto sono abituato a fare con Mannucci. A proposito di Mario, non è venuto con me perché è occupatissimo nell'allestimento del nuovo ristorante che ha aperto in questi giorni a Milano (si chiamerà, naturalmente, « IL NAVIGATORE »).

Il giorno successivo, ogni cosa è pronta, e così possiamo partire. Lofty, che come vi ho già accennato, è un esperto di questi luoghi, essendo nato 34 anni fa in Tanzania da genitori tedeschi, ha portato con sé un frigo pieno di bibite e cibarie; in più la Fiat, su sua indicazione, ci ha preparato una grossa cassa di pezzi di

ricambio. *Qui tutto può succedere*, mi dice il mio navigatore, *per cui dobbiamo essere provvisti anche del superfluo*. In pochi giorni riusciamo a portare a termine il percorso della terza tappa, che è la più veloce delle tre e le cui strade sono meno « scassamacchina ». Il terreno è molto secco, sono otto mesi che non piove, per cui non abbiamo incontrato difficoltà extra, come guadi o tratti particolarmente insidiosi per il fango. L'unica cosa che ci ha fatto perdere del tempo — e se non ci avessero aiutato i negri non saremmo più usciti — sono stati dei tratti di sabbia soffice dove la macchina affondava, adagiandosi al pianale, nell'impossibilità di ripartire. Sono quindi questi i tratti difficili, più dossi pericolosi, o buche profondissime che comprendono l'intera carreggiata, o guadi improvvisi, o i tratti di « black-cotton », come lo chiamano loro (e cioè un terreno nero che quando piove si trasforma in una trappola micidiale, diventando più scivoloso del sapone). In questi tratti non bisogna avere incertezze di prepara-

zione, a differenza dei nostri rallies dove prepariamo soltanto le prove di velocità. A complicare le cose c'è una norma di regolamento che vieta sia le gomme chiodate che le catene.

Attraversando le regioni più impervie del Kenia, come le regioni dei Masai, dei Samburu ed altre tribù famose, siamo arrivati a Nairobi senza altre sorprese, dato che dalle altre due tappe abbiamo tralasciato la parte nord, che è anche la più difficile. Infatti, gli organizzatori si riservano di perfezionare il percorso in funzione delle piogge non improbabili (data l'epoca), e solo al mio ritorno a Nairobi saprò se devo preparare pure quei tratti oppure limitarmi a ripercorrere i tratti già visti.

Il mio prossimo appuntamento con Lofty è in questi giorni di metà marzo. Spero quindi che ora le condizioni del tempo siano diverse e che piova, in modo da avere una panoramica più completa di quelle che potranno essere le condizioni che ci aspettano, a cavallo di Pasqua, in corsa.

Sandro Munari

Le bombe-novità del TAP: MARKKU ALEN con lo spider italia- no 1850 e WARMBOLD con la GM Rifiutò la LANCIA pensando alla FIAT?



Il Rally portoghese del T.A.P., prima prova mondiale quest'anno in campo ralistico, ha avuto sempre la caratteristica di avere accoppiamenti pilota-macchina a sorpresa.

Anche quest'anno la regola ha trovato conferma soprattutto per gli ingaggi « bomba » di *Markku Alen* da parte della *Fiat*, che schiererà così ben 4 spider 1850 (ancora a due valvole), e di *Achim Warmbold* da parte della *General Motors*, che avrà così ben tre macchine (quella di Fall comunque solo semiassistita).

L'ingresso di Alen alla Fiat è stato deciso solo poche ore prima della chiusura delle iscrizioni ed ha destato molto scalpore perché il pilota finlandese è oggi il più quotato prodotto delle nuove leve in campo mondiale.

Nato nel '51, ha iniziato a gareggiare nel 1969

diventando campione juniores finlandese nello stesso anno. Dall'anno successivo ha alternato le sue uscite corsaiole tra una Sunbeam 900 ed una Volvo G. 2 in coppia con Toivonen. I suoi continui successi e soprattutto le prestazioni anche a confronto di avversari molto più famosi di lui gli hanno fatto guadagnare lo scorso anno la sponsorizzazione della Marlboro ed a fine stagione il passaggio alla guida di una Ford ufficiale al Rally del RAC dove ha spopolato non vincendo solo per vera sfortuna.

Quest'anno era stato contattato da moltissime squadre (ricorderete che la Marlboro lo voleva alla guida di una Lancia all'Artic Rally) comunque lui aveva rifiutato optando per una Escort patrocinata dalla Motorcraft. Anche per questo motivo l'ingaggio della Fiat Rally ha destato scalpore.

