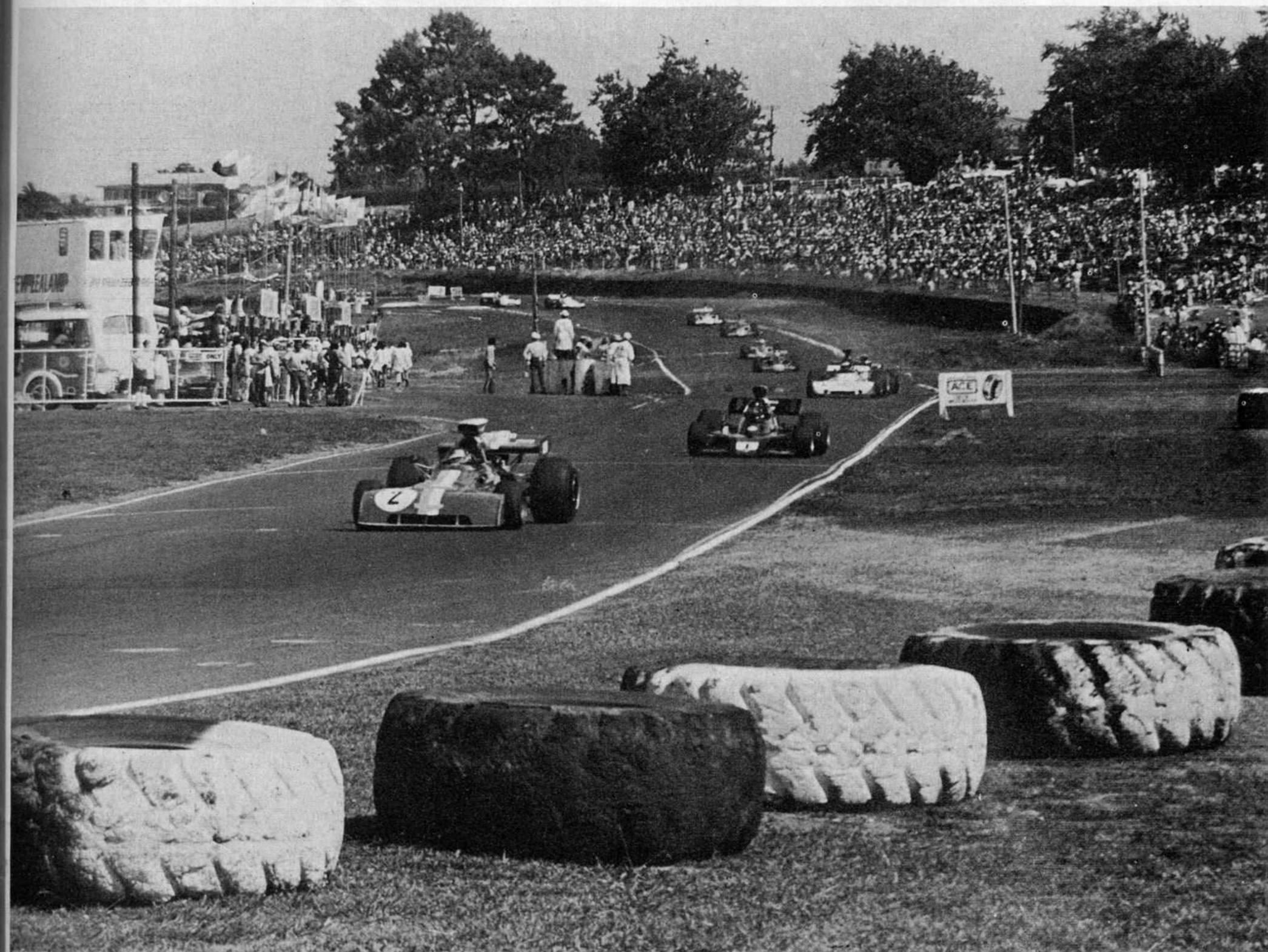


Le corse all'altro mondo

V8/Blog scans



Riassunto Tasmania

In questo servizio vi offriamo un ampio riassunto della Tasmania Cup, la manifestazione agonistica più importante di inizio stagione. Anche quest'anno, mentre costruttori e piloti europei stavano ancora preparandosi, dall'altra parte della terra, in quel paradiso che ancora è rimasta l'Oceania, è andata in onda, si fa per dire, la Coppa Tasmania. Le distanze non ci hanno impedito di dare seppur somari resoconti, settimanalmente, di quelle corse. Qui trovate una panoramica completa, anche fotografica delle otto prove in cui quest'anno si è svolta la Coppa e che ha laureato campione l'inglese Peter Gethin.



Traendo nuova vitalità dalle Formula 5000, la Tasman Cup 1974 ha visto la vittoria della Chevron di Peter Gethin (a sinistra), che vediamo qui sopra guidare il gruppo a Pukekohe, seguito da McRae, McCormack e Pilette

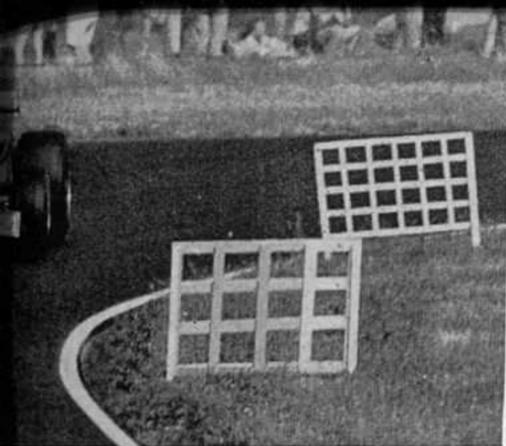
Nella prima gara a LEVIN, vinta da Walker su Lola, si sono avuti il bellissimo record di McRae, di 1"5 sotto quello ufficiale, la scontentezza di Gethin nei riguardi della sua Chevron, la sua antipatia per la pista e il suo modesto quarto posto. McRae, uno dei favoriti, si è ritirato per guasto al motore, dopo essere scattato in testa al via, Pilette ha fatto altrettanto per un incidente dal quale è per fortuna uscito illeso e, un poco agevolato dalle disgrazie altrui, Walker ha tagliato il traguardo precedendo McCully.

Secondo round a PUKEKOHE e vittoria di Gethin, davanti a

McCormack e a Oxton, sicché a questo punto tutto poteva ancora succedere in fatto di risultati finali. Anche qui McRae, il più veloce, non è riuscito a portare a termine la gara. I primi tre sono stati i soli a coprire tutta la distanza e, più o meno, i soli a non avere noie meccaniche o di pneumatici, mentre i tre che seguono in classifica, cioè Pilette, Stewart e Brown hanno tutti dovuto sostare al box prima o poi. Come a Levin, era assente Thompson che non era

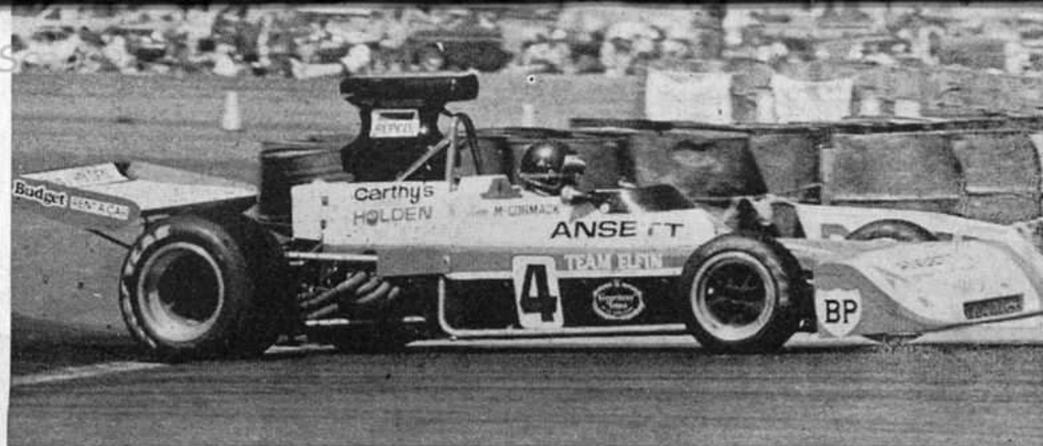
J. Van Loon

CONTINUA A PAGINA 60



A sinistra, ancora Booth, a Pukekohe, conduce con la sua Begg FM 4 davanti alla più moderna Lola 2 300 di Reginald Cook

A destra, la Elfin-Repco di McCormack, piazzatosi quarto nella classifica finale dopo aver vinto il Lady Wigram Trophy



sto è stato l'unico punto d'interesse rimasto nella gara.

McCormack ha rallentato, quando si è ritirato McRae, e da quel momento non ci sono più state fasi di vero interesse. Pilette e Gethin sono riusciti di stretta misura a superare Lawrence, Pederson ed Oxtan prima dell'ultimo giro, sicché McCormack ha compiuto il suo bel exploit, con una vettura vecchia di tre anni che non dovrebbe essere ormai più competitiva.

E si arriva così alla gara di TERETONGA, vinta da Stewart che dopo una lunga carriera corsaiola ha per la prima volta ottenuto la vittoria in una prova della Coppa Tasmania. Con una gara che si può definire impetuosa, l'australiano ha dato battaglia per tutta la competizione a Brown e a Walker, pure su Lola, resistendo anche a una sfida finale da parte di McRae. Erano più di due anni che Stewart non vinceva una gara.

