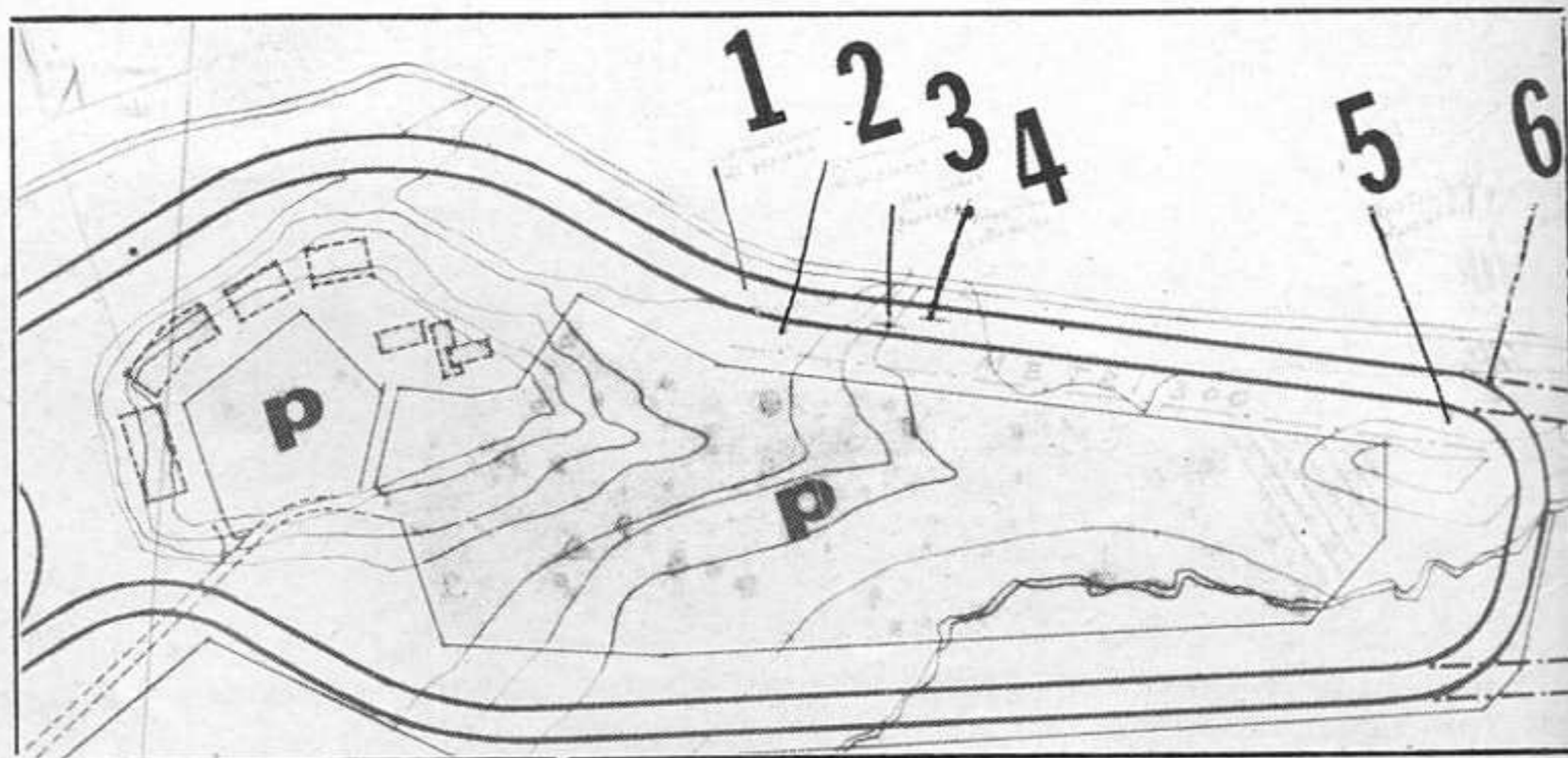


Qui sopra, la pista dal punto di vista di uno dei commissari ai Cimini. La curva di uscita dalla « esse » in discesa dista 300 metri. A destra, la stessa foto nella prospettiva del senso di marcia. In fondo, la prima dei Cimini



Ma che «biscia»

Sbandieratori e commissari «d'assalto»

● A Roma ancora una volta quei commissari di percorso si sono dimostrati all'avanguardia... dei regolamenti. Nella incredibile vicenda della F. Italia di domenica scorsa, decisa a tavolino con squalifica del vincitore in pista, è stata confermata una curiosa abitudine: quella di sventolare le bandiere blu per sorpassi di doppiati ritardatari ma « per principio » anche ai piloti che lottano ruota a ruota per il primo posto!

● A proposito del caso Sottanelli-Farneti, (ora finito al Tribunale d'Appello) qui accanto leggete qualcosa di interessante. Qui vale la pena riferire una affermazione del commissario sportivo CSAI, che da qualche settimana è all'o.d.g. a Roma nelle decisioni e vicende più clamorose, cioè il sig. Amendola (un tempo detto «Baffo»). Fu lui il gran protagonista del noto sciopero F. 3, ed è sempre lui che, senza avere dubbi di sorta, ha deciso tout court la squalifica di Sottanelli quando all'ultimo giro era tornato in testa nella corsa F. Italia. Ma diciamo dell'affermazione. Ha detto il «delegato» Amendola (a un nostro collaboratore): « Sottanelli può fare tutti i reclami che vuole, tanto il risultato non lo cambiamo ». Scusi, dottor Arienzo, ma non è lei il Presidente del Tribunale d'Appello? Oppure adesso abbiamo anche i «commissari di assalto»?

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ROMA - Quali doti concorrono alla formazione di un pilota completo? Capacità di guida, decisione, lucidità e coraggio non debbono certamente mancare. Esiste comunque anche un'altra dote che non è innata ma viene acquisita solo con anni di esperienza negli autodromi.

Corrado Sottanelli, 24 enne teramano abitante in Svizzera per ragioni di lavoro, l'aspetto ed i modi del bravo ragazzo, non ha ancora maturato l'esperienza necessaria per acquisire quest'ultima dote. Alla sua seconda stagione di corse (una vittoria e numerosi piazzamenti) si è ormai messo decisamente in luce ma se in un post-gara un improvvisato tribunale dell'inquisizione gli contesta una presunta manovra pericolosa, educazione e riservatezza gli vietano una logica e chiara linea di difesa.

Regolarmente, quando domenica 3 giugno il delegato CSAI Pietro Amendola gli ha comunicato l'esclusione dalla classifica della gara di F. Italia da lui vinta, Sottanelli ha chinato il capo e davanti ad una misura rivelatasi poi ingiusta ha creduto di dover recitare un «mea culpa» inutile e controproducente. Qualche ora dopo la gara dunque il pilota di Teramo sembrava del tutto colpevole (anche **AUTOSPRINT** aveva dovuto accettare questa versione dei fatti) come fondata pareva l'accusa di scorrettezza nei confronti del secondo arrivato Farneti.

Al contrario, una ulteriore ri-

valutazione dei fatti con il sopralluogo del tratto di pista incriminato, assieme ad alcuni ripensamenti di Sottanelli che, lontano dall'influenza degli accusatori, ha esaminato a mente più serena la sua posizione, ci impongono la riabilitazione del giovane pilota.

Esaminiamo in primo luogo i fatti. Nella finale Sottanelli, decisamente in giornata positiva,

trovava anche leggermente sbilanciato nell'impostare la successiva semicurva. A tre-quarti di questa infatti doveva correggere leggermente la traiettoria portandosi a destra, riportandosi quindi poco dopo verso sinistra per imboccare la curva dei Cimini.

Ecco, proprio queste due correzioni sono state interpretate soggettivamente dai commissari di percorso che stavano alla curva dei Cimini e che hanno stilato l'esposto decisivo per la classifica di Sottanelli. Nel rapporto presentato alla direzione corsa Mirto Antigoni (ex-pilota con 25ennale esperienza), di fazione nell'angolo sinistro della curva, e Bruno Valentini (più giovane ma anch'egli con una buona esperienza di pilota) appostato nella piazzola di destra, dichiarano che la macchina n. 67 (Sottanelli) procedeva a zig-zag chiudendo la traiettoria alla macchina n. 5 (Farneti).

Ora non vogliamo mettere in dubbio la buona fede dei commissari ma, anche se essi sono tra i pochi validi nell'ambiente romano, non possono comunque essere infallibili. Ripetiamo anche che alcune ammissioni di Sottanelli a esclusione avvenuta non possono fare testo perché l'ingenuo ragazzo ha confuso la sua ricerca della traiettoria migliore con la pericolosa manovra della quale era accusato.

Anche Farneti che, vistosi attribuire l'insperata vittoria, si era umanamente lasciato andare a qualche velata dichiarazione un po' pepata nei confronti del compagno di squadra, nei giorni

FARNETI (ora) avalla

In merito alle discusse vicende romane, il vincitore-a-tavolino Roberto Farneti che sul momento aveva accettato la vittoria di Sottanelli, ora dice: « Mentre mi accingeva a superare Sottanelli ho notato anch'io delle bandiere blu, date chiaramente a Sottanelli perché mi desse strada. Per di più i commissari, forse viste le manovre scorrette di Sottanelli, agitavano il pugno in sua direzione. Io sono rimasto molto male perché dall'amico Sottanelli, con il quale corro assieme da anni, non mi sarei aspettato una manovra così palesemente scorretta ».

è passato in testa ben diciassette volte. Soltanto al terzultimo giro Farneti riusciva a condurre dalla curva Roma fino al curvone, approfittando della disattenzione di un doppiato. All'ultimo giro i due piloti, Sottanelli in testa, hanno imboccato la discesa che porta ai Cimini a circa cinque metri l'uno dall'altro. A quel punto Sottanelli riusciva ad uscire dal curvone più velocemente del solito ma si

INDAGINE su una squalifica (quella di SOTTANELLI a Vallelunga) non al di sopra di ogni sospetto (per frettoloso giudizio)

Una pianta della zona del tracciato «incriminata» segnata con i numeri ① e ② commissari, ③ Farneti, ④ Sottanelli, ⑤ postazione Valentini, ⑥ postazione Antigoni



hanno visto?

seguenti, ricordando l'accaduto, ha fatto come Bonera ad Imola: si è messo a ridere. Non solo ammetteva la correttezza delle manovre effettuate da Sottanelli ma riconosceva che il compagno di colori aveva il diritto di correggere a suo piacimento le traiettorie perché stava nettamente conducendo.

Questo è stato uno degli equivoci determinanti nel quale sono caduti i commissari: Farneti non era quasi affiancato ma una distanza di assoluta sicurezza divideva le due monoposto, permettendo a Sottanelli il cambiamento di traiettoria. D'altronde l'errore è facilmente comprensibile: tra la semicurva veloce e la postazione dei commissari ci sono 300 metri e, calcolando in difetto, possiamo stabilire che circa 200 metri dividevano il tratto di pista in cui sono accaduti i fatti dagli occhi dei commissari. Troppi per una esatta valutazione dell'accaduto e non a caso possiamo sostenere che la distanza mette a tacere i sostenitori dell'accusa.

Un altro importante elemento a favore di Sottanelli è stato il riserbo di altri due commissari di percorso (appostati alla curva veloce) che non hanno rilasciato alcuna dichiarazione sfavorevole al pilota squalificato.

Purtroppo il tratto di pista dei Cimini è praticamente precluso a tutti ed i fatti non hanno avuto altri testimoni se non i commissari di percorso. Comunque non abbiano lasciato nulla di inteso nel nostro «processo» e la prova decisiva ci è stata

fornita dalle rilevazioni che abbiamo fatto assieme a due piloti. Ci siamo infatti avvalsi della collaborazione di «Gero», pilota esperto di casa a Vallelunga, oltre che di Massimo Ciccozzi che recentemente ha corso con la F. Italia nella pista romana.

Entrambi sono stati concordi nel dichiarare che, uscendo molto velocemente dal curvone, la F. Italia deve essere corretta nella successiva semicurva portandosi prima a destra e poi a sinistra per imboccare la curva dei Cimini. Anzi, il pilota esperto e che non si lascia prendere dal panico, non blocca la macchina nella traiettoria più corta che farebbe calare di giri il motore, ma si lascia accompagnare prima a destra e poi a sinistra, condizione necessaria per vedere sempre il contagiri fermo a 7000. «Anche se Sottanelli fosse stato solo», — hanno concluso i nostri esperti — «con ogni probabilità non avrebbe cambiato il suo comportamento ma in ogni caso la distanza è veramente troppa per poter valutare i fatti».

Evidentemente non lo era per il delegato CSAI Pietro Amendola che ha supervisionato la gara sempre con il fucile puntato tanto che non erano in pochi a concludere che a Roma evidentemente non esistono le mezze misure: a volte viene permesso tutto mentre a volte un nonnulla è sufficiente per castigare un promettente pilota con una condanna mortificante.

Daniele Buzzonetti



Uscendo dalla «esse», questa è la traiettoria ideale, da solo oppure in compagnia (si fa per dire) di altri concorrenti. Da qui, per affrontare al meglio le curve dei Cimini, ci si deve spostare sulla sinistra: ecco la «biscia»

L'austerità delle «casse»

Le verifiche tecniche post-gara sono importanti, in automobilismo, e nelle formule addestrative lo sono ancora di più, per il carattere propedeutico delle stesse formule e per la uniformità dei motori. Nella formula addestrativa nazionale, la F. Italia, si è cercato di fare le cose per bene, istituendo, al momento del debutto della Formula, un sistema di rotazione motori che è andato avanti per un paio di stagioni.

E' andato avanti, abbiamo detto, ma non è andato bene, visto che è stato abbandonato. Accadeva questo: poiché trattenere i motori a Torino e verificarli per bene comportava una bella perdita di tempo, si consegnava al «verificato» un motore di rotazione.

All'inizio di quest'anno, per semplificare, si è abbandonato il sistema, per ritornare al più classico smontaggio in loco. Sistema più semplice ma molto meno attendibile, vista la laboriosità tecnica di alcuni accertamenti (vedi distribuzione), impossibili a farsi altro che in officine molto attrezzate. E con notevole dispendio di tempo.

Rapido abbandono di questo metodo, e ritorno all'antico con una variazione, però: stacco dei motori, verifiche all'Abarth a Torino, ma ognuno restava padrone dei «suoi» pezzi, che gli sarebbero stati consegnati a verifica avvenuta.

Così è stato, ed a Imola sono stati staccati per controllo il motore del primo (Leoni) e del terzo (Baiguera); a Vallelunga quello del quarto (Pizzi) e quello del sesto (Grimaldi). Ci si chiederà: perché solo due per volta? e perché a Roma non il motore di uno dei primi tre?

Risposta: la CSAI è «attrezzata» solo con due casse, quindi se non ci sono reclami si sceglie (di norma) fra i primi tre, ma se c'è un reclamo si portano a Torino «per forza» i motori del reclamato e del reclamante, come è stato il caso, il 9 giugno, di Grimaldi e Pizzi.

Così, come si nota, non è difficile, con un reclamo ben scelto, evitare verifiche a qualcuno mandando avanti altri; cosa che è molto facile a farsi nell'ambito di una stessa scuderia o di uno stesso preparatore. Non diciamo che è accaduto proprio questo, diciamo che sarebbe facile che accadesse. E tutto questo, perché manca una cassa di legno? Andiamo, signori della CSAI...



