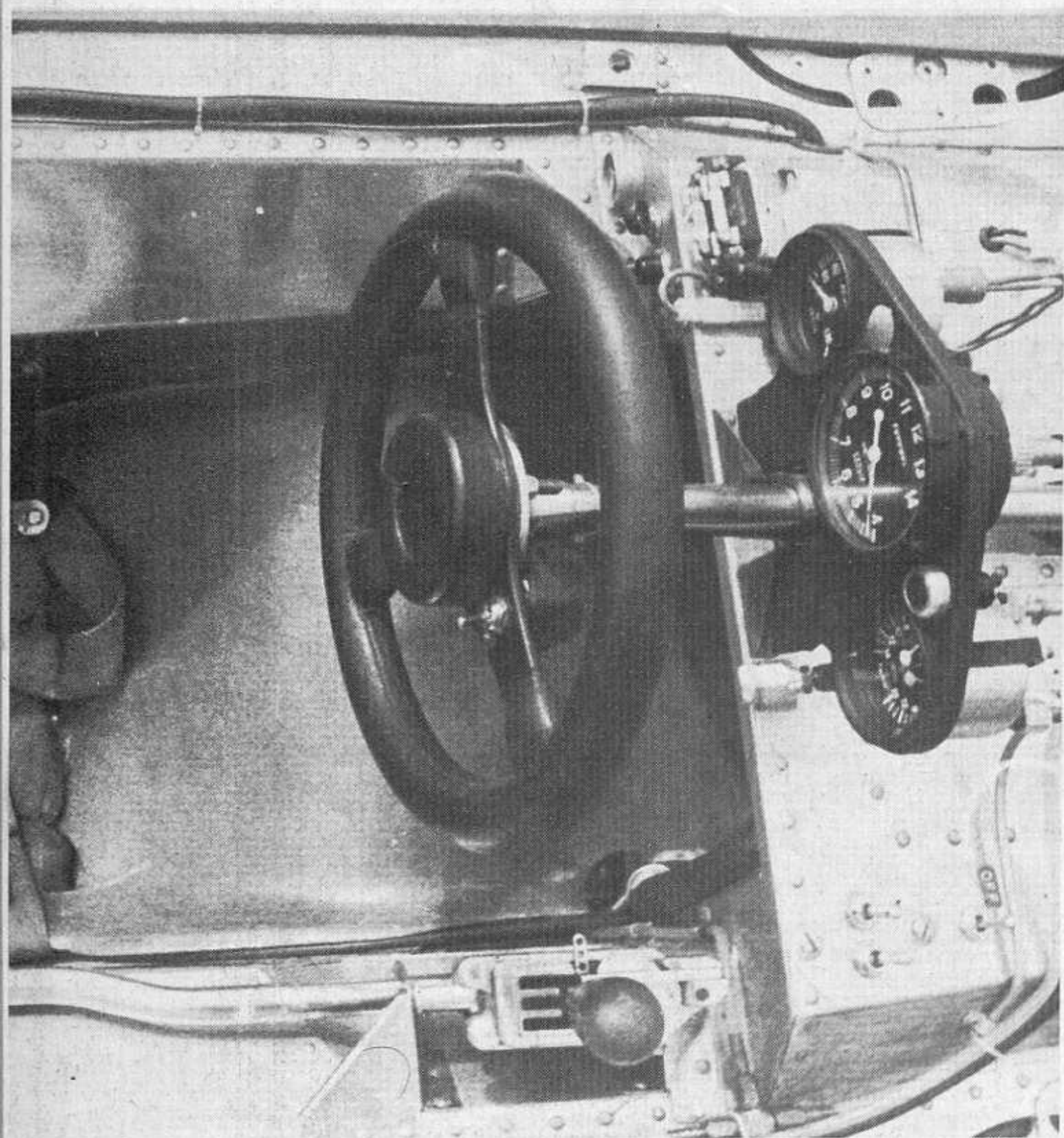


Nell'ultimo G.P. d'Italia, l'1'34"8 fu sufficiente a Peterson per conquistarsi la pole position: che tempi si faranno il 7 settembre prossimo? Sotto, volante e cruscotto con un bellicoso 14.000 di fondo scala. L'interruttore di massa è protetto dalla imbottitura centrale del volante



L'inizio delle prove, nella mattinata del giovedì, ha visto l'inserimento comparato di vari tamponi di fine corsa-ammortizzatori, dalle diverse durezze e dai colori che spaziavano fra il giallo, l'arancione e il verde. Abbiamo approfittato di tali lavori per vederla nuda, la rossa, e scattare le foto «porno» che accompagnano il servizio.

Ci si agita in mezzo a un assemblamento babelico di fotografi dalle varie ottiche, fotocamere e cineprese, che uno si domanda se per caso non ha sbagliato strada e, anziché a «Munsa» è finito al SICOF o alla PHOTOKINA (celebri manifestazioni fieristiche dell'ottica fotografica, per chi non segue). Scambiamo con Forghieri reciproche incertezze sui motivi

per cui, l'anno scorso, c'era meno folla.

Meno esposto alle luci della ribalta ma bersaglio, per contro, di spietate radiazioni ultraviolette, un Sante Ghedini in topless trascorre la giornata ad annotare con scrupolo certissimo le velocità di passaggio della macchina attraverso una postazione speedometrica fatta per indicare digitalmente ed istantaneamente velocità fino a 400 kmh.

Abbiamo chiesto a Ghedini se era in grado di fidarsi anche l'accelerazione sugli otto metri della base, ma ci ha garantito che in quel tratto la velocità si manteneva costante. Meglio far finta di crederci, piuttosto che farci tirare una fotocellula in fronte, non vi pare?

Chiaro che ciò che conta non è tanto la determinazione esatta

si ovalizzano

I tests di LAUDA a MONZA

Scoperto perchè le gomme FERRARI si ovalizzano

MONZA - Quello che c'è di buono per un martin pescatore della notizia, più che mai nel campo del quadriciclo curribile, è la concordia nel non dir niente alla stampa; almeno fintanto che la simultanea presenza di tutti gli addetti ai lavori dà a Tizio la sensazione di essere sorvegliato da Caio e viceversa. Il successivo piluccar di notizie confidenziali (e forse fasulle) mette per contro il cronista in pace con se stesso non appena la compagnia si scioglie: le confidenze raccolte debbono comunque restare anonime per ovvii motivi, ragion per cui uno si sente sollevato da ogni responsabilità relativa ad eventuale contar di balle. Importante è rimanere in buona fede, ne convenite?

Possiamo tuttavia dare inizio a queste note riportando una impressione personale di chi scrive, non dovuta affatto all'indagine dell'io profondo ma alla semplice osservazione dei fatti: la ben nota accoppiata emiliana, fra scienza motoristica e buona tavola, non ha mancato di aggiungere qualche centimetro al giro-vita di Nicki Lauda. Esistono foto documentarie, dovute all'obiettivo dissacrante di Franco Lini.

Una virginale 312 B4 (telaio n. 16, secondo una delle informazioni uccellinaie di cui sopra), fungeva da cavia per una presa preliminare di contatto col terreno sul quale — presumibilmente — avrà luogo la «bella» o quanto meno una semifinale di questo sempre più imprevedibile mondiale piloti. I due giorni programmati si riducevano a un giorno e mezzo, con la plausibile giustificazione di un Lauda che doveva raggiungere in tempo il N'ring per una gara dell'Europeo Turismo. Sta di fatto che la decisione di prendere il largo veniva favorita — e anticipata, a noi sembra — dal ripetersi di un fenomeno già verificatosi al Grand Prix de France: quella vibrazione che dà al pilota l'alternativa fra l'indesiderato rallenta-

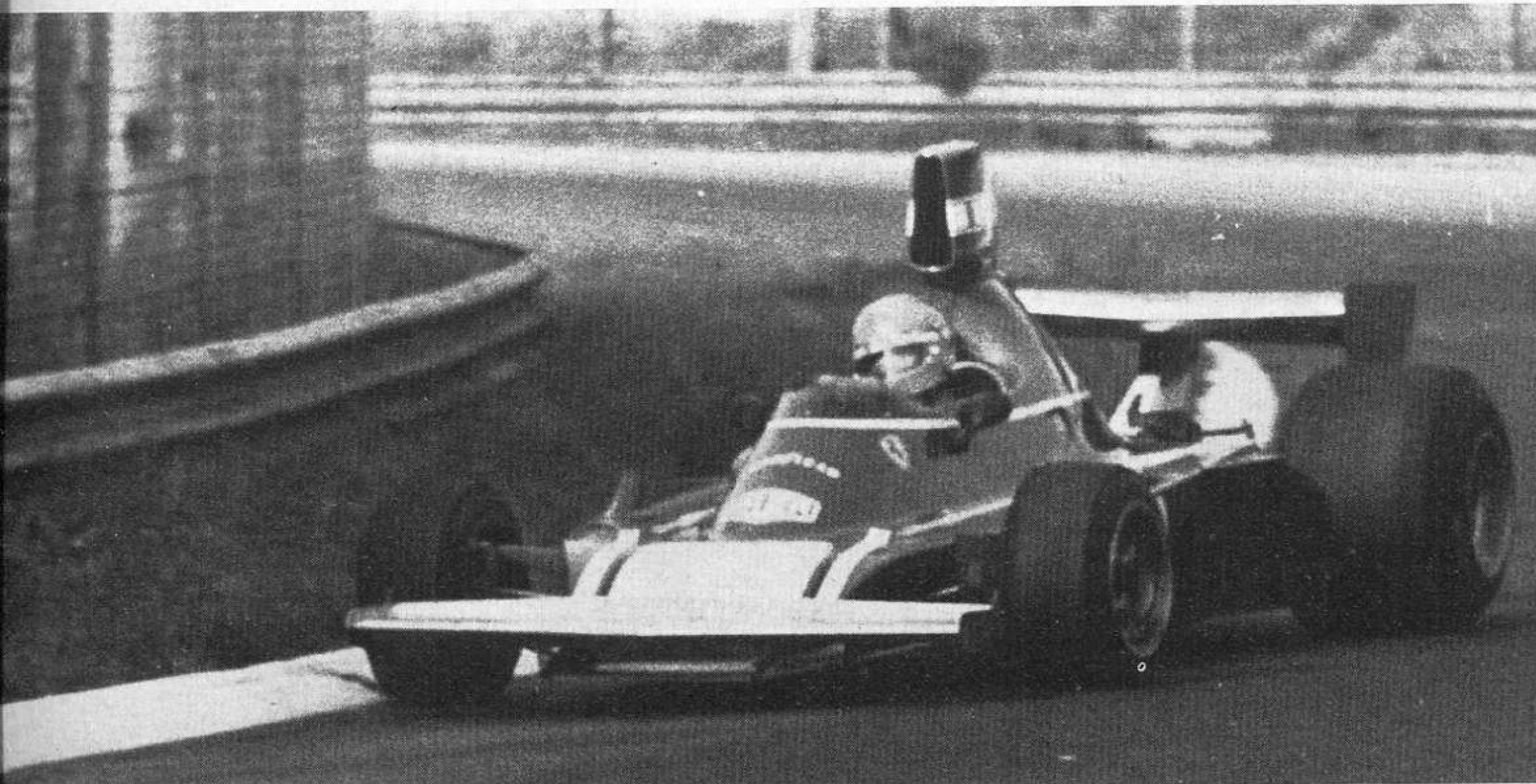


Un Regazzoni... agreste sulla «Tramonti special». Che, molto naturalmente, monta candele Marelli!

delle unità chilometriche quanto i guadagni o le perdite corrispondenti alle diverse condizioni in cui si gira.

In un box fuori di mano sonnacchiava, ed è stato anche provato per qualche giro, un nuovo muso a «scucchia», del tipo che ebbe a suo tempo gli onori di scandolezzati commenti integrati da sedici vignette di Brockbank. Scusate, ma nell'attimo fuggente deambulavamo raminghi per la pista ed ecco perché ve lo proponiamo separato dal resto della vettura.

A dirigere l'orchestra, un Forghieri più che mai ruspante e dalla battuta sorniona; come quella che Regazzoni non è presente perché, tanto, lui Monza la conosce bene. Buon per Clay che, verso mezzogiorno si de-



Un passaggio di Lauda nelle prove a Monza. Da notare la grande precisione con la quale Niki sa venire alla corda

mento e una qualsiasi altra ancor meno desiderabile soluzione.

Le chiacchiere sono chiacchiere, ma una teoria suggestiva che non si basa del resto su cognizioni nuove, esiste ed eccola: il noto dualismo Firestone-Goodyear (notare l'ordine alfabetico) non è fatto solo di slogan pubblicitari ma, alla base, esiste una differenza fondamentale nel costruire i pneumatici. Mentre le coperture Firestone nascono di stampo e l'assieme dei componenti viene « plasmato » secondo le buone intenzioni dei progettisti, alla Goodyear si preferisce avvolgere il battistrada sulla carcassa realizzando quindi una giunzione a prova di scollamento. Si ha ragione di sospettare che questa seconda filosofia — che coinvolge gli utenti e la Ferrari nella fattispecie attuale — possa dar luogo ad ovalizzazioni allorché le sollecitazioni superano un certo limite di potenza applicata alla ruota. Si spiegherebbe in questo modo perché mai sia possibile prendere il via in prima posizione e, dopo un certo numero di giri da fuggiasco, ritrovarsi in mezzo agli ultrasuoni di un treno di gomme ovalizzate con gran sollazzo degli inseguitori, che va già bene se hanno pochi punti in classifica ma — ripetendosi il fattaccio — potrebbero anche accumularne il necessario per scherzi clericali e settembrini. Il che, aggiunto alle preoccupazioni relative alla predicata esistenza di eventuale Coswortone.

Peccato, perché la macchina indubbiamente c'è e lo dimostra attraverso tempi ottenuti col solo ausilio di una guida accurata e redditizia. Abbiamo riportato l'impressione che Lauda sia perfettamente in grado, se solleticato nell'orgoglio, di scendere ancora utilizzando certe sue già dimostrate capacità acrobatiche. La troupe di Maranello ha ricompensato i boccheggianti spettatori che gremivano il sopraboxes con uno spettacolo di efficienza al limite dell'abnegazione.

cide a comparire anche se a quanto pare per altri motivi. (Si gira un «Carosello»).

Si continua naturalmente il lavoro sulle appendici aerodinamiche, utilizzando oltre la « freccia » delle ultime gare anche un'ala simile alle precedenti ossia a bordo d'uscita rettilineo.

Entrambi gli iposostentatori erano provvisti di spoiler in uscita costituito da un bordo scorrevole nel senso della corda sul ventre del profilo e piegato a squadra verso l'alto per circa un centimetro di profondità. La posizione dello spoiler stesso risulta regolabile per mezzo di asole attraversate da prigionieri ed il bloccaggio avviene mediante dadi e ranelle grover probabilmente da sostituire con qualcosa di meno gnocchiforme nella versione definitiva.

Per quanto riguarda l'ala a freccia, chi scrive confessa che ancora non gli è passata la rabbia per non averci pensato prima lui. L'uovo di Colombo, insomma e chiunque da ragazzino abbia pasticciato con « saette » e aeroplanini di carta, capirà ciò che intendiamo dire.

Non rimane altro da dire per il momento, salvo accennare a quell'1'34"5 ottenuto come dicevamo in apparente souplesse, anche se vederlo uscire dalla variante Ascari era uno spettacolo. Abbiamo fatto anche altre piccole scoperte di dettaglio, ma il tempo di « passare » il pezzo non ci permette di dilungarci. Propineremo il tutto quanto prima, approfittandone magari per un commento ai fatti del giorno.

Giuliano Orzali

BELL debutta con SURTEES PURLEY su Token

● E' confermato che BELL correrà, iniziando al G.P. d'Inghilterra, per il team Surtees e ha detto che la vettura gli piace molto. Purley ha espresso altrettanta soddisfazione dopo le prove con la Token, che piloterà per Harper pure al Grand Premio inglese, mentre Sutcliffe sarà sulla Brabham di Finotto e Pace al volante della Brabham ex di von Opel. A proposito di Brabham, la BT44 con passo lungo è in costruzione.

Topografia del week-end a B. HATCH

Il battesimo di LELLA F.1

LONDRA - L'anno scorso Silverstone, quest'anno Brands Hatch, per il Grand Prix britannico. E la differenza è molta. Silverstone è un circuito quasi piatto, aperto e veloce, mentre quello di Brands è sinuoso, con saliscendi e tratti in mezzo al bosco. Energicamente detestato da alcune squadre, è ritenuto una sfida che incita alla vittoria da altre. Sotto certi aspetti è probabilmente ciò che rimane di più somigliante a un antiquato circuito stradale, eccettuando le strade di Montecarlo. Nel calendario del campionato mondiale è certamente ben lungi dal somigliare al tipo di circuiti come quello liscio del Ricard o quello di Nivelles. Quando dico « stradale » non intendo, naturalmente, parlare di case o lampioni, ma piuttosto di superficie accidentata e così via.