Questa volta McRae non si è ritirato, arrivando anzi secondo dopo essere risalito piano piano dal centro del gruppo, seguendo una tattica di attesa, per sferrare i suoi ultimi disperati colpi verso la fine, ricompensato dal giro più veloce col tempo record di 53"9. Terzo Lawrence, con la sua nuova Lola T332 Chevy, il quale ha fatto una gara piena di calma e di buon senso, restando abbastanza lontano dagli altri piloti

che quello di Teretonga è un piccolo circuito « mica male », aggiungendo « qui, in Nuova Zelanda, del resto sono più o meno tutti uguali, piuttosto corti e stretti. A Teretonga, però, i commissari addetti alle bandiere dovrebbero svegliarsi un po'. Ho seguito qualcuno per un giro intero e non si sono viste bandiere, per cui adesso andrò a dire loro una parola, perché se si rimane appiccicati dietro a un altro pilota, in una corsa, si può perdere un sacco di tempo. A Pukekohe m'è capitato, con Robertson, per un giro quasi intero, e ho perso cinque buoni secondi. Non si può addebitare la colpa a Robertson, che aveva il suo da fare. Toccava ai commissari, sventolargli la bandiera ». La « parola » deve essere servita, perché tornando al box, dopo l'ultima sessione, Gethin ha osservato: « Adesso non fanno che sventolarla ».

Conclusa la prima parte della Coppa Tasmania, ha avuto inizio la serie australiana con la gara di ORAN PARK, al cui termine era in testa nel campionato Max Stewart.

La sua vittoria è avvenuta in una delle corse più combattute della Coppa, fino a quel momento, infatti le prime quattro vetture erano tutte entro 3". Il secondo posto di Walker, il terzo di Brown e il quarto di McCormack ne hanno fatto un pieno successo australiano, dando anche grandi soddisfazioni alla Lola, con

sione non è servito a rinfrescare il fondo. Il più veloce è stato Stewart in 40"3, seguito da Lawrence in 40"5 e da Brown in 41", tutti bene al di fuori del record di Matich (39") stabilito nell'agosto 1972.

Vari piloti, fra i quali Pilette, McRae e Gethin, avrebbero preferito la pista più lunga, che gli organizzatori non avevano potuto completare in tempo, per via della stagione molto piovosa che c'era stata a Sydney.

Per la gara il tempo, cambiato durante la notte, aveva portato una temperatura più fresca e quindi più favorevole, anche se in mattinata un po' di pioggia aveva indotto i piloti a guardare il cielo e i meccanici a montare pneumatici da bagnato sulle ruote di ricambio.

Diversamente dalle gare neo-zelandesi, la partenza non è stata mobile e, come si sa, McRae è stato subito squalificato perché non era pronto sullo schieramento, per via di un cambiamento di ruota e di pneumatico all'ultimo minuto.

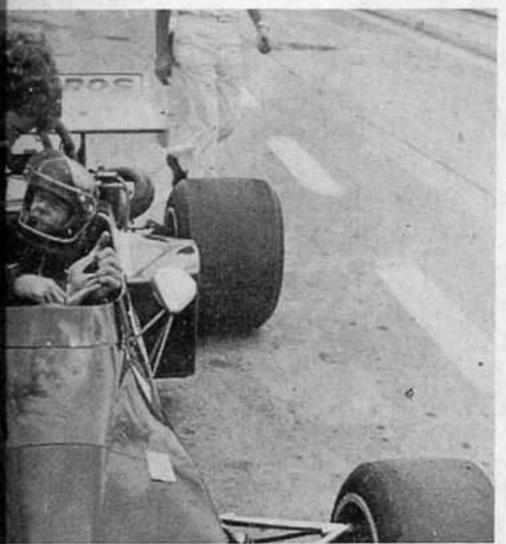
Stewart è andato al comando e McCormack, partito male, si è messo a inseguirlo furiosamente tanto che al secondo passaggio i due erano staccati di 3"86 dagli altri. Seguiva Walker, al cui inseguimento si è buttato Gethin, mentre al quarto giro McCormack riusciva a superare Stewart aprendosi un bel varco con gli altri.

La sua Elfin sembrava imbattibi-

i suoi avversari non l'hanno più visto, infatti ha vinto con largo margine. Si è visto il miglior successo mai ottenuto dal Team VDS, dato che Gethin ha portato in seconda posizione l'altra Chevron, conservando così il primo posto in classifica, davanti al grande rivale Max Stewart. Questi ha segnato il giro più veloce, ma ha coperto soltanto sedici tornate, costretto al ritiro quando il suo motore Chevy si è rotto nella curva Firestone.

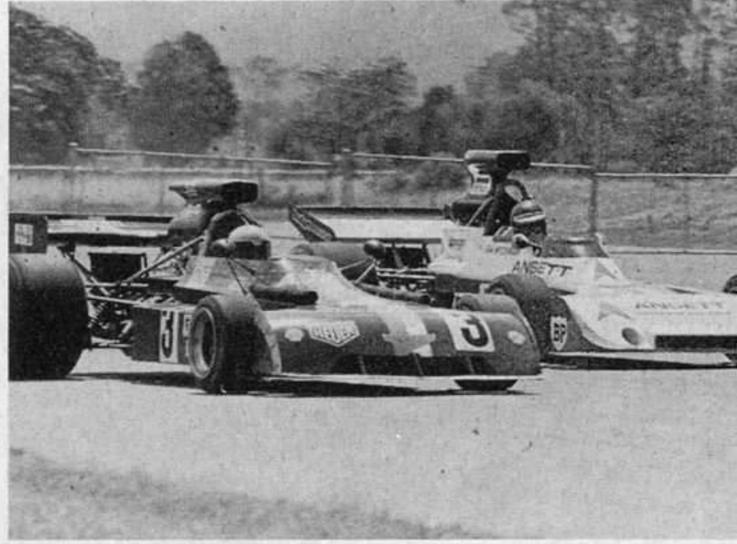
Benché vi fossero più vetture iscritte, soltanto tredici sono apparse ed erano tutte di Formula 5000, poiché Leffler aveva disertato la gara con la March di F. 2, non essendogli stato offerto un premio di partenza sufficiente.

Quando sono arrivate le squadre, per svolgere le prove, il circuito era coperto di un sottile strato di sabbia, per via delle piogge che nei giorni precedenti avevano allagato la pista, facendo salire l'acqua ad un'altezza di tre metri. Quale risultato quando una vettura filava lungo il rettilineo, per un po' i nuvoloni di polvere riducevano quasi a zero la visibilità. Gethin, costretto a fare conoscenza con ogni circuito (non era mai stato in Australia) avrebbe voluto provare a fondo per una intera giornata, perché la sua Chevron non era molto maneggevole. Problemi in prova anche per Pederson e per McCormack; il primo ha



A sinistra, la March 722 di John Leffler. Alla Tasman Cup sono ammesse anche vetture con motori liberi fino a 2 litri, assieme alle F. 5000

Teddy Pilette ha ottenuto a Surfers Paradise la sua unica vittoria nella Coppa. Ecco lottare a destra con la Elfin di McCormack



delle Lola per non farsi coinvolgere nella loro « guerra », però abbastanza vicino per approfittare di qualsiasi loro eventuale errore. Si è infilato in terza posizione dopo che Brown e Walker sono entrati in collisione in fondo al rettilineo, finendo entrambi sull'erba. Brown è comunque riuscito a piazzarsi quarto, ma il povero Walker, che era stato nel gruppo di testa per tutti, meno uno, dei 62 giri, non ha finito la corsa perché gli si è disintegrato un pneumatico all'ultimo giro. Ha dunque occupato il quinto posto Gethin, che ha così aggiunto due punti a quelli già conquistati. Non è però stata una gara felice per Peter, perché sia lui che Pilette hanno avuto noie ai pneumatici e per quasi tutta la corsa hanno dovuto sudare, sostare al box e risalire.

Le quattro prime prove della Tasmania hanno avuto ognuna un vincitore diverso, prima che i piloti si trasferissero in Australia per dare inizio alla seconda parte della Coppa. Dopo le prove, Gethin ha detto

tre vetture nei primi tre posti. Come si è già detto, la competizione è stata poco felice per Gethin e per Pilette, le cui Chevron avevano guai sia di freni che di maneggevolezza su quello stretto circuito. Gethin si è però conquistato altri due punti, col suo quinto posto.

Benché fossero iscritte ventidue vetture soltanto quindici hanno svolto le prove, ma c'erano alcuni piloti che non si erano visti in Nuova Zelanda, come Garriè Cooper con la seconda Elfin ufficiale, Muir sulla Matich di Matich (perché lo stesso Matich aveva dovuto rinunciare, dopo un incidente in barca durante la settimana), il campione australiano della Formula Ford, Leffler, sulla March F. 2 ex di Robertson, e Richardson con la SCV Chev 5000 costruita da Frank Gardner.