Durissima l'aspirante prova mondiale uruguaiana vinta da Luzardo-Ruibal

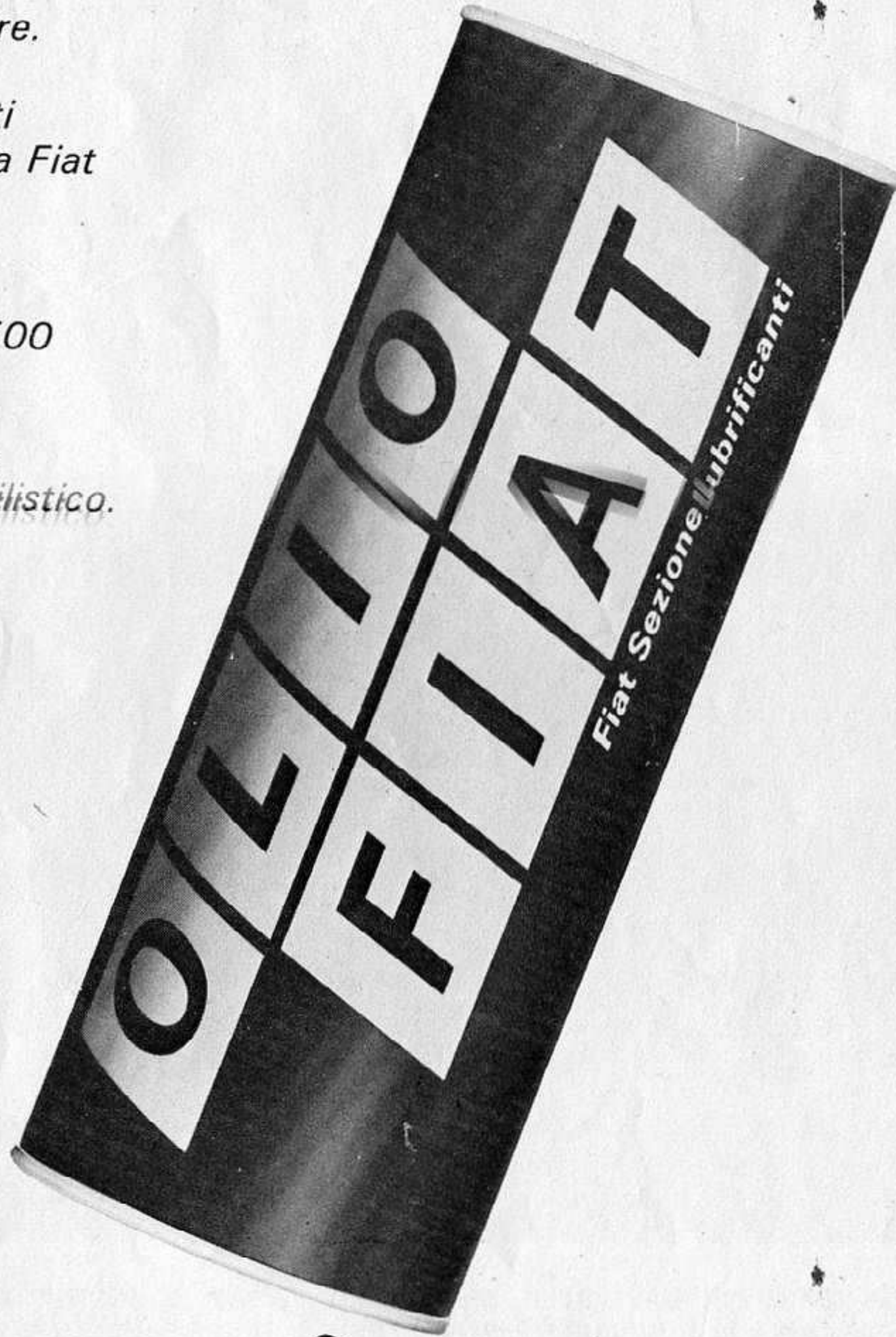
Costava troppo il rally uruguayo

MONTEVIDEO - Organizzato dal Club Uruguaiano dei Rallies, attraverso 2850 chilometri di ogni tipo, si è disputata dal 14 al 17 febbraio scorso la settima edizione del rally « Coppa d'Oro delle 19 capitali », una prova inserita quest'anno nel calendario internazionale con mire di divenire, nel prossimo anno, prova valida per il campionato mondiale marche rallies.

Soltanto 28 concorrenti hanno partecipato dal 14 al 17 febbraio scorso, a questo rally. La ragione dell'assenza di tutti gli equipaggi stranieri, sui quali molto

il terzo posto è andato alla Renault 12 di Montagna-Raij, che ha compiuto una grande rimonta nella parte finale della gara, che gli ha fruttato anche il quarto posto assoluto. Molto sfortunato l'equipaggio composto da Luis Etchegoyen (vincitore della sesta edizione della corsa) e da H. Ramos, che al volante di una BMW 202 ufficiale avevano accumulato un notevole vantaggio sugli altri concorrenti della classe oltre 1500: poco prima del termine della corsa, l'urto del differenziale contro una pietra li ha costretti al ritiro, favorendo

L'olio è la vita del motore.
Tutti i motori Fiat
vengono collaudati, rodati
e riforniti con l'olio che la Fiat
stessa produce.
I motori Fiat sono tanti
e di "temperamento"
diverso: da quello della 500
a quello della 130.
Un grande costruttore
di motori sa come "deve
essere" un olio automobilistico.
Dall'esperienza Fiat
un olio di fiducia per le
automobili
di tutte le marche.



**L'olio auto
mobilistico**



La Ford Escort 1300 dell'equipaggio Luzardo-Ruibal, vincitore del Rally delle 19 capitali. Sotto: Martorano-Requejo, secondi con la BMW



contavano gli organizzatori, si deve trovare nell'alto costo di partecipazione che, in un paese dal basso indice di costo della vita come è l'Uruguay, raggiungeva il milione di lire, delle quali circa 150.000 soltanto per il carburante! (Naturalmente nel milione predetto non erano comprese le spese per raggiungere la località di partenza e quelle di ritorno).

Hanno trionfato Daniel Luzardo e José Ruibal, al volante di una delle Ford Escort 1300 iscritte ufficialmente, che hanno naturalmente vinto anche la classe fino a 1500 cc., mentre la classe oltre 1500 è stata vinta dalla BMW di Alberto Martorano e Candido Requejo, secondi assoluti. Secondo i risultati dei primi controlli orari, Luzardo-Ruibal già erano in testa e prima della terza ed ultima tappa il loro vantaggio era ormai incolmabile, tanto che solo un'avaria meccanica avrebbe potuto battere la loro Ford, che peraltro aveva una preparazione eccellente ed adeguata alla durezza della gara. L'altra Escort ufficiale, pilotata dal campione di rallies uruguaiano Ramiro Barcarrel, è giunta terza assoluta e seconda di classe con una gara molto accorta.

Sempre nella classe fino a 1500,

così l'altra BMW di Martorano-Requejo, che a loro volta hanno preceduto sul traguardo l'altra BMW della squadra ufficiale, condotta da Federico Weste e Gregorio Assadourian, quinti assoluti.

Nel complesso la gara, molto veloce ed estremamente dura, soprattutto nella prima tappa, che da sola ha obbligato al ritiro il 60 per cento dei partenti, è risultata molto ben organizzata ed interessante.

Horacio A. Patrone

RALLY DELLE 19 CAPITALI, Gara internazionale. Percorso Montevideo-Paysandù-Tacuarembò-Montevideo, di chilometri 2850. 14-17 febbraio 1974

CLASSIFICA GENERALE

1. Luzardo-Ruibal (Ford Escort 1300) penalità 67;
2. Martorano-Requejo (BMW 2002) 330;
3. Balcarcel-Pivovar (Ford Escort 1300) 394;
4. Montagna-Raij (Renault 12) 667;
5. West-Assadourian (BMW 1600) 884;
6. Berges-Alvarez (NSU) 1177;
7. Romanzo-Porchet (BMW 2000 CS) 1239;
8. Schiafarino-Schiafarino (SAAB) 1312;
9. Bottino-Riera (Volkswagen 1500) 1631;
10. Diaz-Franciuilli (Morris GT 1275) 1786;
11. Martinez-Requeiro (SAAB) 2213;
12. Sanchiz-Maisonave (Fiat 125) 2385;
13. Britzen-Moro (Volkswagen 1500) 2577;
14. Ramirez-Elcheto (Ford Corcel) 2646;
15. Denisow-Falcas (SAAB) 3094;
16. Bacchino-Becerra (Ford Corcel) 4431.

Dal SALONE svizzero si at- tendono anche indicazioni per il futuro - auto



Un'altra vista, con lunotto e tettuccio montati, della versione convertibile della Lancia Beta coupé

GINEVRA - Il presidente della Confederazione svizzera M. Ernst Brugger inaugurerà giovedì 14 marzo il Salone di Ginevra, all'insegna della «sicurezza per tutti».

Il salone ginevrino, il primo che si svolge da quando con l'embargo gli arabi hanno paralizzato mezza Europa, mettendo in una profonda crisi l'industria automobilistica non solo europea, è la prima cartina di tornasole per giudicare le prospettive dell'industria automobilistica.

La flessione delle vendite di auto in una Svizzera notoriamente ricca, e dove le auto si vendono bene, in particolar modo quelle della categoria superiore, è stato nel '73 del 11,4%, e un po' tutte le industrie ne hanno risentito.