Le novità per il
G.P. INGHILTERRA

Von OPEL
non ci sarà:
si ritira!

LONDRA - Rikki von Opel, uno degli ultimi piloti-gentleman, non sarà più visto sulla scena dei Grandi Premi a Brands Hatch domenica prossima. Quando iniziò in F. 1 l'anno scorso, con l'Ensign (al G.P. di Francia) decise che avrebbe gareggiato per un anno per vedere se aveva la stoffa per diventare uno dei divi dei grandi premi. Ora l'anno è trascorso e von Opel rinuncia.

Il pilota del Lichtenstein cominciò la sua carriera in Formula Ford, passando poi alla F. 3, e la sua miglior stagione fu quella del 1972, quando vinse il campionato Lombard, appunto di F. 3. L'anno scorso gareggiò in F. 1 per la prima volta, ma purtroppo la sua Ensign fu pronta soltanto a metà stagione ed ebbe sempre problemi meccanici. Von Opel passò al team Brabham al G.P. di Spagna e si piazzò ottavo e nono nei Grandi Premi svedese e olandese, correndo in modo regolare, con continui progressi.

A Dijon, quest'anno, prima dell'inizio delle prove ha detto: « E' stata una delle più difficili decisioni della mia vita. Correrò mi procurava tanto piacere! Facevo conoscenza con gente piacevole e interessante, mi sono fatto tanti buoni amici. Se il desiderio diventerà troppo forte, affitterò un circuito e ci filerò attorno! ».

Bernie Ecclestone è stato colto totalmente di sorpresa. « Vivo nel mondo delle corse da oltre vent'anni — ha detto — e ho passato momenti molto tristi. La decisione di Rikki mi ha colpito nello stesso modo. So che cosa significavano le corse, per lui. Il suo più grande handicap, per potere diventare un pilota di primo piano in F. 1, consiste nel fatto che è una persona troppo per bene. Anche se non si qualificava per la prima fila, negli schieramenti, tutti lo rispettavano molto, come persona e come pilota. Rikki appartiene a una generazione di conduttori diversa e più genuina ». Questo parere è condiviso da chiunque lo conosca.

Topografia del week-end a B. HATCH

Il battesimo di LELLA F.1

Ogni anno, infatti, ci sono lamentele e un paio di anni fa quelle fatte al gran premio erano giustificate, dato che alla forcella la superficie cominciò a disintegrarsi. Certe squadre, però, si lamentano comunque perché quello di Brands è il circuito più difficile dal punto di vista della messa a punto di una vettura. Ciò che riguarda le sospensioni deve essere un compromesso e sarebbe impossibile preparare una vettura in modo che non « strisci » troppo, senza rovinarne le altre caratteristiche di maneggevolezza.

Benché l'Inghilterra sia diventata la « patria » della maggioranza delle squadre di Grand Prix, non tutti risolvono i loro

David Hodges

CONTINUA A PAGINA 40

● Si è sentito dire che ECCLESTONE ha avuto un grosso choc, dopo avere telefonato agli organizzatori del GP di Francia a nome dell'Associazione dei Costruttori di F. 1, per dire che se alle 22 vetture dell'Associazione non fossero stati garantiti posti sullo schieramento nessuna avrebbe gareggiato. Quasi subito gli è arrivata una telefonata della CSI, per dirgli che se non si fossero presentati le loro licenze di concorrenti sarebbero state ritirate. Fine di un ulteriore tentativo dittatoriale da parte dell'«Establishment».

B. HATCH avrà jazz (e aerostato) per contorno

LONDRA Quest'anno al GP d'Inghilterra ci saranno soltanto quattro gare di contorno e noi inglesi ci sentiamo un poco defraudati! Una poi, è una prova delle «Celebrità» Mexico, questa volta riservata a personalità della radiotelevisione inglese (se non altro porta denaro a opere benefiche). Allo stesso livello, ci sarà una specie di Luna Park, una banda militare (fatto molto inconsueto a una competizione inglese) e dopo l'ultima corsa suonerà un'ottima orchestra jazz, poi ci hanno promesso che salirà in cielo il più grande pallone aerostatico del mondo (speriamo che non entri in collisione con quello della Goodyear!).

Le gare di contorno saranno per Formula Atlantic, turismo gruppo 1 e veterane. Quella di Formula Atlantic, sarà la prima, con inizio alle 11,30.

E il GRAND PRIX? Arriva proprio a una svolta della stagione. Sulla carta le Ferrari dovrebbero andare bene, ma agli inizi della corsa dovranno superare le «gobbe» con un carico di carburante più pesante di quello delle vetture V8. A uno o due piloti, come per esempio Fittipaldi, Brands piace molto. Ci saranno allibratori, ma personalmente non intendo rischiare il mio tanto sudato denaro!

Il fatto che non sarà certamente quello di minore interesse, parlando della gara consisterà nelle prestazioni di Lella Lombardi. Si qualificherà, diventando la prima conduttrice a gareggiare in una prova di campionato, dai tempi di Maria Teresa de Filippis? Ci sono foto che la mostrano in prova con la Brabham e speriamo di vederla sullo schieramento il 19. Per lo meno, mentre scriviamo, sembra che avrà tutto il tempo, per cercare di qualificarsi, perché la sessione precedente quella ufficiale pare essere stata abolita.

Che altro? Occorre forse dire che bisogna portarsi dietro un impermeabile, vedendo il diluvio di questi ultimi giorni? Inutile portare rullini per la macchina fotografica, qui costano meno. Rassegnarsi alla birra tiepida, a una lunga giornata e a lasciare l'albergo londinese in cui si alloggia presto al mattino, anche se il circuito dista pochi chilometri. Le corse cominciano alle 11,30 (l'ultima è alle 17) e probabilmente a partire dalle nove del mattino ci saranno ingorghi sulla strada. Buon divertimento.

VALLELUNGA rinuncia al «pop» preferisce un giornale gratis

ROMA - All'ultimo momento è prevalso il parere dell'ala moderata e si è preferito non rischiare ma gli accordi per portare un festival-pop all'autodromo di Vallelunga nei primi giorni di luglio avevano avuto buone possibilità di concludersi positivamente. E' stata in ordine di tempo l'ultima idea della Sirp, la società di pubblicità del pilota-manager Marcello Gallo, che fin dall'inverno scorso è stata invitata dalla Vallelunga Spa ad organizzare una massiccia e moderna campagna pubblicitaria allo scopo di risollevare le altalenanti sorti dell'autodromo romano.

Vallelunga dunque sarebbe stata la meta di alcune migliaia di giovani che per tre giorni e tre notti avrebbero bivaccato all'interno dell'autodromo con l'immane contorno dei più moderni complessi musicali. E con successo sicuramente perché l'organizzazione del festival sarebbe stata la medesima che annualmente riesce a trascinare folle oceaniche all'isola di Wright ma il rischio di ritrovare l'autodromo non propriamente agibile per una corsa, dopo il passaggio di giovani indubbiamente esuberanti, ha spinto la Vallelunga alla richiesta di una cauzione talmente forte che in realtà voleva significare una rinuncia. Al contrario, se il festival avesse avuto luogo, tutti i giornali italiani ed europei ne avrebbero parlato rendendo popolare il nome di Vallelunga con evidenti vantaggi per le funzioni naturali dell'autodromo romano.

Una trovata certamente poco ortodossa per un ambiente tutto sommato tradizionalista come quello dei motori (ne sanno qualcosa i responsabili di Watkins Glen) ma, secondo la Sirp con un caso «difficile» come la pista di Vallelunga la terapia d'urto è forse l'unica valida eppoi

● Sembra decisamente possibile che questa sia l'ultima stagione della Yardley nel mondo delle corse. Il suo contratto con la McLaren scade al termine dell'anno e pare che la Casa faccia «sondaggi» esplorativi nel campo delle corse motoristiche e ippiche. Sarà un peccato se lascerà l'automobilismo, perché sotto molti aspetti, in mezzo a pene e tribolazioni con la BRM e con la faccenda un poco squallida con la McLaren l'anno scorso, la Yardley è stata un patrocinatore modello e la sua presenza ha portato vantaggi allo sport automobilistico.

CONTINUAZIONE DA PAG. 39

problemi quando gareggiano a Brands Hatch e invariabilmente al termine della giornata c'è un po' di meccanica scassata. In passato, per quanto strano possa sembrare, le Ferrari sono spesso «venute a patti» con la pista meglio delle altre squadre, forse perché per tradizione hanno dovuto storicamente affrontare questo tipo di sfida, che è invece ignoto a certe squadre moderne. Inoltre, mentre il circuito corto è disponibile per provare ogni settimana, quello lungo da Grand Prix è raramente aperto per tale scopo; quest'anno una sola volta ufficialmente (quando non furono presenti vetture da Grand Prix) e una volta privatamente, quando Lella Lombardi, la Lotus e uno o due altri ne approfittarono.

Se non siete stati abbastanza previdenti per prenotare un posto nella tribuna d'onore mesi fa, dovrete andare altrove (sperando che non piova).

Gli spettatori esperti già nelle prime ore si piegheranno in punti che sovrastano la discesa dalla curva del Paddock, alla forcella di Druids e a Clearways (l'ultima curva prima dei boxes).

Quest'anno il parco macchine sarà riservato al «circo» da Grand Prix, mentre i concorrenti delle gare minori saranno esiliati a un parco macchine esterno. Non esiste un parco macchine «interno» sicché le acrobazie che si divertono a fare i giovani italiani a Monza, per avvicinarsi alle vetture, a Brands non si vedranno. Ci sarà un po' più di polizia che a Silverstone, ma in generale i poliziotti sono cortesi.

David Hodges

Come si pensa di battere la FERRARI

LONDRA - Mentre se ne stavano rilassati all'ombra, accanto al furgone della Tyrrell a Dijon, due noti progettisti inglesi, Gardner (Tyrrell) e Coppuck (McLaren) guardavano il foglio dei risultati con reazioni «miste». In complesso erano d'accordo su un punto: il Grande Premio francese pur dimostrando che in quelli austriaco e italiano non avrebbero potuto tenere testa alla potenza delle Ferrari, faceva prevedere che avrebbero potuto riuscirci nelle altre gare rimaste nel calendario del campionato.

Fittipaldi riteneva che la nuova presa d'aria dinamica della McLaren «valeva qualche HP» e dopo le prove era soddisfatto della vettura sotto tutti gli altri aspetti. In corsa si sa come gli è andata, ma al team hanno trovato che ha fatto bene a continuare, pur rovinando così in parte un DFV, perché una fermata al box lo avrebbe attardato senza lasciargli speranza.

Il guasto di Emerson è costato forse un posto a Scheckter? Jody dice che ha rallentato quando la McLaren ha cominciato a spargere olio (ciò dimostra che ha cominciato ad aggiungere alla sua abilità di guida anche una certa sensibilità in fatto di tattica) il che ha significato che più tardi ha dovuto riguadagnare quel tanto di più nei confronti di Regazzoni. Fra parentesi Jody era un poco perplesso: «Andavo il più forte possibile — ha detto — e dal box continuavano a segnalare -9, -9, -9, -9. Poi all'improvviso, è diventato -7, -5, -4 sicché suppongo che Regga si fosse stancato».

Pace non era particolarmente avvilito per il fatto di non essersi qualificato, con la Hexagon BT 42. «Troppa gente l'ha pilotata — ha detto — ed è stata preparata troppo in fretta; non sono preoccupato di non potere provare la mia BT 44 prima del GP d'Inghilterra — non sarà pronta in tempo — perché so che sarà ben costruita». Probabilmente, giudicando dal livello del lavoro della Exagon sulla vettura di Watson, sarà preparata meglio di quanto lo siano le Brabham ufficiali.

La vettura di Pace e Dijon era naturalmente quella destinata a Lella Lombardi per il Grande Premio inglese, ma pare che i meccanici abbiano tutto il tempo per rimetterla bene a punto prima della gara.

Fra le tante chiacchiere, a Dijon, correva voce che Amon forse non potrà permettersi la spesa di portare la sua vettura al Grand Prix inglese.

E' interessante chiedersi che aspetto avrebbe potuto avere la tabella del campionato, a questo punto, se la Lotus non avesse presentato la JPS 76, sprecandovi parecchio tempo attorno. La vittoria francese di Peterson era la ventesima per una Lotus 72 e viene fatto di domandarsi se non avrebbe potuto ottenere una o due di più, agli inizi di stagione, se il team non l'avesse giudicata una «antiquata vettura di scorta». Ha certamente dimostrato di avere assai più potenziale 1974 di quanto ne abbiano molti progetti «più nuovi». Fra parentesi, Chapman una volta disse della Tyrrell 07 «è così che avrebbe dovuto essere la nuova JPS», un commento che può divertire, se si ricorda ciò che fu detto quando apparve la 007, cioè: «Gardner ha progettato la vettura che avrebbe dovuto essere la nuova Lotus!» Forse potrebbe anche succedere, che la competitività ora scoperta della 72 faccia sparire la scontentezza che si dice Peterson provi nei confronti della squadra. E forse potrebbe anche riprendere coraggio Ickx, che fin'ora era sempre parso decisamente privo d'interesse (soprattutto sembra, quando era presente alle gare sua moglie) mentre a Dijon ha pilotato con una certa «verve».

dopo i vuoti delle ultime corse non era certo il caso di guardare troppo per il sottile. L'unico particolare che farà certamente sorridere i frequentatori della pista riguarda la presumibile difficilissima, per non dire impossibile, coesistenza dei giovani hippy con il roccioso ed incorruttibile «Formicone», il personaggio vagamente fantomatico che da anni ha l'incarico più o meno ufficiale di mantenere l'ordine a Vallelunga. Avremmo voluto vedere i risultati ottenuti dal suo fischietto che finora è riuscito a fermare anche gli assi della F. 1!

Bloccata questa idea rivoluzionaria la Sirp continua lo studio di una adeguata campagna pubblicitaria che per il momento ha marciato sui binari della classicità. Prima dell'austerità le idee nuove e le proposte allettanti si erano moltiplicate, ricevendo l'incondizionata approvazione del dottor De Luca, direttore dell'autodromo, nonché del dottor Lucentini, convinti assertori della linea di rottura. Tuttavia le alte sfere dell'ACI hanno continuato a sostenere che il momento era troppo delicato (?) per imboccare strade nuove e la Sirp si è vista costretta a ripiegare (momentaneamente) sui soliti manifesti, graficamente molto moderni e caratterizzati dall'ormai famoso marchio di tre colori (blu, rosso ed arancio) che ricorda vagamente una serie di curve e che è stato studiato appositamente.

I risultati sono stati discreti ma gli stessi dirigenti della Sirp con in testa l'avvocato Lepore sanno che ci vuole ben altro per dirottare a Vallelunga il pigro pubblico romano.

Per la ripresa dell'attività in settembre ci si varrà dell'ausilio di una pubblicazione bimestrale a sedici pagine, denominata

«Vallelunga Notizie», distribuita gratuitamente nelle scuole e negli stadi. Questo giornale non conterrà soltanto notizie motoristiche ma saranno comunque messi in evidenza i calendari delle gare di auto e moto con i relativi prezzi nonché i sistemi per raggiungere Vallelunga anche senza auto.

Infatti si è scoperto che non sono pochi i giovani costretti a rinunciare alle corse perché sprovvisti di un mezzo ed è per questa ragione che la vecchia idea di istituire un servizio di pullman speciali in partenza da Roma verrà seriamente presa in considerazione. Tra l'altro il successo dovrebbe essere assicurato visto che è stato sufficiente che qualcuno lanciasse l'idea nella scorsa primavera perché l'autodromo ricevesse diverse telefonate per conoscere l'ubicazione del capolinea.

Altre speranze vengono basate sulla possibilità di aprire un club per ragazzi abbinato all'AC Roma, che si renda promotore di iniziative legate all'attività di Vallelunga mentre non è improbabile che le ultime gare della stagione vedano ampliato il loro programma con alcune «kermesses» riservate ad attrici, attori, cantanti ed anche giornalisti. Con macchine identiche, messe a disposizione da qualche Casa, queste gare non avranno forse molto di sportivo ma lo spettacolo sarà certamente assicurato.