Un insolito primato a MORCIANO (preoccupati gli organizzatori)

LE PROSSIME GARE

140 piloti in una corsa

FORLI' - Il circuito di Morciano di Romagna si presentava con una etichetta internazionale per via di un nutrito gruppo di piloti svizzeri, che la colonia morcianese in terra elvetica, aveva invitato nel tradizionale circuito romagnolo. Che a Morciano però dovestero affluire ben centoquaranta piloti, stabilendo così un record nazionale e forse internazionale anche a livello mondiale, della contemporanea presenza di tanti piloti, non ci avrebbe scompresso una lira nessuno. Eppure è diventata una realtà che, avendo preso in contropiede gli organizzatori, ha messo inizialmente tutto l'apparato in serie difficoltà.

Far gareggiare una massa così enorme di piloti su un tracciato che permetteva solo dodici piloti per volta a competere, non è stato facile per gli ufficiali di gara. Fortunatamente erano fra i più capaci ed adusi se non a prove del genere, almeno molto smaliziati per aver condotto gare a più alto livello sportivo.

E' bene tutto quello che finisce bene ed a Morciano è filato tutto per il suo verso, malgrado un intervallo folkloristico creato da un pilota e accompagnatore e qualche spruzzatina di pioggia che ha fatto palpitare i solerti organizzatori.

Gare tirate, sin dai tempi, dalle numerose batterie, dalle convulse finali, sino allo spasimo dai piloti, che in gare su strade sembrano quasi trasformati. Si sentono più attori, diventano qualche volta anche istrioni con un pubblico così vocante ed a stretto contatto. Sono rimasti frastornati i ragazzi della terza categoria in tanto bailamme. E' stata per loro però una proficua esperienza, a cominciare dal romano Andrea De Cesaris, rimasto quasi intorpidito tanto da incorrere in un banale errore che ha dato modo al milanese Di Vita, più smaliziato e meno apprensivo, (data l'età non più certamente da pargoletto), di acciuffare una vittoria per i capelli, strappando questi dalla mano del romano. Stessa sorte per numerosi altri partiti nella terza categoria. Dietro Di Vita è arrivato Calonaci e Fantini e poi De Cesaris autore di una superba rimonta, dopo essere stato il primo attore per ben quindici dei venti giri della finale.

Marcello Mancini è invece l'incontrastato vincitore della seconda categoria su Maroncelli e Perini, dopo l'infortunio al peso del milanese Lorenzi. Nella prima categoria contatto alquanto movimentato tra i piloti svizzeri e i nostri, che avevano l'elemento più valido in Renzo Giugni. Scomparso però Giugni, dopo che stava conducendo in testa, per una errata manovra, gli elvetici hanno dilagato dominando la categoria.

Poi è di scena la 125 con una massa di piloti di entrambe le categorie. Vince Zucchelli nella prima categoria su Montanari e Cavecchi, mentre Gianfranco Baroni riesce a conquistare ancora la quarta posizione, dopo aver dominato all'inizio in modo autorevole e poi costretto ad inseguire per un testa-coda. Nella stessa distrazione incappano Giardinieri e Perlini giunti più lontani.

Gran duello tra Astuni e Flenghi, con Alberto Panzolini a ridosso, nella seconda categoria. E' stata questa la gara che ha più deliziato sportivi e pubblico per l'accanimento dei piloti e per un certo equilibrio di valori, anche se lo stretto contatto è sempre pericoloso nei circuiti stradali.

Infine una gara in due finali per la classe C internazionale per i soli piloti elvetici, fra i quali diversi nostri connazionali residenti in Svizzera. Anche questa gara ha destato entusiasmo e tifo da non finire per un morcianese, ormai elvetico per adozione sportiva. Poi finalmente la fine a tarda ora, per gli esausti commissari sportivi ed organizzatori.

LE CLASSIFICHE

Classe A - 1. cat. int.: 1. Kanfuean; 2. Schenker; 3. Eugester; 4. D'Onofrio; 5. Meier; 6. Placuzzi; 7. Liburnir; 8. Richner; 9. German.
Cl. 100 - 2. cat.: 1. Mancini; 2. Maroncelli; 3. Perini; 4. Natalini; 5. Riva; 6. Chinassi.

Cl. 100 - 3. cat.: 1. Di Vita; 2. Calonaci; 3. Fantini; 4. De Cesaris A.; 5. Franceschini; 6. Pieraccini.

Cl. 125 - 1. cat.: 1. Zucchelli; 2. Montanari; 3. Cavecchi; 4. Baroni; 5. Giardinieri; 6. Natali.

Cl. 125 - 2. cat.: 1. Astuni; 2. Flenghi; 3. Panzolini A.; 4. Frattini; 5. Perticaroli; 6. Selvatici.

Classifica internazionale cl. C: 1. Liburni; 2. Kung; 3. Presicce; 4. Meier; 5. Kolliker; 6. Fogera; 7. Tchopp; 8. Scherrer; 9. Scher; 10. Gysin; 11. Liburni.

Lezione di bandiere a VIVERONE

VIVERONE - Una pioggia di ammesse per i piloti sulla pista «Le Sirene» di Viverone e gran lavoro per i Commissari sportivi, per educare i conduttori al rispetto delle bandiere. Una lezione peraltro salutare anche per fare

23 giugno, THIVERVAL (FRANCIA) - 3. prova Campionato d'Europa; 23, PISTA DEL SOLE - Firenze - gara naz. cl. 100 e 125 cc, prova Camp. Regionale; 23, PISTA CALABRIA - Vibo Valentia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 23, PISTA DEL MARE - Fano - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Camp. Regionale; 23, Circ. di CAMISANO VICENTINO - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Camp. Regionale; 29, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Camp. Regionale; 29, CIRC. DI ASCOLI PICENO - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, CIRC. DI VITERBO - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 30, RYE HOUSE (Inghilterra) - Incontro squadre Junior Inghilterra - Italia - Olanda; 30, CIRC. DI IESI (AN) - gara naz. cl. K 250, Prova Camp. Italiano; 30, CIRC. DI IESI (AN) - gara naz. cl. 125 cc; 30, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc, notturna; 30, PISTA KENNEDY - Napoli - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 30, PISTA TRICOLORE (RE) - gara in notturna.

intendere che lo sport oltre che sano agonismo, deve anche essere principalmente rispetto delle altrui mansioni. Dopo la pioggia, naturalmente il sereno.

Compatti, come sono restati i piloti della prima categoria in Piemonte, riescono a dar vita sempre alle loro gare sende attendere la calata degli dei, se si esclude Diego Mombelli, che si può dire di casa a Viverone. Luigi Giacometto, che qualche volta accenna a tornare il brillante pilota del 1972, in giusta vena, ha avuto la meglio su Mombelli per un soffio nella prima batteria, mentre si è disfatto con più disinvoltura dell'avversario nella seconda batteria. Alle spalle dei due, Bruno Neri e poi Francioli, in cerca sempre di tempo libero da dedicare allo sport.

Vittorio Binda, è rimasto senza problemi da risolvere in seconda categoria, perché il suo vicino avversario, Guido Antoniotti, non ha potuto minimamente infastidirlo, come anche Alfieri attardato da noie meccaniche. Ora un poco di riposo per i piloti piemontesi, che si trasferiranno a breve sulla pista di Mondovì dove è annunciata una «Tre Ore» con il rientro organizzativo del Torino Karting Club. In autunno poi di nuovo a Viverone.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - 2. cat.: 1. Binda; 2. Crema; 3. Alfieri; 4. Lotteri; 5. Massignan; 6. Bovolenta.

Cl. 100 - 1. cat.: 1. Giacometto; 2. Mombelli; 3. Neri; 4. Francioli; 5. Proni; 6. Rossi R.

Altalena nel « LOMBARDINI » escluso PAVESI

REGGIO EMILIA - Masini, Ganapini e Pavese, i vincitori sulla pista Tricolore di Reggio Emilia, nella prima prova del Trofeo «Luciano Lombardini» che sarà articolato in quattro gare. Non c'è stato scampo per Scarabelli e Zani, nella seconda categoria, dove l'ha fatta da padrone Masini non lasciando agli avversari alcuno spazio agonistico. Masini infatti, attraversando un momento di grande forma, e con un mezzo almeno di pari potenza di quello del 1973, non ha permesso ai due validissimi avversari alcuna vacanza relegandoli in entrambe le batterie alle sue spalle.

Poi la 125 con le sue due categorie. Pavese Umberto che è di casa sulla pista, non ha permesso nulla a nessuno nella prima categoria, vincendo si può dire da lontano su Barilli e Alberto Cavecchi, un poco in ombra.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - 2. cat.: 1. Masini; 2. Scarabelli; 3. Zani; 4. Cavagni; 5. Bianchi; 6. Frisé; 7. Sangiorgi; 8. Bernini; 9. Passerini; 10. Nassetti; 11. Frezzato; 12. Mascagni.

Cl. 125 - 2. cat.: 1. Ganapini; 2. Corradini; 3. Bressan; 4. Baldazzi; 5. Martelli; 6. Comini; 7. Rossi B.; 8. Vischioni; 9. Ferrari; 10. Rivari; 11. Benetti.

La seconda prova del «Lombardini» ha ridimensionato i risultati della prima prova, se si fa eccezione di Umberto Pavese nella 125, 1. categoria, che ha ribadito la sua affermazione su Barilli sempre in seconda posizione, mentre l'altra poltrona è andata a Cesare Montanari. Oltretutto Pavese è stato agevolato dall'arresto nella seconda manche di Marino Vitali, che aveva vinto brillantemente la prima. Veramente piena di noie a iosa questa stagione agonistica per il Campione d'Europa.

Nella seconda categoria della stessa classe, rientro vittorioso di Baldazzi che ha fatto sue entrambe le manches, e sempre con Comini in seconda posizione. Duello tra Rivari e Comini per la terza posizione finita poi a Rivari per la migliore classifica nella seconda batteria.

Scarabelli nella seconda categoria della classe 100, si è subito riscattato infliggendo a Masini, che l'aveva battuto nella prima prova, due secche sconfitte senza appello almeno per il momento.

Sassi, nella terza categoria, a corto di avversari del suo stampo, ha avuto vita facile anche se Sisti, Petri e Livio l'hanno in un certo senso impegnato. Per essere però la loro offensiva solo occasionale e non continua, hanno finito per fare il gioco del vincitore.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - 3. cat.: 1. Sassi; 2. Sisti; 3. Petri; 4. Facchini; 5. Boni; 6. Grisendi.

Cl. 100 - 2. cat.: 1. Scarabelli; 2. Masini; 3. Bernini; 4. Zani; 5. Cavagni; 6. Sangiorgi.

Cl. 125 - 1. cat.: 1. Pavese; 2. Barilli; 3. Montanari; 4. Neri; 5. Vitali; 6. Leviè.

Cl. 125 - 2. cat.: 1. Baldazzi; 2. Comini; 3. Rivari; 4. Bini; 5. Ganapini; 6. Benetti.

Tanto se l'aspettavano

FRANCIA - Corsa de la Bachelierie - Gara di velocità in salita 1. Maublanc (March) 1'09".

Nessuna sorpresa se già alla prima salita Maublanc ha segnato il miglior tempo, su strada umida. Anche dopo si è imposto senza fatica, seguito da Rivoire su Chevron.

Tuoni per Martin

FRANCIA - Corsa di Tonnerre - Gara di velocità in salita 1. Martin (McLaren) 1'00"7; 2. Maublanc (March); 3. Hesnault (March).

Molti si aspettavano di vedere Maublanc vincere e stabilire un nuovo record e il record è stato battuto, però da Martin che ha dato prova di grande costanza, dato che ha segnato lo stesso tempo durante entrambe le salite ufficiali.

Pallone sgonfiato

FRANCIA - Rally di Lorena - Rally 1. Henry-Gelin (Alpine).

Duello meno serrato del previsto fra Henry e Chasseuil. Infatti la superiorità del primo è sempre stata evidente e a metà corsa Chasseuil era riuscito a precedere il rivale soltanto al Ballon d'Alsace. E' però arrivato secondo.

Voleva vincere

FRANCIA - Ronde des Vosges - Rally 1. Chasseuil (Porsche).

Dodicesima edizione della gara, vinta con foga da Chasseuil, partito già con molta grinta. Il distacco col suo più serio rivale Rousely, arrivato quarto, era di 30". Naturalmente anche il record nei giri a cronometro è andato a Chasseuil; prima lo deteneva Dirand.

Ludwig il pazzo?

SPAGNA - Criterium Luigi di Baviera - Rally 1. Etchevers-Etchevers (Porsche).

Svoltasi nei pressi di Madrid, la gara ha di nuovo visto il dominio dei fratelli Etchevers. Dopo avere lottato con Reverter su Alpine, i due hanno dovuto anche fare fronte alla rimonta di Canellas che pilotava una più veloce Seat.

1-2 Gordini - Fiat

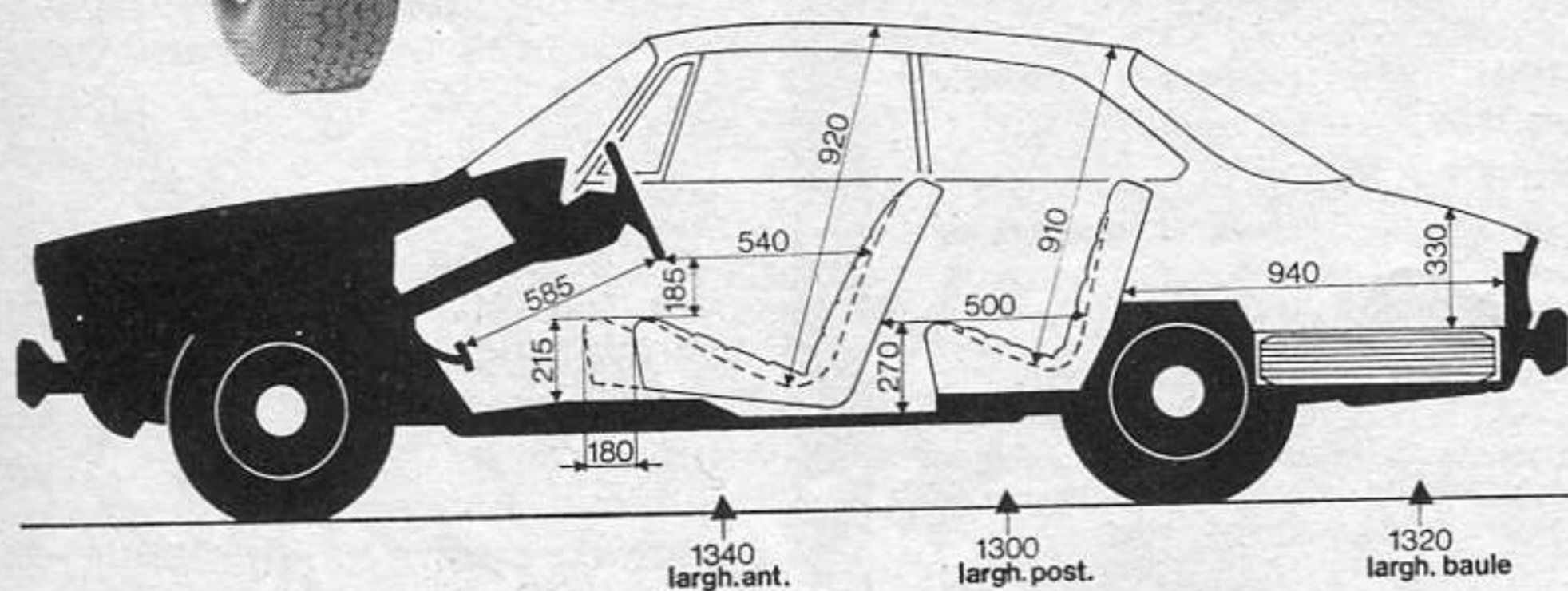
BELGIO - Rally di Hesbaya - Rally valevole per il campionato belga 1. Plas-Maes (Gordini).