La Svizzera, paese non produttore, presenta al Salone ben 1036 espositori di 23 paesi, che occupano una superficie di 33.000 m². All'insegna della sicurezza, hanno messo in bella mostra due «veterane» una De Dion-Buton del 1904, e una leggendaria Cord del '36 per far da vedere al pubblico il cammino percorso dall'auto all'insegna della sicurezza, oltre alle due veterane, la Pininfarina porterà la famosa «Sigma GP», che pur vecchia di qualche annetto, è ancora oggi valida per quelle soluzioni sul tema della sicurezza nelle corse che fecero meraviglia quando venne presentata per la prima volta.

Per cercare di «stimolare» il mercato svizzero un po' stanco vi sarà anche un cervello elettronico che aiuterà i clienti potenziali tenendo conto delle loro particolari esigenze di poter scegliere un modello di auto esposto al Salone. Le grandi industrie automobilistiche italiane saranno tutte presenti al Salone di Ginevra, cominciando dalla FIAT che dispone di

400 concessionari in terra elvetica e che coprono in modo capillare tutta la confederazione. A Ginevra la FIAT espone tutta la gamma della sua produzione e per la prima volta la nuova 132 e la 126 a tetto apribile. Le vendite in Svizzera della nostra maggior casa automobilistica hanno avuto una contrazione del 9% rispetto al '72, ma le prime cifre non ufficiali fanno pensare bene per l'anno in corso. La Fiat che si disputa a colpi di «vetture» vendute il terzo posto fra le marche importatrici in Svizzera con la Ford ha venduto nel '73 21.000 vetture, la testa della classifica è saldamente tenuta dall'Opel.

La rete commerciale dell'Alfa Romeo che dispone di 170 punti fra concessionari ed agenti ha venduto nel '73 6723 vetture con un incremento del 30,7% rispetto all'anno precedente. La forza di penetrazione dell'Alfa in Svizzera è del 3% del mercato, 3% che si spera di aumentare nell'anno in corso anche perché nel '73 non si è potuto soddisfare tutte le richieste che si avevano per le agitazioni che nei primi mesi dell'anno hanno travagliato l'industria di Arese.

La Lancia che ha da poco istituito una sua rete di vendite in Svizzera ha venduto nell'anno passato 1100 vetture contro le 1900 preventivate, e si prevede di mantenere nel '74 le posizioni del '73.

La Lancia sarà presente con tutta la sua gamma di vetture, in particolar modo l'attenzione sarà attratta dalle sue due novità che commercializzerà a partire proprio da Ginevra la Stratos in versione stradale e la Beta coupé.

La Ford presenterà le nuove Capri II, e un dream car della Ghia a tre posti.

**44^E SALON
INTERNATIONAL
DE L'AUTOMOBILE
GENEVE**
14 au 24 mars 1974



Le NOVITA' annunciate

Bertone - Proposta di vettura «Multiusi» su meccanica della Fiat 127.

Chrysler-Simca - Versioni economiche delle 1000 e 1100 contraddistinte con la sigla «E», che non verranno importate in Italia.

Citroen - Modificata in particolari della carrozzeria la GS confort che ora è chiamata G special. La Mehari diventa super e monta il motore di 1015 cc.

Fiat - Le nuove 132 GL e GLS, e la 126 con tetto apribile.

Ford - Le nuove Capri II, e la Escort GXL solo per il mercato tedesco.

Frua - Coupé 2 posti su meccanica Audi 100 S.

Indestor - Dune Buggy su meccanica Fiat 126.

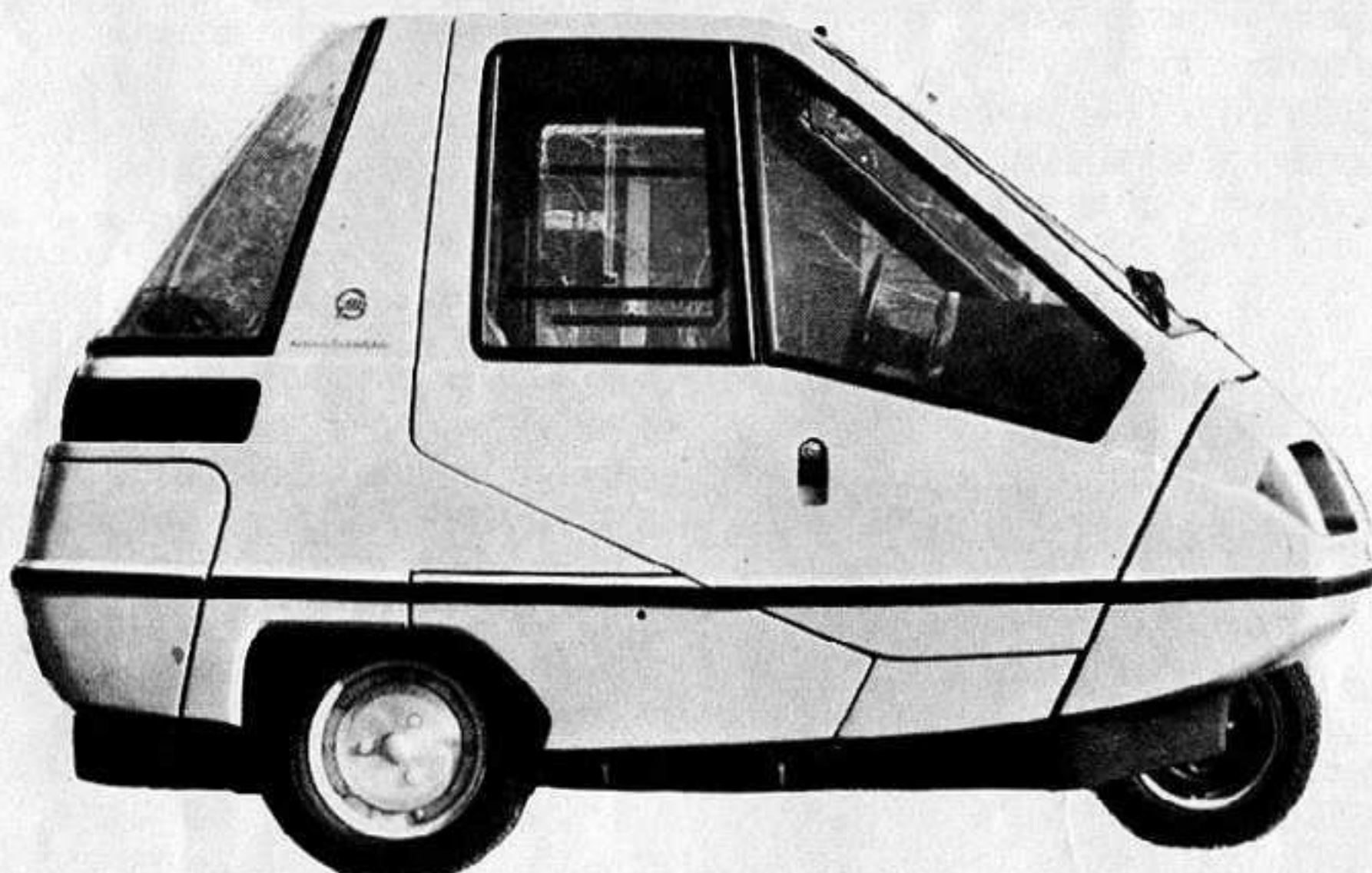
Un «computer» per il rilancio

ELETTRO ... CHOC

GINEVRA - Parallelamente al Salone dell'auto di Ginevra, si svolgerà al «patinoire des Vernets» una dimostrazione di vetture a trazione elettrica, che potrebbero essere se non altro una alternativa ai problemi più di inquinamento che energetico. Fra le tante vetture a trazione elettrica che saranno a Ginevra una merita più attenzione: il LEM (Laboratorio Elettronico Mobile) costruito dal collega Rogliatti e carrozzato da Michelotti.