L'impegno più pesante della società pubblicitaria riguarda infine la ricerca degli sponsor che possano coprire le spese di gara. Il colpo più grosso è stato la «cattura» della «Rothmans», ma è molto probabile che la gara di F. 2 in ottobre e quella valida per il campionato italiano motociclistico siano appoggiate dalla Martini.

buzz.



Hatch alle ore 15,15

La TV si è decisa: sabato da B.

in diretta il G.P. inglese!

Per PIGNA PETERSON è un pianista!

Domeniche automobilisticamente intense le ultime. L'altra settimana abbiamo potuto televedere buona parte del GP di Francia a Digione e in serata, durante la Domenica sportiva, assistere ad una intervista alla nostra Lella Lombardi e alcune immagini della coppa Sila vinta da Mauro Nesti e valevole per l'Europeo di Montagna. Le riprese francesi, effettuate per la prima volta a Digione (è infatti il primo anno che le F. 1 correvano su quel piccolo circuito) sono state di buona qualità: non vi erano certo un gran numero di telecamere, ma in fondo il circuito è così breve che siamo riusciti a seguire allo stesso modo la gara in maniera soddisfacente. Per niente soddisfacente, come al solito, il commento di Piero Casucci che già al primo giro doveva attendere di leggere il numero di gara per comunicarci che la vettura in testa, partita in prima fila, era la Ferrari di Niki Lauda!

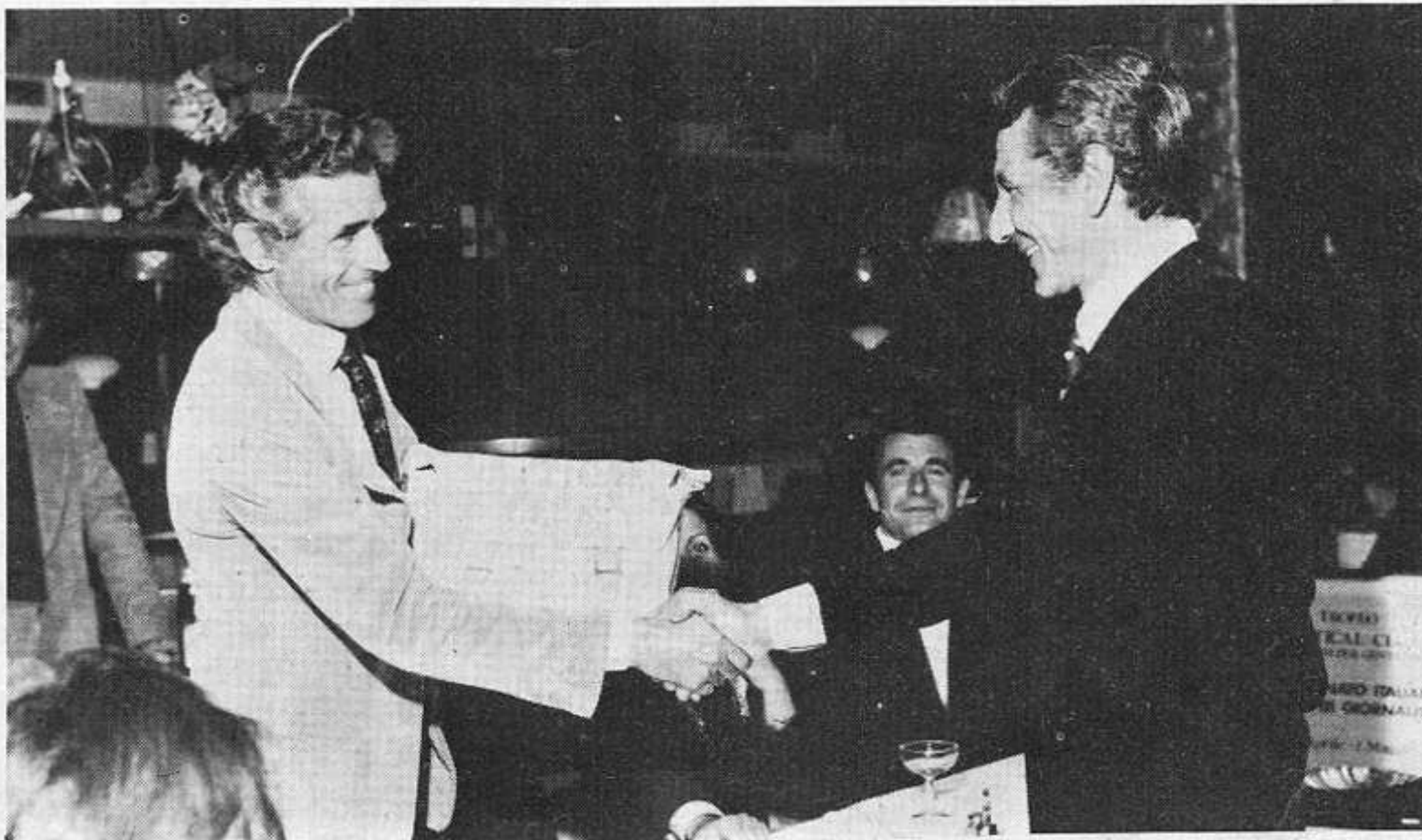
In seguito il nostro telecronista si è lasciato andare ad apprezzamenti sui vari piloti: ha parlato del comportamento in gara di Emerson Fittipaldi, che da qualche gara non rischia più e si accontenta di terminare le gare per racimolare punti utili per il Campionato.

Il vero peccato è che appena finita questa frase, dal motore del brasiliano, che viaggiava ancora nelle prime posizioni, è uscita una grande fumata e il medesimo si è dovuto ritirare portando la sua McLaren lontana dalla pista! «Certamente rottura della pompa dell'olio» ha diagnosticato Casucci: comunque tutti hanno capito che ormai il motore girava con qualche biella fuori dal carter.

Abbandonando quindi le inquadrature su Peterson, ormai lepre imprendibile, siamo riusciti a vedere anche Brambilla e Merzario e ci siamo resi conto che i due italiani non andavano -oi così piano, dal momento che i primi, per superarli ed allontanarsi, ci hanno messo un bel po' di giri.

In complesso la trasmissione è stata buona: c'è da dire che non si è assistito a tutto il GP ma solo a una parte, e più precisamente la prima e l'ultima parte.

La Domenica Sportiva l'aveva aperta con uno slancio culturale PIGNA facendo vincere al pianista negro di jazz Oscar Peterson la corsa. I successivi filmati ci hanno regalato qualche immagine della Coppa Sila, battuta d'arresto per lo specialista francese Miesset: poi l'intervista con la Lombardi, portata negli studi televisivi da Mario Poltronieri. Lella, con una gialla maglietta dell'Etienne Aigner, il suo nuovo sponsor che vuole portarla il prossimo anno in una stagione completa di F. 1, è apparsa abbastanza spigliata. Alfredo Pigna direttamente, dopo una breve introduzione nella quale ha spiegato che Lella era pros-



Alfredo Pigna, l'intoccabile speaker televisivo della Domenica Sportiva, continua a collezionare riconoscimenti di (bella) presenza sportiva (si fa per dire, vero Noschese?) che non trovano forse altrettanto d'accordo i fedelissimi del video sportivo. Ecco il bellissimo delle telecronache dagli studi domenicali, ricevere appunto a Marina di Ravenna dal sig. Bertucelli della Procarg, il «Trofeo Set Nautical club... linea cosmesi per Gente di Mare». A quando un trofeo analogo come... gente di ippica?...

TELE-BIELLA «corsaiola»

BIELLA - Tele Biella, «riapre» dopo la sentenza della Corte Costituzionale. Anche solo per una breve parentesi pre-vacanze, per riprendere in pieno a settembre. Martedì 16 luglio, gli studi di Tele Biella manderanno in onda un servizio sulla Escopost girato in «segretezza» e che farà certamente parlare. Con esso sarà dato spazio allo sport e in particolare all'automobilismo con un servizio che vedrà protagonisti alcuni noti piloti e le loro vetture. Alla ripresa Tele Biella oltre ai servizi di cronaca, si occuperà molto di sport in chiara polemica con le striminzite cronache (specie automobilistiche) del cavo ufficiale.

sima a correre in F. 1, le ha posto alcune domande, cominciando coll'interessarsi degli inizi sportivi dell'alexandrina. «Passione, pochi soldi e Formula Monza» ha spiegato candidamente Lella per poi ricordare come è avvenuto il passaggio alle F. 5000. «Dopo buone prove con le F. 850, altre gare con vetture turismo e F. Ford sono passata alla F. 3: e le Ford Mexico, e lì ho ottenuto un grande successo. Mi è stato offerto di provare la 5000 e da allora il passo è stato breve».

A questo punto Pigna non ha potuto fare a meno di chiedere per quale motivo gli italiani fanno fortuna all'estero, alla quale domanda senza nessun problema Lella ha cominciato a rispondere spiegando punto su punto del perché di questa situazione. E' intervenuto Poltronieri che ha tagliato corto (a temute polemiche) chiedendo qualche consiglio generico per i giovani che intendono seguire questa carriera: e Lella così ha praticamente ricordato le fasi da lei precedentemente percorse, partendo dalle formule minori, il lungo tirocinio e la necessità di mettersi in luce all'estero...

E' ritornato Pigna con un'ultima domanda «Come è stata accolta una ragazza nel cosiddetto Club dei 300 all'ora?».

«In un primo tempo nessuno ha preso in considerazione la cosa, trovandola più una simpatica trovata pubblicitaria che altro. Poi i risultati piano piano sono venuti e ora tutti mi stimano e mi tengono in una certa considerazione. Ora attendo con ansia il G.P. di F. 1...».

Vice

Ormai la TV italiana pare lanciata a seguire la serie dei G.P. di F. 1: questa volta potremo assistere alla ripresa in diretta di tutta la gara, ripresa che dovrebbe durare circa due ore e poco più. Piero Casucci sarà ancora una volta ai microfoni e dopo aver ascoltato il confuso Poltronieri al Mugello F. 2, non crediamo ci sia tanto da perdere. Il vizio dei nostri telecronisti è di raccontare le cose più svariate invece di vivacizzare la gara seguendola in diretta sui protagonisti in azione. Senza poi dire che, invece di tessere inutili (e ingiustificati) elogi di iniziative fallite della CSAI, raccontando magari le cose esatte del team azzurro, sarebbe stato più giusto dirci le posizioni dei diversi giovani italiani in gara al Mugello.

tv

radio

Programmi dal 16 al 22 luglio

<p>SABATO 20 Secondo canale Ore 15,15 - GP di Gran Bretagna (in diretta no alle 17,30)</p> <p>DOMENICA 21 Nazionale Ore 21,30 - La domenica sportiva (edizione estiva)</p> <p>TUTTI I GIORNI Nazionale Ore 19,15 - Telegiornale sport</p> <p style="text-align: center;">TV Svizzera</p> <p>SABATO 20 Ore 15,15 - GP di Gran Bretagna (in diretta no alle 17,30)</p> <p>DOMENICA 21 Ore 18,20 - Domenica sport Ore 22 - La domenica sportiva</p> <p>LUNEDI' 22 Ore 19,45 - Obiettivo sport, commenti e interviste</p>	<p>SABATO 20 Monteceneri Ore 19,30 - Presentazione GP Inghilterra</p> <p>DOMENICA 21 Secondo programma Ore 17,30 - Musica e sport</p> <p>TUTTI I GIORNI Secondo programma Ore 7,30 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti</p> <p>SABATO-DOMENICA Programma nazionale Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 19,00 - 21,00 - 22,50</p> <p>Secondo programma Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 18,30 - 22,30.</p>
--	---

CASONI e GALLI si cimentano il 21 con gli stock a EMPOLI

EMPOLI - La pista «stock» di Empoli, della quale abbiamo più volte parlato sul nostro settimanale, sarà teatro il 21 luglio (e non il 14 come erroneamente da noi pubblicato) di una gara che indubbiamente radunerà alla partenza un numero qualificante di piloti. Fra i primi a dare la loro adesione alla manifestazione empolesse, vi sono Mario Casoni, Nanni Galli, Vittorio Venturi, «Sangry-là» e Ferruccio Caliceti, ovvero un gruppo di piloti che bastano da soli a dare lustro alla competizione.

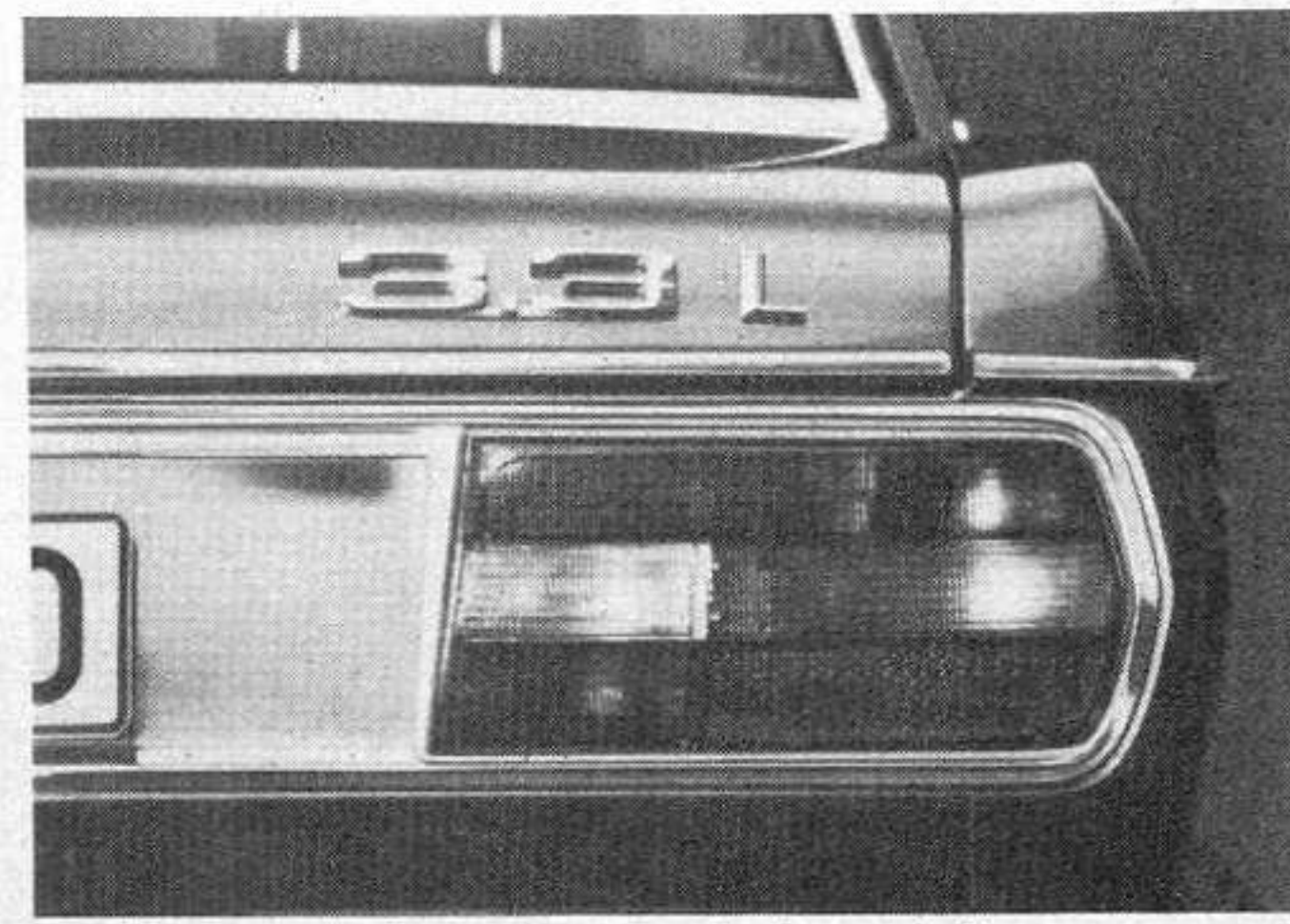
V8/Blog scans



Alla maniera Mercedes i mini tergifari. Ridete pure ma nel crudo inverno lustrare gli occhiali senza infangarsi fa veramente comodo. Vediamo due fari allo jodio con fendinebbia sotto il paraurti



Ecco una delle due versioni dell'ufficio, o posto di guida. In questa foto si vede il cambio manuale e una dotazione strumentistica che non rischia certo di viziare il conduttore per la facile lettura