I vincitori, che hanno preceduto la Fiat Abarth di Didi-Lopes, dopo questa gara occupavano il primo posto nella classifica del campionato.

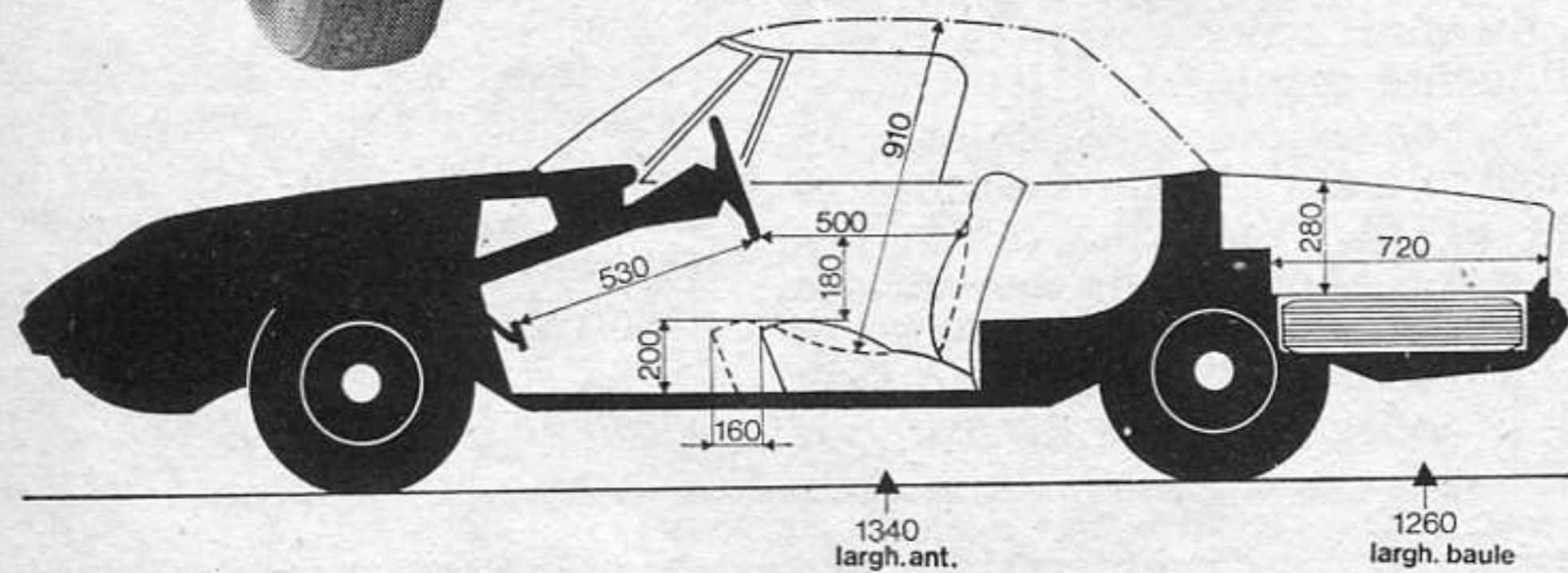
Completato il rinnovamento della gamma Giulia



La GT Junior, che è identica alla 2000 GTV



Lo spider. Due versioni: motore 1300 o 1600



Alfa Junior

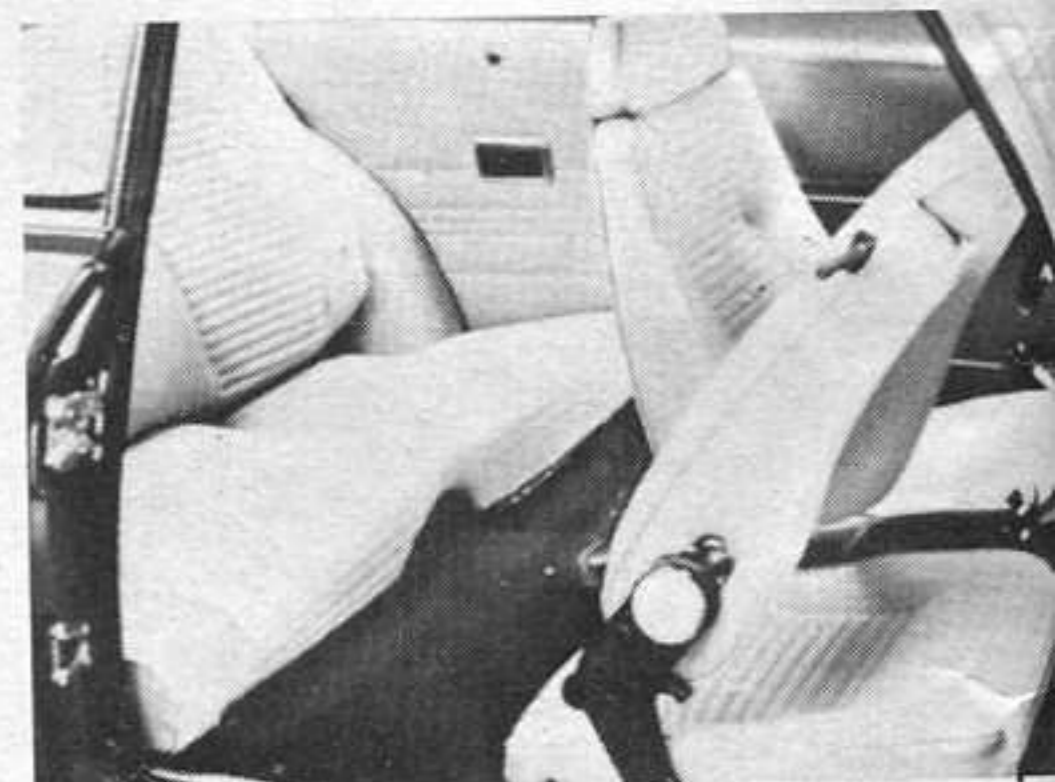
12 anni e non li dimostrano!

MILANO - Sull'onda del successo di vendite della Giulia « nuova super » presentata poco tempo fa, anche le versioni sportive della gamma Alfa Romeo il GT Junior e lo spider si rinnovano, prendendo la prima a prestito il « vestito » della 2000 GTV, che ora adotteranno anche loro, nelle due versioni con motore di 1300 e di 1600 cmc. Oltre alla carrozzeria identica al tutto e per tutto della 2000, il GT « piccolo » si rinnova negli interni, completamente ridisegnati, moquette sul pavimento nuova strumentazione e comandi sulla plancia centrale. La velocità di queste macchine è « calcolata secondo i criteri stabiliti dalla legge N. 62 del 14-2-74 » e le possono guidare tutti gli utenti di qualsiasi età. In pratica queste Alfa sono strutturate per prestazioni superiori che abitualmente ottengono con facilità, così la 1300 spider e GT è dichiarata per oltre i 170 kmh, e la 1600 per oltre i 175, quanto oltre non si sa.

Il prezzo è per la 1300 di 2.590.000 lire mentre la 1600 costa 120.000 lire in più, prezzi ancora interessanti soprattutto per l'affidabilità cui tuttora la gamma delle Giulia dà all'utente, e anche tenendo conto dopo gli ultimi aumenti, dove sono arrivati i prezzi delle vetture nuove di fabbrica.

Il motore è il solito ormai classico della Giulia, quattro cilindri in linea di 1290 cmc (1570 per la 1600) che sviluppa 103 e 116 CV rispettivamente, a 6000 giri. Passo, carreggiata e pesi rimangono invariati, così come l'accelerazione, molto importante al giorno d'oggi con i limiti di velocità che ci impongono i nostri governanti; le due versioni Giulia impiegano a compiere il km da ferme 35 e 33 secondi rispettivamente.

Fu una delle macchine, la Giulia, voluta dal « defenestrato » dott. Luraghi presidente dell'Alfa, dodici anni fa. Dodici anni sono molti per una macchina, ma la dimostrazione che



Il « DIVERSO » nelle nuove JUNIOR

Carrozzeria identica alla 2000 GTV • 4 fari circolari allo iodio (2 esterni di diametro maggiore a quelli interni) • Volante in legno a calice a tre razze • Sedili di nuovo disegno con appoggiatesta regolabile su quelli anteriori • Calandra e nuovi coprimozzi in acciaio inossidabile • 2 stemmi alla base dei montanti superiori • Spazzole tergicristallo antiriflesso • Plancia centrale • Pavimento rivestito in moquette • Bagagliaio rivestito in moquette • Gemme catarifrangenti su pannelli porte • Plancia di nuovo disegno • Nuovo disegno e sistemazione della strumentazione • Interruttore luce quadro a due intensità • Spia starter inserito • 2 bocchette aerazione collocate ai lati della plancia.

l'uomo della rinascita Alfa Romeo (e che giochi di potere politico hanno eliminato) aveva visto giusto allora, come sempre, la si ha proprio da questa macchina che — novella fenice — ritrova nuova linfa dopo essere stata venduta nel mondo in oltre 500.000 esemplari, e dopo aver dominato in migliaia di gare su pista e su strada (200 vittorie solo nel '73). Al successo sportivo e commerciale la gamma Giulia ci ha ormai abituati, con i tre modelli, berlina, coupé e spider recentemente rinnovati continuerà ad essere ancora per anni uno dei punti di forza della produzione dell'Alfa Romeo per l'interesse costantemente vivo con cui tutti i mercati la richiedono e non solo in Italia.

ZUMM (brev.)

scarico - idea/salva paraurti nuovo da

n/ **ANSA** marmitte



41034 Finale Emilia (Modena)
Telefono (0535) 98031 - 98032



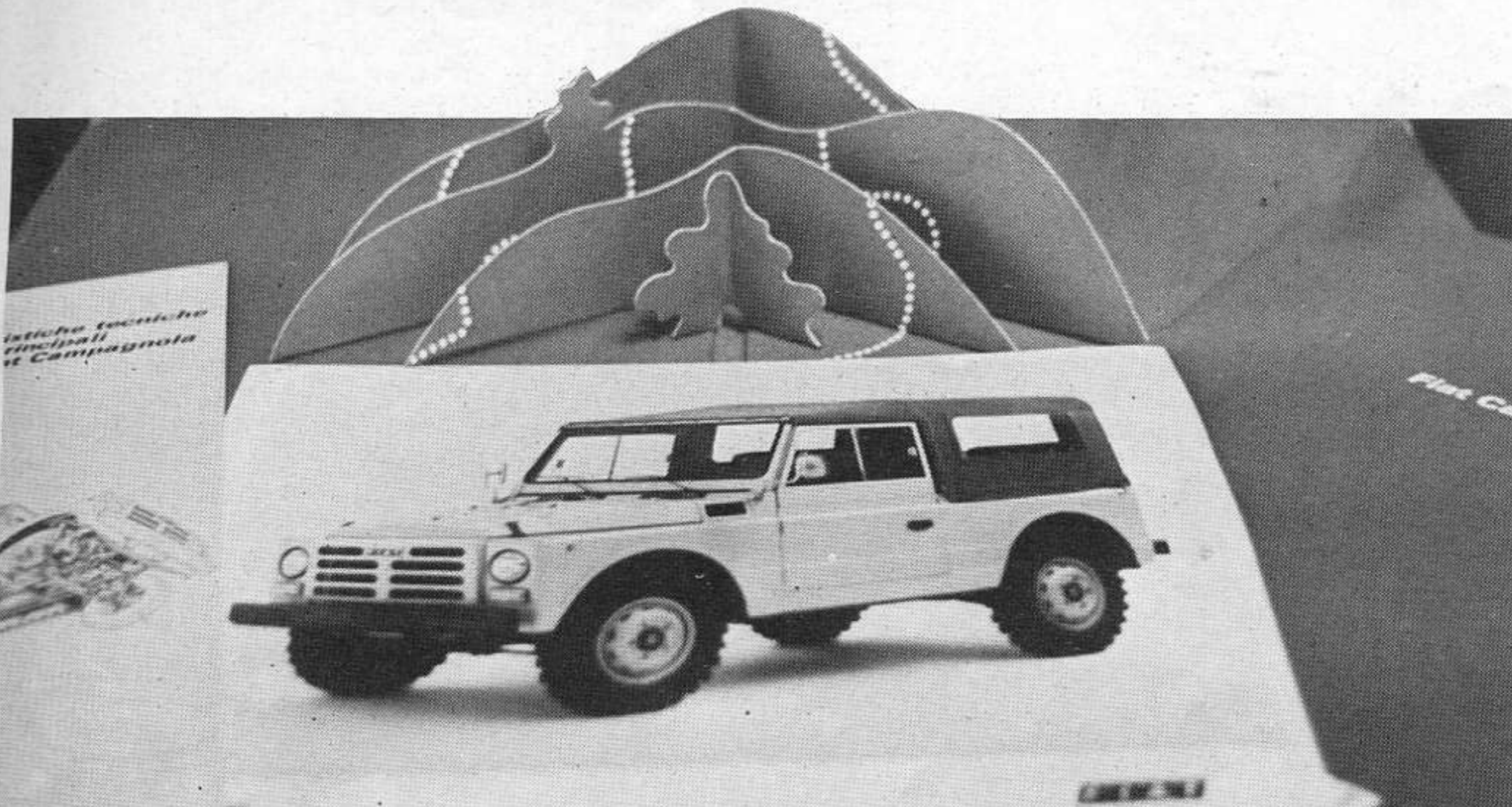
per la RENAULT 5

Al volante della 132 «contadina»

TORINO - E' stata scelta per gli eserciti della NATO la 132 versione «contadina», cioè la CAMPAGNOLA '74 che la FIAT ha immesso sul mercato italiano in questi giorni. In un campo sperimentale nei pressi dei Laghi di Avigliana che fu della Lancia, abbiamo provato il nuovo fuoristrada della casa torinese. In un percorso che si inerpica fra gli alberi, in mezzo a strade impraticabili con buche e saliti da far rizzare i capelli a chi non è abituato a questo genere di «passeggiate», abbiamo potuto apprezzare quello che di veramente nuovo ha questa Campagnola rispetto alle consorelle da fuori strada. Le quattro sospensioni indipendenti e la scocca a struttura portante danno un comfort di marcia molto vicino alle normali berline che si adoperano tutti i giorni.

Il motore è di derivazione FIAT 132, la cilindrata è di 2000 cmc, e la sua potenza è di 80 CV, che ci ha permesso di superare pendenze che, viste da terra, erano impressionanti. Ma le quattro ruote motrici e la potenza del motore sono apparse superlative in tutte le condizioni d'impiego, anche grazie al cambio, pure esso di derivazione 132 con le quattro marce tutte sincronizzate, molto facile e preciso da usare.