La vettura compatta e di aspetto gradevole è mossa da un motore a corrente continua alimentato da quattro batterie Marelli che pesano 40 kg ciascuna, l'autonomia con queste batterie è di 50 km ad una velocità di 55 kmh. E' possibile montare in un apposito vano una carica-batteria rapido che in un'ora in luogo delle otto che occorrono normalmente ricarica le batterie.

Il veicolo è una delle tante proposte per una vettura da città che ormai quotidianamente ci vengono proposte da questo o da quell'inventore. Questo LEM è interessante per la sua abitabilità, e per



L'identikit del LEM

Larghezza mm 1350 - **Lunghezza** mm 2350 - **Passo** mm 1650 - **Carreggiata** mm 1120 - **Peso** kg 510 - **Carico utile** kg 190 - **Velocità** kmh 55 - **Autonomia** km 50 - **Trasmissione** Cinghie dentate Isoran, doppia riduzione - **Freni** idraulici sulle 4 ruote - **Sterzo** pignone e cremagliera - **Sospensioni** braccio oscillante, molla elicoidale ed ammortizzatore telescopico idraulico per ciascuna ruota - **Sistema di comando** combinatore elettromeccanico - **Motore** CC serie 4 poli - **Tensione alimentazione** volt 24 - **Potenza nominale** 4 CV a 150 ampere - **Batterie** 4 Marelli 12 volt 150 ah.

la compattezza dell'insieme oltre alla originalità di alcune soluzioni, come le ruote, che sono sempre quattro, ma che hanno la particolarità di essere disposte a losanga, con una ruota anteriore sterzante, una ruota posteriore motrice, e due

ruote laterali con funzione portante. Il telaio è una piattaforma in lamiera di duralluminio, con due elementi scatolati, uno contiene tutti i comandi della vettura, e l'altro trasversale, forma la cassa per le batterie. Sul telaio molto rigido, è

fissata la carrozzeria in lamiera d'alluminio montata su un ossatura tubolare. Il musetto del LEM, è amovibile, per la manutenzione e per l'eventuale sostituzione di organi meccanici, ed è stato studiato anche dal punto di vista della sicurezza.

I freni sono idraulici sulle quattro ruote, il peso del LEM è di 510 kg, e può portare un carico utile di 190 kg, lo sterzo è a pignone e cremagliera, mentre la trasmissione è assicurata da cinghie dentate con doppia riduzione.

Sul LEM non è prevista la ruota di scorta, perché si dovrebbero montare i nuovi pneumatici annunciati dalla Pirelli che permettono di viaggiare anche se forati, le misure dei pneumatici sono 3,50 x 10 montati su cerchi scomponibili. L'abitabilità è per due persone, le portiere si aprono inclinandosi all'avanti ed in alto nello stesso tempo, ed hanno il taglio che continua nel tetto onde facilitare il movimento dei passeggeri. Il grande lunotto posteriore è incernierato in alto per facilitare l'accesso ai bagagli.

Dopo il Salone di Ginevra del LEM verrà chiesta l'omologazione per poter effettuare le prove pratiche su strada, che se daranno un esito positivo, potranno preludere ad una produzione in serie del veicolo.

Giancarlo Cevenini

Ghia - Dream-Car a tre posti con guida centrale, senza motore.

Lamborghini - Versione definitiva della «Countach».

Lancia - Beta coupé, 1600 e 1800, e Stratos stradale.

Maserati - Khamsim.

Moretti - Fiat 126 elaborata.

Michelotti - LEM vettura elettrica, e Lancia Beta.

Nissan - Datsun 120 Y.

VW - Coupé Scrocco.

Zagato - Ferrari 330.

Subito dopo un'ASTA

GINEVRA - Settanta autovetture d'epoca, provenienti da tutto il mondo, saranno messe all'asta dalla Christie's il 21 marzo a Ginevra, nel Palazzo delle Esposizioni. Questa è la seconda asta che la nota firma organizza in collaborazione con Lord Montague di Beaulieu. Le vetture resteranno esposte per tutta la durata del Salone Internazionale dell'automobile.

Fra le auto in vendita ve ne sono due che hanno precedenti... regali in quanto una gran turismo GRAF u. STIFT del 1913, a sei posti, fu consegnata nel 1914 all'imperatore Francesco Giuseppe II d'Austria e d'Ungheria, mentre l'altra, una «phaeton de voyage» DELAUNAY-BELLEVILLE F-6 del 1909, si ritiene sia appartenuta a un membro della famiglia imperiale russa dei Romanoff. La vettura più antica è una DE DION a due posti del 1897, mentre la più «giovane» è una FERRARI 250 GT berlina lusso del 1964.



LE PROSSIME GARE

17 marzo, PISTA SAN PANCRAZIO - Parma - Nazionale cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA D'ORO ROMA - 4. Prova Torneo dei Campioni; 19, PISTA MILLE MIGLIA - Brescia - Nazionale cl. 100 solo 3. cat. e 125 cc 1. prova camp. regionale; 19, PISTA KENNEDY - Napoli - Naz. cl. 100 e 125 cc 1. prova camp. regionale; 19, PISTA PERGUSA - Enna - Naz. cl. 100 e 125 cc.

N.B. - Tutte le gare del 19 sono rinviate a data da destinarsi.

24, PISTA DEL MARE - Fano - Cl. 100 cc 1. prova campionato scud. e marche; 24, PISTA TRICOLORI - Reggio Emilia - Cl. 125 cc 1. prova camp. scuderie; 24, PISTA LE SIRENE - Viverone - Naz. cl. 100 e 125 cc 1. prova camp. regionale; 24, AUTODROMO MAGIONE - Perugia - Formula 4 K 250 1. prova campionato italiano.

Chi si è iscritto ai TRICOLORI '74

ROMA - A pochi giorni dal termine fissato per la chiusura delle iscrizioni ai Campionati Italiani '74, le seguenti Scuderie e Marche hanno già perfezionato la loro adesione:

Campionato Italiano Scuderie e Marche - Classe 100 cc: 1) Scuderia Sirio - Milano: Beggio, Rovelli, Lotteri, X, X; 2) Scuderia Gabbiani - Piacenza: Gabbiani, Venturini, X, X, X; 3) Scuderia Bm. 1 - Piacenza: Gorini, Scarabelli, Graziani, Fabi; 4) Scuderia Bm. 2 - Piacenza: Nocchi, X, X, Crepaldi; 5) Scuderia Parma KC - Parma: Santini, Benazzoli, Zani, Sassi, Villa; 6) Scuderia Giugni - Volterra: Giugni, Perini, Orsini, Gaudenzio; 7) Scuderia Mazzotti - Ravenna: Mazzotti, Masini, Riva, Fantini, Vitali; 8) Scuderia Arcionia - Roma: Cheever, De Angelis E, Nicosia, De Angelis R.; 9) Scuderia Marlboro Team - Roma: Antilli, Siena, Ventura, Mancini, De Cesaris, Pirro; 10) Sesto Corse - Sesto S. Giovanni: Mombelli, Crema, Alfieri, Martioli, Brambilla; 11) Scuderia Biella Corse - Biella: Giacoletto, Antoniotti, Bertolino, Cavallari.