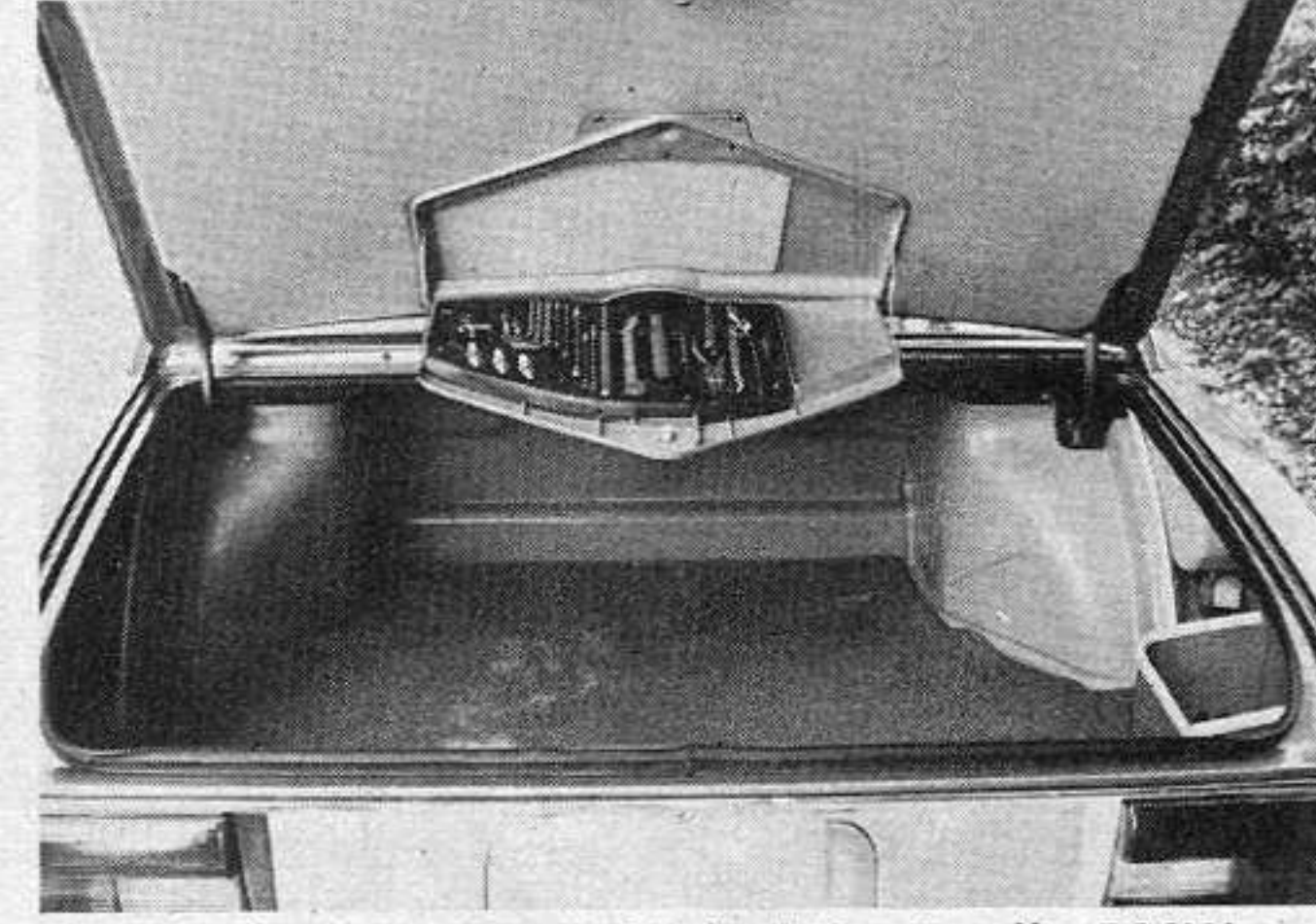
Molto curata la parte posteriore della nuova vettura. In questo particolare della fanaleria tutta raggruppata in un unico blocco, si trovano anche un fanale antinebbia e la luce di retromarcia



Panchetta posteriore con poggiatesta e bracciolo di separazione. Sotto il maniglione, il bottone alzacristalli per i passeggeri. Le luci di cortesia (non visibili) sono incastonate nei montanti del lunotto



Qui ritratta la versione del posto di guida a cambio automatico. Nella stessa identità di posizione, da notare i funzionali rivestimenti in moquette e la selleria in pelle. Volante con imbottitura



Niente di nuovo per chi è abituato alla BMW, ma pur sempre di lusso rispetto alle consuetudini questa trousse che discende dal coperchio della bagagliaia e che contiene le chiavi e 3 candele

La moglie BMW

VILLA D'ESTE . Non è che costi poi molto, assicurarsi un posto nella stanza dei bottoni: andate lì, consegnate 10.500.000 lire e vi competono pure 40 mila di resto. Dopodiché, sorrisi e canzoni: un bottone per abbassare il vetro, un bottone per innalzare l'antenna radio, un bottone — anzi due — per regolare incidenza e camber del retrovisore laterale, e via bottonando.

Avrete capito che intendiamo parlarvi della perla più recente di una collana che comprende ventisette modelli BMW, senza contare la sperimentale TURBO da non confondere con l'omonima 2002. Sul piano della filosofia, l'apparizione di questo nuovo modello si presterebbe alla critica della ragion pura. D'altra parte, dicono a Monaco, erano anni che ci chiedevamo quali fossero i limiti della torta; ergo, oggi che gli stessi problemi hanno assunto dimensione pubblica, concedeteci almeno la fiducia necessaria ad ammettere che sappiamo ciò che stiamo facendo.

La crisi dell'energia ha indubbiamente introdotto nuovi registri nella musica dell'industria automobilistica, richiamando anche i giullari come chi scrive ad una più sobria visuale dell'automobile sempre più destinata a divenire esempio di funzionali probità.

E che c'entrano allora, chiederete, il condizionamento d'aria, gli alza-cristalli servoassistiti, il servosterzo e tante altre non gratuite servitù?

Beh, come avrete notato dalle righe introduttive, lo scopo della Bayerische Motoren Werk nel varare la 3,3L non era esattamente quello di andare incontro al popo-



Vista di tre quarti anteriormente, la nuova BMW 3,3L dà una impressione di grande compattezza, suggerendo inoltre un maggior equilibrio fra parte metallica e parte vetrata. Diremmo, tuttavia, che per quanto riguarda lo styling, la nostra produzione casalinga si... difende ancora in modo eccellente

lo, anche se il popolo, oggi, viene convenientemente aizzato a farcisi un pensierino. Passata la festa, poi, gabbato lo santo; si sa come vanno certe cose.

Occorrerà quindi inquadrare l'automobile non più sul piano di una sfrenata sessualità come lo psicanalista ci faceva notare fino a ieri. Non più amante maggiorata, quindi, ma madre, sorella e/o moglie; da questo punto di vista non ci stupirebbe assistere in futuro alla canonizzazione di re Feisal, la cui azione moralizzatrice in questo senso abbaglierebbe un cieco.

Le novità diurne che fra bombe e scippi spulciamo sul giornale rientrano in un contesto logico atteso dagli economisti — e non solo tedeschi — da almeno quattro anni come saturazione del mercato. Sintomo classico di questo fenomeno, la « crescita zero » che di solito segna il termine di ogni periodo fra due guerre.

D'accordo, dobbiamo parlare della 3,3L, ma non stiamo scivolando fuori tema: volevamo solo dire che l'ambiziosa realizzazione trova la sua ragione d'essere nella ricerca di una dimensione ideale da parte della Casa costruttrice. Inutile aspettarsi ammettono i dirigenti BMW, una fetta superiore al 5% delle immatricolazioni globali in Germania e su altri mercati europei. Però siamo ormai abituati a un coro d'orribili parole e accenti d'ira proveniente dagli USA, nei quali non sia-

Giuliano Orzali

CONTINUA A PAGINA 50

CONTINUAZIONE DA PAG. 49

mo mai stati in grado di fronteggiare del tutto la richiesta.

Ecco pertanto l'opportunità di costruire come abbiamo fatto, il nuovo complesso di Dingelfing, autoregalandoci nel contempo un certo potenziale di espansione senza iperinvestimenti, allorché la concorrenza era massimamente impegnata nel rigirarsi i pollici.

Visto dunque che nei confronti di frati e sore d'America abbiamo lungamente peccato in pensieri, verbo et opere, non ci resta che tentar di riparare nell'unica maniera che ci discolpi: raddoppiare le nostre vendite allo Zio Sam. Capito sì, quanto è duro essere giusti?

Considerato ciò che si intende o

za di « pattuglie » nell'atelier di Romeo Ferraris, pregandolo di provvedere.

Magari non ci capiterebbe più di fare 1000 km e scendere con la voglia di andare a ballare, ma certi piegoni da tratto appenninico li avremmo fatti con meno stridor di denti.

Troviamo in sintonia con i gusti yankee anche le nuove dimensioni che prendono le mosse da un passo maggiorato di dieci centimetri rispetto a un già notevole 2692 mm. Con questo, la vettura acquista in imponenza anche se l'abitabilità non risulta equivalente a quella degli incrociatori stradali d'oltre Atlantico.

Meraviglia piacevolmente una indubbia capacità manovriera che un

Le vendite BMW in ITALIA

	anno 1973	anno 1974
gennaio	702	—
febbraio	949	806
marzo	1284	1346
aprile	1054	1200
maggio	1220	1495
giugno	858	1189
TOTALE semestre	6067	6036

durante lo spostamento in alto del pistone stesso — si genera la voluta turbolenza della miscela che, al P.M.S. riempie la camera di combustione.

Gli ultimi suoi guizzi verrebbero sadicamente soffocati osservando che la camera di combustione riceve altresì, poco prima del P.M.S. e dal di dietro, una carica di altra miscela dalla fessura di schiacciamento; il che rianima la turbolenza e la combustione avviene così come un incendio nella steppa su cui soffiava vento favorevole.

Un principesco albero a gomiti dai sette supporti e con dodici contrappesi limita al massimo la sollecitazione ai cuscinetti. Le vibrazioni dovute alle forze alterne di vario ordine vengono mantenute in pratica sotto i limiti della percettibilità, concedendo al pubblicitario l'uso giustificato di una frase ad effetto: « Si scatena come una turbina », alla quale aggiungerei volentieri uno « Ja... » molto tedesco di Cermania.

Il consumo — 11,9 litri per cento km — viene dichiarato, chissà mai perché, a 110 kmh —. A meno che le norme DIN 70030 citate nel testo non si riferiscano proprio a tal funereo pellegrinare. Prendendo tale dato per buono, almeno quanto gli 11,4/100 garantiti (forse anche in movimento) per la nostrana 2000 GT Veloce, l'indice non ci sembra rivelatore di un metabolismo da squalo.

Merito probabile dei doppio corpo Zenith 35/40 ciascuno dei quali, invertito e registrabile alimenta tre dei sei cilindri del gruppo motore. Dispositivi di carburazione automatica per l'avviamento sono inclusi nel sistema e vengono comandati in base alla temperatura dell'acqua di raffreddamento.

La carburazione grassa, favorevole a un pronto avviamento a freddo, resta in tal modo esclusa quando il motore entra in temperatura, o è già caldo, poiché una inutile entrata in funzione dello starter costituirebbe sperpero di carburante. Anche a motore freddo il funzionamento dei carburatori è regolato al limite economico, mediante riscaldamento elettrico complementare.

Preciso l'inserimento dei vari rapporti, con comando azionato da una corta leva centrale. Il cambio è sincronizzato con il sistema Borg-Warner, notoriamente silenzioso ed efficace e ci riferiamo alla versione manuale. Senza variazione di prezzo è facoltà dell'acquirente richiedere che la vettura gli venga fornita con — orrore... — il cambio automatico ZF, natürlich. Abbiamo sentito dire da chi l'ha provato che l'assieme funziona bene, senza dar luogo a scosse di innesto.

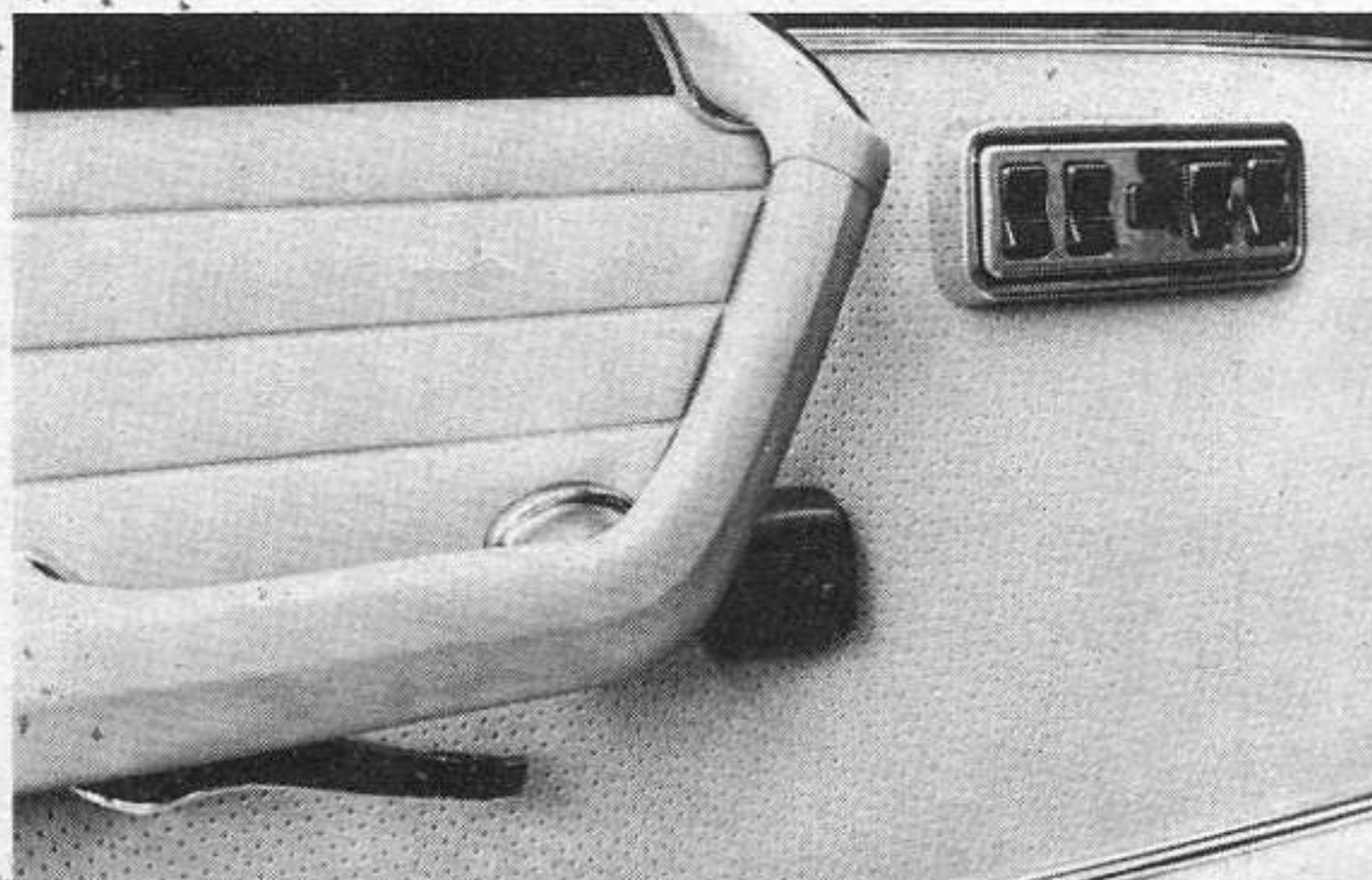
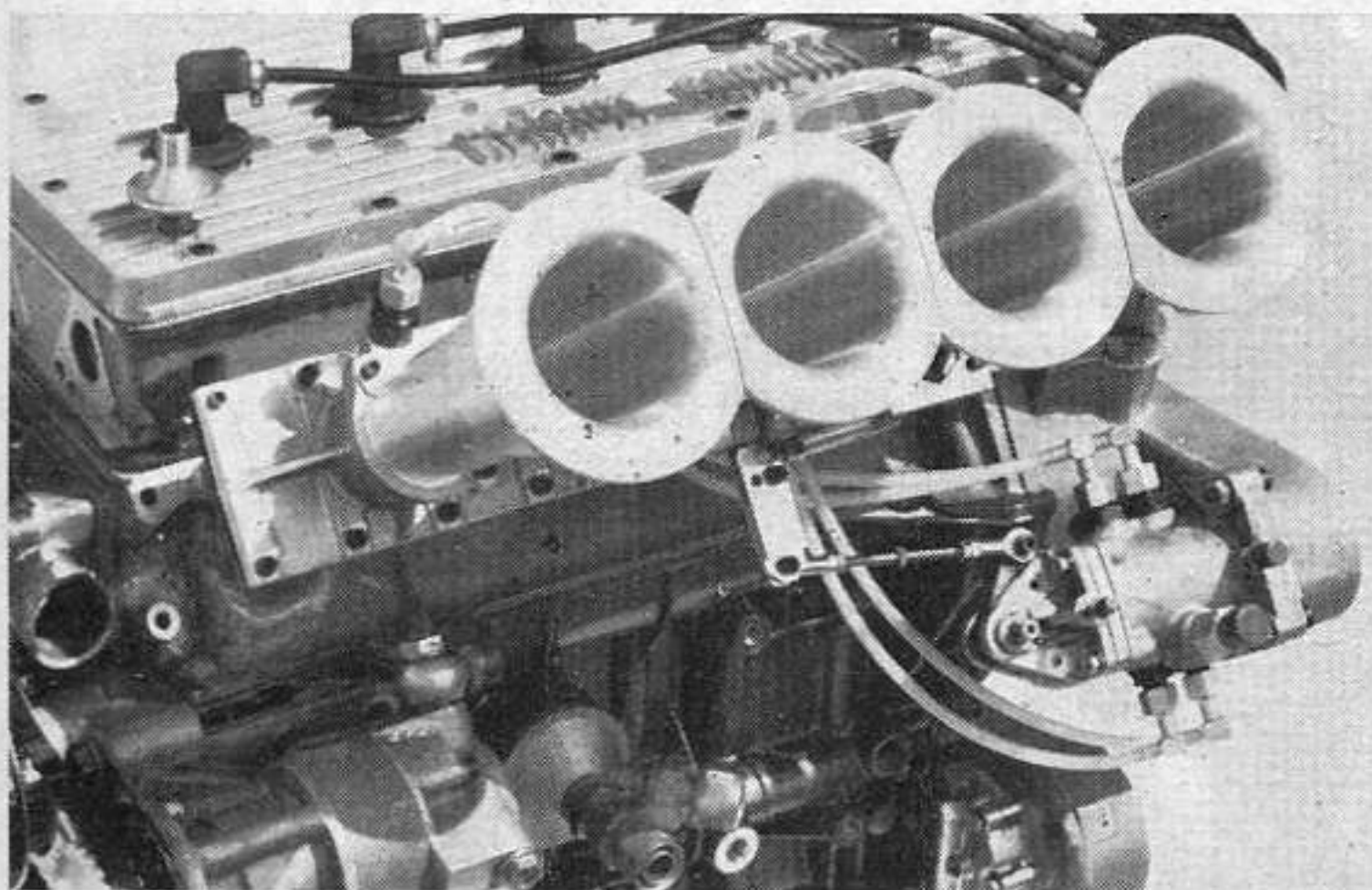
Troviamo finalmente anche qualcosa che non è di serie, nelle vesti di un differenziale autobloccante al 50%. Il che è bello, perché siffatto arnese non si adatta alla guida di tutti e può portare a un aggravio delle spese di esercizio sotto la voce « cardiologo ».