Nei saliscendi in pista durante la prova abbiamo apprezzato moltissimo l'aderenza a terra della macchina in



L'originale composizione del dossier Fiat per la stampa sul tema «Campagnola». Aprendo la cartella, le colline di cartone con il tratteggio del duro itinerario fuoristrada superato agevolmente, appaiono da sole, efficace compendio illustrativo della Fiat nuovo modello (di sviluppo)

O Campagnola bella sarai la reginella

TORINO - Con un leggerissimo dossier ecologico-campagnolo di realistico colore verdino, che conferma la squisita fantasia dell'ufficio P.R. della Fiat, è stata presentata la nuova Campagnola, un «fuoristrada» tuttofare della quale si parlava da tempo, e che, appunto da tempo, era stata sottoposta a una serie interminabile di torture per presentarsi poi come nuova protagonista sul mercato automobilistico. Come ogni buon fuoristrada la Campagnola ha dovuto subire tests violentissimi, condotti per più di 500.000 km dalle impervie zone di montagna ai territori assolati della Costa d'Avorio, del Mali, del Niger e dell'Alto Volta per poi passare a zone polari in estrema Patagonia, at-

traverso zone carsiche e terreni innevati, piste fangose, guadi e greti di fiume.

I concetti più significativi che caratterizzano il veicolo sono in fin dei conti due: la scocca a struttura portante, il luogo del tradizionale accoppiamento telaio-carrozzeria e le sospensioni indipendenti per le quattro ruote motrici.

Questa moderna impostazione ha quindi consentito di riunire proprietà difficilmente conciliabili, come il comportamento su strada (tenuta, velocità, accelerazione) di carattere abbastanza simile a quello di un'autovettura e prestazioni fuoristrada tali da garantire una buona mobilità anche negli impieghi più severi.

qualsiasi condizione d'impiego, così come l'abitabilità molto buona, a livello di una berlina. Collaudata nei percorsi di tutto il mondo dalla Siberia all'Africa e messa a confronto in test «africano» con la concorrenza la Campagnola della Fiat ha mantenuto una media di 40 kmh, mentre la concorrenza è arrivata a malapena a 16 kmh.

Per ora, visto che è stato questo il motore richiesto dalla NATO, la Campagnola lo ha a benzina ma molto presto vi sarà anche una versione Diesel. Dal campo di prova all'albergo dove eravamo alloggiati, abbiamo saggiato anche la velocità massima della nuova Campagnola, cronometrata in 130 kmh, mentre la minima teorica è di 3 kmh. Le pendenze superabili sono in teoria del 150 per cento mentre in seconda marcia ridotta quella che si possono superare sono dell'ordine del 70 per cento. E' proprio il caso di dire, alla maniera di una fortunata canzone degli anni 40: «...o campagnola bella, ..sarai la reginella...» (anche se costerà 3 milioni e mezzo).

cev.

Vediamola «pezzo per pezzo» questa nuova Campagnola, destinata in duplice prospettiva per il lavoro agricolo, forestale, commerciale, industriale e per l'impiego turistico e sportivo in tutte le sue sfumature.

● IL MOTORE a quattro cilindri in linea con 5 supporti di banco deriva direttamente dal gruppo 132/1800 è stato portato a una cilindrata attorno ai 2 litri con un alesaggio di 84 e allungando la corsa da 79,2 a 90 mm. L'albero di distribuzione comandato da cinghia dentata è stato collocato nel basamento e aziona le valvole per mezzo di aste e bilanceri. La potenza ottenuta si aggira sugli 80 CV DIN a 4600 giri: il raffreddamento rimane ad acqua attraverso un radiatore a flusso orizzontale continuamente raffreddato da un ventilatore a trascinamento meccanico. L'impianto elettrico, a 12 Volt, comprende una batteria da 45 Ah alimentata da un alternatore: tra l'altro tutte le parti elettriche, come bobina, distributore d'accensione, motorino d'avviamento e alternatore sono stati collocati in posizione elevata in modo da consentire attraversamento di guadi fino a 65 cm d'acqua.

● IL CAMBIO a quattro rapporti tutti sincronizzati, anch'esso proveniente dalla produzione di serie, permette di disporre attraverso un riduttore ripartitore a due rapporti (normale e ridotta) di 8 rapporti in avanti e 2 in retromarcia. Con la prima ridotta la velocità minima è di 3 kmh e la pendenza teorica superabile di oltre il 150 per cento, mentre con la seconda ridotta, sempre a pieno carico, la pen-



La nuova versione della Fiat Campagnola nel suo elemento. Ha 90 CV

denza superabile dovrebbe ancora essere superiore al 70 per cento. Nelle condizioni d'impiego in cui prevale l'uso della trazione integrale il veicolo può essere equipaggiato opzionalmente di semiassi anteriori muniti di doppi giunti cardanici dal lato ruote. Sempre su richiesta i differenziali anteriore e posteriore possono essere sostituiti da un tipo ad attrito a limitato slittamento. Sarà anche disponibile un differenziale posteriore a bloccaggio positivo automatico.

● LE SOSPENSIONI indipendenti sulle quattro ruote, di tipo McPherson, pongono

la Campagnola all'avanguardia fra i veicoli fuoristrada. Nel nuovissimo veicolo Fiat infatti sospensioni e molle a barra di torsione sono vincolate a sei robuste traverse d'acciaio, imbullonate direttamente ai longheroni della scocca: gli ammortizzatori telescopici idraulici sono montati verticalmente, singoli nelle sospensioni anteriori e doppi in quelle posteriori. Molti di questi componenti sono intercambiabili: particolare interessante, le sospensioni sono prive di punti di ingrassatura in quanto tutte le cerniere sono in gomma oppure autolubrificante.

● I FRENI, a tamburo sulle quattro ruote, sono azionati da doppio circuito idraulico indipendente: in quello anteriore è inserito un surpressore per moltiplicare lo sforzo frenante dosato dal pedale. Il freno di soccorso e stazionamento, comandato meccanicamente da una leva a mano, agisce sui tamburi delle ruote posteriori.

● LO STERZO è del tipo a vite globoidale e rullo, frenata da uno smorzatore idraulico rotativo, che impedisce che gli urti provenienti dalle ruote si ripercuotano sul volante. Il tutto è collegato al volante mediante un alberino con due giunti cardanici.

● LA SCocca composta da una struttura monolitica di lamiere saldate a punti, adempie alle funzioni congiunte di telaio e carrozzeria. Il tutto è completato da un telone impermeabile finestrato: oltre alle tre porte, sono pure smontabili i telarini vetriati delle porte laterali, mentre il parabrezza è ribaltabile in avanti. All'interno dell'abitacolo sono predisposti due sedili longitudinali posteriori con cuscino rialzabile, a due posti ciascuno.

● Interessante anche la serie completa di OPTIONALS, che permettono di disporre di un veicolo «su misura» per ogni specifico tipo di impiego. Tra questi, oltre ai differenziali e ai semiassi di cui abbiamo parlato in precedenza, spiccano i seguenti particolari: ● ammortizzatori posteriori rinforzati ● fari orientabili ● prese di forze varie (posteriore esterna o interna) ● filtro aria a seco con prefiltro centrifugo (per terreni sabbiosi).



**DE ADAMICH
dall'abitacolo**

ZELTWEG - Mentre a Le Mans cominciavano le verifiche tecniche per la 24 Ore, l'Autodelta è scesa, o meglio dire è salita a Zeltweg per delle pre-prove in funzione della 1000 KM del 30 giugno. Cinque giorni completi di prove, con qualche sosta per lasciar passare dei temporali che qui in Austria arrivano abbastanza spesso. Il vantaggio sta nel fatto che come arrivano così se ne vanno e l'asfalto della pista si asciuga molto rapidamente.

Pensate che con la pista veramente bagnata a pozzanghere ci si ritrova in condizione di « fare i tempi » in due ore, anche con cielo semicoperto. Naturalmente per un certo periodo, se è piovuto forte e c'è stato un po' di spostamento di sabbietta sulle traiettorie, si ha l'asfalto scivoloso, ma ba-

stano pochi giri per ripristinare le condizioni precedenti. Ha girato soprattutto Stommelen, cercando quell'assetto più adatto a Zeltweg, che è una pista senza velocità di punta eccezionale, sui 290 kmh, ma che non ha curve lente: il punto più basso sarà sui 170 kmh, ma sono tutti curvoni veloci, lunghi, in cui bisogna trovare una giusta centratura aerodinamica della macchina. In una pista così l'aerodinamica fa la parte del leone, in quanto essendo sempre in curva ad alta velocità è necessario creare un giusto compromesso tra aderenza e velocità massima, perché oltre che ad andare forte in curva a Zeltweg bisogna non sacrificare troppo nei rettilinei.

Stommelen ha avuto per tre giorni e mezzo due macchine a disposizione, e da solo ha coperto più di mille chilometri per macchina, arrivando così anche ad un buon test di durata pre-1000 KM.

Tra l'altro dopo un allenamento di queste proporzioni, Rolf girava con estrema facilità in tempi velocissimi, abbondantemente sotto i record F.1 della pista che è di 1'37"2. Probabilmente sarebbe ora nella condizione di far tutto da solo la gara, e risulterebbe il più competitivo!

Sono arrivato io giovedì pomeriggio

Montato male il guardrail del JARAMA

LONDRA - In un recente commento sul circuito di Jarama, il settimanale inglese « Motor » dice: « Quando la CSI ispezionò il circuito in gennaio, i proprietari si dichiararono d'accordo per compiere alcune modifiche in tempo per il grande premio. Fra l'altro si doveva rimontare il guard-rail, che allora era affondato nel terreno molle e non era assicurato come avrebbe dovuto essere secondo il regolamento. I lavori ebbero inizio soltanto alle cinque del mattino del primo giorno delle prove. Già grave ma, ancora più grave, il giorno della corsa buona parte del guard-rail era ancora montata in modo sbagliato. L'incidente di Merzario fu certamente aiutato dal carente montaggio del guard rail e tanto lui che vari fotografi devono la vita alla loro buona stella ».

e la sera stessa è arrivato Ickx, in quanto la BMW non partecipava alla 24 Ore di Le Mans e lui era libero per una seduta di allenamenti. Sono riuscito a fare un po' di giri il pomeriggio stesso, in quanto la nostra vettura era soprattutto allenamento, poiché le vetture erano praticamente centrate e si trattava di spostare la barra di una tacca più o meno, di spostare gli spoiler di un grado più o meno. Anche per Ickx, venerdì, si è trattato di un allenamento e per me, di una presa di contatto con Zeltweg che non... vedevo dal 1972.

Come avevo già scritto altre volte nel confronto Alfa-Matra, penso che una pista dalle caratteristiche medio-veloci come quella austriaca dovrebbe far riaprire il discorso nel nostro duello. Credo insomma che l'Alfa dovrebbe partire praticamente avvantaggiata in quanto le sue prestazioni, motore e aerodinamica, dovrebbero favorirla, anche pensando che a Le Mans la nuova Matra di Beltoise è risultata al livello della precedente, e quindi per ora le forze restano a livello delle gare passate. Ora a Zeltweg si va veramente molto forte e le F.1 andranno ancora di più.

Togliere due, tre secondi dai tempi record degli anni precedenti significa avere molto meno tempo nelle curve per... pensare; significa vedere molto più vicini tutti i bordi della pista e significa che certe misure di sicurezza che andavano bene allora, magari anche l'anno scorso, oggi sono superate.

Tra l'altro Zeltweg non è mai stata eccezionale come disposizione guard-rail o vie di fuga, ma ora tra punti di frenata e velocità in curva siamo vicini al punto di rottura. Sarà interessante vedere all'opera la Matra, che ci darà un termine di paragone più preciso. La nostra macchina cor-

Nel fotocolor a destra, vediamo Rolf Stommelen che si rinfranca alla tenda Martini dopo la corsa di Imola. Il tedesco è stato protagonista della lunga e fruttuosa seduta dell'Alfa all'Osterreichring, per la 1000 austriaca

STOMMELEN ha ufficialmente migliorato il record della pista

Per l'AUSTRIA l'ALFA «lunga» tipo MONZA

ZELTWEG - L'Autodelta è arrivata con il grosso camion con sopra due vetture e parecchie carrozzerie, code e musci, di differente lunghezza, e due vetture complete, una a passo lungo, tipo quella di Monza, una a passo corto, tipo quella di Imola. Era presente anche il camion officina per l'assistenza alle macchine, l'ing. Severi e tutto lo staff di meccanici, motoristi e telaisti.

Stommelen ha girato martedì, mercoledì e giovedì con tutte e due le macchine, alternandosi al volante sia di quella a passo corto che di quella a passo lungo. E' stato più veloce con la vettura a passo lungo, girando nel tempo di 1'35"7 abbondantemente sotto il record di F. 1 di Carlos Pace in 1'37"2 con la Surters nel Gran Premio dello scorso anno.

Con la vettura a passo corto, su cui ha girato un po' meno, Stommelen ha fatto segnare 1'36"9 però non esiste una possibilità di riferimento in quanto Stommelen ha girato solo per la messa a punto soprattutto della prima vettura.

Giovedì pomeriggio ha fatto un po' di giri de Adamich, sulla vettura a passo corto, girando in 1'38"2; il giorno dopo si è cimentato prima Ickx, che era arrivato il venerdì mattina stesso e dopo aver atteso che la pista si asciugasse a causa di un temporale, ha potuto inanellare diversi giri, miglior tempo 1'37"4. Ha proseguito poi, quando Ickx è partito, sempre sulla vettura a passo corto i suoi allenamenti de Adamich, facendo un po' di giri di prova. In totale le due macchine hanno percorso più di 250 giri ciascuna, equivalenti a 1200 km. circa per ciascuna macchina. Doveva esserci anche Reutemann ma non si è fatto vivo, mentre Merzario ha dovuto rinunciare perché solo martedì 18 si toglierà il gesso al dito.

Le macchine si sono dimostrate ambedue molto competitive; Stommelen era molto soddisfatto dell'equilibrio della macchina e delle prestazioni del motore, quindi lo squadrone Autodelta si presenterà in forze con tutti i piloti e le macchine per le prove ufficiali di venerdì 28 giugno della 1000 km. D'Austria.

Martedì e mercoledì era presente anche l'ing. Chiti, insieme all'ing. Severi, poi giovedì l'ing. Chiti è ripartito ed è rimasto l'ing. Severi a controllare la situazione. Presenti anche due tecnici della Firestone, in quanto sono state provate diverse soluzioni di gomme per poter trovare il compromesso migliore per la 1000 km.

rerà a Zeltweg praticamente nelle condizioni di Monza; come carrozzeria, motore, assetto, e speriamo che il poter viaggiare a Zeltweg con molto alettone, senza sacrificare la velocità massima ci dia quel margine che forse potrebbe riaprire il discorso Mondiale Marche, perché non si deve di-

menticare che di corse ce ne sono ancora parecchie e se il Campionato dovesse essere aperto, Argentina ed Inghilterra organizzerebbero sicuramente la loro 1000 KM, aumentando così ancora di più le possibilità di punteggi utili.

Andrea de Adamich

FRANCIA - Corsa di Bournezeau -
Gara di velocità in salita

1. Martin (McLaren) 36", nuovo record; 2. Maublanc (March); 3. Hesnault (March).

Vincitore nel 1971 e nel 1972 Martin, assente nel 1973, si era lasciato strappare il record da Pignord, ma questa volta si è rifatto abbassandolo di 1". Del resto lo ha migliorato anche Maublanc.

FRANCIA - Corsa di Bouilly - Gara
di velocità in salita

1. Ruggieri (CGB Simca).

Vittoria a « razzo » di Ruggieri, piacevole per lui, meno per il pubblico che tutto sommato non si è divertito.

**Mai perdere
un anno**

**Quanti
sbadigli!**

che cosa ti do?



Dokator
l'amaro originale tedesco

Dokator
in un lampo sprigiona benessere



Dalla «5000» qui presentata deriverà la Formula 1 di fine anno

La Formula GURNEY

INDIANAPOLIS - In occasione della classica 500 Miglia Dan Gurney ha invitato giornalisti e stampa specializzata e ha loro spiegato i « segreti » delle sue nuove vetture, che anche quest'anno gareggeranno in F. 5000. Piloti delle vetture azzurro cielo del marines californiano saranno quest'anno Brett Lunger, che ha già molta esperienza con questa monoposto e Elliot Forbes Robinson; sponsor principale della squadra sarà una grossa acciaieria, la Jorgensen. I nuovi modelli sono stati creati da Ray Winkelmann, una vecchia volpe in fatto di costruzioni analoghe, sottratto momentaneamente dalla pensione da Gurney al fine di creare qualcosa di veramente eccezionale.

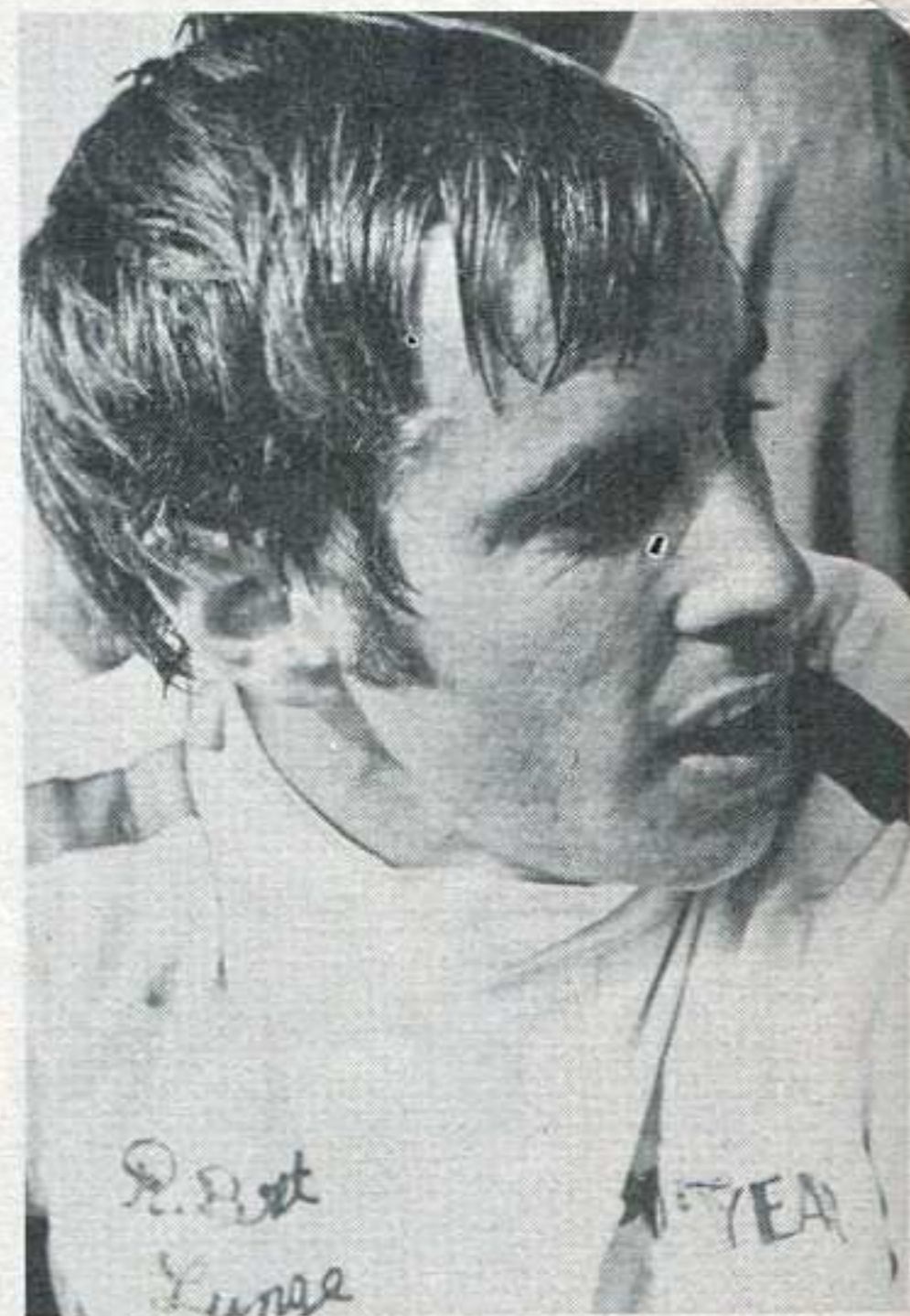
Le vetture montano motori americani della All American Racers preparati appositamente da Gurney: la cilindrata è ovviamente di 5 litri, entre la struttura base rimane quella dell'originario Chevrolet V8, modificato da John Miller. Le coperture saranno Goodyear, montate su cerchi Melmag da 13" e 17" (rispettivamente anteriori e posteriori). Il cambio utilizzato è il solito Hewland DG 300, gli ammortizzatori Koni e i freni a disco « inboard » con dischi ventilati. Anche i gruppi molla-ammortizzatore saranno situati al centro della scocca, lasciando così i due bracci liberi senza troppo peso.

La monoposto, con un serbatoio da 120 litri, verrà a pesare sui 750 kg: avrà una serie di gare piuttosto impegnativa, da Mosport il 15 giugno, poi un mese dopo a Watkins Glen, il 28 luglio al Road America Wisconsin, il 1. settembre a Ontario, il 12 ottobre a Laguna Seca per poi finire il 27 ottobre a Riverside. Naturalmente Gurney si rende conto della eccessiva « gioventù » delle sue creature e non si aspetta grandi risultati almeno nelle prime prove, anche se confida molto in Brett Lunger, tenente dei marines e parente della ricca famiglia Du Pont e in Elliot Ro-

binson, 30 anni, figlio di un ex pilota con il quale il costruttore di Santa Ana ha passato molto tempo ai box.

« Ho molta fiducia in questi due giovani piloti — ha dichiarato l'ex-vincitore di Le Mans — e sono certo che se le macchine risponderanno ai requisiti i miei ragazzi faranno strada sicuramente in questo campionato divenuto avvincente ed importante quasi come quello di F. 1 ».

A questo punto viene subito in mente appunto il discorso della massima formula. Ed appunto di questo chiediamo a Gurney: « La F. 1 è in cantiere: appena potrò staccarmi un poco da questi

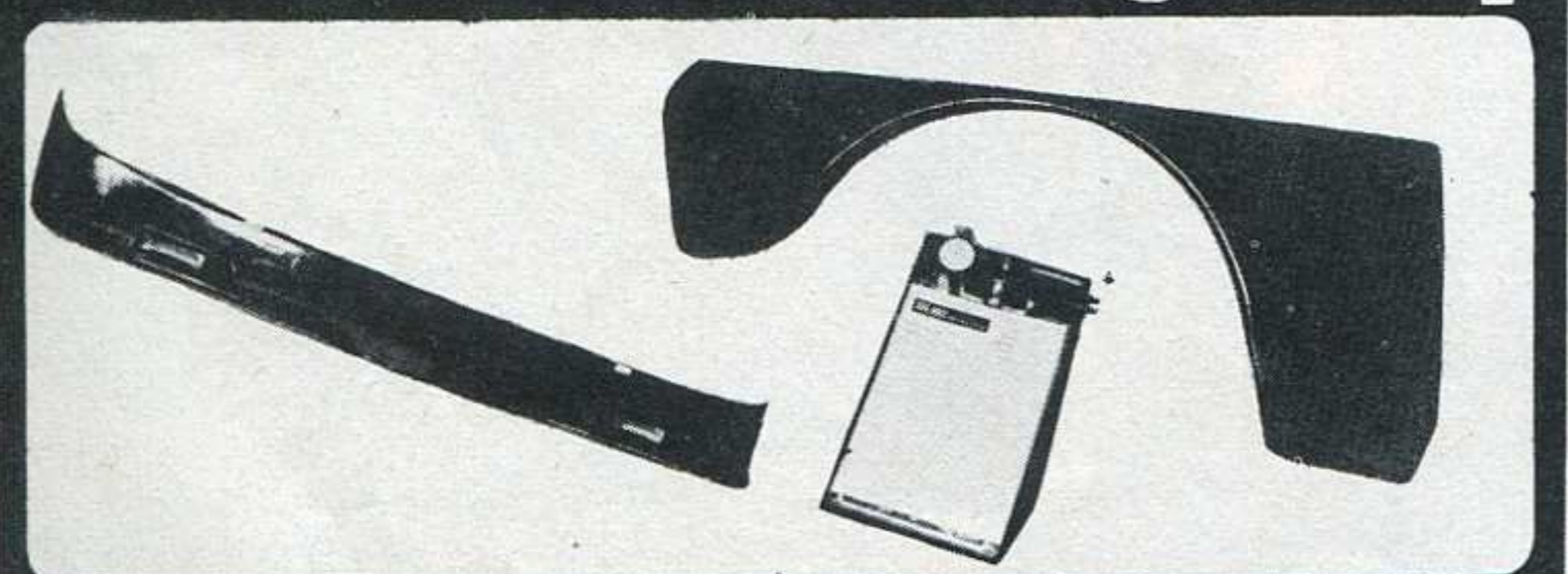


Brett Lunger, che insieme a Forbes Robinson piloterà la nuova Eagle F. 5000 che vediamo a colori a destra

gioielli mi concentrerò sulla nuova vettura. Conto comunque di averla a disposizione verso la fine dell'anno ». Chiediamo anche se vi saranno analogie con le attuali F. 5000: « Il muso sarà quasi uguale a quello della Coyote F. Indy di A.J. Foyt: per il resto sarà completamente nuova: un pizzico di Eagle, un pizzico di Elf e un pizzico di Roy Winkelmann. Non vi sembra sufficiente? ».

Lino Manocchia

RENO BOLOGNA
Racing shop



volanti in pelle - sedili anatomici -
abbigliamento completo per piloti -
parafanghi supplementari - roll-bar - tabelle
per cronometraggio Heuer - cartelli segnalazione box -
caschi integrali Bell - tute in FPT -
SPOILER disponibili per qualsiasi auto

40122 Bologna - via Riva Reno 61 - tel. 26 55 45

Muore il programma ESV, nasce l'operazione RSV (con la FIAT che resta vedette della concretezza)



La proposta Opel, siglata OSV 40



Dal Giappone, questa « sicura » Nissan



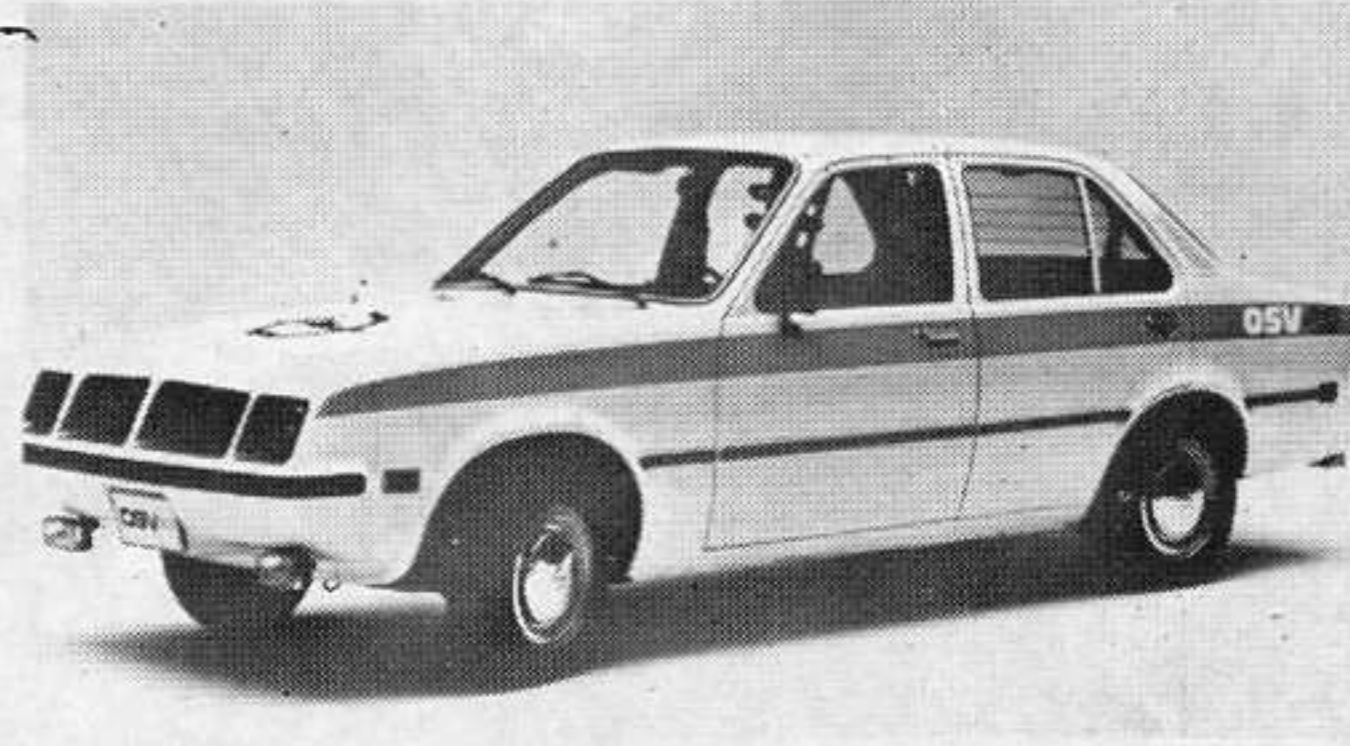
La ESF 24, derivata dalla serie Mercedes



Il modello presentato dalla Renault



La VW Golf in versione « più sicura »



Un'altra vista della OSV 40 della Opel

Altri 14 miliardi per la fanta**SICURA**



Protezione del pedone sulla Morris 1300



Trasformazione della Mini in SRV 4



La Morris Marina « Phase 2 » SRV 2

SPECIALI PER AUTOSPRINT

LONDRA - Mr. Brinegar, il segretario di stato ai Trasporti americani, ha dovuto ammettere che con l'attuale situazione energetica, il programma ESV (Experimental Safety Vehicle) « inventato » dagli americani negli anni '70, è impossibile da seguire nel capitolato presentato anni fa. A Kyoto il programma — nonostante la precisa offensiva europea — era stato difeso ad ogni costo, qui a Londra ci si è accorti che è impossibile seguire la strada che ci si era prefissati, anche perché la collaborazione deve essere « intercontinentale » e non solo dettata dalle norme USA.

Quindi STOP al programma ESV e via con un nuovo programma che porta la sigla RSV (Research Safety Vehicle). Ricerca sul (vero) veicolo sicuro quindi è la nuova frontiera americana-europea in cui tutte le Case mondiali, o per le meno le più grandi, impiegheranno i loro sforzi e il loro danaro per ottenere quanto più possibile un veicolo ragionevolmente sicuro in caso di incidenti.

Fino ad ora che cosa è stato fatto? Migliaia di esperimenti, miliardi spesi nelle ricerche, (la sola FIAT ne denuncia 6 fino ad ora) ma, all'atto pratico, sulle strade, il veicolo sicuro o para-sicuro che dovrebbe essere scaturito da queste ricerche non si

vede ancora. Siamo ancora lontani da quello che era il programma fissato quando è stato dato il via all'ESV. Anzi siamo ritornati indietro. Per esempio fino a poco tempo fa si giurava sulla assoluta necessità delle cinture di sicurezza, mentre ora si è visto, alla luce di determinati risultati, che le cinture di sicurezza, se montate male e non nella tensione giusta, possono creare gravi danni agli occupanti del veicolo.

Abbiamo assistito a dei film documentari dove si è dimostrato come, in caso di urti frontali a 40-50 kmh, il volante sia nella maggioranza dei casi il motivo principale di ferite al torace spesso letali, per il passeggero.

L'urto con la testa contro il parabrezza e contro il montante è d'obbligo, con conseguenze disastrose. Si è cercato allora di ovviare all'inconveniente, visto che le cinture non servono in caso di urto frontale superiore ai 48 kmh, di insistere con i cuscini d'aria, che si gonfiano automaticamente (ma non tanto) creando una intercapedine fra la vettura e il corpo umano soffice che dovrebbe evitare guai maggiori.

La Fiat, che è tra le Case più seriamente impegnate in questo programma ESV, ha mostrato anche una 130

Giancarlo Cevenini

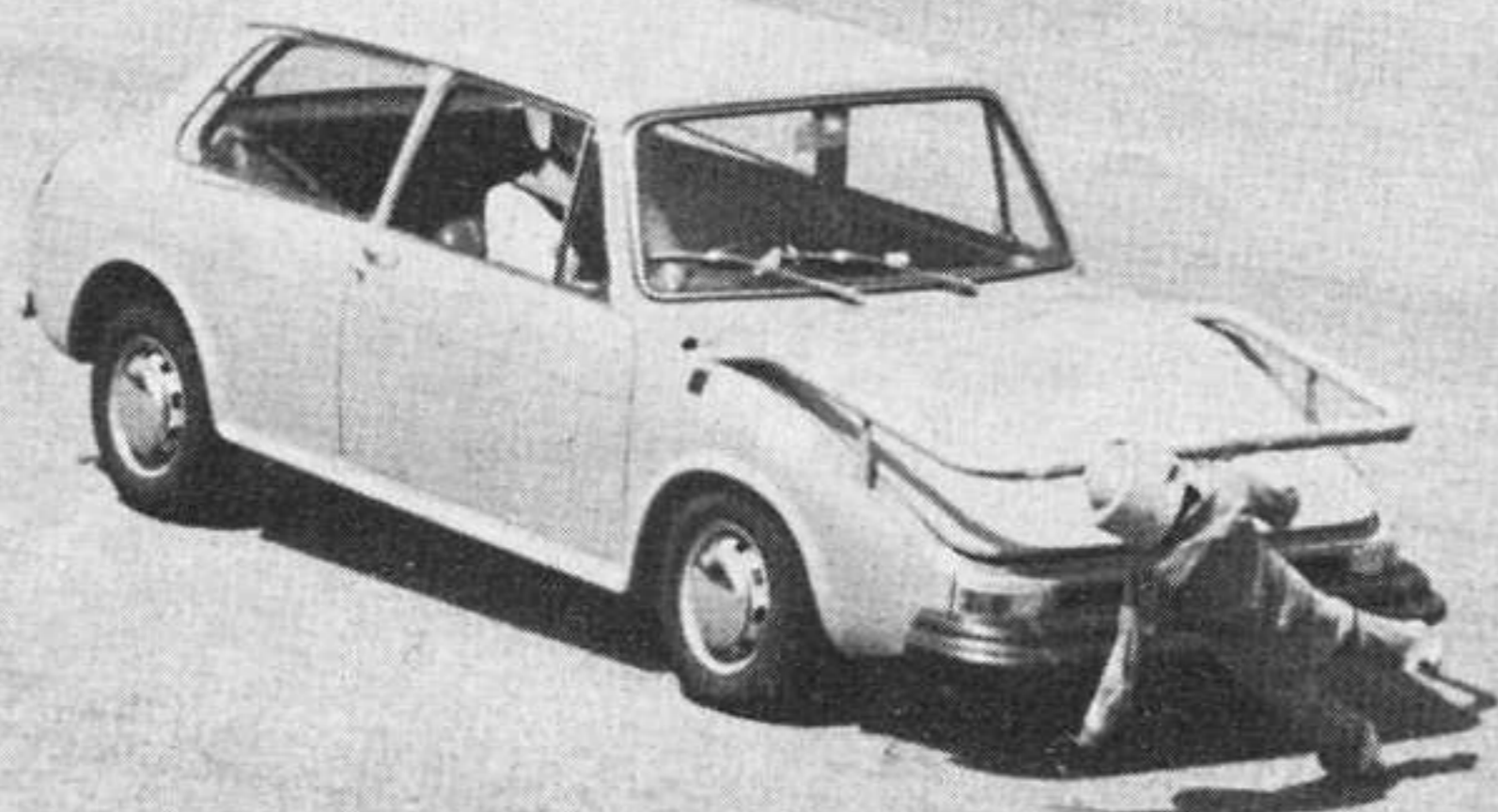
CONTINUA A PAGINA 60

CONTINUAZIONE DA PAG. 59

senza volante con una cloche come gli aerei a lato per la guida: potrebbe essere una idea valida per eliminare il tanto pericoloso volante che tutti indicano come il maggior responsabile in caso di urti frontali, per le ferite che riporta chi è alla guida. Però siamo sempre a livelli di esperienze, e le vetture che quotidianamente escono dalle catene di montaggio in tutto il mondo continuano ad essere convenzionali, come da sempre. L'abitacolo delle vetture si tende a farlo diventare, con la sua indeformabilità, un rigido involucro protettivo



Il «cucchiaio» è fallito



che crei uno «spazio di sopravvivenza» a chi è a bordo. Ma dobbiamo ancora studiare il corpo umano e le sue reazioni in casi di urto. Non sappiamo ancora con esattezza come si comporta e se è più pericoloso il primo o il secondo contraccolpo. Adesso addirittura sembra sia il terzo quello più pericoloso.

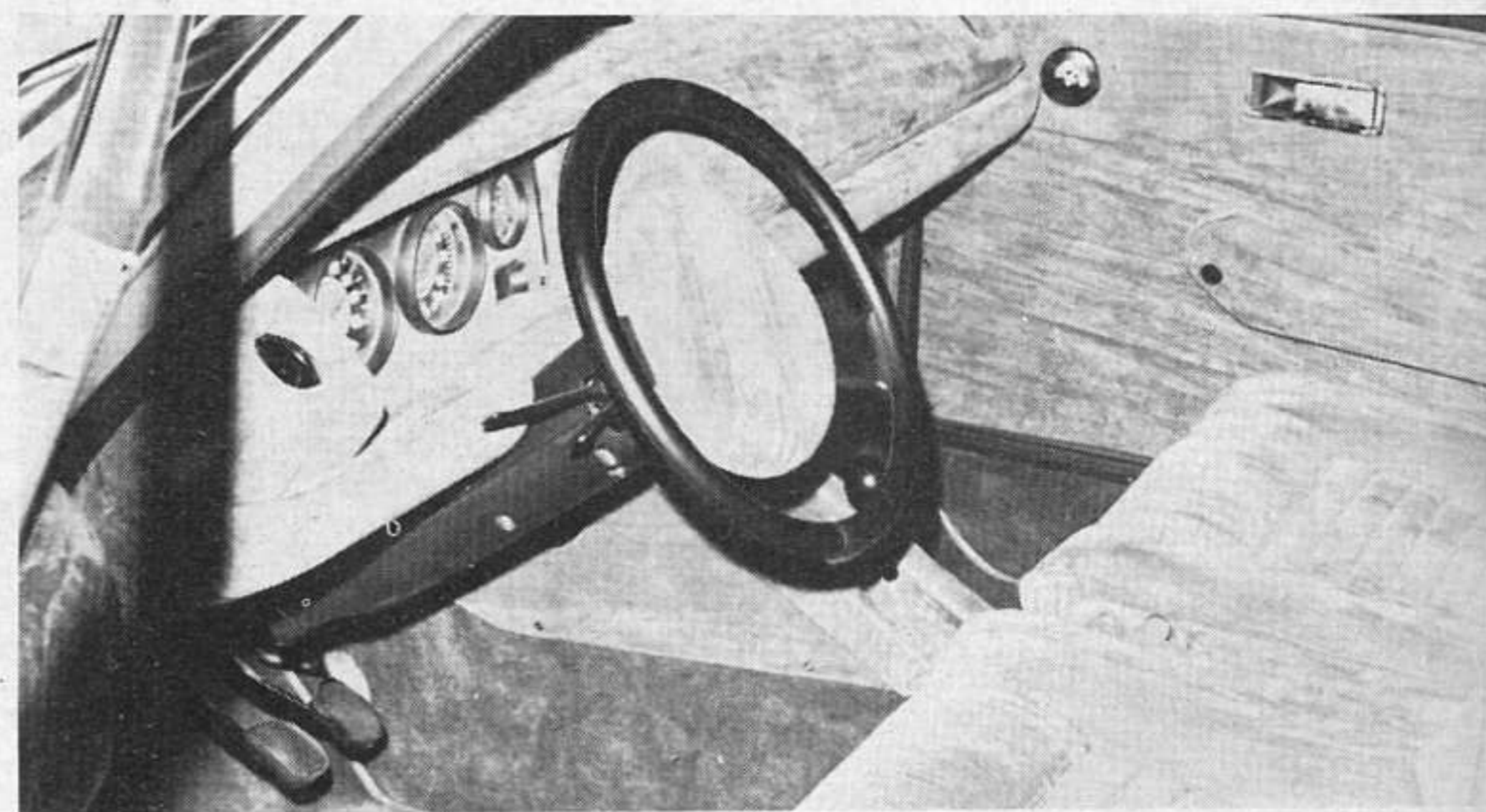
A questa conferenza di Londra (la quinta dopo Parigi, Stoccarda, Washington e Kyoto), è stata ancora la FIAT a fare la parte del leone, presentando i già conosciuti modelli visti a Kyoto della categoria 1500, 2000 e 2500 libbre che sono dati al DOT (Departement of transportation) per prove di compatibilità con la ESV Americana della categoria di peso maggiore e per il controllo del compartimento dei sistemi di ritenuta degli occupanti. I risultati delle ESV torinesi sono stati così eccezionali che il Dipartimento di stato americano ha portato a Londra il film delle prove per proiettarlo pubblicamente agli intervenuti e fare le lodi alla FIAT per la serietà e l'impegno e per i risultati ottenuti, cercando di rispettare il capitolato delle ESV-USA nei tipi di vettura più rappresentativi per la motorizzazione europea.

Alla conferenza di Londra era presente per la prima volta la British Leyland con quattro vetture: dalla piccola Mini alla Morris 1800. Il tema che la Casa inglese aveva affrontato era quello della salvezza del pedone in caso di investimento, mediante un «cucchiaio» che lo raccolga e lo depositi più o meno brutalmente ma in ogni caso con danni minori di

Nelle due foto qui sopra, una fase degli esperimenti con veicoli British Leyland equipaggiati con un dispositivo di salvamento per pedoni. In alcuni casi, però, il dispositivo non ha funzionato (qui sopra) ed il «pedone» è stato investito, e non sollevato ed adagiato sul frontale a deportanza



Sopra e sotto, due aspetti del curato interno dell'SRV sulla Granada della Ford. A destra, l'interno della vettura ESV presentata dalla Fiat



un investimento normale sul cofano della vettura. Sul campo di esperienze di Crowtorne abbiamo assistito a questi esperimenti, fatti da tre vetture con dei manichini. Ma così purtroppo hanno dimostrato come non sia una idea fattibile in quanto, per ben due volte, il pedone (raffigurava un bambino) è stato travolto senza che il cucchiaio lo raccogliesse.

Alla mostra di Croxthorne erano presenti 16 prototipi, far i quali nuovi, rispetto a Kyoto, la Mercedes con la sua ESF 24, la piccola della Nissan, la Opel con la sua OSV 40, la VW con la Golf la unica per il momento a presentare misure di sicurezza stu-

diate in questo programma ESV che vengono messe in vendita come optional. Sarà interessante vedere la reazione del pubblico se richiederà o meno questi optional. La casa tedesca informa che la macchina pesa il 15 per cento in più e costa il 30 per cento in più rispetto alla Golf normale. La Renault ha presentato il suo ESV in collaborazione con la Peugeot, la British Leyland, e la Ford Inglese.

Mancavano gli americani che hanno già abbandonato l'ESV per RSV. La Fiat ha illustrato efficacemente il suo lavoro di ricerca e di sperimentazione svolto negli ultimi 12 mesi, le prove di compatibilità come l'urto frontale tra i due tipi di ESV con velocità finale di 75 miglia, l'urto laterale a 22 miglia, lo strisciamento laterale ad angoli crescenti da 5 a 10 gradi, a velocità sino a 18 miglia fra prototipi ESV e vetture di serie, e la dinamica dell'investimento del pedone. I sistemi di ritenuta della Fiat sono stati quelli che più si sono dimostrati efficaci in questa ultima conferenza londinese, essi sono: cinture con dissipatori di energia, (ad attrito, a deformazioni, con precaricatore), contenitori metallici (a braccio oscillante, a traversa mobile), uso associato di cinture con dissipatori di energia e volante collassabile.

Per l'RSV la cui spesa prevista è di 14 miliardi di lire, il programma è previsto in quattro punti, ① studio ed elaborazione di un progetto preliminare, ② progetto del veicolo, ③ costruzione del prototipo, ④ sperimentazione e collaudo dello stesso. Il programma è quinquennale, e la nostra maggiore casa costruttrice, la FIAT rappresentata al solito alla conferenza dal suo vicedirettore generale ing. Oscar Montabone, esperto mondiale nel campo della sicurezza, si è detta disponibile a partecipare a nuovi programmi di ricerca sulla sicurezza su scala europea e mondiale: prima però bisognerà svolgere un approfondito studio dei risultati conse-

guiti fino ad ora.

L'ing. Montabone ha anche detto essere augurabile che gli obiettivi dei nuovi programmi siano definiti in collaborazione con i Governi e i costruttori per ottenere in termini di tempi relativamente brevi livelli di sicurezza reali, e un rapporto beneficio-costi alla portata dei tempi, visti i problemi economici ed energetici che travagliano il mondo dell'automobile.

La prossima conferenza la si dovrebbe tenere in Svizzera fra un anno. Sembrava destinata a Roma, ma l'Anno santo ha sconsigliato questa sede.

Anche al Congresso di Medicina del Traffico sotto accusa le leggi

La prova - alcool presto nel Codice

FIUGGI - Sono ormai parecchi anni che alcuni studiosi, con iniziativa quasi del tutto personale, si stanno battendo per sensibilizzare i competenti organi di governo, l'AC Italia e gli stessi costruttori di auto sull'opportunità di servirsi dei moderni studi di medicina del traffico per la prevenzione degli incidenti stradali. Il cronico scetticismo italiano ne ha fin'ora impedito l'applicazione pratica ma questa nuova e modernissima materia è ormai una realtà. Uno dei suoi principali pregi è la lotta aperta all'inerte fatalismo che non di rado viene chiamato in causa nel giudicare un incidente della strada. Molto più spesso di quanto si creda la spiegazione è un'altra ed altrettanto spesso è una spiegazione di carattere medico.

Strade percorse da potenziali assassini

La guida corretta ed esente da pericoli esige un pilota dalle caratteristiche psicofisiche perfette: in Italia questa «conditio sine qua non» viene ignorata perfino al momento del rilascio della patente tanto che le nostre strade sono percorse da inconsi e potenziali assassini. Il nemico pubblico numero uno è certamente l'alcool responsabile di molti incidenti sia per mancanza di leggi moderne sia per l'ignoranza generale. Pochi sanno che il vero pericolo non è costituito dagli alcoolizzati cronici, inabili alla guida, ma dai moltissimi convinti che una piccola quantità di alcool (perfino un aperitivo può sobillare negativamente il più tranquillo degli automobilisti) non abbia alcuna influenza sulle capacità psichiche.

In Italia — sottolineamo — poco o niente si è finora fatto per la prevenzione degli incidenti ma il 1. Congresso Nazionale di Medicina del Traffico, organizzato a Fiuggi nei giorni 7, 8 e 9 dalla società Italiana di Medicina del Traffico e dall'Auto Club Medico d'Italia, è stato un chiaro invito ad una (tardiva) presa di coscienza da parte degli organi responsabili.

« Ci aspettiamo molto dall'ACI, sotto la cui egida abbiamo potuto dare corso a questi lavori. » dichiarava ad AUTOSPRINT, subito dopo la cerimonia inaugurale, il presidente del congresso professor Gerin. « In effetti il nostro vero problema è l'apatia che circonda i nostri studi. Per non parlare dell'eterna burocrazia: nemmeno noi sappiamo chi, a livello governativo, dovrebbe assumersi le responsabilità. Inoltre non abbiamo fondi e tantomeno esistono aiuti ma ora contiamo sulla funzione direttiva dell'ACI che non può estraniarsi da un problema che lo tocca direttamente. Infatti le cause degli incidenti stradali sono da noi considerate in modo del tutto globale e non solo sotto il profilo medico. Per questo auspichiamo il contatto con gli stessi costruttori e con gli AC per la prevenzione di infortuni causati da fattori tecnici, come il cattivo stato dei mezzi od il pericolo delle vecchie strade. »

Ancora una volta dunque l'ACI è chiamato in difesa dell'automobilista ed è auspicabile che in questa occasione abbandoni la linea morbida che ha contraddistinto la sua politica nel settore della prevenzione-incidenti in questi anni. La posta in gioco è troppo alta a l'ACI, sempre che possa tracciare un solco tra sé e la burocrazia governativa, deve indicare ai ministeri competenti la giusta via da seguire. I lavori di revisione del nuovo codice della strada sono ormai avviati e

la possibilità di inserirvi anche alcuni interessanti risultati forniti dalla medicina del traffico non può e non deve essere trascurata.

Stando alle dichiarazioni dell'avvocato Filippo Carpi de Resmini non ci dovrebbero essere dubbi in proposito. « Gli incidenti stradali possono ritenersi la malattia del secolo: hanno preso il posto della peste! » ha detto il presidente dell'ACI in apertura del congresso e ribadiva che « In Italia sotto il profilo della prevenzione siamo decisamente in basso ed in primo luogo dobbiamo combattere la teoria secondo la quale i morti sarebbero il prezzo da pagare al progresso. Al contrario oltre ai problemi di sicurezza della strada e del veicolo dobbiamo esaminare l'uomo e la sua ignoranza nel trascurare i pericoli derivati dalle intossicazioni di vario genere ma soprattutto quelle causate dall'alcool. Gli attuali sistemi di rilevazione sono del tutto inesatti e le statistiche in merito forzatamente ottimistiche. Non si tratta di mettere in discussione la libertà personale ma occorrono precise leggi che affrontino con rigore il problema ».

Sempre in apertura di congresso il professor MONTICELLI, presidente della Società Italiana di Medicina del Traffico, ribadiva che « è un dovere morale sensibilizzare i ministeri competenti sul problema. Abbiamo ottenuto l'assicurazione obbligatoria e l'estendersi dell'uso del 113 ma occorre molto di più: i controlli seri per le patenti e la tessera medica personale sono i nostri obblighi. Inoltre dobbiamo invitare i costruttori di auto a non trascurare l'importanza delle malattie ortopediche derivate dalle strutture interne dei mezzi, spesso del tutto errate sotto il profilo fisiologico ».

La piaga dell'alcoolismo

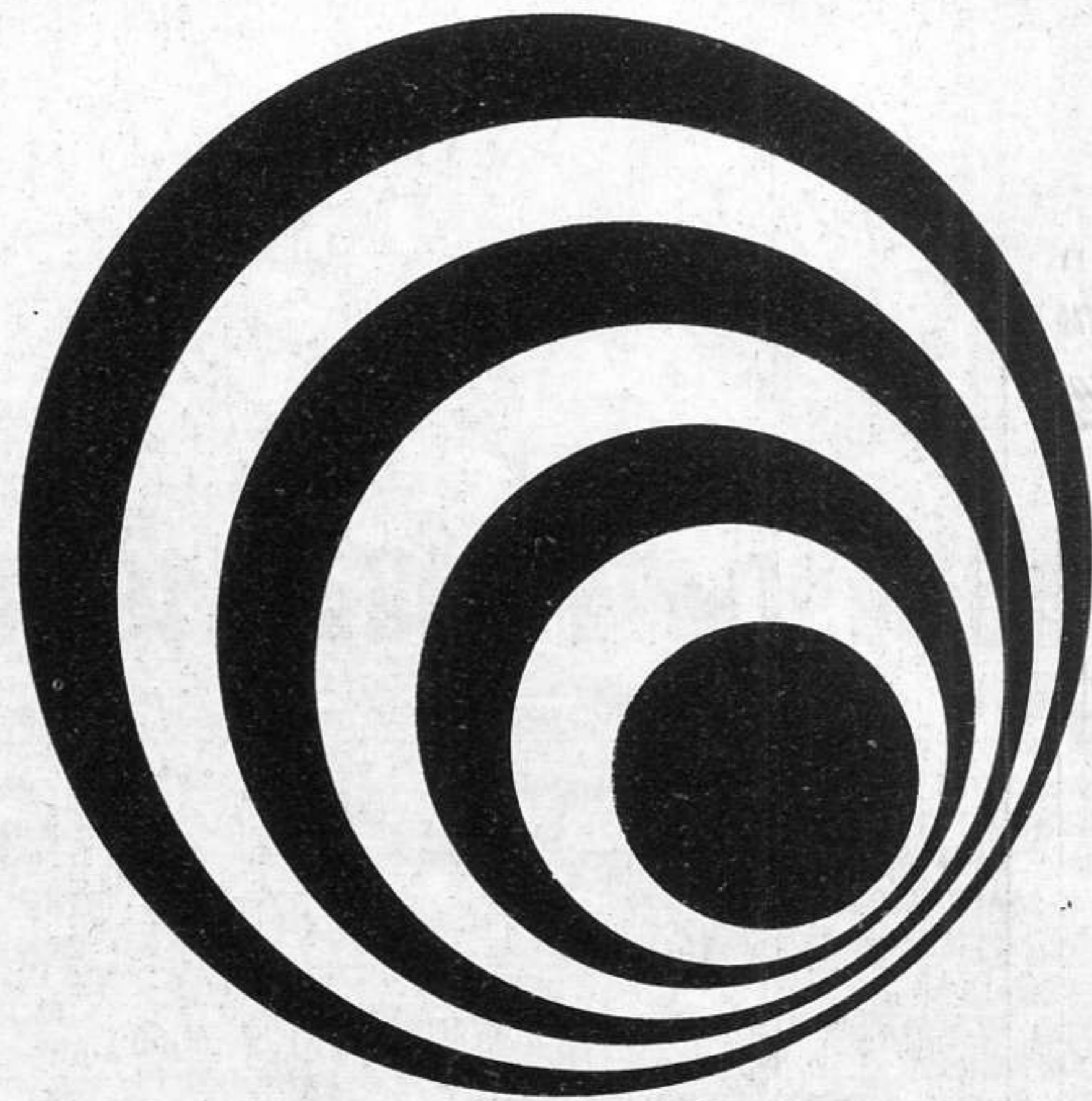
Sulla piaga dell'alcoolismo (« è assurdo che ad una certa ora i bevitori possano trovare da bere proprio nei bar delle autostrade! ») si sofferma il professor FRANCHINI in rappresentanza dell'Auto Club Medico d'Italia mentre l'assessore alla sanità della regione Lazio Lazzaro esortava l'ACI a strutturarsi a livello regionale per poter meglio impostare una campagna che possa ovviare alle carenze denunciate.

Penultimo oratore è stato il presidente del congresso professor GERIN: « Sono ormai diciassette anni che ribadiamo sempre lo stesso problema. » esordiva in tono leggermente sfiduciato « Noi non ci tiriamo certo indietro ma giriamo sempre attorno ad un problema che è regolarmente ignorato da chi dovrebbe provvedere. A questo punto la mia speranza si basa sugli assessorati perché per la particolare struttura dell'Italia occorrono interventi a livello regionalistico ».

In chiusura di cerimonia interveniva infine il senatore SPIGAROLI, sottosegretario alla sanità, che non aveva difficoltà ad ammettere le carenze governative. « In effetti il Governo dovrebbe recitare il "mea culpa". E' stato fatto troppo poco nel settore della prevenzione incidenti e le carenze sono molteplici. In primo luogo l'impossibilità di registrare il tasso alcoolico con la prova dell'aria: il nuovo codice della strada deve provvedere e provvederà. Inoltre occorre una decisa azione educativa, a vari livelli: scuola, organi di stampa e RAI ».

d. b.

gitre. 21-20



può essere il tuo bersaglio

Una volta completati gli studi medi superiori, un giovane tra i 17 e i 22 anni di età si trova spesso davanti ad una scelta difficile. E scegliere giusto significa centrare un bersaglio.

Dopo due anni di frequenza di corsi a livello universitario diventerai Sottotenente, cioè un giovane leader. Intanto, a contatto con la realtà degli studi superiori, potrai perfezionare le tue scelte: potrai cioè diventare un comandante di uomini, oppure un tecnico di elevata specializzazione.

L'Esercito ti accoglie e ti matura in un ambiente ricco di rispetto reciproco, di onestà e di lealtà. Ti inserisce in un mondo ordinato e preciso ove sviluppare i tuoi interessi, proseguire i tuoi studi e raggiungere i tuoi scopi.

accademia militare dell'esercito

Per maggiori informazioni scrivere a: STATESERCITO
DOCUMENTAZIONE 001 - Casella Postale 2338 Roma A.D.



SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A. ROMA - VIA TIBURTINA 97

PIU' VELOCE
PIU'
ECONOMICA

giannini
126/800
cmc

LUBRIFICANTI 
CANDELE 

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA
L. 1.200.000 IVA COMPRESA



SHADOW F. 1 per PRYCE



LONDRA - Il vincitore di Monaco F. 3 (ed « escluso » dal G.P. F. 1), Tom Pryce ha il 99% di probabilità di correre subito con la Shadow affiancando JARIER. Si sarebbe lasciato lui libera una risposta definitiva per richiesta di Hesketh che gli aveva proposto qualche gara « scelta » nel 1974, in previsione di un contratto per l'intera stagione 1975 a fianco di HUNT. E' interessante notare che Pryce ha avuto approcci seri anche da parte di Graham Hill (pensando soprattutto al 1975). La certezza comunque è che con la TOKEN il rapporto è finito (prima di incominciare).

• A CERVINIA e a SAINT VINCENT si riuniranno quest'anno gli « Hi-Fi » della LANCIA con un programma che prevede escursioni in Valle d'Aosta e la traversata del Monte Bianco da Courmayeur a Chamonix. Alla manifestazione prenderanno parte i componenti la squadra ufficiale Lancia-corse Munari, Andruet, Ballesi, Lampinen, Pregliasco, nonché altri campioni come Thoeni, Besson, Gros, Strycker, Schmalz, Di Biasi, Cagnotto, Ashe, Tiriatic e Lea Pericoli.

• All'AVON MOTOR TOUR of Britain, in luglio, parteciperanno il tre volte campione del Rally RAC, Roger Clark, e il noto pilota di turismo, Gerry Marshall, entrambi su Escort RS 2000.

• Un rallyista inglese, noto per le sue partecipazioni al RALLY DI SCOZIA, Kit Myers, è morto insieme col fratello John e con il suo coequipier, MacLennan. Viaggiavano su un piccolo aereo, che è precipitato in un bosco.

V8/Blog/cans

Altre SALITE cancellate

FIRENZE - Ancora difficoltà per l'organizzazione delle corse in salita: come era nelle previsioni, in questi giorni si è avuta la conferma della soppressione della « Coppa della Collina » (AC Pistoia) e della « Salita del Gabbro » (AC Livorno) in quanto è stata riscontrata la non rispondenza del tracciato alle norme di sicurezza richieste dalle autorità cui compete il rilascio del necessario nulla-osta. In tanta amarezza di piloti e sportivi, una buona notizia giunge invece da Lucca dove la « Coppa Alta Garfagnana » avrà il suo regolare svolgimento secondo le seguenti modalità e orari: sabato 20 luglio, prove per tutti e gara per le vetture Turismo gr. 1 e Gran Turismo gr. 3; domenica 21, dalle ore 14 in poi partenza delle vetture degli altri gruppi.

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

• I radioamatori aretini sono stati determinanti per i collegamenti alla salita dello Spino, ma il pubblico non è stato mai informato dell'andamento della gara. Anche per le classifiche le solite trafale. Dopo due ore sono uscite addirittura senza le medie orarie dei vincitori, mentre pare che il commissario della CSAI Bianchi ne abbia pretese quattro dai cronometristi. Forse è un collezionista. Per questo motivo non siamo in grado di pubblicare tutte le medie di classe.

• MARIANNE HOEPFNER, che avrebbe dovuto partecipare al Rally Coppa del Mondo, con una Peugeot, non ha potuto farlo per un banale incidente: scivolando su una chiazza d'olio (a piedi) si è rotta il perone di una cavaglia. Anche per la gara di Monaco forfait, dato che aveva il piede ancora ingessato.

• A seguito di un accordo fra gli organizzatori del RALLY DI MONTECARLO e la federazione del Marocco dell'automobilismo, è stato deciso che nella prossima edizione della gara, nel gennaio 1975, uno dei percorsi avrà Agadir come punto di partenza. I concorrenti che partiranno da lì passeranno da Marrakech, Ifrane e Ketama (nel Rif). S'imbarcheranno poi a Tangeri.