Campionato Italiano Scuderie - Classe 125 cc: 1) Scuderia K.C. Mille Miglia - Brescia, Silvestri, Vanaria G., Zotti, Gardoni; 2) Scuderia Firenze Corse - Firenze: Monti, Natali, Zullo, Gori, (Biancali); 3) Scuderia Margus - Alassio Terme: De Biase, Miotti, Chiesa, Marcolongo; 4) Scuderia Savona Kart - Savona: Neri, Montanari, Frattini, Venturi; 5) Scuderia K.C. Adriatico - Ancona: Somi R., Copparoni, Moretti, Peticaroli I.; 6) Scuderia Gardelli - Roma: Gardelli, Naddio, Giannini L., Ferioli, (Teneo); 7) Polisportiva S. Pancrazio - San Pancrazio: Geminiani, Rendi, Venturi, Zani, (Ravaggio); 8) Scuderia Panzolini - Bastia: Giardinieri, Maraccioli, Panzolini A., Barile; 9) Motor Club - Fano - 1. squadra: Vitali, Volta, Flenglio, Barile; 10) Motor Club - Fano - 2. squadra: Perlini, Del Vecchio, Asturio, Barbieri.

Visto, comunque, che sono già annunciati possibili trasferimenti, comunicheremo l'effettiva formazione delle squadre ad iscrizioni chiuse.

Clima sempre elettrico in Pista d'Oro

ROMA - La terza prova del Torneo dei Campioni sulla Pista d'Oro, ha risentito negli umori agonistici l'influenza di questo marzo prettamente in linea con le sue caratteristiche. Clima elettrico specie nella terza categoria. I piloti romani della specifica categoria, vedi De Cesaris, Pirro e De Angelis erano sul piede di guerra per cercare di infrangere la ormai stucchevole supremazia di Corrado Fabi e, da parte del clan di questi una permanente psicosi e paura di copertura d'infrazioni a danno del Fabi.

Tanta apprensione ha reso la gara della terza categoria particolarmente elettrica, naturalmente per i piloti di testa e, inizialmente sembrava che De Cesaris, andato subito al comando per una partenza non perfettamente lineare, potesse dare a Fabi la prima amarezza. Poi Fabi ha ripreso a camminare con il solito stile da manuale ed ha avuto ragione di De Cesaris.

Rovelli nella seconda categoria ha siglato dopo due gare sfortunate la sua prima vittoria dell'annata, lasciandosi alle spalle Elio De Angelis. La gara dei due big della seconda è stata condotta con molto accanimento e contenuta in una condotta sportiva, che fa onore ai due piloti. Rovelli e De Angelis sono su una identica piattaforma agonistica e tecnica, solo il coefficiente dell'imponderabile o un piccolo errore può determinare il risultato a favore dell'uno o dell'altro.

Nella prima categoria, assente Gorini per un travaglio interno e poco rassicurante della BM, l'italo-americano Cheever è ritornato alla vittoria, ma per raggiungerla e, più che raggiungerla, acciuffarla per i capelli, è stato atteso nella curva che immette al traguardo e all'ultimo giro, di una staccata da prodezza, al limite del pensabile.

Ancora uno smacco per i migliori piloti della classe 125 cc 1. categoria ad opera di Antilli-Siena che per la seconda volta, e senza mezzi termini, ha relegato alle sue spalle Gardelli, Costanzo e Giardinieri alla sua prima uscita di stagione. Sorprende l'auto-

rità del pilota e la disincantata disinvoltura dei suoi successi, anche se gli avversari accampano scuse, che trovano il risvolto giusto nella netta superiorità del romano. Ad Antilli-Siena manca solo ora il confronto con il campione Europeo, Marino Vitali, stranamente non ancora sulla breccia. Perlini ha voluto strafare in partenza con il risultato di essere fermato con bandiera nera. Nella seconda categoria della stessa classe, Luigi Giannini non ha vinto unicamente perché è partito male - il ragazzo ha bisogno di assuefarsi al sistema di partenza - ed è finito nella morsa di un Moretti scatenato e di un sorprendente autoritario Panzolini A. Quando gli è stato possibile iniziare a correre con più spazio, ha raggiunto e superato Panzolini, ma più nulla c'era da fare contro Moretti meritatamente vittorioso.

TORNEO DEI CAMPIONI - Pista d'Oro - Roma - Terza prova Cl. 100 - 1. cat.: 1. Cheever in 13'06"4, media 68,655 kmh; 2. Beggio; 3. Antilli; 4. Patuelli; 5. Nanni; 6. De Bellis. Cl. 100 - 2. cat.: 1. Rovelli in 13'29"8, media 66,675 kmh; 2. E. De Angelis; 3. Bartolini; 4. Panzolini; 5. Grossi; 6. Venturi. Cl. 100 - 3. cat.: 1. C. Fabi in 15'18"6, media 74,866 kmh; 2. T. Fabi; 3. De Cesaris; 4. Pirro; 5. Vincenzi; 6. R. De Angelis. Cl. 125 - 1. cat.: 1. Antilli Siena; 2. Gardelli; 3. Costanzo; 4. Giardinieri; 5. Natali; 6. Maraccioli. Cl. 125 - 2. cat.: 1. Moretti; 2. Giannini; 3. Panzolini; 4. Zullo; 5. Negroni; 6. Biancalani.

LA CLASSIFICA dopo la 3. prova Cl. 100 - 1. cat. 1. Cheever p. 88; 2. Antilli, 81; 3. Patuelli, 75; 4. Nanni, 74; 5. De Bellis, 73; 6. Beggio, 55; 7. Gorini, 30; 8. Valmaggia, 27; 9. Domenichini, 23. Cl. 100 - 2. cat.: 1. Patrizi p. 65; 2. Sarasini, 63,5; 3. Bonafin, 60,5; 4. Rovelli, 59,5; 5. Nicosia, 59; 6. E. De Angelis, 59; 7. Grossi, 53,5; 8. Panzolini, 53. Cl. 100 - 3. cat.: 1. C. Fabi, 91,5; 2. De Cesaris, 80,5; 3. Pirro, 80,5; 4. R. De Angelis, 79,5; 5. Salvati, 72,5; 6. A. De Angelis, 65,5; 7. Vago, 60,5; 8. Bottura, 59,5. Cl. 125 - 1. cat.: 1. Antilli Siena, 85; 2. Costanzo, 83; 3. Gardelli, 78; 4. Piccioni, 56; 5. Natali, 51; 6. Maraccioli, 49; 7. Chioldi, 47; 8. Perlini, 27; 9. Giardinieri, 26. Cl. 125 - 2. cat.: 1. Zullo, 82; 2. Negroni, 77; 3. Giannini, 59; 4. Moretti, 58,5; 5. Tonelli, 51; 6. Biancalani, 50,5; 7. Panzolini, 27,5; 8. Todini, 24,5.