Concludendo, la Germania Occidentale ci fornisce un'ulteriore dimostrazione di saper fare anche altro che andar forte ove si tratti di una sfera presa a pedate. Oggi come oggi essere all'avanguardia consiste anche nel rendersi conto degli acciacchi dell'età cui anche un'intera industria può andar soggetta e nel prepararsi a vivere in compagnia di questa scomoda realtà.

Inutile preoccuparsi più del necessario e rotolarsi per terra allo scopo di sporcarsi tutti. Il pericolo vero non viene dalla crisi energetica, ma dalle misure dilettantistiche cui l'automobile, e noi dentro, finiamo per esser soggetti ogni volta che un addetto ai lavori ha un'idea luminosa e decide di provarla in corpore vili.



La BMW 3,3L riunisce l'elegante e moderna linea della carrozzeria, il suo stile sobrio e funzionale e la dotazione del suo equipaggiamento, alle tipiche prestazioni dei modelli della Casa che si distinguono per vitalità e dinamismo



Il gruppo motore della BMW 3,3L (a sinistra) si distingue per una straordinaria elasticità che permette di guidare senza fatica. A destra, la bottoniera-comandi a disposizione del conduttore per azionare cristalli, retrovisore, ecc.

si intendeva in America per automobile e fatto intendere ai colà residenti che i 4000 dollari di felice memoria sono ormai pochini anche per una « average car », non dovrebbe essere difficile alla BMW erigersi in poco tempo a leggenda americana in virtù delle sue sei cilindri adattate alla american way of life.

Sensibile fin dal primo contatto con la 3,3L il passaggio ai 10,5 Kg/CV, dagli 8,5/7,6 Kg/CV delle « vecchie » berline 2500/2800. E' una sensazione che si riflette più sul comportamento in curva — per quel poco che ci è stato dato di constatare — che non sulle accelerazioni che leggiamo sul depliant illustrativo (0-100 kmh in 8,3 secondi).

Ingenuo quindi sarebbe chi pensasse che la « belva » BMW si sia messa definitivamente le ciabatte, anche se la riduzione del programma corse noi di AUTOSPRINT glie la perdoneremo sì e no quando avrà vinto un Campionato Mondiale.

Però un certo imborghesimento, suggerito forse da una amabile conversazione con un paio di dirigenti che trasportavamo, abibamo creduto di individuarlo. Ed è proprio per questo che, estrapolandoci ipotetici acquirenti, ci precipiteremo alla massima velocità compatibile con le condizioni del traffico (e l'assen-

ingombro di m 4,80x1750 non riesce ad offuscare sia nel traffico che nello stretto. Merito dello sterzo Gemmer ZF che, anche in versione asservita Zugelmutter riesce a mantenere il raggio di volta minimo nei dintorni degli undici metri.

Nessun bisogno di ulteriore presentazione per quanto riguarda le sospensioni a ruote completamente indipendenti per entrambi i treni. Entro i limiti velocistici oggi concessi dalla legge, oseremo dire che non esiste manovra burina a sufficienza per provocare una perdita di controllo. Certo che, se uno pigia, non potrà prendersela con le guide oblique del retrotreno o con le gambe McPherson disassate allorché si dovesse ritrovare a far da elemento del paesaggio. Nel complesso, abbiamo trovato la vettura intrinsecamente neutra con qualche tendenza al sottosterzo nelle curve da assalto, ma dobbiamo ripetere che la presa di contatto è stata breve e condizionata.

Il « Guidare con gioia », motto BMW divenuto « gioia di guidare » nella traduzione italiana, può per contro essere applicato senza condizioni di sorta all'unità motrice sei cilindri superquadro (88,4 x 89) col quale, praticamente, non si riesce mai ad avere una coppia inferiore ai

25 Kgm contro un massimo di 30 Kgm a 3500 giri/minuto.

Opinione condivisa a quanto pare anche dall'ing. Eberhard von Keunheim (presidente della BMW) che, in una recente chiacchierata con Edouard Seiler, ha colto il destro per dichiarare « Non acquisteremo mai, per esempio, i nostri motori da altri fabbricanti. Nessuno ci è superiore in questo settore: il nome della Ditta ve lo dice, siamo i primi e più avanzati (first and foremost) costruttori del ramo ».

In effetti, se qualcuno la volesse far troppo lunga perché, lui, el g' ha le camere di scoppio emisferiche, eviti di farsi sentire in quel di Monaco perché gli potrebbe capitare di sorbirsi un pistolotto sulle cavità di turbolenza a tripla sfericità ossia a volte distinte (e sferiche) sia nella zona della candela che in ciascuna delle zone riservate alle valvole.

Se ancora non si decidesse a star zitto, potrebbe venir lentamente ucciso da ulteriori considerazioni come quella del pistone che porta uno spessore a forma di rialzo che, quando perviene al P.M.S. forma, rispetto alla parete della camera di combustione una fessura di schiacciamento. Con opportuna conformazione di detto rialzo del pistone — e

Those magnificent men and their

FLYING MACHINES!

Find out how you can be someone special in The New Navy.

North 6338 E. 82nd Phone: 849-3811	Center City 7 East Ohio Phone: 636-2885	East 1150 N. Shadeland Phone: 353-6908	South 711 E. Thompson Rd. Phone: 787-9376
--	---	--	---

West
36 S. Penn.
Phone: 635-3450

NAVY

Sempre meno e sempre più solo professionisti (ricchi) quei... PAZZI delle MACCHINE VOLANTI

Il caro-motori distruggerà anche i « drags »

Il manifesto per una gara drag suggerisce già in quale clima e con quale spirito si disputano queste corse. Quale messaggio pubblicitario migliore di uno di questi mostri, lanciato sulla piattaforma di una portaerei sulla quale nello sfondo si intravede un supersonico pronto ad una imprevedibile sfida?

NEW YORK - Le corse per dragster non sono più uno sport per il week-end di famiglia. Sono diventate un grosso affare. Sono stati investiti milioni di dollari, e altri continuano ad esserlo, in grosse vetture assistite dalle Case. « Per quanto brutale possa suonare, nelle corse per dragsters non c'è molto posto per i mediocri — ci ha detto Gary Beck durante i Winternationals a Pomona, in California. — E' un affare che implica grosse somme di denaro e queste corse professionali sono decisamente uscite dal campo dell'hobby. Non sono assolutamente più quel genere di sport ».

E, andando avanti, diventeranno ancora più difficili. Le velocità sono ormai troppo elevate e i concorrenti troppo competitivi perché si partecipi a queste gare un po' come a un gioco d'azzardo. Il grande « Papà Don Garlits », cioè il Nuvolari dei dragsters, le definisce « corse di auto distruzione ». A uno a uno i piloti tentano sempre più ma pare che i progressi tecnologici non si facciano abbastanza in fretta. E' occorso uno « scatto » di 6"17 o più per qualificarsi per i quarti di finale nella categoria « rop Fuel » (carburante a

base di metanolo e nitrometano) a Pomona e fra 6"3 e 6"6 per la categoria « Funny Cars ». Dove si trova il problema?

Fare quattro o cinque buoni « scatti » entro questi tempi richiede denaro per comprare materiale che duri per le prove e il canadese Bech, che descrive le macchine quali « vetture killer », lo ha dimostrato utilizzando un costosissimo motore Milondon con testata in alluminio, eseguendo « scatti » di 5"96, 5"90, 5"84 e 5"94. Idem per Don Garlits all'Ontario, nel novembre scorso, con « scatti » di 5"98, 5"86, 5"79 e 5"78. Vinse così il campionato.

Ripetiamo, qual è il problema? Se le cose continueranno così, questo sport cesserà di esistere. Questi « scatti » super veloci e auto-distruttori per potersi qualificare, eliminano molti piloti. Garlits vinse la sua più recente gara senza nessun concorrente accanto a lui al via. Infatti questi aveva distrutto il motore nello « scatto » della semifinale e non poté sostituirlo in 14 minuti. McEwen, uno dei grandi conduttori di « Funny Cars », fece a sua volta uno « scatto » solitario, quando vinse nella categoria di tali vetture, perché il suo avversario aveva rotto il motore, come l'al-

tro, nello « scatto » in semifinale. In tal modo non c'è più concorrenza e gli spettatori si annoiano.

Ultimamente sono occorsi gravissimi incidenti, dovuti alle alte velocità e alla preparazione inadeguata delle vetture. Markley aveva effettuato il suo « scatto » davanti a un ragazzino, John Stewart, poi all'improvviso il compressore del motore è scoppiato. Il monoblocco si è staccato dal lungo dragster e la sezione del pilota, come pure la metà anteriore del mezzo, hanno cominciato a rotolare lungo la linea di arrivo, ruzzolando per tre volte prima di finire nel tratto erboso interno. La vettura è rimasta distrutta, il pilota per fortuna illeso.

Nella finale di una gara per « Funny Cars » a Columbus, nell'Ohio, un pilota ha forzato troppo e il motore si è rotto. Con l'olio che gli spruzzava il viso, il conduttore, Emery, ha aperto il paracadute ma la vettura è comunque andata a cozzare contro un muro. Emery si è allontanato,

Adriano Manocchia

CONTINUA A PAGINA 54



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



Per gli esperti del settore la crisi non esiste, ma...

il boom è per le «funny»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NEW YORK - Con una girandola di «sprint» durante la quale il record della pista è andato a farsi benedire con un 217,89 miglia orarie (350,659 kmh) che Bill Levitt ha raggiunto a bordo della sua «Allucinations», il campionato nazionale delle «dragsters» ha avuto il crisma ufficiale.

Sullo strip di Center Moriches, nell'isola del Long Island, presenti oltre 10 mila giovani accorsi dai tre stati vicini, i mostri della «speed» hanno elettrizzato un po' tutti. Bisogna dire, per la verità, che al Center Moriches mancavano alcuni «big» che molti definiscono ormai superati dal tempo, e tanto è vero che il ventiquattrenne Levitt ce l'ha fatta anche se non aveva alle spalle un «Big Daddy» o uno Schomacker.

Dove sono questi «big»? A prescindere che la maggioranza vive nella «sunny» (solatia) California, i «meets» di dragsters richiamano più piloti in quello Stato che nella costa atlantica. Il motivo è unico ed importante: i dollari. Mentre qui gli organizzatori devono, per ottenere un po' di guadagno, ridurre i premi, onorando i trionfatori con trofei e diplomi, in California chi vince incassa somme grosse. E da qui il fenomeno della mancanza di grossi nomi.

Comunque, dicevo, al Center Moriches non è mancato il brivido, poiché la «funny car» «Dennis The Menace» ha percorso il quarto di miglio in 6 secondi e 70 alla media di 335,257 kmh, mentre Fred Goeska con la sua «Machinegun Kelly» (la mitragliatrice Kelly) ha sfiorato le 213 miglia (circa 343 kmh) dopo aver compiuto un «burn-out» o fumata per surriscaldare i pneumatici.

In una rapida inchiesta tra le migliaia di appassionati presenti per conoscere quali mezzi attraggono, avvincono di più: le dragsters lunghe, affusolate dai motori mostruosi, o le «funny cars», le vetture sport modificate e rinforzate sino all'inverosimile.

«Nutriamo molto rispetto per le dragsters — han detto in molti — ma le «funny» hanno un potere d'attrazione superiore. Sono un po' le macchine che vediamo sulle strade e che su questo strip subiscono metamorfosi favolose».

Il 70 per cento, dunque, propende per le «funny» e un fattore non comune influisce a questo «favoreggiamento»: la pittura. Le «funny» sono dipinte a più mani da artisti veri e propri che compiono dei capolavori. Ma di questo parleremo in un altro servizio.

AUTOSPRINT scrisse, molti mesi or

sono, quando imperversava la crisi, che se questa si fosse protratta, tutte le corse avrebbero subito riduzioni, eccezione fatta per le dragsters. Ed era logico. Esse corrono a base di alcool metilico ed una piccola percentuale di benzina che poi diventa insignificante se si pensa che con 5 litri questi mostri possono compiere due passaggi.

«La velocità nel nostro settore — mi diceva il «colored» Bill Smith che pilota una «funny car» Vega — anziché diminuire aumenta, ma purtroppo questo fa parte del nostro «business»».

Le dragsters sono un mezzo che attrae la gioventù amante del brivido della velocità. Questi giovani cominciano a gareggiare con le loro macchine, alcune completamente modificate nei motori, carrozzeria ecc., altre semplicemente a posto, e pagando dieci dollari possono tentare sullo strip, al mattino prima delle grosse competizioni, percorrendo il quarto di miglio onde saggiare il coraggio, la forza della macchina, e provare quel brivido di cui sono assetati. Sono pochi coloro che riescono a spuntarla. Prima perché occorre avere molti soldi per poter costruire un bolide che varia nel prezzo dai 15 ai 50 mila dollari e poi perché a questo bisogna accoppiare una «crews» di meccanici qualificatissimi e capaci di smontare il motore, nel campo che fiancheggia lo strip, in meno di mezz'ora e rimontarlo in perfette condizioni.

A voler dar retta a George Orane direttore dello strip di Center Moriches, le dragsters e le «funny» hanno sempre un seguito superiore a qualsiasi altra corsa automobilistica del mondo.

«Sono oltre 90 milioni i seguaci di questo genere di gare motorizzate, si stampano 15 riviste mensili «dragsters» in tutti gli USA, si spendono milioni di dollari per andare nei luoghi di riunioni, si incassano oltre 300 milioni di dollari a stagione l'ingresso nei vari autodromi, e questo perché gli «aficionados» sono i giovani, molto giovani. Sino a che vi saranno i giovani, le gare drag non morranno».