La temperatura afosa ha disturbato le prove del sabato e la superficie della pista, molto calda, non è certamente stata favorevole all'aderenza dei pneumatici e un breve scroscio di pioggia nella prima ses-

le, ma un giro dopo è incappata in un guasto, anche se l'australiano è riuscito a tenere la posizione per altri dodici giri. Al trentunesimo è passato avanti Walker che non è però riuscito a staccarsi, con un McCormack che lottava coi denti per non mollare la seconda posizione. Poi, al quarantatreesimo giro, Stewart ha superato rapidissimo McCormack sul rettilineo, cominciando quindi ad accorciare il distacco col leader, al quale ha strappato il comando al cinquantesimo giro, per non lasciarlo più. Si trattava della sua seconda vittoria nella Coppa, mentre a questo punto qualsiasi speranza per McRae era sparita, infatti, con soli sei punti, avrebbe dovuto vincere tutte le restanti gare, fatto piuttosto difficile e improbabile.

E poi stata la volta di Surfers Paradise ove, dopo ventidue gare in Tasmania e tre anni in F. 5000 in Europa, Teddy Pilette ha finalmente vinto una corsa in questa Coppa. Il belga era già in testa tre giri dopo la partenza e, da quel momento,

fatto un testa-coda e la sua McLaren è finita all'indietro nell'Armco al Repco Hill, restando danneggiata al punto che il pilota ha dovuto rinunciare alla corsa, mentre McCormack è rimasto senza freni dopo tre giri. McRae, che era stato il più veloce agli inizi, aveva dovuto riportare la vettura in officina per riparazioni e dopo non ha potuto fare meglio di Stewart, il cui tempo di 1'5"6 gli è valso la posizione al palo. Fra una sessione e l'altra, Pilette ha chiesto agli altri piloti di firmare una petizione perché gli organizzatori montassero una rete di qualche tipo all'esterno della curva Dunlop (da abbordare a oltre 200 orari) considerata da tutti molto pericolosa. Appunto lì Warwick Brown ebbe un brutto incidente nel 1973 e Pilette era deciso ad ottenere che si facesse qualcosa. Riunione tempestosa, in cui i responsabili del circuito si sono dimostrati pronti a collaborare mentre la Confederazio-

Riassunto Tasmania

A Sandown Park primo Gethin, secondo McRae (a sinistra), terzo Walker. Nell'altra foto, la Chevron del vincitore preceduta da F. Matich



CONTINUAZ. DA PAG. 61

ne Automobilistica australiana dichiarava che il Comitato per la sicurezza aveva dato il nulla osta, quindi « perché diavolo i piloti cercavano di creare guai? ». In conclusione un tratto all'esterno della Dunlop è stato scavato con un trattore, in modo che se una vettura fosse uscita di pista la terra smossa l'avrebbe fatta rallentare, prima che raggiungesse il terrapieno di tre metri, che nel 1973 era servito da « rampa di lancio » per Brown.

Riluttanti, i piloti sono scesi negli abitacoli per quattro giri di riscaldamento, ma dopo due McRae è andato al box con il comando del gas bloccato. Le due Chevron hanno coperto soltanto quattro giri, fermate poi da guasti. Intanto Pilette, che non voleva decisamente gareggiare, si è portato al centro della pista per confabulare con gli altri piloti.

Fare infuriare un belga non è una buona idea, si vede, infatti Pilette ha dato prestazioni che hanno fatto impallidire quelle di qualsiasi altra gara cui avesse mai partecipato. Agli inizi è stato più o meno al passo con McRae e con Stewart, retrocedendo in terza posizione mentre gli altri gli stavano davanti per abbordare la prima curva. Conduceva McRae, tallonato dagli altri due, tutti ben staccati dal gruppo ca-

aveva vibrazioni. In complesso, eccettuato per le due Chevron si sarebbe detto che tutte le vetture avessero guai meccanici di qualche genere, sicché non è stata una sorpresa vedere le macchine del Team VDS conservare il loro vantaggio fino alla conclusione.

Con altre due gare da disputare, a questo punto la classifica finale era ancora « aperta », con Gethin in testa.

Penultimo round, a SANDOWN PARK, e vittoria di Gethin che così era ormai praticamente sicuro di ottenere il titolo della Coppa Tasmania. Prima della gara Pilette (appoggiato da Gethin) ha di nuovo contestato le misure di sicurezza, come a Surfers Paradise, definendo tra l'altro « trappole mortali » alcune delle barriere di sicurezza.

Nella prima sessione di prove Pilette ha rischiato di rovinare le sue chances facendo un testa-coda e danneggiando, dopo aver urtato, la sospensione posteriore di sinistra. Ironia, è proprio successo alla curva Torana, una di quelle di cui il belga si era tanto lamentato! Per fortuna l'indomani la Chevron era già riparata. La posizione al palo è stata ottenuta da Gethin in 1'11", mentre il suo compagno segnava 1'11"4. Più lento di un solo decimo di secondo McCormack, poi venivano

Gethin fosse già il vincitore e l'interesse, del resto scarso, della gara si trovava fra i piloti alle spalle del leader. McRae tallonava Walker un giro dopo l'altro, tentando di superarlo, e ci è riuscito al diciannovesimo giro, quando è passato in seconda posizione alla curva Torana. Nella tornata successiva ha dovuto però cedere di nuovo la posizione a Walker, recuperandola poi al ventiseiesimo giro. Dietro Stewart non dava tregua a Pilette, che, pur avendo avuto guai ai freni fino dalla partenza, non ha mollato. Al quarantaduesimo giro ritiro di Pederson e da quel momento le posizioni sono rimaste più o meno immutate.

Ormai, con una sola gara da disputare, la posizione di Gethin nella classifica della Coppa era praticamente imbattibile, infatti per vincere il titolo gli sarebbe bastato piazzarsi non oltre il sesto posto ad Adelaide. Soltanto Stewart poteva minacciarlo, ma per farlo avrebbe dovuto vincere l'ultima prova, con Gethin in posizione sotto alla sesta.

La corsa di ADELAIDE ha soltanto confermato la vittoria finale di Gethin, il quale piazzandosi secondo ha ammassato un totale di 41 punti. Il vincitore del round è stato Brown, che ha tagliato il traguardo con 3"4 di vantaggio su Gethin.

Le vetture iscritte erano 17 e in

McCormack ha poi cercato all'ultimo minuto di manovrare con la Elfin, ma ha urtato la McLaren con la ruota posteriore intrappolando Pederson nell'abitacolo. Un breve incendio si è sviluppato, ma i commissari hanno subito estratto Pederson e spento le fiamme.

Al quinto giro Walker, Matich, Stewart e Pilette si erano creati un varco rispetto alle altre otto vetture capeggiate da Gethin e il distacco fra i due leaders era di solo mezzo secondo. Improvvisamente, all'undicesimo giro, Matich è passato in quinta posizione, avendo fatto un mezzo testa-coda, e questo ha dato a Pilette e a Brown la terza e la quarta posizione rispettivamente. Una tornata più tardi si sono fatti avanti Gethin e Lawrence, lasciando la vettura arancione australiana in settima posizione.

Poi è andato in testa Stewart, davanti a Pilette, a Brown, più staccato, e a Matich che aveva superato Gethin. Questi era staccato di ben 25" dal leader. Due tornate più tardi è passato al comando Pilette, mentre il cambio della vettura di Stewart si è bloccato mettendo il pilota fuori gara ed abolendo così qualsiasi possibilità che Gethin non si aggiudicasse il titolo. Ormai sembrava che la situazione non dovesse più cambiare, con Pilette staccato di 3" da Brown e con Matich che girava regolare, mentre a Gethin sarebbe bastato di

Nell'ultimo round, ad Adelaide, finalmente una vittoria per il giovane Warwick Brown, anche grazie a questa uscita di Peter Gethin



peggiato da McCormack. Sul Ponte Dunlop Pilette ha poi superato Stewart e nel giro successivo ha fatto altrettanto con McRae, cominciando quindi ad aprirsi un varco sempre crescente. Gethin era in quarta posizione, seguito da McCormack, Matich, Brown e Walker, alle cui spalle tutti avevano migliorato di una posizione quando Lawrence era andato al box con l'acceleratore bloccato.

Si è poi visto chiaramente che le cose non andavano troppo bene per McRae, il quale ha infatti rallentato, e Stewart, per quanto ci provasse, non è riuscito a guadagnare molto terreno, finché al sedicesimo giro il suo motore ha esalato l'ultimo respiro. La sparizione di Stewart ha lasciato Pilette tanto staccato che ormai la gara finiva più divertente, anche se a venti giri dalla fine è parso che Gethin, ora secondo, potesse essere raggiunto da Matich. La vettura dell'australiano ha poi avuto un guasto, che l'ha resa sempre meno maneggevole, e in più

Lawrence, Walker, Stewart, McRae e via via tutti gli altri.

Il giorno della gara il pubblico era di circa 21.000 persone. Matich è andato in testa, dopo avere superato Gethin prima della curva iniziale, e i due erano seguiti da Pilette, McCormack, Walker, McRae e Stewart. Poi, alla Goodyear, McCormack ha superato Pilette portandosi al terzo posto. Due giri con posizioni immutate, poi McRae ha superato Stewart nella curva Shell, mentre Matich aveva un buon vantaggio su Gethin, se non che poco dopo la temperatura dell'acqua della sua vettura ha cominciato a salire e due tornate più tardi la macchina si lasciava dietro una scia d'acqua. Poco dopo McCormack ha abbordato la curva di Torana rallentando, avvolto in una nuvola di fumo provocato dalla gomma, avendo urtato il cordolo alla Shell. Sosta al box, poi è ripartito.