Il calendario internazionale '74

DATA	NAZIONE	COMPETIZIONE	CIRC.	CL.
MARZO				
31	Germania	Gara d'apertura	Horrem	A
APRILE				
6/7	Germania	Premio di Monaco	Garching	A
13/14	Germania	Oster Preis	Worms	A
28	Germania	Corsa a Neumünster	Neumünster	A
MAGGIO				
1	Cecoslovacchia	Zavod Motokar	Ceska Lipa	C
5	Austria	Corsa a Zweibrücken	Zweibrücken	A
5	Svizzera	1. PROVA CAMPIONATO D'EUROPA	Wohlen	A
19	Germania	1000 giri Rhön-Motodrom	Dietershausen b. Fulda	A
25/26	Jugoslavia	Incontro Triangolare Germania - Jugoslavia - Polonia	Lubiana	A e C
GIUGNO				
2	Belgio	2. PROVA CAMPIONATO D'EUROPA	Nivelles	A
1/2	Germania	Corsa a Bad Kreuznach	Bad Kreuznach	A
2	Italia	COPPA DELLE DAME COPPA DEI CAMPIONI	Jesolo	A
2/3	Germania	Premio Pflingst	Nieder Krütchen	A
2/3	Austria	Corse a Innsbruck	Innsbruck	A
22/23	Gran Bretagna	Corsa a Blackbushe	Blackbushe	A
23	Francia	3. PROVA CAMPIONATO D'EUROPA	Triverval	A
29/30	Germania	Corsa a Monaco	Garching	A
LUGLIO				
6/7	Svezia	Coppa Lappland	Alviks	A-C-E
7	Austria	Corsa a Graz	Graz	A
10/11	Svezia	Coppa Lappland	Varggropen	A-C-E
13/14	Svezia	Coppa Lappland	Härkwallen	A-C-E
14	Germania	Corsa a Bielefeld	Bielefeld	A
20/21	Svezia	Holiday Race	Axomo Ring	A-C-E
21	URSS	Coppa dell'Amicizia	Kursk (Mosca)	C
23	Svezia	Holiday Race	Toarps Ring	A-C-E
25	Svezia	Holiday Race	Gislaveds	A-C-E
27	Svezia	Holiday Race	Laholms	A-C-E
28	Germania	Incontro Triangolare Germania - Svezia - Danimarca	Hagen	A
28	Gran Bretagna	COPPA JUNIORES CIK	Rye House	A
AGOSTO				
11	Germania	Corsa a Kaltenkirchen	Kaltenkirchen	A
14/15	Francia	24 Ore di Brignoles	Brignoles	A
18	Germania	Coppa di Berlino	Berlino	A
25	Germania	Graf Trips Memorial	Horrem	A
31-1/9	Germania	Corsa a Neu Ulm	Neu Ulm	A
SETTEMBRE				
1	Italia	4. PROVA CAMPIONATO D'EUROPA	Varano	A
1	Germania	Coppa di Germania	Hahn	A
7/8	Germania	Coppa di Germania	Wildbergerhütte	A
8	Cecoslovacchia	Zavod Motokar	Kadan	C
8	Germania	Graf Trips Memorial	Horrem	A
13/15	Germania	CAMPIONATO EUROPEO 125	Niederkrüchten	A
14/15	Jugoslavia	Premio Postojinska	Jama	A-C
19	Gran Bretagna	Corsa in salita	Bouley Bay	A
21/22	Germania	Premio Oktoberfest	Garching	A
22	Gran Bretagna	Corsa a St. Brelade	St. Brelade	A
OTTOBRE				
6	Germania	Corsa Juniores	Oppenrod	A
13	Austria	Corsa a Süstadt	Süstadt	A
13	Germania	Incontro triangolare Svizzera-Austria-Germania	Frauenaurach	A
13	Portogallo	CAMPIONATO DEL MONDO	Estoril	A
20	Francia	6 Ore di Caen	Caen	A
26/27	Germania	G.P. di Germania	Hagen-Waldbauer	A

Convegno preagonistico per ufficiali di gara

Rispettare anche i piloti

ROMA - Quello dei Commissari Sportivi e Tecnici indetto dalla Federazione sul filo conduttore della «ruota libera», cioè della più ampia libertà d'interventi anche sconfinanti nella polemica, è stato un convegno importante soprattutto perché, affiorate tante distorsioni dovute a non perfetta conoscenza della complessa regolamentazione, oltre ai chiarimenti forniti in loco, impegnano ora la FIK ad un'azione divulgativa e istruttiva che di certo non era nei programmi immediati.

Con queste premesse non certamente positive sin dall'inizio dei dibattiti, il proseguimento dei lavori è stato incanalato verso lo scopo principale del convegno, cioè la necessità di una conduzione delle gare in modo se non identico in tutti i posti, certamente con una visione unitaria, con distensione ed apertura mentale e più che altro nel rispetto della personalità dei piloti che

desiderano solo il rispetto dei regolamenti da parte di tutti. Se le norme prettamente sportive hanno dato luogo a discutere di quelle tecniche, e l'ing. Giancarlo Soncini ha svolto un'ampia relazione, dopo aver messo in evidenza che finalmente dopo tanti anni si è potuto arrivare alle schede descrittive dei telai e ad una più confacente attrezzatura da fornire a cura della FIK ai commissari tecnici per le verifiche ante e post gare, è stato stabilito di non concedere nulla all'interpretazione, ma di attenersi strettamente ai dati ed alle misure risultanti dalle schede. Oculatezza e drasticità senza mezzi termini è stato raccomandato ai commissari tecnici.

Il Presidente della FIK, nel concludere i lavori, ha raccomandato che siano messe a frutto le risultanze del dibattito e che gli scompensi lamentati negli anni scorsi non si abbiano più a verificare dopo i chiarimenti ottenuti.



DONOHUE collauda

● Non è ancora stato designato il pilota per la vettura di F. 1 di PENSKE, ma pare sicuro che molte prove saranno svolte da Donohue. Penske ha poi detto che il suo team patrocinato dalla Sunoco farà gareggiare una sola McLaren M16C per Bettenhausen, in tutte le prove del campionato USAC.

● Dopo il recente annuncio del FONDO ROGER WILLIAMSON, istituito dal BRSCC insieme con la Formula One di Carnaby Street, ora quattro importanti società hanno accettato di contribuire al programma del BRSCC per l'addestramento dei commissari. Sono la Texaco, la Marlboro, la Chubb Fire e la ICI. Tutto ciò permetterà a circa 150 commissari di partecipare ad almeno un corso anti-incendio.

● HURLEY HAYWOOD, che era rimasto ferito in prova a Road Atlanta, è tornato in Florida, dopo avere passato due settimane in ospedale a Chicago. Era stato privo di conoscenza per dodici ore, essendo rimasto «strozzato» dalla cinghia del casco quando si è rotto il roll-bar e aveva la testa incastrata contro il terreno.

La nuova CAMARO

● La nuova CAMARO, progettata per le gare del Challenge europeo turismo, ha fatto le prime prove a Silverstone. Senza forzare molto, e benché il tempo fosse piovoso, Gardner è riuscito a uguagliare i migliori tempi stabiliti lo scorso anno con la Camaro 1973, scendendo facilmente verso 1'30".