L'ultima manifestazione valevole per il titolo nazionale ha luogo sullo strip di Indianapolis, a qualche chilometro di distanza dal catino «mondiale» che il giorno del «memorial day» batte tutti i records. E per concludere aggiungerò che la Marina americana, per ottenere l'arruolamento volontario di giovani ha stampato un «poster» nel quale si vede la volata compiuta da Don Garlitz su dragster contro un jet della marina, ambedue sulla piattaforma di lancio di una portaerei. Inutile dire che Garlitz ha vinto.

Il caro-drag

CONTINUAZIONE DA PAG. 51

miracolosamente illeso.

Thompson, un famoso pilota di dragsters che ora si dedica alle corse in circuito, dice che questa disciplina subirà un forte calo. Avvalora questo concetto parlando di pubblico in numero minore, e di gare in cui vince sempre lo stesso pilota, fatto che le rende noiose.

«Il conduttore mediocre dovrà per forza uscire di scena e potranno rimanere soltanto i professionisti ricchi — ha aggiunto in tono di critica. — E, secondo me, con meno concorrenti l'interesse del pubblico scemerà».

«TV Tommy IVO», un veterano di dragsters, che evitò per caso un incidente ai Winternationals, ha detto che il costo di queste corse è «vergognoso» che supera i limiti del possibile e fa sparire di scena quelli che potrebbero spendere un poco, ma non tanto, per gareggiare.

Quale sarebbe la soluzione? Limitare le cilindrate? Limitare le dimensioni dei pneumatici?

Il pilota Tony Nancy ha detto che la manutenzione sta mandando alle stelle i costi di queste corse. «Oggi — osserva — la concorrenza è tale, che per fare fronte dobbiamo disporre di questi veicoli specialissimi».

Anche i professionisti, però, sono d'accordo su un punto: gli appassionati meritano di godere di uno spettacolo.

a. m.

SALTA un nuovo autodromo

BUENOS AIRES - Con lancio di paracadutisti di fronte al palco d'onore, alla presenza del governatore della provincia Olívio Rios e delle autorità dell'Auto Club Salta, si è inaugurato un nuovo autodromo in Argentina, intitolato al General Martín Miguel de Güemes, e che si chiamerà Autodromo del Norte. Senza interporre discorsi ufficiali, non appena sgombrata la pista dai paracadutisti, si è dato inizio alla prima serie della Formula Uno nazionale, alla quale hanno fatto seguito le gare Turismo classe B e classe C. Invitati all'inaugurazione erano pure i piloti Juan Manuel Fangio e Carlos Reutemann che però non erano presenti con vivo disappunto di tutti gli appassionati argentini.

Il gran pubblico presente ha potuto tuttavia divertirsi agli interessanti duelli cui hanno dato vita, nelle rispettive categorie Jorge Bianchi, Angel Ruben Monguzzi, Emilio Bertolini, Pablo Brea e tutti gli altri. Gli applausi maggiori tuttavia se li è guadagnati l'idolo locale Luis de Palma che ha vinto la gara di Formula 1 nazionale.

Dopo questa inaugurazione sprint, senza fronzoli ma con un bel numero di gare, sarà interessante seguire lo sviluppo che avrà l'attività ora in Argentina con questo nuovo e davvero meraviglioso impianto.

ASA
racing line

Equipaggiamenti completi per piloti da corsa, sedili anatomici, tute ininfiammabili, guanti, calze, sottotute, occhiali, caschi, visiere, stemmi in tessuto, volanti. Magliette e foulards con stampa indelebile, giubbetti, borse, ombrelli, strumenti speciali

DISTRIBUTORE L'AUTOACCESSORIO di MILANO



Ariston il casco

La sicurezza di questo casco è data dai materiali impiegati, la calotta è tutta in Makrolon Bayer e l'imbottitura è molto accurata, in modo da conferirgli eccezionali caratteristiche di resistenza abbinate ad una notevole leggerezza. Lo styling di cui è caratterizzata l'estetica è dovuto a un design che rispecchia le mutate ed attuali necessità di sicurezza e comfort. Questo casco ha superato le più severe prove da parte di appositi Istituti Tecnologici europei e d'oltre oceano. Contenuto in elegante borsa è in commercio nelle misure 56/57 - 58 - 59 - 60 e nei colori bleu, rosso, bianco, arancio, nero, giallo. Disponibile anche nella versione Jet.



FERMO K

Risposta ai «rissosi»

Egregio Direttore, siamo un gruppo di kartisti toscani per i quali gli aggettivi «polemici e rissosi» non sono esatti né tantomeno graditi. E crediamo con ragione. Sulla Pista del Sole di Firenze è ormai consuetudine che le gare terminino con degli strascichi polemici che, a seconda dell'articolista che ne riporta le cronache, dipendono dai «soliti piloti toscani». Ciò non è assolutamente vero perché i più polemici, caso mai, sono gli altri anche se con ragione.

Partecipiamo assiduamente a molte gare su altre piste e non capita mai che i «toscani» siano coinvolti nelle polemiche, anzi, a onor del vero, ci sentiamo molto onorati di essere rispettati e ben accetti da tutti.

Poiché da un po' di tempo le cronache delle gare sulla Pista del Sole riportano le suddette inesattezze su certi ipotetici difetti nostrani, invitiamo l'articolista a «presenziare» le gare e non a scrivere l'articolo stando seduto su una comoda poltrona, magari da molto lontano o per sentito dire, considerando che non abbiamo mai avuto l'onore di vederlo.

In attesa di veder pubblicata questa, purtroppo, polemica lettera di precisazione, Le confermiamo la nostra fedeltà al Suo bellissimo giornale del quale siamo fedelissimi lettori, a «qualunque costo» e di «qualsiasi formato».

Lettera firmata da 16 piloti

AUTOSPRINT non è mai sordo alle istanze di chi crede aver subito un torto o essere stato ingiustamente «colpito». Pertanto, dopo avere pubblicato la lettera dei nostri fedelissimi lettori «ad ogni costo», cede, «una tantum» (è veramente di moda, ora la dizione), la parola all'articolista «indiziato» perché risponda direttamente a coloro che, in certo qual modo, l'hanno messo all'indice:

«Gli sportivi toscani, quelli veri, mi stanno particolarmente a cuore e posso comodamente dimostrarlo. Soltanto con i loro sforzi è stato possibile riprendere il karting in Toscana, affossato da ben qualificabile fonte in una memorabile prova di campionato italiano. Il gruppo piloti di Castiglione, quelli della Scuderia Tre Piste, il Siena Karting Club, i vari Biancalani, Sani e Monti, gente tutta con la quale ho parlato in modo critico e costruttivo, hanno avuto il merito della grande ripresa. Non certo altri ai quali risponderai personalmente se solo avessero il buon gusto di qualificarsi. Non fosse altro per dimostrare che tutto il mio scrivere è sempre suffragato da dati, molti dei quali volutamente mimetizzati. Voglio precisare che delle quattro gare disputate in Toscana, a due sono stato presente e pertanto, in grado di scrivere ciò che avevo visto, mentre per le altre due ho riportato quanto da persone ben qualificate mi è stato riferito e scritto. Da questa "comoda poltrona" posso solo dire che è lungi da me il desiderio della polemica, ma tale diventa se il constatare la realtà, suffragata da ampia documentazione, è un polemizzare.

Francesco Blasi»

LE PROSSIME GARE



Anche il kart ha la sua Miss, si chiama Roxane Nouban, e non poteva che essere eletta ad Antibes, nella pista bagnata dal mare

L'acqua non spegne i «bollori»

CAMISANO - Il circuito di Camisano, uno dei più validi sinora presentati, è stato teatro di una doppia bufera: una naturale con pioggia e vento che comunque non hanno spento l'ardore dei protagonisti, e una tecnica che ha portato alla squalifica un gruppo di piloti della terza categoria classe 100. Si sono affermati nelle gare molto tirate Zucchelli, Vischioni, Bellini, Crepaldi e Scarabelli.

LE CLASSIFICHE

Classe 125 - 1. cat.: 1. Zucchelli; 2. De Biasi; 3. Cavecchi; 4. Levieè; 5. Zampieri L.

Classe 125 - 2. cat.: 1. Vischioni; 2. Ronchese; 3. Marangoni; 4. Viani; 5. Cancarini.

Classe 100 - 1. cat.: 1. Bellini; 2. Padovan; 3. Marchetti; 4. Mombelli; 5. Amin Gazawoui.

Classe 100 - 3. cat.: 1. Crepaldi; 2. Sassi; 3. Tresse; 4. De Min; 5. Masperi.

Classe 100 - 2. cat.: 1. Scarabelli; 2. Masini; 3. Lorenzi; 4. Ravaglia; 4. Antoniotti.

De Bellis in souplesse

VIBO VALENTIA - Grande giornata di De Bellis che dopo avere vinto in souplesse la classe 100 della 1. categoria, si è bellamente ripetuto nella classe con cambio lasciando alle sue spalle prima Donato e poi La Porta. Le altre gare del cenacolo kartistico fra piloti siciliani e calabresi, sono state appannaggio di Leotta, Tassone e De Pasquale.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 - 1. cat.: 1. De Bellis; 2. Donato; 3. Vaccaro; 4. Caccamo; 5. Imperato.

Classe 100 - 2. cat.: 1. Leotta; 2. Comito; 3. Pizzo; 4. Paolo; 5. Serra.

Classe 100 - 3. cat.: 1. Tassone; 2. Vestri; 3. Vestri C.; 4. Messina; 5. Cilea.

Classe 125 cc - 1. cat.: 1. De Bellis; 2.

20 luglio, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. Trofeo Gabbiani cl. 100 e 125 cc, notturna; 20, PISTA DEL MARE - Fano - Camp. It. cl. 125 cc, verifiche - tempi - eliminatorie 2. categoria; 21, PISTA DEL MARE - Fano - Camp. It. cl. 125 cc, eliminatorie 1. categoria e finali per la 1. e 2. categoria; 21, PISTA PERGUSA - Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Camp. Regionale; 21, CIRC. DI TOCCHI MONTICIANO (SI) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 21, RYE HOUSE (GB) - Campionato d'Europa Junior; 27, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc, notturna; 28, CIRCUITO DI PONTE D'ARBIA (SI) - gara naz. cl. 10 e 125 cc; 28, CIRCUITO DI ACIREALE (CT) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 3 agosto, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc, notturna; 4, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - 3. prova Campionato Scuderie e Marche cl. 100 cc; 10, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - Trofeo Gabbiani cl. 100 e 125 cc, notturna.

ROVELLI azzurro juniores che vince Il karting atletico

RYE HOUSE - Doppia utile e positiva esperienza per i piloti della formazione junior italiana sulla pista di Rye House dove a fine mese è previsto il Campionato d'Europa karting. La prima, quella di aver conosciuto e preso confidenza con un tracciato ostico e dai continui sobbalzi per il fondo adatto per gare quasi da cross, e non certo per velocità pura. L'altra, l'aver i nostri piloti preso contatto con un karting atletico cioè di staccate lunghe sino al tamponamento, tanto vivace e spinto da sconfinare nella scorrettezza, e tale da far diventare i risultati sportivi non aderenti ai valori in campo.

I nostri ragazzi, tutti ben dotati e dalle spiccate caratteristiche, hanno subito appreso le lezioni ed in un batter d'occhio si sono adattati al nuovo ambiente, sbaragliando il campo e riducendo tutti gli avversari a comparse, se si escludono i due inglesi Malcolm Pyne e Martin Smart che, specie il primo è un avversario ostico, duro e di valore, per la perfetta conoscenza che ha della pista di casa.

Ha vinto Felice Rovelli perché è stato il più regolare e diciamo anche un tantino fortunato, perché mentre Gabbiani che aveva dominato in lungo ed in largo, si avviava verso la vittoria, è incappato in un leggero errore trovandosi l'inglese tra le ruote. Fermi tutti e due, è sfrecciato Rovelli compiendo gli ultimi due giri da vincitore di una finale tempestosa, tirata allo spasimo e tanto drammatica. Alle sue spalle ancora due italiani Elio De Angelis, un sornione di

grande avvenire, e Paolo Bernazzoli, che ha trovato il ritmo giusto solo verso la fine.

LE CLASSIFICHE

1. Rovelli; 2. De Angelis E.; 3. Bernazzoli; 4. Marting (GB); 5. De Angelis R. 6. Gabbiani; 7. Gates (GB); 8. Brown (GB); 9. Pyne (GB); 10. Koene (NL); 11. Gray (GB); 12. Venturi; 13. Ravaglia; 14. Jarman (GB); 15. Menherre (NL); 16. Casiraghi 17. Henwel (NL); 18. Walfendon (GB); 19. Wieringa (NL); 20. Zweeè (NL).

Scatenati a S. Pancrazio

PARMA - Attività frenetica sulla Pista S. Pancrazio con gran movimento di piloti tutti in cerca della forma migliore per le prove tricolori. Hanno vinto Lotteri che ha debellato la resistenza di Scarabelli, Sassi imbattibile sulla pista di Parma, Barilli e Ganapini dopo gare molto tirate.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 - 2. cat.: 1. Lotteri; 2. Masini; 3. Scarabelli; 4. Passerini; 5. Antoniotti.

Classe 100 - 3. cat.: - 1. Sassi; 2. Villa; 3. Cavalieri; 4. Bandinelli; 5. Cattaneo.

Classe 125 - 1. cat.: 1. Barilli; 2. Silvestri; 3. Pavesi; 4. Cavecchi; 5. Cavaciuti.

Classe 125 - 2. cat.: 1. Ganapini; 2. Gardoni; 3. Spada; 4. Zullo; 5. Comini.



Campionato bagnato, campionato fortunato: nonostante l'inclemenza del tempo una gran folla ha assistito al Campionato Individuale che ha preso avvio a Mosca e che si preannuncia contesissimo in ogni categoria

La Porta; 3. Ceravolo; 4. Lastrino.
Classe 125 - 2. cat.: 1. De Pasquale; 2. Zita; 3. Iarrera; 4. Andaloro; 5. De Gaetano.

A Fano rodaggio generale

FANO - Rodaggio generale sulla pista del Mare di Fano che fra poco ospiterà due prove altamente qualificate quali il Campionato Italiano della 125 il 21 corrente e, subito dopo il Campionato d'Europa e la Coppa Europea delle Dame. In vista di tanto, rodaggio per tutti. Per organizzatori e ufficiali di gara, ma principalmente per i piloti della 125 che nell'imminenza del tricolore loro riservato, si sono addirittura scatenati sul magnifico anello.

Ha fatto da padrona e tenuto banco la classe 125 ed in modo particolare la seconda categoria, che ha visto ancora una volta primeggiare Claudio Flenghi in par-

ticolare stato di grazia. Nella prima categoria oramai si assiste al ritorno prepotente del Campione d'Europa Marino Vitali, che ha trovato finalmente il modo di fare andare il suo mezzo, con il risultato che gli avversari come Giardinieri, Perlini, Pavesi ed altri ora lo vedono sempre arrivare primo.

Nella 100 terza categoria ancora una vittoria, la terza consecutiva del romano Andrea De Cesaris, anche se fra gli avversari non c'erano i più quotati. Scarabelli, che si è cimentato per la prima volta anche nella classe con cambio, nella seconda categoria della classe 100 non ha avuto alcuna difficoltà per battere gli avversari. Alle sue spalle Perini e Panzolini.

LE CLASSIFICHE

Classe 125 - 1. cat.: 1. Vitali; 2. Giardinieri; 3. Perlini; 4. Pavesi; 5. Marcaccioli.

Classe 125 - 2. cat.: 1. Flenghi; 2. Astuni; 3. Viani; 4. Barbieri; 5. Pazzaglia.

Classe 100 - 3. cat.: 1. De Cesaris; 2. Raisi; 3. Calini; 4. Accattoli; 5. Leghissa.

Classe 200 - 2. cat.: 1. Scarabelli; 2. Parini; 3. Panzolini A.; 4. Mazzini; 5. Evangelista.

Sempre nell'occhio del ciclone le mini-formule per decisioni sbagliate (o per lo meno frettolose...)

F. ITALIA

F. FORD

I piloti affidati al «testa-e-croce»

ROMA - La rinuncia di alcuni organizzatori ad organizzare gare iscritte al calendario e la non disponibilità di altri alla organizzazione di gare sostitutive, pone termine con leggero anticipo alla serie di gare previste per i gironi della F. ITALIA. Quello dei numeri pari si conclude dopo cinque gare, il girone dei dispari ha invece disputato sette delle otto gare previste.

Il primo settembre, nel pieno rispetto del calendario, inizierà la serie di gare finali, alle quali prenderanno parte tutti i piloti. Come è noto per l'assegnazione del titolo di campione italiano il regolamento particolare della F. Italia tiene conto dei due migliori risultati ottenuti dai piloti nelle gare dei rispettivi gironi e dei tre migliori risultati ottenuti nelle otto gare che daranno vita alla fase finale aperta a tutti.