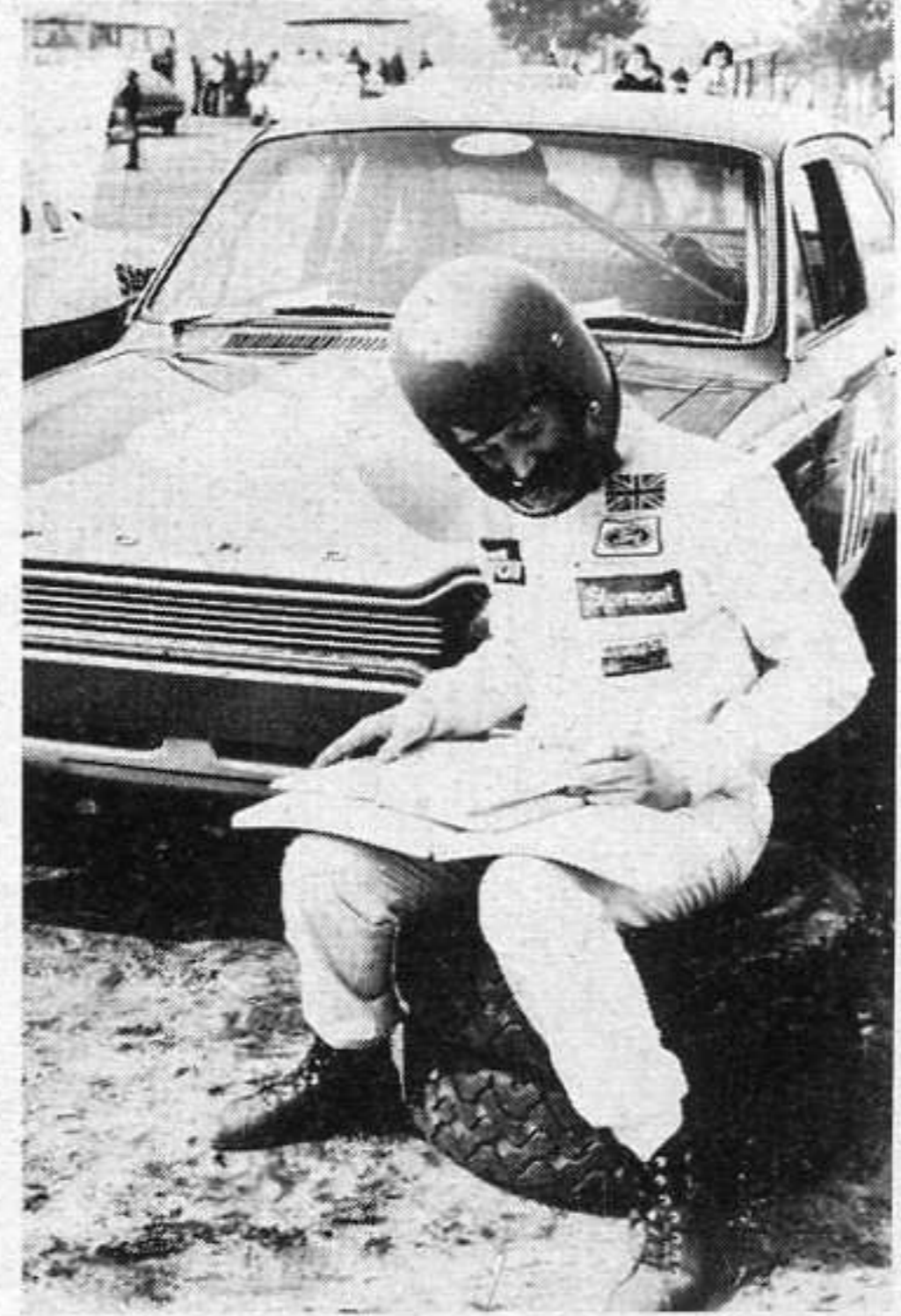
• Dopo avere ottenuto il suo scopo a Monaco, il team IPPOKAMPOS F. 3 ha chiuso. La guida di Pryce, in fondo, era stata più che altro un modo per affermare un'opinione, dopo che la richiesta d'iscrizione in F. 1 era stata respinta (Token e Ippokamos hanno il personale in comune). Il pilota indonesiano, Hainy Wiano, è tornato in Indonesia e il povero « Buzz » Buzaglio è rimasto con le mani in mano. Corre qualche voce secondo la quale la Ippokamos riprenderebbe a gareggiare nel 1975.

RUTHERFORD in 5000

• Dopo la sua vittoria a Indy, RUTHERFORD ha annunciato che probabilmente parteciperà a varie corse di F. 5000 con la seconda Lola iscritta da Carl Hogan, insieme con Hobbs. Questo promette bene per la serie, dato che è molto probabile che anche Al Unser corra con Andretti in un paio di gare, sulla seconda Lola T332 Viceroy.

• La Tyrrell 006/2 comprata da WHEATCROFT per il suo museo (l'ha tenuta ansiosamente d'occhio quando ha dovuto usarla Dépailler a Monaco) forse (almeno se ne sussurra) verrà fatta correre da Tom in qualche gara di F. 1. Si sa che Wheatcroft è un grande ammiratore di uno dei nuovi divi dei grandi premi, che potrebbe essere disponibile fra non molto.

Ci credete che studia?



• Secondo la didascalia di questa foto, diramata dalla Ford, lo studente Mike Smith sta « studiando », mentre aspetta di partecipare a un round del campionato nazionale belga di rallycross a Genk. Bè, non dubitiamo che Mike studi quando è a scuola, ma non siamo del tutto convinti che lo faccia con un casco Bellstar durante una competizione... In ogni modo la Ford scrive dietro la foto: « Aula-pista per lo scolaro Mike. Già vestito per entrare in azione con la sua Ford Mexico, Mike dà una rapida occhiata ai suoi libri di testo prima della corsa di rallycross a Genk. Noncurante del rumore fatto da meccanici e vetture, Mike continuerà a prepararsi per gli esami, in attesa di partecipare a importanti gare automobilistiche in questa stagione ».

• La FISA ha emesso un comunicato col quale informa le Scuderie del girone Sud interessate al Challenge 1974, che le gare valide per le qualificazioni nel predetto girone, a partire dal 16 giugno, sono: Coppa Monte Kronio (16 giugno), Coppa Città di Potenza (14 luglio), Gara a Pergusa (14 luglio), Cronoscalata al Montevergine (21 luglio), Montepellegrino (21 luglio); riserva Cefalù-Gibilmana (16 agosto). La FISA informa inoltre che la gara indetta per il 30 giugno dalla Mugello Corse e valida per il girone Centro è stata anticipata di un giorno e si svolgerà pertanto il 29 giugno.

• Pare che la AMON non correrà più prima del GP d'Inghilterra, quando sarà « riconvertita » alle sue originali caratteristiche, con freni anteriori entrobordo e così via.

• In luglio usciranno i regolamenti per il RALLY SHERRY, sempre patrocinato dalla ditta che produce vino di Jerez. Il montepremi sarà di nuovo superiore al milione di pesetas e quest'anno i controlli, svolti dall'esercito spagnolo, serviranno ad evitare le discussioni che sciuparono l'edizione dello scorso anno. Il percorso sarà di km. 1000 diviso in due tappe, con una sosta di dodici ore a Puerto Jose Banus, vicino a Marbella.

• Al rally San Giacomo era presente anche la Pirelli che ha così iniziato la sua assistenza ai privati nei Rally nazionali.

• Comunque andranno le cose in futuro un risultato è già sicuro: quello che lo Sporting club di Sangiacomo è in grado di tener testa con probanti risultati in campo sportivo ed organizzativo a qualsiasi altro Club o A.C. organizzatore.

Addio, REPCO

• La REPCO Eng. di Sydney, i cui motori di F. 1 azionavano le Brabham con le quali il vecchio Jack vinse i campionati mondiali del 1966 e 1967, ha annunciato che i crescenti costi della mano d'opera e delle parti in metallo la costringono a chiudere i battenti.

• La prima apparizione di una FORD CAPRI II preparata ufficialmente si avrà alla 24 Ore di SPA in luglio, quando la vettura sarà affidata a Fitzpatrick e a Walkinshaw. Poiché quest'anno si tratterà di una gara « gruppo 1 1/2 », la Capri sarà un poco modificata in rapporto al gruppo 1 standard, con una versione con oltre 200 HP in più dei tre litri V6, ruote larghe e così via.

• E' chiaro che il TEAM BRAZIL è deluso della GRD perché benché uno dei fratelli Moraes continui a gareggiare col team, la più recente acquisizione, il minuscolo Julio Caio, corre con una Modus. Il peruviano Jorge Koechlin si è ritirato dalla Formula Ford (dopo un brutto incidente alla forcella di Brands, quando è uscito di gara non solo all'indietro ma a ruote in aria) e ha convinto Palmer, ex della Brabham, a occuparsi della Elden che userà in F. 3. E' un pilota che potrebbe mettersi in luce.



MOMO

LINEA SPORT
ROSSI

Campagnolo



PORTA PORTESE 6 AUTOACCESSORI ROMA TEL. 5806812 5891274

Lavorare agli autocarri piace meno

TORINO - Il progetto sulle ferie scaglionate non si esaurirà con l'esperimento (primo in Italia) tentato quest'anno nel settore dei veicoli industriali della Fiat, anche se con scarso successo. Per evitare riduzioni dell'orario di lavoro nel settore auto fino al 30 settembre e non perdere le preziose occasioni di lavoro offerte dal settore dei veicoli industriali l'azienda aveva convenuto con i sindacati alcuni punti: trasferimento definitivo di circa 2.200 persone dal Gruppo auto a quello dei veicoli industriali; referendum tra i 15 mila dipendenti del settore veicoli

industriali per formare cinque turni di ferie in giugno, luglio, agosto e settembre; referendum tra i 70 mila lavoratori del settore auto per trovare 2 mila persone disposte a trasferirsi volontariamente, per quattro mesi, nel settore dei veicoli industriali per consentire a quei lavoratori l'attuazione delle ferie scaglionate. Per vari motivi i risultati dei due referendum non sono stati pari alle attese dell'azienda e dei sindacati. Solo 176 lavoratori del Gruppo auto hanno chiesto di passare temporaneamente al settore dei veicoli industriali.



GIRO
MONDO

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

Il QUIZ verde

• Si riparla di CARTA VERDE. Continua a essere obbligatoria e, anche se in alcuni paesi è stato abolito il controllo del possesso di tale carta (e anche se alla frontiera non la chiedono) bisogna possederla.

• Il SOCCORSO STRADALE ACI ha istituito per i turisti italiani che si recheranno a Monaco di Baviera in occasione dei Mondiali di calcio, un servizio straordinario di assistenza che resterà in funzione dal 10 giugno al 10 luglio. Basterà chiamare il numero 222.222 (prefisso 089) per il carro soccorso, oppure il 089/7676-6152 per parlare con l'Ufficio di assistenza.

• Nei primi giorni della sua presentazione in Germania, la CAPRI II è stata ordinata da ben 34000 acquirenti.

• La BMW registra un notevole aumento nella vendita delle sue piccole turismo a due porte. Ciò conferma che continua la tendenza verso vetture compatte e spaziose. Nel mese di marzo di quest'anno il totale delle vendite delle 1602, 1802 e 2002 è ammontato a 11.400 unità.

• Nel mese di aprile 1974 il gruppo RENAULT ha prodotto 143.067 veicoli, facendo registrare un lieve incremento nei confronti della produzione del pari mese dell'anno precedente.

Le gomme energetiche

• Dato che il problema dei vecchi pneumatici è di tutti (in America si calcola che quelli abbandonati siano circa due miliardi, ai quali se ne aggiungono altri 200 milioni all'anno) un professore di un'università americana suggerisce di bruciarli col carbone nei forni, degli stabilimenti, oppure di polverizzarli e poi unirli all'asfalto per pavimentare le strade.

• E' stato conferito alla FIAT un meritato riconoscimento per la fabbrica di Togliattigrad. Non per il prodotto, praticamente sconosciuto in Italia, ma proprio per la fabbrica stessa. Il premio si chiama Ingersoll-Rand Italia.



BUENOS AIRES - La Fiat Concord Argentina ha iniziato una esportazione massiccia di automobili verso Cuba. La foto è stata presa al momento dell'imbarco delle prime centoventi Fiat 125 su un totale di 600 che dovranno essere inviate a La Avana oltre a 5.315 camion pesanti e 1.000 trattori. Il totale delle esportazioni di vetture argentine a Cuba ammonta a 120 milioni di dollari ai quali ne vanno aggiunti altri 81 di materiale ferroviario.

Rilanciate in Germania le maxi-auto

ROMA - Le immatricolazioni del « nuovo di fabbrica » in Italia, hanno fatto registrare nel totale, nei primi quattro mesi del 1974, un aumento del 2,36% rispetto al pari periodo 1973. Ma se gli aumenti possono essere considerati sensibili per talune categorie di autoveicoli, vedi autocarri (aumento del 21,02%), autobus (aumento 28,02 per cento), motoveicoli (aumento 22,65 per cento), per quanto riguarda le autovetture l'incremento raggiunge soltanto 717 unità pari al 0,15%. Le nuove immatricolazioni danno infatti questi dati: autovetture 465.690, autobus 1.567, autoveicoli industriali 31.358, motoveicoli 31.371. Nel mese di aprile, tuttavia, si è registrato, per le autovetture, una flessione di 2.986 unità pari al 2,81%.

La situazione è invece alquanto diversa in Germania dove le due maggiori case produttrici vedono continuamente aumentare la richiesta dei loro prodotti. La BMW, ad esempio, nel solo mese di marzo ha venduto nel mercato interno 11.400 unità dei tipi 1602, 1802 e 2002 raggiungendo per gli stessi una produzione di 436 unità giornaliere, con un incremento del 38,5 per cento nei confronti dello stesso mese del 1973. La stessa cosa si può dire per la MERCEDES BENZ, in casa della quale, dopo la elezione del tipo 450 SE ad « Auto dell'anno », ha visto aumentare le richieste, rivolte specialmente verso le versioni sportive 450 SL e 450 SLC, pur non essendo trascurati gli altri tipi e non dimenticando neppure il trac MB 65/70 che si è affermato come trattore agricolo universale. Fra l'altro, in casa Mercedes è arrivata per la settima volta l'onorificenza del periodico « Hobby » che ha conferito al tipo 230/4 l'Auto-Oskar. Le ragioni della differente situazione vanno ricercate certamente nella diversa soluzione data al problema del limite di velocità, per il quale in Italia i nostri cosiddetti governanti hanno fatto finta di dimenticarsi...



ARLINGTON - In questa località del Texas si è svolta un'asta per vetture d'epoca facenti parte della collezione di James C. Leake. Il pezzo più pregiato — e pagato il prezzo più alto — era una Daimler coupé sportiva tipo « Silver flash » del 1953, valutato 68 milioni e 750 mila lire. Nella foto, Patrick Lindsay, banditore della casa Christie's di Londra, che ha tenuto l'asta

• Il presidente del gruppo VOLVO ha dichiarato in occasione dell'assemblea ordinaria dei soci, che le vendite pur non avendo conservato i livelli dell'anno 1973, hanno tuttavia fatto registrare un incremento del 11% nel fatturato. Per Gylenhammar ha pure annunciato che la VOLVO ha concluso con l'URSS un accordo quinquennale per scambio di informazioni tecnico-scientifiche con possibilità di giungere a negoziati per progetti speciali.

• E' stata recentemente presentata negli Stati Uniti una versione di 2600 cc della MAZDA RX4.

• La OPEL ha annunciato di avere sospeso dal lavoro 36.000 dipendenti per via del ristagno nelle vendite.

• La ditta Recchi di Torino, con l'Impresit e la Lodigiani di Milano stanno per realizzare nel SUDAN il tronco più lungo dell'autostrada di km. 1200 destinata a collegare Khartoum e le zone agricole della Gezira e del Rahad a Porto Sudan. I lavori richiederanno quattro anni e occuperanno 120 italiani e dai 1500 ai 2000 operai locali.

• Per avere successo nella COPPA DEL MONDO di calcio gli scozzesi hanno chiesto consiglio a... Jackie Stewart. Questi ha risposto che il segreto del successo consiste nell'aver sempre sangue freddo, nel sincronizzare corpo e testa in modo che ciò che si vede non provochi mai sorpresa.



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