● Il brasiliano ex pilota di F. 5000, CARLOS AVALONE, ha intenzione di tornare alla formula probabilmente in America. Recentemente in Inghilterra, Avallone è riuscito a comprare ciò che c'è di meglio in fatto di F. 5000: la McLaren M25, di cui aveva detto che era in vendita. Per il 1975 pare che Avallone intenda equipaggiarla con un DFV, per poi iscriverla alle gare di F. 1 per un altro pilota.

● E' confermato che la gara di F. 2, in calendario per Pasqua a THRUXTON è stata annullata per mancanza di un patrocinatore.

● La nuova SHADOW CAN-AM ha fatto ottime prime prove a Silverstone. Verranno costruite tre vetture e il team ha intenzione di provare intensamente per tre mesi prima che gareggiino. L'annuncio ufficiale della squadra (Oliver, Revson) si avrà la settimana prossima.

● Fra i clienti per le nuove March di F. 3 ci sono i brasiliani JOSE SANTO e JOSE PEDRO CHATEAU BRIAND, che parteciperanno al campionato inglese della formula.

● PURLEY e QUESTER correranno in F. 2 con le March-BMW patrocinate da Bob Harper di Hong Kong. Pare che anche Hunt farà qualche gara di F. 2, per un team di cui per ora non si sa il nome.

FORD - TUR al 50%

- Nonostante vari « tagli », la **FORD DI COLONIA** prevede di fare circa il cinquanta per cento delle gare valevoli per il Challenge europeo turismico. Dopo Monza, altre partecipazioni probabili sono Nurburgring, Zandvoort, Salisburgo, Dijon e Ricard.
- Confermato che l'**ANTAR** francese patrocinerà due March assistite dalla Casa per Coulon e Ragnotti. Come l'anno scorso Coulon gareggerà in F. 2, mentre Ragnotti parteciperà al campionato marche due litri.

- Il Rally Femminile di **ST. RAPHAEL** (che si svolgerà quasi certamente nei giorni 17-19 maggio) comprenderà prove a Magny Cours e al Ricard, una salita da Ampus a Draguignan e una gimcana a St. Raphael, il giorno dopo la conclusione della gara.
- Messo a punto il campionato nord americano della F. 5000. I regolamenti non saranno cambiati, come si era detto. Fra i vari piloti che dovrebbero partecipare alla serie naturalmente Andreotti con la Lola Parnelli Jones. Ci sarà un'altra analoga vettura di Hall-Haas per Redman, poi Chevy del McCormack Racing per McRae e Posey, David Hobbs sarà iscritto dalla Hogan Racing, Lunger correrà con la Eagle, Gethin con una Chevron e, fra gli altri, ci saranno anche Wietzes, Barber e Baker.



LONDRA - Michael Turner, della cui esposizione patrocinata dalla Yardley abbiamo già parlato, ha messo in mostra la sua versatilità. Infatti, pure ammettendo che il suo interesse principale riguarda le corse automobilistiche, nel suo « show » ha incluso quadri a soggetto motociclistico, dipinti di aerei passati e moderni, di treni e di navi.

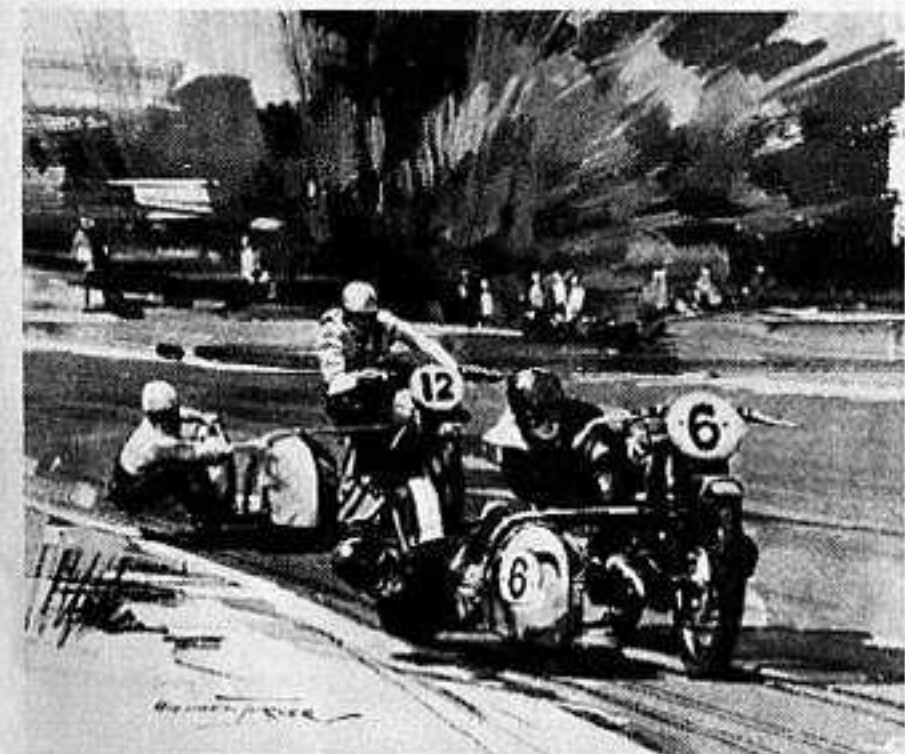
L'esposizione, inaugurata da Graham Hill, ha messo in luce la stima di cui gode Turner nel mondo motoristico, infatti erano numerosi a visitarla piloti, direttori di squadre, concorrenti e progettisti. Il fatto era sottolineato anche dal catalogo, ove dopo molti titoli di quadri si leggeva « imprestato da Graham Hill... da Jackie Ickx... dalla Lancia... da Denny Hulme... da Ken Tyrrell... da Ronnie Peterson » e così via.

Turner ha trentanove anni e a chi non lo conosce deve sembrare un tipo timido e introverso. Non dipinge mai a olio (le sue sono gouaches) ritenendo che non gli consentirebbe la chiarezza di particolari essenziali nei soggetti di sua scelta.

Uno dei momenti più belli, di quanto è stata essenzialmente una gaia riunione degli appartenenti al mondo delle corse, si è avuto quando la Yardley ha offerto un quadro di Turner a Denny Hulme, gesto che ha dimostrato come il piuttosto squallido disaccordo dell'autunno scorso sia assolutamente superato. Quando la Yardley ha chiesto a Denny che cosa gli sarebbe piaciuto, per commemorare il loro felice accordo, Denny ha appunto domandato un quadro di Turner. Quale ha scelto? Naturalmente, quello che raffigura il G.P. di Svezia del 1973.



TURNER pittore di pace



Alcuni dei più ammirati fra i quadri che il noto Michael Turner (nella foto in alto) ha esposto a Londra: in alto, alcune ERA anni '30. Qui sopra, un duello fra Surtees (Ferrari) e Rindt (Cooper-Maserati). A sinistra, due sidecaristi ritratti in corsa, a SPA-Francorchamps, nell'anno 1947

- La vettura di F. 1 di **AMON** ha fatto le prime prove a Goodwood. Si presenta bene con doppi alettoni a « biplano » anteriormente. La linea è angolosa, l'abitacolo molto in avanti. I freni sono entrobordo anteriormente e posteriormente. Chris è convinto che « finalmente otterrò posti migliori negli schieramenti e nei risultati, di quanto facessi con la Tecno ». Dovrebbe debuttare alla Corsa dei campioni.