La **CLASSIFICA PROVVISORIA UFFICIOSA** al termine dei due gironi (non sono stati conteggiati i punteggi ottenuti nella gara di Valledlunga del 9 giugno essendo in corso un appello presentato dal vincitore Sottanelli, tolto di classifica per condotta di gara non regolare), è la seguente: **FARNETI (D)**, **LEONI (P) 18**; **CESARINI (D)**, **SOTTANELLI (D) 15**; **PEDERSOLI (P) 13**; **REGOSA (D) 12**; **BRANCATELLI (P)**, **BURATTI (P) 10**; **GIACOMELLI (P) 9**; **DE STEFANO (D)**, **GRIMALDI (D) 8**.

Che la F. Italia non fosse più trattata con i guanti come accadeva fino a non molto tempo fa, era ormai noto ma che la CSAI potesse arrivare al punto di creare figli e figliastri proprio non l'avremmo mai supposto. «La regolarità del campionato è salva perché nel girone finale ci sono ben otto gare e verranno presi in considerazione solo i tre migliori risultati» dicono alla CSAI, aggiungendo «che è stato fatto tutto il possibile perché anche i numeri pari potessero disputare altre due gare nel loro girone per raggiungere a quota sette i numeri dispari. Al contrario gli organizzatori si sono dimostrati irremovibili ed a malincuore dobbiamo chiudere la prima parte del campionato con un numero differente di gare per i due gironi».

Ora noi non mettiamo in dubbio questi sforzi, ma in ogni caso la regolarità del campionato non ci sembra affatto salva ed era assolutamente indispensabile che i piloti dei due gironi fossero arrivati alla finale con un uguale numero di gare disputate. Stando così le cose è evidente che la diversità di trattamento è una ingiustizia sportiva per i piloti pari che hanno avuto ben due gare in meno per cercare di mettere nel loro carniere il massimo di 18 punti. Chi potrà mai dimostrare infatti che i vari Pedersoli, Brancatelli, Buratti e Giacomelli, tanto per citare alcuni fra i piloti pari, con due gare in più non avrebbero potuto raggiungere Farneti e Leoni in testa alla classifica?

C'è poco da aggiungere (per il momento): da qualunque parte la si consideri, quest'ultima decisione della CSAI lascia la bocca amara a chi sfortunatamente è stato incluso nella lista dei numeri pari. Ma tant'è. Per la CSAI la discussione è chiusa anche se crediamo che difficilmente quei piloti che hanno corso con il pesante handicap di giocare il tutto per tutto in cinque gare anziché in sette, accetteranno tranquillamente questa disinvolta decisione. Al limite, se proprio non era possibile provvedere in altro modo, la CSAI avrebbe potuto dimostrare la sua buona volontà organizzando due gare speciali senza altri contorni, magari in notturna a Monza, ma in nessun caso avrebbe dovuto convalidare una sperequazione che sa di beffa.

ROMA - Non vogliamo dire che sia colpa del ministro Togni se il clamoroso caso degli assi a camme, relativo al campionato di F. Ford, abbia assunto risvolti poco chiari e di dubbia spiegazione. Certamente però se la lettera della casa-madre inglese con tutte le spiegazioni per orientarsi nel labirinto delle sigle non fosse giunta alla Ford-Italiana con due mesi esatti di ritardo il «caso» Sterzel-Mascagni poteva forse essere definito più chiaramente.

Al momento attuale l'unica cosa sicura è che, dopo i controlli effettuati, i due piloti sono stati tolti dalla classifica della gara di Valledlunga del 7 aprile e che, prendendo alla lettera il regolamento della F. Ford, gli stessi dovrebbero essere definitivamente esclusi dalla classifica del campionato. E senza alcuna speranza, perché, dal momento che il Tribunale Nazionale ha respinto l'appello dei piloti dichiarando che era stato consegnato fuori termine, per la CSAI il caso dovrebbe essere chiuso. In passato ed anche in questa occasione non siamo stati troppo teneri con la Ford ma ora ci sembra di capire che la CSAI abbia risolto il problema in modo del tutto affrettato.

Per quale ragione la CSAI non ha avuto dubbi nel condannare i due piloti quando la stessa Ford non aveva la possibilità di esprimere un giudizio in merito? Indubbiamente all'ufficio sportivo della casa inglese si potrà chiedere come mai né il diagramma completo dell'asse a camme né la spiegazione delle varie sigle stampigliate sullo stesso parti-

colare siano mai comparse sul regolamento tecnico ma, visto che il caso prospettato era nuovo, da parte della CSAI dovevano essere vagliate tutte le possibilità.

La Ford che tra l'altro non è mai stata interpellata dalla CSAI non ha ancora la possibilità di esprimere un proprio giudizio perché la S.C. Tecnica non ha ancora reso note le ragioni della doppia squalifica ma sembra che ufficialmente questa esclusione debba ritenersi infondata, almeno nel caso di Sterzel. La Ford inglese ha infatti comunicato che le famose sigle che hanno ispirato la squalifica (6250 BA-6250 CC-6250) non significano assolutamente nulla ed in fabbrica i vari assi a camme vengono riconosciuti solo tramite alcuni segni di pittura.

La lettera inglese inoltre precisa anche il diagramma originale del motore della Mexico e, pur se non esistono ancora prove ufficiali perché i particolari incriminati sono nelle mani della CSAI, stando ai controlli effettuati dai commissari tecnici subito dopo la corsa con il disco graduato, sembrerebbe che il motore di Sterzel debba ritenersi assolutamente regolare. La Ford invece non può pronunciarsi nemmeno ufficiosamente sul motore di Mascagni perché non è ancora in possesso di dati precisi.

A questo punto la casa italo-inglese dovrebbe cominciare un braccio di ferro con la S.C. Tecnica per riaprire la discussione del caso e stando alle ultime prove in suo possesso sembra che sia intenzionata ad andare molto in fondo. Assolutamente impossibile fare previsioni sul futuro comportamento della CSAI che di norma non torna mai sui suoi passi ma in ogni caso, se non dovessero emergere particolari nuovi, (ma in viale Pasteur all'EUR sembrano escluderli), la Ford è decisa ad andare contro il suo stesso regolamento e ad ammettere nel campionato i piloti da lei considerati innocenti. E per provare la regolarità di questa decisione chiamerebbe mister Martin Wolikns, responsabile inglese della F. Ford, per una prova comparativa dei particolari incriminati dinnanzi alla stampa specializzata.



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



Squalificabile quest'ALPINE Gr. 3 per rispettare le leggi di Stato

ROMA - Pur vittoriosa nella categoria gran turismo di serie (G.3), classe fino a 2000, alle recenti salite di Tolmezzo, Bressanone e della Mendola con «R.B.» nonché a Forno con Lottici, l'Alpine-Renault rischia di creare un « caso » tecnico estremamente sibillino. La macchina alla quale ci riferiamo è la berlinetta A 110 con motore 1605 che la casa di Dieppe ha omologato in G.3 fin dall'1-11-71 pur se per un lungo periodo non è stato possibile utilizzarla in Italia nel gran turismo CSAI perché non era importata direttamente.

Verso la metà dello scorso anno la Renault-Italia cessava l'importazione della Alpine con il classico motore 1565 ed immetteva nel nostro mercato la più re-

cente gemella 1605 che finora da noi era servita unicamente come base per le 1800 G.4. Nello stesso periodo (1-8-'73) la fiche di omologazione veniva aggiornata.

La macchina quindi aveva tutte le carte in regola per essere utilizzata in corsa e magari anche nel Challenge FISA come infatti si è puntualmente verificato nel caso di « R.B. ».

Semplicissimo: la nuova Alpine è stata omologata con il motore alimentato da due carburatori Weber 45 DCOE mentre in Italia la macchina viene venduta con un impianto di iniezione elettronica Lucas che nella fiche non viene nemmeno menzionato.

In tutta Europa viene venduta unicamente la versione a carbu-

ratori ma, al momento di collaudarla in Italia, il Ministero dei Trasporti si è fatto prendere da un improvviso raptus di americano-mania ed ha preteso che per rispettare le norme antipolluzione vigenti (?) la berlinetta francese fosse alimentata diversamente. Con un tale servizio i clienti sportivi sono costretti a correre con una macchina che probabilmente deve essere considerata fuori-legge prendendo alla lettera i regolamenti della CSAI e della FISA. Secondo l'ingegnere Nosetto, segretario della S.C. Tecnica, la macchina deve correre con i carburatori come appare lampante dalla fiche. A parte la spesa non indifferente per ricondurre la 1605 all'origine, una simile modifica sarebbe forse discutibile per il regolamento del Challenge FISA.

In ogni caso la FISA è intenzionata a chiarire immediatamente la situazione e d'accordo con la CSAI farà conoscere tra non molto le proprie decisioni. Infine c'è da notare la situazione, in un certo senso, ancora più grottesca, nella quale si trovano i numerosi piloti che corrono nella classe 2000 G.3 con la 124 A-barth. Infatti costoro potrebbero benissimo fare reclamo ed avere anche soddisfazione. Con il risultato però che alla gara successiva l'Alpine si presenterebbe in regola con i suoi carburatori che assicurano al motore un rendimento estremamente più favorevole rispetto all'iniezione. La famosa zappa sui piedi!

Lo stesso identico problema presenta anche la nuova nata in casa Alpine, la A 310 1605, omologata in G.3 dal primo di giugno. In ogni caso la macchina al momento non potrebbe correre nel FISA (potrebbe essere utilizzata nei rallies però), eppoi per il suo peso (840 kg. in fiche) si troverebbe handicappata rispetto al modello classico. La 310 infatti è in attesa del motore Renault 6 cilindri, due litri, ora impiegato nell'Euromarche.

Daniele Buzzonetti

Crescono anche i prezzi della burocrazia sportiva

Le nuove tariffe della C.S.I.

PARIGI - Il Bureau della FIA, su proposta del Comitato Finanziario, ha provveduto ad aggiornare le tariffe per l'iscrizione delle gare al calendario sportivo internazionale. Pertanto, per le gare della stagione sportiva 1975, gli organizzatori dovranno pagare i seguenti tributi:

Gare in circuito: Campionato del Mondo piloti F. 1, franchi francesi (FF) 6.000; Campionato mondiale marche, FF. 7.000; Campionato d'Europa conduttori F. 2, FF. 4.000; Can-Am, FF. 4.000; Campionato d'Europa marche 2000, FF. 3.000; Campionato del Pacifico, FF. 1.500; Campionato d'Europa vetture GT, FF. 3.000; Campionato d'Europa vetture Turismo, FF. 3.000; gare internazionali libere (non valevoli per campionati) FF. 2.000; gare internazionali, FF. 1.900.

Corse in salita: Gare di campionato, FF. 1.000; gare non valevoli per il campionato, FF. 500.

Rallies: Campionato del Mondo, FF. 1.500; Campionato d'Europa (prova prioritaria), FF. 1.250; Campionato d'Europa (prova non prioritaria), FF. 800; non valevole per campionato, FF. 500.

Autocross, rallycross, slalom: FF. 300.

Aggiornati in pari misura anche i « supplementi » che sono: cambio di data: prove di campionato, 1 diritto base; prove internazionali libere (in circuito), 1 diritto base; prove internazionali in circuito, rallies, corse in salita, autocross, rallycross, slalom, 50 per cento del diritto base.

Annullamento: prove di campionato con tre mesi di preavviso, 1 diritto base; senza preavviso di 3 mesi, 3 diritti base; internazionali libere non di campionato con preavviso di 3 mesi, nulla; senza preavviso di 3 mesi, 1 diritto base; internazionali semplici con preavviso di 3 mesi, nulla; senza preavviso di 3 mesi, 50 per cento del diritto base.

Iscrizioni tardive: qualsiasi tipo di prova, 50 per cento del diritto base.

Le tasse di iscrizione sono raddoppiate per le prove con denominazione pubblicitaria.

Si potrà correre anche due volte

● Forse sarà dovuto al desiderio di lasciare un buon ricordo negli ultimi mesi di gestione (con in ballo la riconferma) ma è indubbio che ultimamente la CSAI ha cercato di mostrare, in qualche frangente una mentalità meno curialesca nella soluzione dei problemi. E' recente la decisione di ammettere alle gare anche chi ha compiuto un solo giro del circuito, in favore della quale lo stesso dottor Salitti si è battuto personalmente. Ora il segretario della CSAI cercherà di fare abolire la norma che impedisce (salvo complicate richieste) ai piloti di correre due volte nella stessa giornata. Pare addirittura che i piloti dei gruppi 1 e 3 avranno la possibilità di correre anche nei gruppi 2 e 4 a distanza di poche ore.

● « Se sporchi non corri », hanno stabilito un mese fa le sezioni provinciali del Ministero dei Lavori Pubblici invitando la CSAI a proibire ai piloti di segnare con la vernice le insegne stradali per ricordare le curve nelle gare in salita. A loro volta molti organizzatori hanno sostenuto con calore l'iniziativa soprattutto perché, a loro dire, non avrebbero mai potuto provvedere spontaneamente alla sostituzione dei cartelli che non sono in libera vendita e sono di competenza del Ministero. Al contrario questa impossibilità non è motivata dai fatti. La sezione circolazione e traffico del Ministero che ha rivolto l'invito alla CSAI ci ha assicurato che l'operazione sostituzione è semplicissima: esistono ditte in grado di fornire i cartelli che sono liberamente in vendita e nessuno avrebbe da ridire se un organizzatore provvedesse post-gara al servizio di pulizia.

A proposito di una sentenza «spacca-minuto»

Cosa facevano tra le 11 e le 12 i commissari di MONZA?

Autodromo di Monza, 24 marzo 1974. Sono appena terminate le prove ufficiali di qualificazione della 4 Ore che, dopo l'esame dei tempi rilevati dai cronometristi ufficiali, i Commissari Sportivi provvedono a stilare lo schieramento di partenza che come sempre viene affisso presso la direzione di corsa. Esaminando detto schieramento, il concorrente BMW Alpina rileva che la propria vettura n. 4 di gara è stata messa in quarta fila in base al tempo fatto registrare dal pilota Arma, e non in prima fila, come avrebbe dovuto essere, per il tempo ottenuto dal pilota Ertel che pure (vedi modulo d'iscrizione) fa parte dell'equipaggio di detta vettura.

Ritenendo trattarsi di una semplice « svista », il concorrente si presenta poco prima delle ore 11 alla Direzione di gara per evidenziare l'inconveniente. Alle ore 12 i Commissari Sportivi fanno presente al concorrente che la richiesta di modifica viene respinta e che al concorrente stesso non resta che presentare regolare reclamo scritto. Reclamo che secondo le prescrizioni delle norme vigenti viene presentato accompagnato dalla relativa tassa, ma alle ore 13,07 e che, come era da ritenere visto l'andamento della questione, viene ancora più regolarmente respinto. Di qui l'appello della BMW Alpina.

Il T.N.A. presieduto dal dott. Arienzo, esaminati i fatti, verificati gli orari dei fatti medesimi, consultati COD, RNS e Regolamento particolare della manifestazione, respinge l'appello perché il reclamo scritto avrebbe dovuto essere presentato entro le ore 12,30 (e non alle 13,07) cioè « un'ora prima dell'orario previsto per la partenza della gara » (che era fissata per le ore 13,30).

Conclusione: la BMW Alpina ha sbagliato i « tempi » ed ha avuto torto avendo il T.N.A. giudicato secondo legge, ma vivaddio che cosa hanno fatto i Commissari Sportivi fra le ore 11 e le 12? Non si sono accorti, in base alla segnalazione « orale » della BMW Alpina, che lo schieramento di partenza era errato? Era forse disonorevole riconoscere un errore oppure in questa strana Italia, sportiva e no, si può riconoscere un errore soltanto sulla scorta di un reclamo e seppure questo reclamo venga presentato nei giusti termini di tempo?



Un pilota (e uomo) fuori... epoca

MILANO - Aniello Fortunato, 32 anni, di Torre del Greco, da 15 anni a Milano, dipendente de « Il Giornale » di Montanelli con l'incarico di autotrasportatore, è da 4 anni uno dei fedelissimi della Formula Monza. In quattro stagioni di « Cadetti » non aveva mai saltato una prova. Nell'ultima gara, così come già aveva fatto nella sesta prova, ha rinunciato alla sua « amata » Vargiu a favore di Marcello Rosei. Il torrese per la seconda volta ha cercato di offrire la sua vettura a Rosei solo per il piacere di vedere vincere un pilota più bravo di lui. Lo dice candidamente e non ha difficoltà ad aggiungere che questo patto di « santa alleanza » prevede che gli eventuali premi vanno al proprietario della Vargiu, cioè a lui, Fortunato Aniello.

• Una psicologa inglese ha riferito che una sua paziente si era **INNAMORATA** della sua automobile. Infatti metteva una crema di bellezza sul radiatore « per impedire scottature da sole » e applicava ciglia finte ai fari.

• « Un collaboratore dell'ing. Chiti era stato inviato in qualità di osservatore alla 24 Ore di Le Mans. Ebbene la segreteria di corsa non soltanto non lo ha ricevuto, ma gli ha anche interdetto l'ingresso in pista. Quale gentilezza! » Badate bene, queste cose le scrive l'EQUIPE a sigla J.B., e se lo dicono loro non possiamo aggiungere che un « no comment ».

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

• L'italo-francese **RAGNOTTI** ha contribuito in maniera determinante alla vittoria della sua squadra, il France-Star R.T., nella gara di inaugurazione del nuovo autodromo di Karland nei pressi di Montpellier. La gara per artisti è stata vinta da Pires mentre Jean-Louis Trintignant si è piazzato secondo. Yvonne Gregoire ha vinto fra le dame.

• La nota fabbrica di ruote in lega leggera **CAMPAGNOLO** ha lanciato sul mercato la sua ultima novità: un cerchione in lega « elektron » per vetture da competizione. In particolare la nuova ruota delle dimensioni di 5,5x14" viene montata sulle Alfa 2000 e sulle Alfetta, dopo avere subito i rituali controlli radiografici e dimensionali.



• Nel raduno fuoristradistico svoltosi il 29-30 giugno a Stresa per l'organizzazione dell'**OSSOLA FUORISTRADA CLUB**, per la prima volta è stata adottata la « Formula Ge.V.A.C. » che tiene conto della geometria superficiale critica, della vegetazione, delle acque e della cedevolezza del suolo, ovvero di tutti gli impedimenti che si frappongono alla locomozione del veicolo. Nella foto una **RANGE ROVER** impegnata in un difficile passaggio del percorso.

• **MARY BRUCE**, la prima donna « campione del mondo » che nel lontano 1929 gareggiò contro Henry Seagrave, Malcolm Campbell e John Cobb e che conquistò 27 records mondiali di velocità, uno dei quali ancora esistente, girando a Thruxton con una Ford Capri II Ghia alla velocità di 177 kmh, ha detto: « E' stata la corsa più veloce che io abbia mai fatto ».

La F.3 a MAGIONE

• Per la prima volta a **MAGIONE**, scenderanno in pista le F.3. La richiesta degli organizzatori umbri dell'iscrizione di una prova di campionato è stata accolta dalla CSAI. La gara, iscritta a calendario per il 1.º settembre e che si chiamerà 1. Trofeo « La Secura Assipolare », subisce quindi una ristrutturazione: prevede infatti oltre alla prova di Campionato di Formula 3, una gara valida anch'essa per il Campionato di Formula Italia che vedrà in campo per la prima volta sia le vetture pari che le vetture dispari. Una giornata tutta formule che premia lo sforzo organizzativo e un autodromo destinato a sempre nuovi e superiori traguardi.



• Un nuovo ramo della ben conosciuta ditta Barry Marchant confezionista di indumenti per piloti, è quello dedicato alla fabbricazione di « capi da corsa » per la **BRM**. Inizialmente questi indumenti erano destinati ai soli componenti del team, ma poi è stata presa la decisione di venderli a tutti gli « addetti ai lavori ». Si tratta, come mostrano **HENRI PESCAROLO** e **JEAN PIERRE BELTOISE** nella foto, di magliette bianche con disegni a quattro colori e di giacchetti in nylon, verdi o bianchi, con distintivi dipinti in satin.

• Il giovane rallista finlandese **OJANEN** sarà molto probabilmente il terzo finnico della squadra **FIAT** al Rally dei Mille Laghi. Si parla di Ojanen come di un secondo Alen.

• E' scomparso, all'età di 87 anni, il conte **HEDLIN DE LIEDEKERKE BEAUFORT**, presidente d'onore dell'Automobile Club di Francia del quale il figlio Christian è attualmente vice presidente effettivo.



• La **MONTREAL** dell'Alfa Romeo che non trova impiego in Italia come vettura da competizione, ha invece largo successo negli Stati Uniti dove, elaborata dalla **BOBCOR COMPARTS Inc.** di Buffalo, che ha soprattutto lavorato sul telaio e sulle sospensioni mentre la preparazione del motore da 3000 cc è stata fatta dall'Autodelta, ha vinto con **BERT EVERETT** il Campionato Trans-Am di categoria nel 1973. Lo stesso conduttore, nella foto al volante della Montreal, era arrivato secondo nel 1972 e ancora primo nel 1971.

• Il geometra Ceccarini, dinamico presidente della Sesto Corse, la scuderia che ha in Giulio Mercatelli il proprio alfiere, si è vista mal ripagata la sua profonda passione per lo sport dell'automobile. Mentre era intento a seguire la corsa dei suoi ragazzi (Mercatelli, Crema, Franchini e Zago) nella settima prova del « Cadetti-Agip » i soliti ignoti (che purtroppo si confondono nel meraviglioso pubblico dell'autodromo) hanno cercato di rubare la sua Alfa Romeo 2000, con l'unico risultato di rovinare malamente la serratura della portiera.

• Il portoghese **RALLY TAP** del quale era stata annunciata ufficialmente la cancellazione, resusciterà certamente sotto un altro nome per l'intervento di un nuovo sponsor del quale, per ora, gli organizzatori non vogliono rivelare il nome.

• Mister **DICK ROBERTS**, manager della divisione corse della **NISSAN MOTOR Co. (DATSUN)** negli USA, ha confermato anche per la stagione sportiva 1974, i premi che la Nissan stessa mette in palio per i piloti che useranno in gara i vari modelli Datsun nei campionati SCCA.

Prodotti dalle



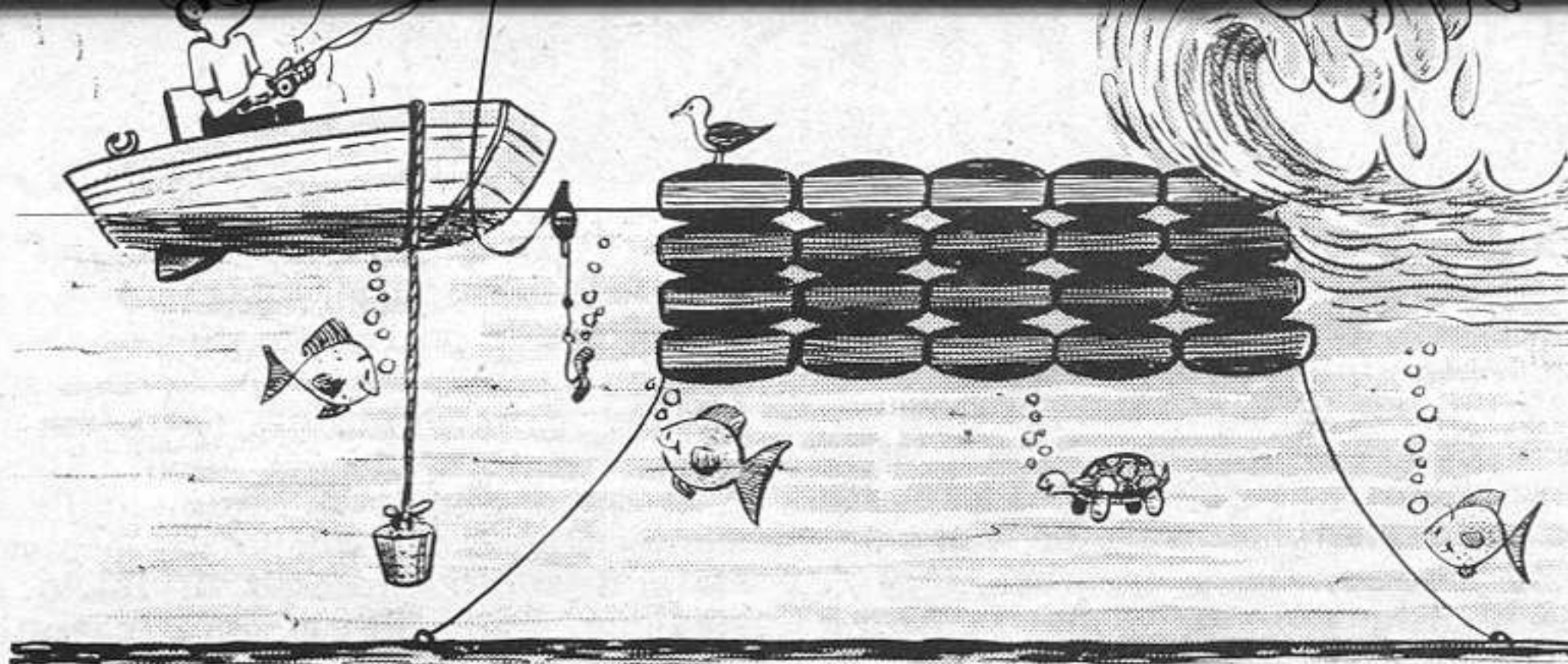
per tutti i tipi di auto,
in nove modelli

Fonderie ZETA spa - V.le Trento 37/a - SACILE (PN)
Telefono 0434/71059-72265



usati legati fra loro da funi o cinghie di plastica ed ancorati sul fondale con robusti cavi, possono formare, come mostra il disegno, una comoda barriera frangiflutti per controllare la furia demolitrice delle onde. E' un esperimento tentato dai tecnici della **GOODYEAR TIRES & RUBBER** che per il galleggiamento hanno riempito un pneumatico su dieci di schiuma di gomma.

• Due importanti stabilimenti petrolchimici, saranno costruiti dalla **TEXACO** nell'Isola di Trinidad alla condizione che il governo di Trinidad possa acquistare il 51% delle azioni dei due stabilimenti.



TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

• Dal 24 giugno sono in funzione i nuovi uffici della **BAVARIA S.p.A.** importatrice italiana della **BMW**. Si trovano in Piazza della Repubblica, 8 a Milano e i numeri telefonici sono (02) 65.25.96 - 65.70.498.

ASSICURA...to il cuscino

• La compagnia americana di assicurazioni **ALLSTATE** ha firmato un accordo con la **VOLVO** per le prove di sicurezza con cuscini d'aria su 75 autovetture Volvo 144. Pari accordo era già stato firmato dalla Allstate con la Ford e la General Motors.

• Per il biennio 1974-75 la presidenza della **SOCIETY OF MOTOR MANUFACTURERS AND TRADERS** è stata assunta da sir Raymond Brookes. Vice presidente mr. John Barber.

• La **PERKINS ENGINES** ha introdotto nella fabbricazione dei motori diesel il sistema « Perkins Squish Lip » per mezzo del quale è riuscita a ridurre del 50% la rumorosità di tali motori, rendendoli nello stesso tempo capaci di soddisfare le richieste della legge antiinquinamento.

• La **FORD CORTINA** è ancora l'auto più venduta in Gran Bretagna tanto che nella graduatoria delle immatricolazioni relative ai primi cinque mesi dell'anno '74, tale modello supera di ben 22 mila unità la cifra quasi record della Escort.

• I **MINISTRI DEI TRASPORTI** europei riuniti a Vienna sotto la presidenza di Erwin Lanc, hanno votato una raccomandazione tendente ad imporre il limite massimo di 100 kmh su tutte le strade nazionali europee. Per le autostrade invece non è stato « raccomandato » nulla...

SINDAC...AUTO per 15 milioni

• A **PARIGI** è stato fondato un sindacato degli **UTENTI DELLA STRADA** che si propone di prendere le difese degli oltre 15 milioni di automobilisti francesi contro qualsiasi abuso, intervenendo efficacemente presso i pubblici poteri.

IL DINO sulla ...piaga



• Il Principe **MICHELE** di Kent, 13, discendente nella linea del trono di Gran Bretagna (qui ritratto mentre sale sulla sua **Dino**), è stato multato dal magistrato della Corte di Bullingdon, presso Oxford, per la somma di circa 72 mila lire e interdetto dalla guida per tre mesi, essendo stato riconosciuto colpevole di guida a velocità pericolosa. Il principe Michele, dice la polizia, è stato sorpreso a guidare alla velocità di 110 miglia-ora in zona ove era permessa soltanto una velocità di 50 miglia. Il principe Michele è recidivo in quanto già colpito da altre due ammende per lo stesso reato.

BAGHEERA 10 mila

• Dalle catene di montaggio delle officine **MATRA** di Romorantin, è uscita alcuni giorni or sono la 10.millesima **MATRA-BAGHEERA** messa in produzione nel giugno 1973. La cadenza di produzione delle Bagheera è attualmente di 55 unità giornaliera.



LONDRA - Una nuova tout-terrain inglese è la Siva Llama, che nelle speranze dei costruttori dovrebbe occupare il posto un tempo appartenente alla Mini-Moke. In complesso parti meccaniche e motore sono quelli della Hillman Imp, ma è utilizzato un telaio in acciaio, con carrozzeria molto robusta in plastica rinforzata con vetro. La Llama ha superato tutte le « prove d'urto » e rispetta i regolamenti « E ». Si prevede una modesta produzione di dieci unità la settimana, velocità massima dichiarata attorno ai 125 orari. La Llama è una vettura facile e divertente da guidare, anche se piuttosto costosa.

Energia a Stresa

• Dal 26 al 29 settembre si terrà a Stresa la **XXXI CONFERENZA DEL TRAFFICO E DELLA CIRCOLAZIONE**. Il tema generale verterà su « L'automobile domani » con due sottotemi: « I riflessi della crisi energetica nel settore dei trasporti » (relatore il prof. Siro Lombardini) e « La regolamentazione pubblica del traffico » (relatore il prof. Sabino Casse-

se).
• La crisi energetica con la conseguente riduzione dei viaggi e degli spostamenti dovuti ai week-end, ha prodotto una spettacolare riduzione degli incidenti mortali negli **STATI UNITI**: nei primi cinque mesi del 1974 si sono registrati infatti soltanto 15.930 deceduti in seguito ad incidente stradale, nei confronti dei 20.843 del pari periodo dell'anno precedente.

• Un Museo dell'antologia dell'automobile è stato aperto a Villers-en-lieu dallo stilista **PHILIPPE CHARBONNEAUX** che ha riunito 60 veicoli d'epoca, arricchendo la mostra di modellini, stampe, dipinti ecc.



• La **CECCATO S.p.A.** ha lanciato una campagna promozionale per la vendita delle attrezzature di diagnostica, in particolare delle apparecchiature per assetto ruote e delle equilibratrici. La campagna, la cui applicazione pratica viene svolta da unità mobili dimostrative ben liete di mettersi a disposizione degli interessati, ha effettuazione in questo particolare periodo in cui l'utente deve avere sempre la macchina in ordine ed è disposto a prendere in considerazione anche operazioni di manutenzione preventiva. Le operazioni pratiche vengono svolte, come mostra la foto, da speciali equilibratrici elettroniche con « pick up » piezoelettrico nel cricco. Le unità mobili della Ceccato dispongono anche di apparecchi a proiezione luminosa per il controllo dell'assetto ruote.

MAGGIOLINO «sfrattato»

• Dalle officine **VOLKSWAGEN** di Wolfsburg è uscito in questi giorni l'ultimo « **MAGGIOLINO** » essendo stata l'officina stessa destinata soltanto alla produzione del nuovo modello **GOLF**. Il Maggiolino continuerà comunque ad essere prodotto negli stabilimenti di Emden ed Hannover.

• La **TOTAL ITALIANA** ha sospeso le importazioni di greggio in Italia allo scopo di prevenire, come hanno dichiarato i responsabili ai nostri organi di governo, perdite di parecchi miliardi. Il provvedimento porterà, a meno di ripensamenti, la chiusura delle raffinerie di Trieste e Mantova.

• La **EMERY AIR FREIGHT**, la più importante società mondiale specializzata nel trasporto merci per via aerea, nel 1973 ha battuto i propri record di attività, aumentando del 26% le spedizioni di merci varie e del 25% quelle di parti auto rispetto al totale delle spedizioni effettuate nel 1972.

• Per lo sfruttamento del petrolio del Mare del Nord, il governo britannico ha deciso di formare una società nazionalizzata che prenderà il nome di **NATIONAL HYDROCARBONS CORPORATION** alla quale le compagnie petrolifere saranno obbligate a vendere il greggio estratto.