Al quindicesimo giro ritiro di Matich, pure lui avvolto dal fumo, e da quel momento si può dire che

prova si è subito visto che Stewart avrebbe tentato in tutti i modi di vincere, per cercare di strappare il titolo a Gethin, impresa del resto non facile, salvo per imprevisti. C'è da dire che Gethin aveva l'influenza tanto che i suoi tempi non sono stati di rilievo nelle prime sessioni, in cui Stewart ha segnato il miglior tempo in 49"7, seguito da Walker, Brown e Pilette, tutti attorno a 50"5. Nella terza sessione mancavano Brown, Lawrence e Robertson e Matich è stato il primo, dopo Stewart, a scendere sotto i 50", segnando 49"8, prima di urtare un contrassegno in pista che ha danneggiato il muso della vettura.

Al via è andato al comando Stewart tallonato da Matich e da Walker, ma è stato quest'ultimo ad abbordare per primo la difficile curva a sinistra, seguito nell'ordine da Matich, Stewart, Pilette, Gethin, Brown, Lawrence, Oxtan, McRae e Sangster. Al terzo giro testa-coda di Pederson, mentre usciva dalla curva. Si è fermato in pista e non avendolo visto,

finire la corsa per ripagarsi in parte le spese. McRae è andato al box al quarantatreesimo giro, senza pressione dell'olio, ma poi, vedendo così poche vetture in circuito, ha deciso di portare a termine la corsa per classificarsi, è tornato in pista. Invece la situazione doveva ancora cambiare: Pilette d'un tratto è stato avvolto dal fumo e si è sparso olio in pista. Bel testa-coda del belga, sull'olio sparso dalla sua vettura, e abbandono. E così il giovane Brown si è trovato a condurre per la prima volta, dopo il brutto incidente del 1973 a Surfers Paradise. Due giri più tardi Gethin è finito sull'olio sparso dalla vettura del compagno di squadra, ma si è subito ripreso conservando il quarto posto. Nonostante un testa-coda, che gli è costato 20", Brown teneva la Lola bianca davanti a Matich, preparandosi per la grande vittoria che ha ottenuto meritatamente, precedendo Gethin di 3"4.

...chissà da dove è sbucato JOGINDER!



La mia caccia piccola

NAIROBI - Mi ero preparato molto bene per questo East African Safari, avevamo adoperato le note che l'organizzatore ci aveva dato per le ricognizioni sul percorso, io e Lofty, e le avevamo opportunamente corrette per le nostre esigenze. Quando siamo partiti da Nairobi per la prima tappa eravamo fiduciosi, la nostra macchina andava molto bene, e mai in seguito ci ha dato dei guai seri, se non il motorino d'avviamento che ci ha fatto perdere venti minuti.

La prima tappa che gli organizzatori

gli organizzatori hanno poi annullato la prova. Tutti accusano gli organizzatori di scorrettezze varie, tipo quella di aver fatto partire prima da Nakuru (dove c'era una neutralizzazione di 30') Joginder e Davinder Singh, i due cugini-rivali di Nairobi, ma io penso che non tutta la colpa sia degli organizzatori. Il percorso si snoda in un territorio molto vasto, e loro non lo possono controllare tutto, quindi si sono dovuti appoggiare anche a degli indiani perché c'era mancanza di gente. Piuttosto, quello di cui incolpo gli orga-

delle Land Rover dirigevano come al solito (cioè benissimo) tutte le operazioni. Cesare è atterrato addirittura nella savana in mezzo ai leoni e ha dovuto fare due chilometri a piedi per raggiungere la strada dove dovevamo passare.

Ad un certo momento ha incontrato una jeep con delle persone a bordo che si sono complimentate con lui perché andava a caccia di leoni a piedi... mentre loro non si fidavano a scendere dalla Rover... Cesare che non sapeva nulla, avuto sentore delle bestioline poco mansuete che c'erano da quelle parti, ha abbandonato alcuni pezzi che aveva con sé per lasciare la zona il più velocemente possibile.

Quando l'ho visto in quella zona deserta gli ho chiesto che cosa facesse lì, « non parlargli, non parlargli » mi ha risposto, ricordo che in quel momento ho notato che era molto bianco e ho avuto l'impressione che avesse perso la sua abbronzatura.

Nella seconda tappa al via eravamo pochini, la maggioranza aveva abbandonato a Merù, ma anche questa tappa che avevamo preparato con notevole cura perché era particolarmente difficile, si è dimostrata micidiale per molti ma non per noi. Nella prova dove dovevamo passare dalle famose « scale di Cesoi », abbiamo perso molti minuti, ma per alcuni inconvenienti assolutamente imprevedibili, mentre sulle « scale » la nostra Fulvia si è comportata da quella Campione del mondo che è.

Anche in questa prova, non so come, ci siamo trovati davanti quel Joginder-Singh che proprio non so da dove sia saltato fuori! Se non ho nulla da dire per Waldegaard e la sua Porsche, per quello che alla fine sarà proclamato vincitore ho molte riserve da fare. La tappa durissima, ha eliminato moltissime vetture e piloti che andavano per la maggiore, e alla fine con una condotta di gara regolare ci siamo trovati in terza posizione.

Ultima tappa. Partiamo in venti. In testa la Porsche di Waldegaard, seconda la Colt di Joginder; io e Lofty abbiamo deciso di essere prudenti e di aspettare gli avvenimenti, sperando che i due di testa si autoeliminino. Subito al via, il colpo di scena: sono stati cancellati quasi 500 chilometri di gara, particolarmente brutti. Io e il mio compagno siamo quelli che ne hanno risentito di più, perché il giorno prima, arrivati a Nairobi, avevamo fatto



Ad un controllo, Sandro Munari riceve la visita della moglie Flavia. Dopo il Safari, i coniugi Munari si sono presi qualche giorno di relax in Kenia

e noi giudicavamo la più facile, è stata quella in realtà che ci ha dato più grattacapi. Nel C.O. di Embu-Meru abbiamo avuto una penalizzazione di 28 minuti, meglio di noi aveva fatto solo Makinen che poi si è ritirato. C'era una certa euforia, perché i nostri più agguerriti avversari erano affondati nel fango incredibile di quel tratto di strada, compreso il sorprendente vincitore di questa gara che aveva perso una eternità.

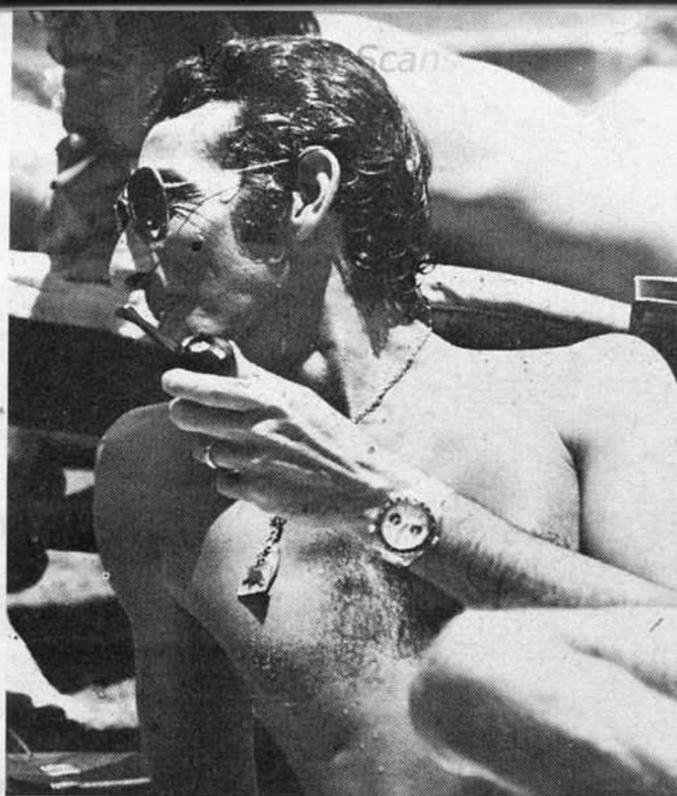
Ma tutti i nostri sforzi e i nostri rischi di rompere la macchina in modo irrimediabile si sono dimostrati inutili perché

nizzatori è di non aver tenuto conto dei suggerimenti di noi piloti, e principalmente di non aver ascoltato le nostre lamentele, e le nostre rimostranze, e quindi di rifiutarsi di controllare se fossero giuste o meno.

Con l'annullamento di Meru, alla fine della prima tappa ci siamo trovati in settima posizione: il rally era ancora tutto da giocare. Io e Lofty restammo fiduciosi, perché i meccanici ci avevano preparato una macchina perfetta, che andava in modo eccezionale, mentre Cesare Fiorio e Audetto dall'alto dei loro aerei o a bordo



In Kenia, mentre gli uomini erano al lavoro, le signore si dedicavano ad occupazioni più consone alla temperatura africana. Nella foto, Franca Fiorio

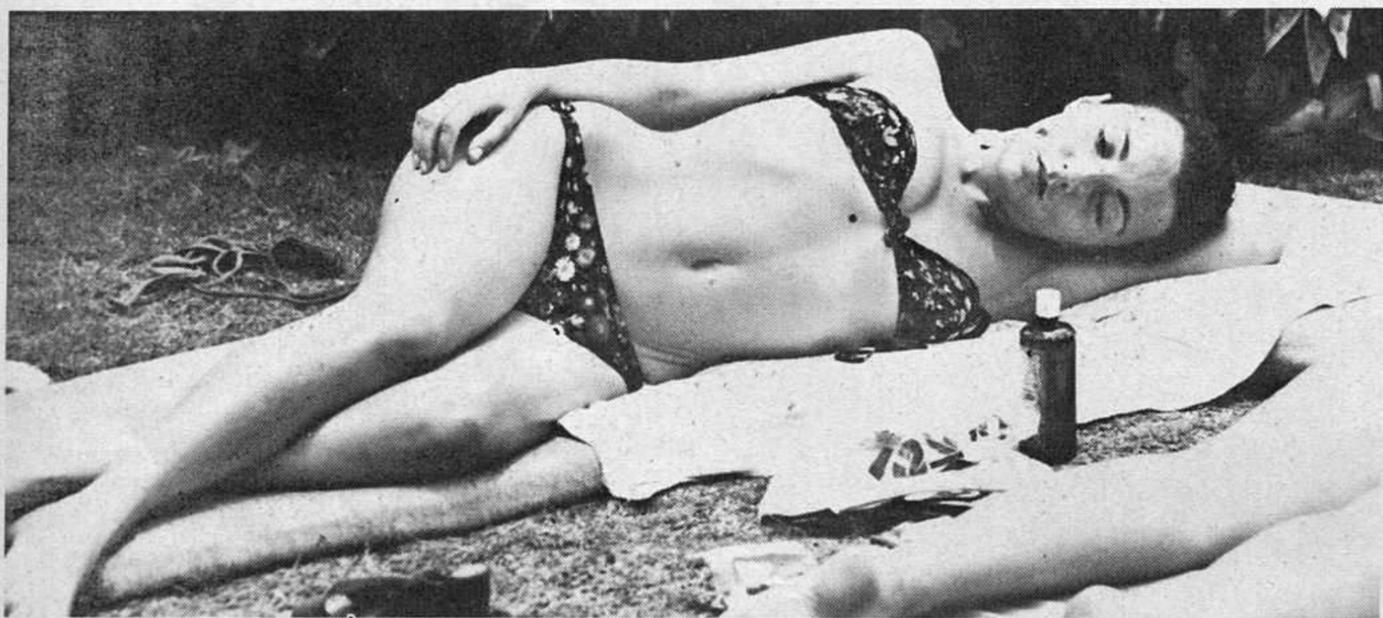


Sui bordi della piscina, ad un certo punto si sono visti arrivare anche i piloti costretti al ritiro. Fra questi (purtroppo) anche Sergio Barbasio

potesse favorire, visto che fino a quel momento eravamo stati solamente sfortunati. Alla fine siamo giunti terzi, potevamo essere facilmente secondi o addirittura primi. Noi e la Porsche potevamo vincere, ma non la Colt di Joginder.

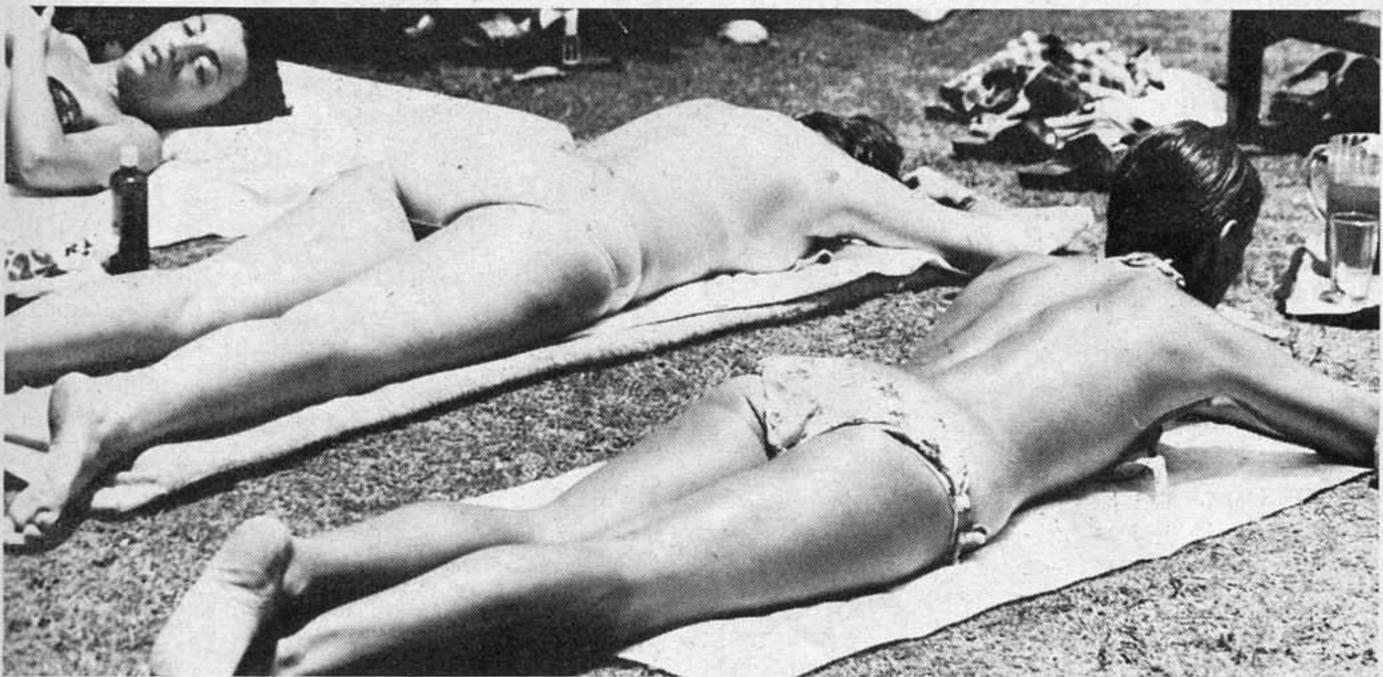
Ho avuto due momenti in questo rally in cui prima credevo di farcela e poi, addirittura, ho avuto paura di non arrivare.

A Cesoi mentre mi avvicinavo alle famose « scale », pensavo che la gara era tutta da giocare e che avevamo buone possibilità di farcela visto il fango che c'era. Dopo Cesoi avevo paura di non arrivare perché un guasto all'impianto elettrico aveva messo fuori uso i fanali della Fulvia, poi Lofty è stato bravissimo e ce l'abbiamo fatta. Terzi è sempre un buon risultato, ma ci tenevo a vincere l'EAS, perché è l'unica gara importante che non



Si è concesso un meritato relax anche l'ing. Gobbato, che era in Kenia per seguire le sue Lancia Fulvia molto più da vicino di quanto non sembri nella foto (sta filmando Flavia Munari?). A sinistra, le mogli al lavoro

Gli ozi di NAIROBI



ho mai vinto. Lo vorrei rifare già a partire dal prossimo anno, magari con la Stratos che penso possa avere buone chances in questa massacrante prova.

Sono rimasto in Africa qualche giorno con mia moglie, in giro per il Kenya a vedere molti di quei posti dove io e il mio coequipier siamo passati senza veder nulla, perché troppo impegnati nella guida. Chissà che questo non mi serva di esperienza per la gara dell'anno prossimo...

s. m.

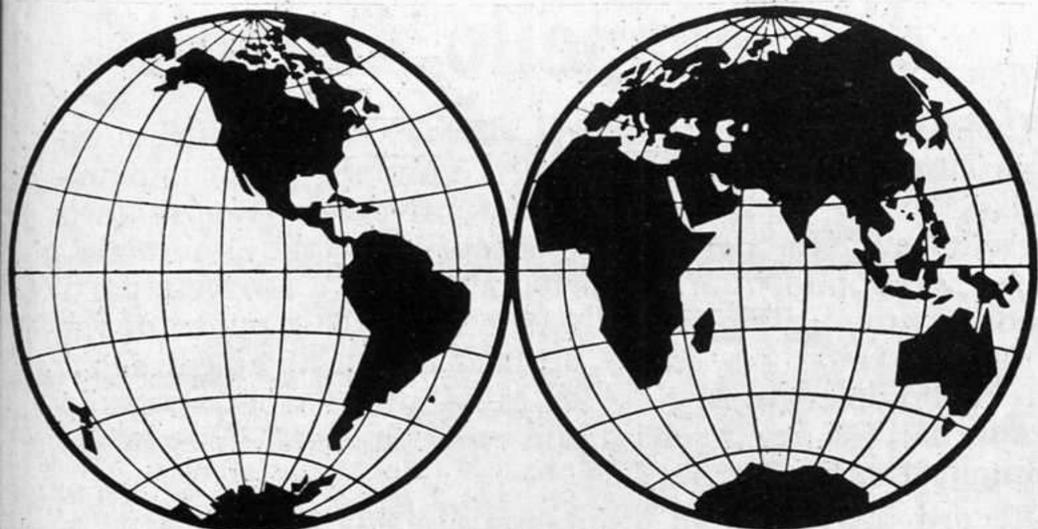
CONTINUAZIONE DA PAGINA 67

una sosta di 30' all'assistenza per farci mettere la macchina a posto.

Waldegaard e Joginder, che avevano perso tempo, la dovevano fare dopo il via della terza tappa, ma con il cancellamento della prova con il terreno brutto si sono trovati avvantaggiati, perché sull'asfalto una prova che si doveva fare in 80 minuti la si faceva in 60 e rimanevano 20 minuti per le riparazioni. In questo momento

abbiamo capito che per la nostra macchina le speranze di una affermazione andavano scemando, con l'annullamento di C.O. particolarmente brutti. Infatti è sempre avvantaggiato chi è in testa e mai chi segue. E qui si dimostra giusta la mia teoria di stare sempre in testa, che applico quante più volte mi è possibile.

La rottura della sospensione di Waldegaard ha definitivamente avvantaggiato Joginder, e noi siamo stati in prudente attesa sperando che ancora qualcosa ci



Iniziamo in questo numero una panoramica sui circuiti, cercando di dare una risposta a tutte le domande che più volte ci vengono fatte circa la dislocazione dei medesimi, le possibilità logistiche, la disponibilità per prove private o anche solo per quei « due giri, tanto per provare » che ci servono spesso per misurare le nostre capacità e, ancor più spesso, per spegnere velleità coltivate nell'illusione di chi non sa. Cominciamo da quelli italiani che, per i nostri lettori, costituiscono senza dubbio il maggior interesse. Seguiranno poi quelli inglesi, francesi, ecc. Una guida insomma che fornisca quelle informazioni necessarie per gli appassionati del nostro sport.

TUTTO CIRCUITI

La stagione delle corse è ormai cominciata per quasi tutte le categorie di vetture: dopo le prime prove ci si ritrova con le solite considerazioni sulle macchine degli avversari che vanno « sempre più forte ». Bisognerà correre ai ripari al più presto: soprattutto migliorare assetto e sospensioni, visto che per il motore si può ovviare con sane cure al banco prova. Purtroppo l'unico sistema per mettere la macchina meglio per terra è ancora quello di provare e riprovare, possibilmente su piste diverse e soprattutto tracciati vari, cioè con curve veloci e lente in modo da poter saggiare la vettura in tutte le condizioni (e meglio provvedere quindi a regolazioni e dosaggi delle varie parti componenti).

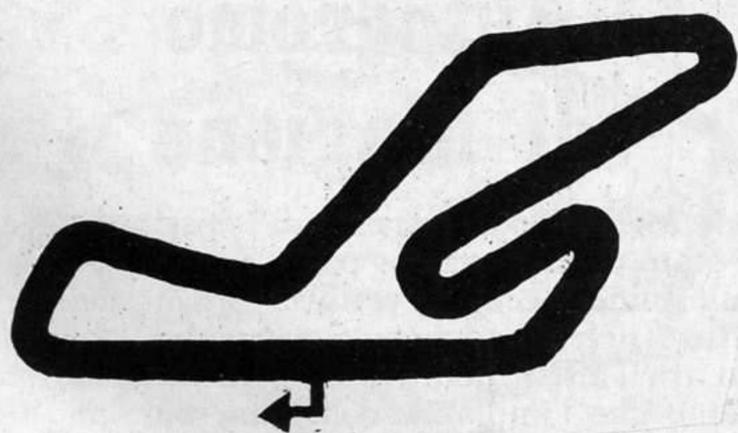
Dove andremo allora per queste sedute divenute ormai improrogabili? Quali sono gli autodromi che ci offrono questa possibilità, a che ore e soprattutto con che prezzi?

Abbiamo cercato di rispondere nella maniera più esauriente a questa serie di domande presentandovi in maniera abbastanza esauriente (speriamo) i sette circuiti (che saranno

GUIDA agli autodromi ITALIANI

tra poche settimane dieci) italiani in attività, dove si possono svolgere prove di tutti i tipi e con tutte le vetture. Non sono molti sette impianti, è vero: soprattutto ubicati in maniera non del tutto felice, o meglio non distribuiti con una certa uniformità. Ad ogni modo, se solamente ci guardiamo alle spalle, indietro di qualche anno, non possiamo che essere soddisfatti di tali possibilità (tra parentesi anche inglesi e francesi non dispongono di più di nove impianti per ciascuna nazione).

Una avvertenza di massima prima di presentarsi con casco integrale e guanti davanti ai cancelli di questi circuiti: sarà bene dare un colpo di telefono ed assicurarsi che la pista non sia impegnata in « esclusiva » da qualche altra organizzazione, o non stiano effettuando lavori sul tracciato per eventuali aggiornamenti. Inoltre è bene informarsi sui tipi di sconti che generalmente si praticano per i clienti abituali, o i soci dei vari AC: i prezzi che abbiamo riportati si riferiscono alle tariffe nude e crude, ma sappiamo che quasi tutti gli impianti propongono sconti, abbonamenti e facilitazioni.



Autodromo di Casale Monferrato

Il tracciato si snoda sulle rive del Po comprende otto curve delle quali tre tornanti: il rettilineo principale sufficientemente lungo immette in una doppia curva che presenta all'esterno fasce protettive in sabbia e infine una tripla rete di protezione. Per il suo disegno risulta abbastanza vario, non eccessivamente veloce. Fra gli appuntamenti di maggior rilievo spiccano quest'anno una gara di F. 5000 (il 22-9), una gara a inviti di F. 2 (26-5) e diverse prove internazionali di F. 3, fra le quali la gara d'apertura della categoria il 30 marzo.

Record del circuito: Pesenti Rossi (Brabham F. 3) 1'04"2, media 137,944 kmh.

15030 Villanova Monferrato (AL) - Tel. 0142/83.235

Situazione: sulla SS 31 bis Torino-Chivasso-Casale
45 km Nord di Alessandria - 63 km Est di Torino
42 km Sud di Vercelli - 14 km Ovest di Casale Monferrato

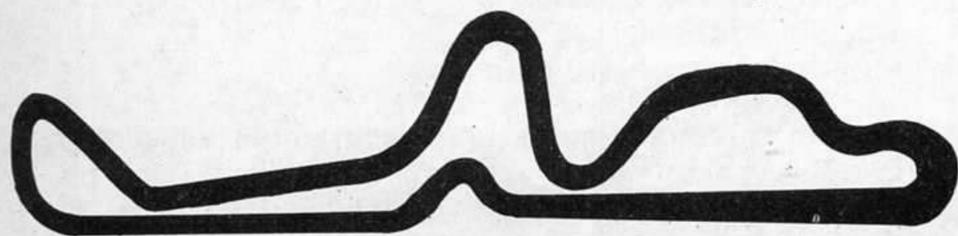
Sviluppo: m 2.460 (3.800 dopo l'allungamento prossimo)

Prezzi: prove semplici L. 3.000 l'ora; circuito in esclusiva L. 22.000 l'ora

Orari: dalle 8 alle 18

Dotazioni: boxes in muratura, torre per cronometristi, assistenza di tre persone, con carro attrezzi e mezzi antincendio dell'autodromo.

Circuito di Gropello Cairoli



27027 Gropello Cairoli (PV) - Tel. 0382/20.072

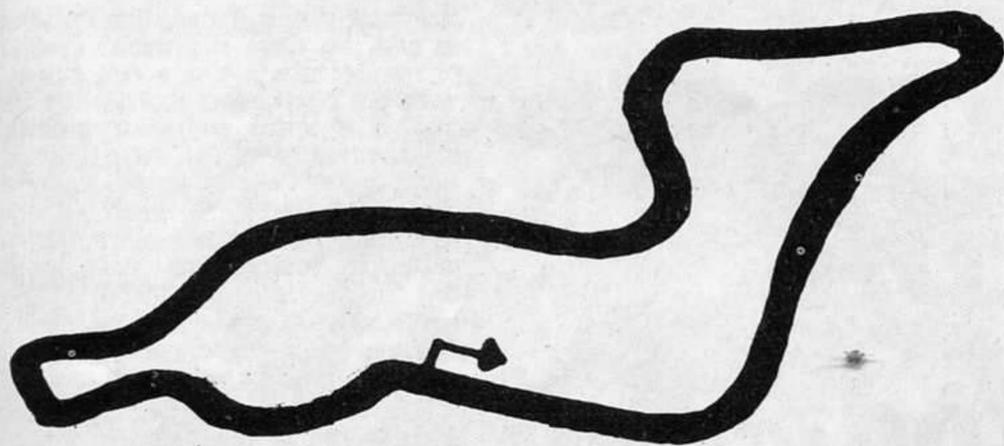
Situazione: sulla SS 596 Pavia-Mortara-Vercelli
a pochi km dalla A7 Milano-Genova
35 km Nord di Voghera - 60 km Est di Casale
48 km Sud di Milano - 14 km Ovest di Pavia

Sviluppo: m 1000 circa (pista in terra battuta)

Prezzi: Non ancora stabiliti in quanto il permesso di provare deve essere accordato volta per volta

La pista di Gropello Cairoli è stata creata da alcuni appassionati di rally della zona ed è uno dei pochi impianti fissi, anche se ancora non definitivamente approntato, esclusivamente per vetture « speciali » (rally, autocross ecc.). Il fondo infatti è in terra battuta e si rivela particolarmente utile per i collaudi e le messe a punto di vetture da rally: tra l'altro proprio in questi giorni si sta tenendo un corso di guida da rally (tutti i sabati) organizzato dall'HF Racing Club che vede tra i suoi insegnanti i migliori specialisti italiani.

Record del percorso: Montagna (Lancia PT) 58"2.



40026 Parco delle Acque Minerali Imola (BO) - Tel. 051/556155 (AC Bo)

Situazione: a pochi km dalla SS 9 Emilia
a pochi km dalla A14 Bologna-Forlì
33 km Nord di Forlì - 33 km Sud di Bologna

Sviluppo: m 5050

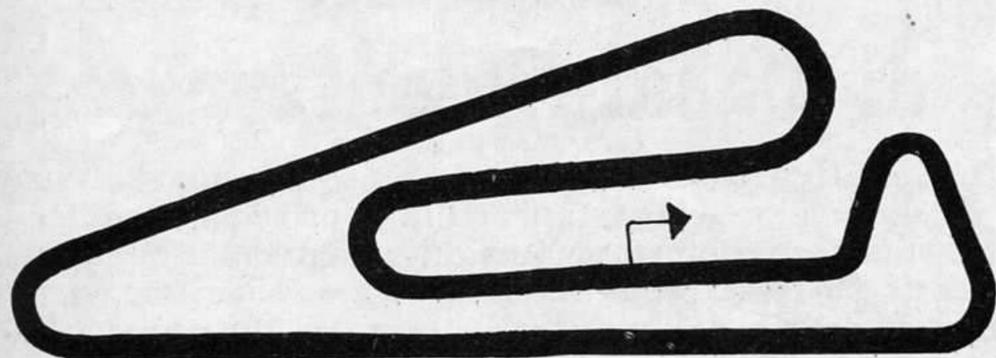
Prezzi: Non ancora stabiliti in quanto l'autodromo dovrebbe entrare in funzione per prove private dal mese di giugno

Dotazioni: Boxes in muratura coperti,
torre per cronometristi,
ampio parco per conduttori recintato.

Autodromo «Dino Ferrari» di Imola

Soprannominato « piccolo Nurburgring » da piloti e appassionati il circuito del Santerno, fiume sulle cui rive si snoda, è indubbiamente unico in tutta Italia. Unico per il suo andamento altimetrico vario, con curve in salita e discesa che impegnano seriamente motori e piloti. Dallo scorso anno dotato di una variante che ne interrompe il rettilineo, con tribune fisse e misure di sicurezza all'avanguardia, dovrebbe essere disponibile per le prove private nei giorni della gara valevole per il Mondiale Marche (2-6) appuntamento clou del circuito, assieme con la gara di F. 5000 che si svolgerà il 15 di settembre.

Record del percorso: Stommelen (Alfa 33tt12) 1'37", media 190,094 kmh.



06063 Bacanella (PG) - Tel. 075/840303

Situazione: sulla SS 75 bis Perugia-Bettolle-Siena
45 km a Est della A1 uscita Val di Chiana
64 km Sud di Arezzo - 19 km Ovest di Perugia

Sviluppo: m 1650

Prezzi: per i soci della Scud. Carpine L. 6000
(dà diritto a 2 ore) poi L. 2000 per ora
pista in esclusiva L. 20.000 all'ora (trattabili)

Orari: dalle 9 alle 12,30 e dalle 14,30 alle 18

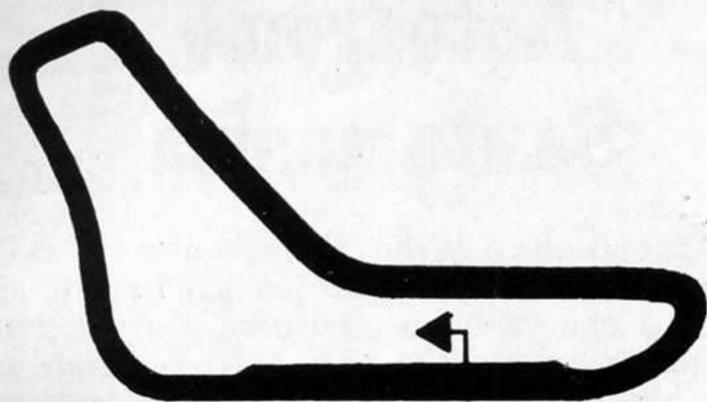
Dotazioni: Boxes aperti, mezzo antincendio e carro attrezzi

Autodromo di Magione

Di proprietà della Scud. Carpine di Perugia il giovane impianto è stato per la maggior parte dei casi utilizzato dalle formule minori e dalle vetture turismo, anche per le sue caratteristiche di tortuosità particolare. Si stanno apportando tra l'altro modifiche per la prossima stagione (ricordiamo che l'impianto conta un solo anno di vita) durante la quale si svolgerà la maggior parte delle gare di monoposto a carattere nazionale e di vetture turismo.

Record del percorso: Ghinzani (F. Italia) 55", media 108,000 kmh.

Autodromo Nazionale di Monza



20052 Parco di Monza (MI) - Tel. 039/22366-22448

Situazione: sulle SS 36, 527 - uscita Monza della A4 MI-Bergamo
15 km Nord di Milano

Sviluppo: m 2045 (pista Junior) e 5775 **Prezzi:** entrata Parco L. 200
prove turistiche L. 2000 per ora prove auto da corsa
L. 4000 per ora pista in esclusiva L. 26.000 per ora

Orari: dalle 8 alle 12,30 - dalle 14 alle 18,30

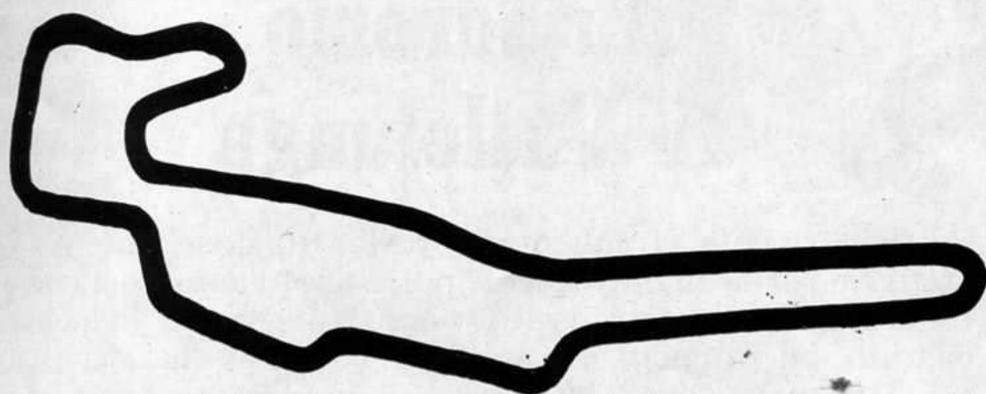
N.B. - si accede alla pista Junior nei giorni Lunedì,
Martedì e nelle mattinate di Venerdì, Sabato e Domenica:
sullo stradale con variante nei giorni Mercoledì, Giovedì
e nei pomeriggi di Venerdì, Sabato e Domenica

Dotazioni: Boxes in muratura, rimesse, benzina, mezzi
antincendio ambulanze e carri attrezzi.

Anche se al centro di molte polemiche l'Autodromo Nazionale rimane il nostro impianto numero uno, soprattutto per la sua posizione centrale e per l'attrezzatura di cui dispone in permanenza. Anche se il tracciato non presenta una particolare varietà (tre curve in tutto) rimane una delle sedi più valide per effettuare prove, specie con vetture particolarmente veloci. Si stanno studiando da tempo due varianti, delle quali una è già stata realizzata, mentre la seconda (quella sul rettilineo box) è ancora in fase di disegno. Anche quest'anno l'Autodromo di Monza ospiterà le maggiori gare titolate, vale a dire la corsa di F. 1 (8-9), la 1000 KM (25-4) valevole per il mondiale marche, una gara di F. 5000 (30-6) e la coppa Intereuropa (1-9) per l'Euro GT.

Record del percorso: Junior: Brambilla (Brabham F. 3) 53"5, media 161,831 kmh.

Stradale: Stewart (Tyrrell F. 1) 1'53"3, media 218,153



50038 Scarperia (FI) - Tel. 055/677546 (AC Firenze)

Situazione: sulla SS 503 - 26 km Nord di Firenze
18 Km Est della A1 uscita Barberino del Mugello
62 km Sud di Bologna

Sviluppo: m 2568 (circuito piccolo) e m 5245

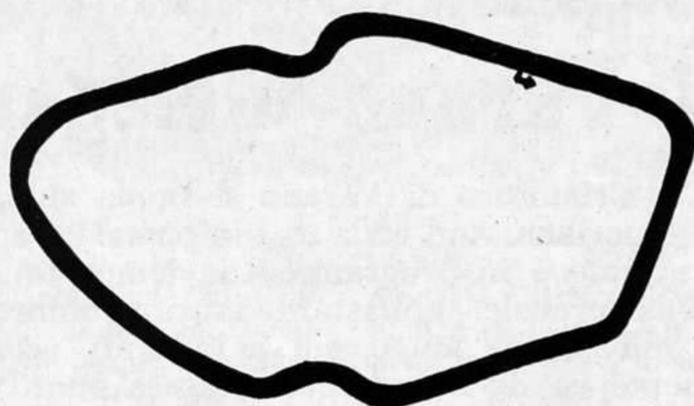
Prezzi: Ancora prematuro parlarne, dal momento che l'autodromo dovrebbe entrare in funzione dal mese di Giugno

Dotazioni: Boxes in muratura, 40 rimesse, pompa benzina
più dotazioni di sicurezza che saranno precisate in seguito.

Autodromo del Mugello

Fortemente voluto da tutti gli appassionati toscani e rapidamente concretizzato dall'AC Firenze, questo bellissimo impianto in via di ultimazione sarà dotato di tutte le misure di sicurezza più moderne. Di disegno molto vario, abbastanza veloce e con profilo altimetrico incostante, sarà certamente un circuito modello per qualsiasi prova, e particolarmente comodo per la sua posizione centrale così ben servita dall'autostrada. Già quest'anno si avranno su questo nuovo impianto diverse gare, fra le quali le prove internazionali di F. 2 (14-7), una gara valevole per l'Euromarche 2000 (9-6) e una gara di F. 5000.

Record del percorso: non esiste.



94100 Pergusa (EN) - Tel. 0935/21823 (AC Enna)

Situazione: sulla SS 561

a pochi km dalla A19 Catania-Palermo
54 km Est di Caltanissetta - 7 km Sud di Enna

Sviluppo: m 4845

Prezzi: Al momento l'autodromo non è agibile al pubblico, ma solo previ accordi è stato concesso per prove alle Case automobilistiche: sarà agibile entro aprile

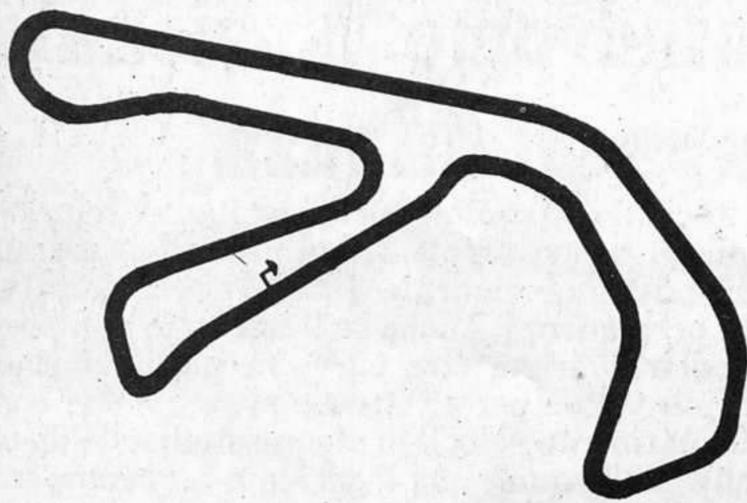
Dotazioni: Boxes in muratura, torre per cronometristi.

Autodromo di Pergusa

Unico impianto al di sotto di Roma, ubicato all'esterno di un bellissimo lago, l'anello di Pergusa sarà molto probabilmente a disposizione per prove private nei prossimi mesi. Il tracciato, veramente monocorde (si tratta di un anello con curve tutte da una parte) è stato ora modificato con due varianti che lo rendono decisamente meno veloce (senza le varianti infatti era uno dei tracciati più veloci del mondo). Anche quest'anno nella stagione d'agosto, ospiterà diverse gare titolate come le due prove per l'Euromarche 2000 (15-8) e la F. 2 dieci giorni dopo: il 12 maggio invece si disputerà una gara valevole per il Campionato d'Europa GT.

Record del percorso: Depailler (Elf F. 2) 1'22"4, media 211,675 Kmh.

Autodromo Santamonica



47047 via del Carro 27, Misano Adriatico (FO) - tel. 0541/615159

Situazione: a pochi km dalla SS 16 e dalla A 14 uscita Cattolica
6 km Nord di Cattolica - 35 km Est di S. Marino
12 km Sud di Rimini

Sviluppo: m 3488

Prezzi: prove auto L. 4000 all'ora, pista in esclusiva L. 20.000 per ora

Orari: dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 17

Dotazioni: Boxes in muratura, servizio pista con mezzi anticendio, carro attrezzi, torre per cronometristi.

Per la sua ubicazione a poche centinaia di metri dal mare il Santamonica è un'autodromo particolarmente apprezzato da piloti che vogliono effettuare prove soprattutto invernali, dal momento che ivi è difficile trovare nebbia o avverse condizioni atmosferiche. Circuito abbastanza veloce, particolarmente sicuro, continua paradossalmente a incontrare difficoltà con una ostica Commissione di Vigilanza locale che ancora al momento attuale non ha concesso l'agibilità definitiva al bel tracciato adriatico. Già lo scorso anno si sono disputate gare di una certa rilevanza su questo circuito: anche quest'anno avremo una gara di F. 2 a inviti, poi una gara di F. 5000, la prova d'apertura delle Sport 2000 il 17-3 e una gara valevole per l'Euro GT il 7-4.

Record del percorso: Kinnunen (Porsche 917/10) 1'13"6, media 170,841 kmh.



00063 Campagnano di Roma (Roma) - Tel. 06/9033009

Situazione: sulla SS 2 Cassia
36 km Nord di Roma - 46 km Sud di Viterbo
24 km Ovest di Civita Castellana - A 1 uscita Magliano Sabina

Sviluppo: m 1670 (piccolo) e m 3200

Prezzi: prove turistiche L. 3300 per ora
prove macchine da corsa L. 4500 per ora
pista in esclusiva L. 22.400 per ora

Orari: dalle 8,30 alle 17

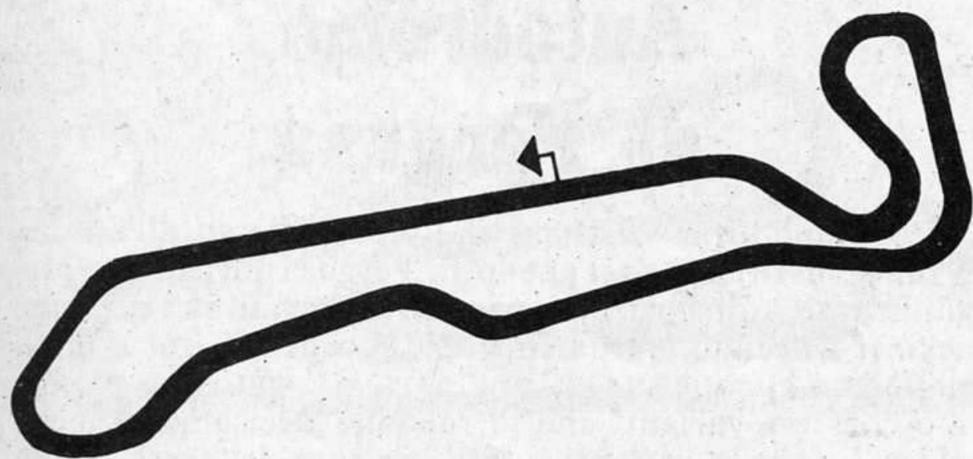
Dotazioni: Boxes in muratura, rimesse, benzina all'interno del circuito, mezzi di soccorso e antincendio.

Autodromo di Vallelunga

Particolarmente frequentato nella stagione invernale (sempre per la sua favorevole posizione) l'autodromo dell'ACI non è ancora riuscito, nonostante la sua indubbia validità, ad ottenere un pubblico costante che affluisca sui suoi spalti (tra l'altro è l'unico, o quasi, tracciato che si possa osservare all'80 per cento dalle tribune centrali). Ad ogni modo, per la sua varietà, è considerato come una delle piste più utili per una messa a punto di vetture da corsa: tra l'altro è dotato in pianta stabile di tutte le infrastrutture che possono servire all'uopo. Ospiterà nella prossima stagione una gara di F. 2 (13-10) e la prova di vetture turismo valevole per il campionato europeo il 19-5, oltre a tutte le gare nazionali.

Record del percorso: Corto: Serblin (March BMW Sport) 50"3, media 119,522 kmh.

Lungo: Schenken (Ferrari 312 P) 1'10"3, media 163,169



43040 Varano Melegari (PR) - Tel. 0525/53121

Situazione: sulla SS 359 - vicino alla A 15 Parma-La Spezia
30 km Ovest di Parma

Sviluppo: m 1800

Prezzi: prove auto giorni feriali L. 2000 per ora
prove auto giorni festivi L. 3000 per ora
pista in esclusiva L. 50.000 al giorno (feriale)
pista in esclusiva L. 80.000 al giorno (festivo)

Orari: giorni feriali solo pomeriggio - giornate festive tutto il giorno

Dotazioni: Boxes in muratura, torretta per cronometristi.

Autodromo S. Cristoforo di Varano Melegari

Anche il S. Cristoforo di Varano si snoda sul greto di un fiume (speriamo non vada mai in piena!) e anche per questo tracciato è in programma da tempo un allungamento considerevole. Abbastanza vario comprende un rettilineo abbastanza lungo, curva tornanti, veloci esse: discretamente valido quindi per messe a punto di telai da corsa. Come l'impianto di Magione ospita una grande serie di gare per minimonoposto, ma vedrà anche gare di F. 3 in diverse occasioni (19-3, 23-6 e 15-9).

Record del percorso: Bozzetto (March F. 3) e Ghinzani (Brabham F. 3) 51"2, media 126,652 kmh.