- Dato che il campionato americano di F. 5000 inizierà soltanto in giugno, il team Eagle di **GURNEY** pensa seriamente alla possibilità di venire in Europa per le prime gare del campionato Rothmans. I piloti per le prime due vetture dovrebbero essere Lunger e Garcia Veiga.

- Sembra che **DUBLER** farà correre due Brabham BT42 di F. 1. Si dice che una sarà pilotata da Larrousse.

- Una **ENSIGN F. 1** molto modificata ha provato a Silverstone. Il cambiamento maggiore consiste nel passo più lungo. I componenti la squadra sembravano soddisfatti.

- Il pilota dell'Ensign della Chequer-Flag (Formula Atlantic), Ray Mallock, venuto di recente in Italia ha comprato un paio di Lamborghini! E poi saltato fuori che non si trattava di automobili, bensì di sci!

- Gli organizzatori del **CIRCUITO D'IRLANDA** hanno accorciato di metà il percorso, per fare economia di carburante, molto scarso in quel Paese.

- Un nuovo rally in calendario: il Rally **LIBANO-SIRIA-GIORDANIA**. Sulle prime si era creduto che fosse una nuova versione di quello che un tempo si chiamava Rally Libanese della Montagna, poi Rally dei Cedri. Si tratta invece di una gara nuova, che non passerà per la Giordania.

- La **TROJAN F. 5000** della Hexagon, che l'anno scorso fu pilotata da Willie Green, John Watson e Damien Magee, è stata venduta all'ex pilota di F. 3 Brian McGuire. L'australiano, che si ritirò dalle corse a metà stagione nel 1972 per mancanza di fondi, ha intenzione di partecipare a tutta la serie Rothmans, cominciando probabilmente a Silverstone il 7 aprile.

- Pare ormai sicuro che alla fine di agosto si correrà la **LIEGI-MOSCA-LIEGI**, fatta « rinascere » dall'AC di Liegi. La gara risale al 1927, quando si chiamava Liegi-Biarritz-Liegi; diventò poi, dopo la guerra, la Liegi-Roma-Liegi, poi la Liegi-Zagabria-Liegi. Se arriveranno tutti i permessi, quest'anno la corsa prenderà il via a Liegi il 31 agosto andando (attraverso Germania occidentale, Germania orientale, Polonia e URSS) fino a Minsk e a Mosca, per tornare via Ungheria e Cecoslovacchia fino in Germania e poi in Belgio.

- Il numero di vetture nuove vendute in **INGHILTERRA** in gennaio (104.774) è stato del 35,6 per cento inferiore al totale del gennaio 1973.

- Le esportazioni dalle fabbriche **DUNLOP** in Inghilterra sono aumentate nel 1973 del 24 per cento e hanno raggiunto il valore di 55,5 milioni di sterline.

- Il **GOVERNO AMERICANO** ha autorizzato un aumento di circa il 4% del prezzo della benzina, a partire dallo scorso primo marzo. Questo per evitare la minacciata serrata dei proprietari delle stazioni di servizio.

- Qualche tempo fa una « brigata rivoluzionaria » ha appiccato il fuoco a un deposito della **RENAULT** a Boulogne-Billancourt, provocando la distruzione di ottanta automobili.

Industria anticrisi

- Nel corso del 1973 la **CHRYSLER FRANCE** ha prodotto 588.119 veicoli contro i 534.488 del 1972 con un incremento pari al 10%. Anche nel campo delle esportazioni la Chrysler France ha superato i limiti 1972 avendo inviato all'estero 384.945 (358.200 l'anno precedente) con un aumento pari al 7,46%.

- Anche la **CITROEN** ha registrato un aumento produttivo pari al 2,6% con 751.400 veicoli prodotti nel '73 contro i 736.625 del 1972. Le esportazioni si sono invece mantenute stazionarie, nonostante l'apparizione della « Ami Super » e della « GS birotore ».

- Durante il 1973 la **CHRYSLER** ha prodotto in Nord America 2.217.224 veicoli, superando così il precedente record di 1.984.284 unità prodotte nel 1972.

Ventilando meno consumo

- Il disegnatore aeronautico britannico **ARTHUR ELMER** ha ideato e sviluppato un sistema termico di ventilazione per veicoli commerciali pesanti che dovrebbe essere in grado di ridurre dal 9,8 al 18% il consumo di carburante, con conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico.

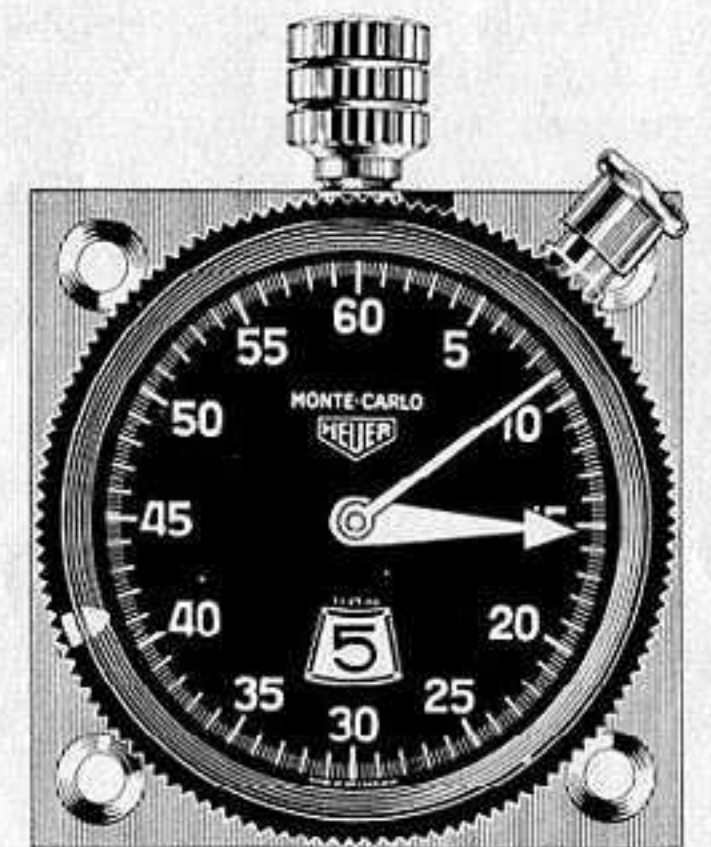
- La **FIAT 127** è stata eletta « vettura dell'anno » in Jugoslavia. Il riconoscimento viene dalla rivista « Potrosacki Informator » e all'elezione hanno partecipato i dieci modelli lanciati l'anno scorso per la prima volta sul mercato jugoslavo. Seconda ex aequo la Renault 5 e la Peugeot 104.



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

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



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



Tagliando

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

Nome _____

Via _____

CAP/Località _____

Riempire il tagliando e inviarlo a:

HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO