



S. MARTINO perde la LANCIA ma guadagna un clamoroso ritorno

# L'ALFA sottovoce al rally

No, non siamo ancora al Rally di S. Martino. La foto a sinistra si riferisce all'Avon Tour of Britain, recentemente corso in Gran Bretagna. La Alfa GTV 2000 è quella di P. Hilliard-Nicholas Price

MILANO - Non poteva esserci scelta migliore del « San Martino di Castrozza » per segnare il ritorno (naturalmente clandestino in questi ultimi tempi... di SID) dell'Alfa Romeo ai rallies. Non a caso, proprio ai 1500 metri della stazione climatica dolomitica, dieci anni fa un'Alfa Romeo inaugurò l'albo d'oro del classico e suggestivo rally. Fu una Giulia TI super, iscritta dal milanese Jolly Club e affidata a piloti dai nomi prestigiosi (nientemeno che Arnaldo Cavallari e Sandro Munari), a vincere davanti ad un'altra Alfa, la Giulietta TI di Salvay-Stefano, anch'essa con i colori del Jolly Club. Al 4. e 9. posto altre due Giulia TI super, di Pansironi-Filippi e Innocente-Dolce.

E non finì lì. Dopo il 10. posto della Giulia TI super di Tecilla-Rubbieri (Jolly Club) nell'edizione 1965, l'Alfa ottenne un altro risultato di rilievo l'anno successivo, con il secondo posto di Giunti-Moncini con una GTA (del Jolly, naturalmente).

In seguito contro le Lancia Fulvia ufficiali non c'era più nulla da fare anche se nel « San Martino » del '67 il 3. posto di Cavallari-Salay con una GTA (del solito Jolly) dietro le HF di Cella e di Munari, si commenta da solo. Da allora, però, l'Alfa Romeo direttamente impegnata nella velocità (turismo e prototipi), anche il servizio clienti è andato a farsi benedire. Lo stesso Jolly Club è venuto a trovarsi senza una lira-Alfa per l'assistenza ai privati, o semiprivati che fossero, e non ci ha pensato due volte a orientare l'ago della bussola verso la Lancia. Dopo anni di stretta e proficua collaborazione il Jolly è rimasto oggi senza « accaiffe » competitive in gr. 3 e 4 e non è certo il momento di fare progetti con la Beta e con le Stratos. Nelle more di un'alternativa si presenta l'occasione Alfa, che già nel '73, tramite Arnaldo Cavallari era stata anticipata da un appoggio-test con un'Alfasud... al guinzaglio Jolly.

In Alfa Romeo è ormai da qualche tempo che si guarda con simpatia ai rallies, specie a quelli che danno tanta soddisfazione alla

SOFAR, l'affiliazione francese dell'azienda IRI. Puntualmente l'ufficio stampa della fabbrica milanese invia notizie e foto ai giornali per segnalare i successi delle vetture con il quadrifoglio nei rally di tutto il mondo. E' stato merito dei francesi (di Larrousse, di Lagniez, di Davin e altri) se in più di una occasione l'Alfa Romeo è riuscita a inserire una sua vettura nelle classifiche assolute di prove ben titolate. Come al Montecarlo del '73, per esempio, dove una GTV 2000, che la SOFAR aveva affidato a Gérard Larrousse, conquistò il primato nel gr. 1, turismo di serie!

Adesso l'Alfa Romeo ci riprova in punta di piedi e sotto mentite spoglie. A qualcuno forse è sfuggito che le iscrizioni di un'Alfetta e di un'Alfasud non sono state fatte dal Jolly, ma direttamente da piloti che sono LUCIANO TROMBOTTO e « Bacor » (ovvero « Tramezzino » ORMEZZANO). I navigatori rispettivi sono Zanchetta e Certotto. Come è abitudine, anzi prassi, nei rapporti top secret tra case e rallymen, se non altro per una sottile questione economica...

E il Jolly Club? C'entra, eccome, la dinamica squadra milanese. Essa assicura un'assistenza in nome e per conto dell'Autodelta, che viceversa non figura per ora nel gioco. Sì, per ora è un gioco, se poi le indicazioni risultassero positive, sarebbe una cosa subito seria e allora vedremmo sui campi di gara, sui tornanti e sugli sterrati, con le vetture del Quadrifoglio anche l'ing. Chiti e i furgoni dell'assistenza ufficiale Autodelta (qualcuno giura di averli già visti, con tanto di marchio, aggirarsi dentro e fuori San Martino...). Per adesso non è il caso di ipotecare programmi, né di anticipare quali vetture Alfa saranno utilizzate nel '74 (e già a Sanremo e al Tour de Corse di quest'anno) e quali gruppo, se l'1 o il 2, la « riserva di caccia » dell'Autodelta-rally, né di fare i nomi dei piloti futuri. Non resta che attendere l'esito del San Martino e tirare le somme. Poi si vedrà.

l. c.

## ... e adesso l'INNOCENTI

In attesa di vedere le due macchine all'opera sul percorso di uno fra i più classici rallies italiani si possono anticipare alcune caratteristiche.

L'ALFASUD gr. 1 sarà necessariamente assai « normale » con una potenza oscillante fra gli ottantacinque ed i novanta cavalli, in pratica quelli con cui esce. Non così l'ALFETTA gruppo due, diretta discendente di quella che si è già vista in qualche prova dell'Euroturismo l'anno passato (e al Tour Avon inglese) motore a quattro valvole ed iniezione per una potenza non inferiore ai 200 230 cavalli.

Le prospettive per un lancio del gruppo due, sempre un po' in ombra nei nostri rallies vivendo pressoché esclusivamente delle imprese di un Pio di Ascona (quella curata da Conrero ed Svizzero e quella che Betti ha rilevato da Irmscher) insomma ci sono. Ed a medio termine ci potrebbe essere un rilancio di interesse anche nel gruppo uno, negli ultimi tempi vero monopolio dell'Opel, sia per merito della stessa Alfa che sta studiando la possibilità di approntare una Alfetta gr. 1, sia per l'ingresso, di cui nel mondo dei rallies si parla da tempo, della Innocenti con un paio almeno di Dolomite.

• CORINNE TARNAUD, su Alfa 2000 GTAm, ha vinto la categoria dame al Rally Vercours-Viverais, ottenendo inoltre un ottimo piazzamento nella classifica generale davanti a colleghi, maschi, molto più quotati di lei.

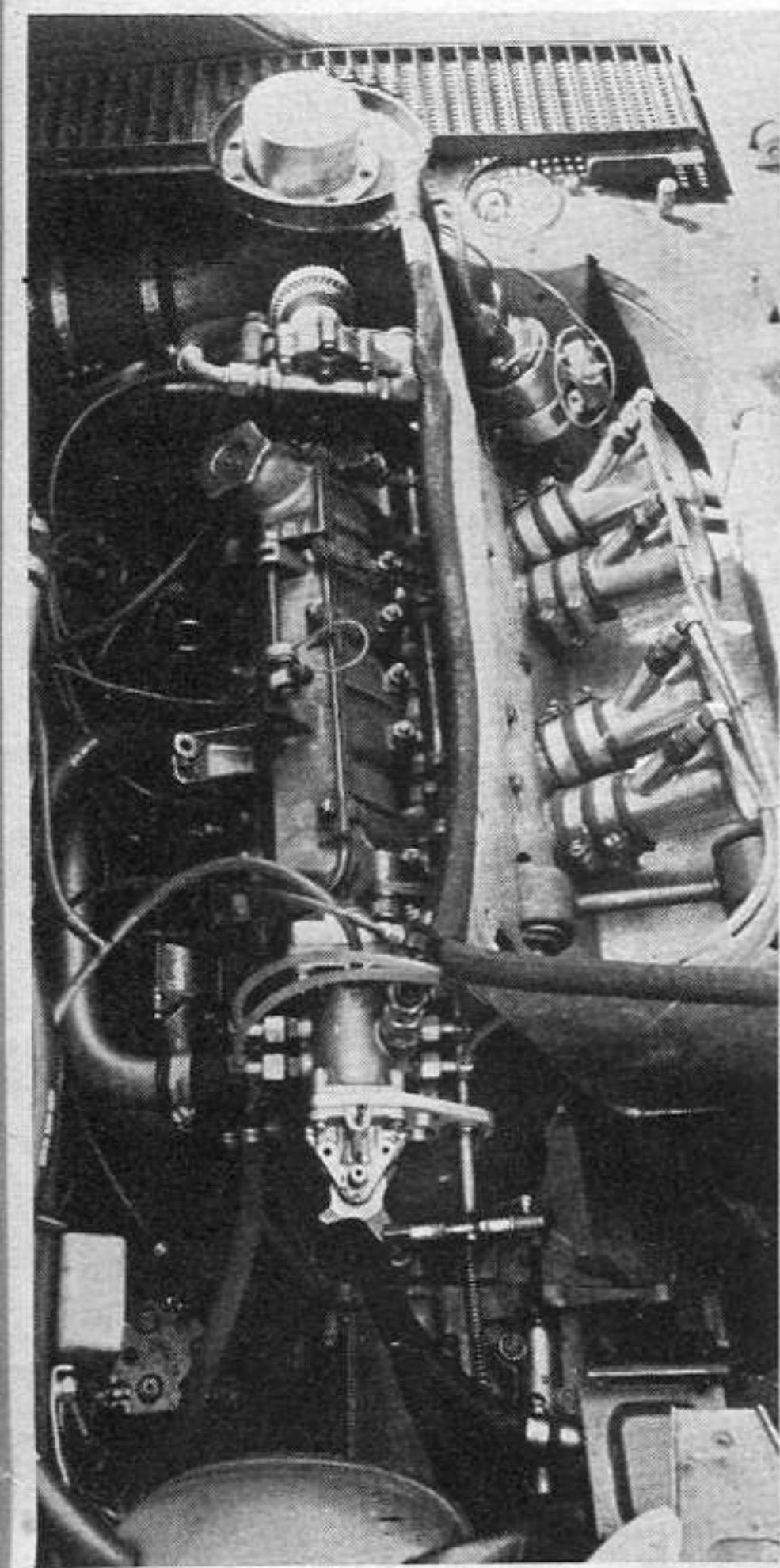
• La FORD ha messo a punto una cintura di sicurezza automatica che non solo si mette in posizione, quando il passeggero chiude lo sportello, ma può « pensare » in caso d'incidente, grazie a un piccolo computer elettronico montato nel vano motore, e che reagisce alla decelerazione del veicolo e stringe la cintura.

• La HONDA ha intenzione di ridurre la produzione di vetture di piccolissima cilindrata, per incrementare quella di vetture di medie dimensioni. La decisione sarebbe stata presa a seguito di una forte domanda per vetture di 1500 cc.

• La LANCIA non sarà presente al Rally di S. Martino, mentre andrà a San Remo con una nuova BETA che avrà il motore a quattro valvole, l'autobloccante e il cambio con gli innesti frontali. Se il debutto a San Remo sarà positivo, non è improbabile che la Casa torinese vada anche alle due ultime gare in USA e in Canada per propagandare, con i rally, il lancio sul mercato americano della BETA BERLINA.

• La LANCIA deciderà nei prossimi giorni i particolari della sua partecipazione al prossimo Tour de France. Delle due Stratos che correranno la grande prova francese, con la speranza di ripetere il successo dell'anno scorso, una potrebbe essere dotata del motore a turbocompressore. La cosa è molto probabile anche se non ancora decisa definitivamente. Se ci sarà la Stratos-turbo, essa sarà guidata da Sandro Munari, mentre Andruet avrà quella col motore normale quattro valvole.





Prove della Valtellina Racing a Varano. A destra, Fornera alla guida della Fiat X-1/9 gr. 4. Sopra, il motore

**MODENA** - La «Valtellina» sta preparandosi per la «6 Ore di Monza» (1 settembre) e a tale scopo ha fatto svolgere un test interessante allo svizzero Tarcisio Fornera che si è esibito sulla X1-9 G. 4 e sulla 128 coupé 1300 G. 2. Fornera, come è noto, partecipa all'Europeo della Montagna. La prova ha indicato il rendimento della vettura, riconfermando le doti di questo pilota che ha girato con grande sicurezza sulla pista di Varano Melegari.

L'ing. Maccario ci ha detto: «In verità, nonostante gli sforzi che stiamo facendo, sino ad oggi non è stata quella di quest'anno una stagione molto propizia e ciò per una serie di contrattempi. Le macchine sono state sempre preparate bene, ma per una ragione o per l'altra non siamo riusciti a cogliere degli obiettivi migliori; speriamo nella fase conclusiva della stagione».

Quali sono i programmi per il prossimo anno?

Continueremo a mettere a punto le X1-9 G. 4 e le 128, ma non è escluso che sia possibile dedicarci a qualcosa di più interessante».

Crediamo di sapere che l'ing. Maccario intenda pensare a una F. 3 o anche a una F. 2, addentrando, cioè, nel campo delle monoposto.

m. m.



## FERRAGOSTO al volante per BALLESTRIERI BETA sotto sforzo per SANREMO

**SANREMO** - Lavoro imprevisto per Amilcare Ballestrieri anche nella settimana di ferragosto. Glielo ha procurato Daniele Audetto affidandogli un lungo test sperimentale con la Beta coupé soprattutto sulle strade dove ai primi di ottobre si correrà il dodicesimo Rally di Sanremo.

La macchina presentava qualche novità rispetto a quella portata in gara ad Udine da Mauro Pregliasco: un cambio inedito a cinque rapporti con innesti frontali approntato da ZF, la frizione a due dischi solitamente montata sulla Stratos, una scatola guida più diretta ed infine un assetto adatto agli sterrati, ottenuto montando un nuovo tipo di ammortizzatori Blistein.

Rispetto a quella che dovrebbe essere la prossima versione gruppo quattro della Beta coupé mancava il nuovo autobloccante (provenienza ZF) che non è stato svincolato in tempo utile alla dogana e soprattutto il motore nella versione a quattro valvole con carburatori orizzontali in grado di erogare una potenza dell'ordine dei duecento cavalli.

Con quotidiani controlli nell'officina del preparatore sanremese Arrigo, da un anno base operativa di ogni spedizione Lancia in riviera, e quotidiane relazioni informative a Tonti e Parkes, Ballestrieri ha macinato oltre tremila chilometri, parte con i racing della Dunlop e parte con i soliti ON ed NS Pirelli. Alla fine ne ha ricavato una impressione più che soddisfacente, vuoi per la robustezza vuoi per le prestazioni.

La mancanza dell'autobloccante e la poca potenza a disposizione (fra i 150 e i 160 cavalli) hanno impedito una vera prova comparativa con i tempi ottenuti lo scorso anno dalle Fulvia e dalla concorrenza. In qualche tratto comunque il cronometro ha fatto la sua comparsa e sono ve-

nuti fuori dei tempi di tutto interesse.

Spiega il «Balestra»: «Quando ho iniziato le prove francamente ero scettico. Tornare a guidare una tra-

### La F. 2 M.P. in ottobre a Vallelunga?

**ROMA** - Senza preoccuparsi del caldo opprimente, la squadra M.P. di F. 3 ha scelto la settimana precedente il ferragosto per effettuare un test di due giorni sulla pista di Vallelunga. Con Marco Piccinini, presidente della neonata casa monegasca, erano il tecnico Sergio Di Lernia e naturalmente il pilota ufficiale Carlo Giorgio. Quest'ultimo è stato decisamente il più impegnato perché la macchina, rimessa interamente a punto dopo le prime uscite e dotata di un Toyota-Novamotor arrivato fresco-fresco da Novara non ha avuto mai bisogno di interventi particolari. In realtà le uniche modifiche vistose riguardavano l'accorciamento dei «baffi» anteriori, una nuova culla posteriore per alloggiare il cambio Hewland FT 200 ed i dischi freni con tagli laterali di raffreddamento.

Al momento i programmi della Casa comprendono tutte le gare italiane di F. 3 mentre per l'anno prossimo in questa categoria è prevista soltanto la partecipazione dei clienti che hanno ordinato la macchina per il '75. Si sa infatti che la Casa monegasca che ha tra i suoi fondatori anche l'ingegnere Pesenti sono piuttosto ambiziosi e riguardano la presenza in F. 2 entro breve tempo. Addirittura non è impossibile vedere il debutto della M.P. di F. 2 nell'ultima gara di Vallelunga in ottobre. Continuerà anche la collaborazione con Carlo Giorgio pur se, considerato l'impegno di quest'ultimo con la De Tomaso Pantera di «Gero» alla prossima 6 Ore di Monza, sarà Massimo Ciccozzi a guidare la macchina in occasione della gara di Magione.

d. b.

zione anteriore dopo le recenti esperienze con la Stratos non mi esaltava affatto, soprattutto mi aspettavo una guida pesante, faticosa. Sotto questo aspetto il trasferimento da Torino a Sanremo mi ha rassicurato. Rispetto a quello che richiedeva la gloriosa Fulvia, l'impiego fisico necessario per guidare la Beta coupé è nettamente inferiore come è inferiore l'allenamento necessario per imparare a guidarla sfruttandola al 90, 95 per cento. La Fulvia è sottosterzante, la Beta no: un colpo di sterzo e va dove vuoi farla andare tu, senza darti l'impressione di andare via diretta col muso. Le caratteristiche insomma sono quasi quelle di una trazione posteriore con il posteriore che appoggia» quando sei... in piega ed esci dalla curva di traverso: in sostanza una guida più spettacolare e nello stesso tempo più facile. Giorno dopo giorno mi ha sorpreso la robustezza della macchina. Audetto e Parkes mi avevano chiesto di trovare punti deboli, ebbene l'ho trattata in modo assai violento senza che accusasse dei problemi. In pratica la riparazione più grossa è stata la sostituzione di un gruppo ottico schizzato via per le vibrazioni dopo una notte di sterrati tipo... c'era una volta nei rally italiani».

Esaurite le prove sanremesi la Beta coupé — dopo una breve sosta al reparto corse — è tornata in Liguria, nel savonese, per un altro test questa volta con Pregliasco che l'avrà al «Sanremo» (mentre Ballestrieri e forse Andruet avranno le Stratos che finalmente dovranno aver ottenuto l'omologazione in Gr. 4) sempre al «Sanremo» una Beta coupé (gruppo 3 però) l'avrà pure Meetha che comincerà così il suo allenamento sulla macchina che avrà nel 1975 al «Safari».

ran.

## Euro week-end a MODENA per radio modelli

**MODENA** - Appuntamento europeo a Modena per i minibolidi radiocomandati che nei giorni 24 e 25 agosto, sulla pista del Laghetto di S. Anna (all'uscita dell'autostrada sud, verso S. Damaso) parteciperanno alle gare organizzate dal Racing Club Modena e dal Racing Club Bologna. Sei le nazioni in gara, Italia, Svizzera, Germania, Francia, Olanda ed Austria; al completo le prime tre con 7 rappresentanti nella categoria prototipi e 7 nella formula, mentre in formazione ridotta le ultime tre.

La pista è a disposizione dei concorrenti per prove libere dal 19 fino al 22 mentre le prove ufficiali avranno inizio venerdì 23 agosto. La punzonatura avrà luogo a cominciare dalle ore 8,30 di sabato e nella stessa giornata, alle ore 10, inizieranno e verranno completate le gare della categoria Prototipi. Con gli stessi orari, domenica 25 agosto, scenderanno in campo le Formule. Intanto, qui di seguito, diamo l'elenco dei concorrenti con i relativi numeri di gara:

### Categoria SPORT PROTOTIPI

#### ITALIA

1 Giorgio Bernascone; 2 Adalberto Catoni; 3 Ascanio Cherici; 4 Franco Guerra (riserva); 5 Masse Mares; 6 Nevio Merlotti; 7 Gianni Negrini; 8. Franco Sabattini.

#### SVIZZERA

14 Definiti; 15 Dupont; 16 Ornon (riserva); 18 Platel; 19 Pfister; 20 Rachez; 21 Ruchat; 22 Weyermann.

#### GERMANIA

27 Frenz; 28 Grobner; 29 Martin; 30 Munder; 31 Naser; 32 Schmidt; 33 Wink.

#### FRANCIA

39 Balut; 40 Bidu; 41 Faure; 42 Fontanel; 43 Grangier.

#### OLANDA

46 Bervoets; 47 Cromberge; 48 Groen; 49 Ton.

#### AUSTRIA

50 Andexlinger; 51 Engelmann; 52 Pitsch

### Categoria FORMULA

#### ITALIA

1. Giorgio Bernascone; 5 Masse Mares; 6 Nevio Merlotti; 8 Franco Sabattini; 9 Francesco Domanini; 10 Leonardo Garofali; 11 Gianluigi Mattioli (riserva); 12 Marco Stefani.

#### SVIZZERA

14 Definiti; 15 Dupont; 16 Ornon; 18 Platel; 23 Della (riserva); 24 Martinazzioli; 25 Muller; 26 Zanetti.

#### GERMANIA

30 Munder; 32 Schmidt; 34 Eysers; 35 Maassen; 36 Ribatzky; 37 Kob; 38 Zimmer.

#### FRANCIA

44 Delacroix; 45 Rigot.

#### OLANDA

47 Cromberge; 48 Groen; 49 Ton.

#### AUSTRIA

50 Andexlinger; 51 Engelmann; 52 Pitsch

## Una PANTERA gr. 4 per MEEK alla 6 ORE Monza

**MODENA** - Visite di un certo rilievo se ne registrano in continuità alla De Tomaso. Fra gli altri segnaliamo quella compiuta dal giovane Chris Meek che viene considerato senza alcun dubbio uno dei piloti più affermati in Inghilterra nelle prove per vetture Gran Turismo. Ricevuto come sempre con grande cortesia dal direttore tecnico Ing. Aurelio Bertocchi e assecondato dal collaudatore cav. Guerino Bertocchi, il giovane «capellone» Meek ha provato una Pantera G4, ammirando anche quel nuovo propulsore da cinque litri a iniezione indiretta che si sta mettendo a punto e che dovrebbe essere impiegato su una vettura destinata a quanto pare alla «6 Ore di Monza». In sei anni di attività Meek ha conseguito ben 320 vittorie.

Quest'anno Meek ha gareggiato con una Pantera G. 3 importata in Inghilterra da Condini. Le Pantera stanno un po' dominando ovunque; attualmente sono al comando del campionato del Belgio GT, di Inghilterra GT Spagna ecc. Sono una cinquantina i successi ottenuti quest'anno. Forse questo è anche uno dei motivi della visita di Iacocca presidente della Ford a Modena.



Come si sfrutta il regolamento gr. 3

# La Beta coupé all'Università

**MOTORE** Il regolamento gruppo 3 permette solo di procedere ad una accurata messa a punto e ad aggiustaggi volti a diminuire gli attriti e ad aumentare il rendimento meccanico. In particolare si sostituiscono i cuscinetti di banco (Clevite) e si aumenta il gioco di biella e di banco. Si passa rispettivamente da 0.08 e 0.07 a 0.09 e 0.08. Con questo accorgimento si aumentano le capacità di smaltimento del calore da parte del lubrificante. Maggiori cure vengono rivolte al collettore di aspirazione. Si tratta di un complesso fuso in ghisa che limita di molto il rendimento volumetrico del motore. Ci si limita a cercare uno il più possibile uniforme nei condotti. Maggiori possibilità di intervento per quello che riguarda la testata. Per i condotti di aspirazione, infatti, la «fiche» di omologazione consente una tolleranza di due millimetri in più rispetto alla misura base (34 millimetri). Basta procurarsi una testa al minimo della tolleranza. In pratica si provvede a correggerne la forma ed a eguagliare le sezioni.

Le molle delle valvole vengono «palinate» per aumentarne la resistenza allo sforzo ottenendo come effetto secondario (ma non meno importante) un aumento della «freccia» della molla stessa. Il gioco delle punterie è ridotto al minimo. Si passa dal valore originale, 0.50 a 0.25. Con questo accorgimento si ottiene un favorevole prolungamento della fase di aspirazione (4/5 per cento) ed un lieve aumento dell'alzata.

Modificato anche il valore dell'anticipo all'accensione. Quello fisso è portato da 9 a 12 gradi e si varia anche la curva caratteristica di quello centrifugo. Si aumenta il valore minimo di potenza e si diminuisce proporzionalmente il massimo agendo sulla molla di richiamo delle masse. Per la carburazione il getto del massimo passa da 135 a 150 mentre il freno aria rimane lo stesso, in questo caso, infatti, è sufficiente lavorare sul filtro dell'aria (ne esistono diverse versioni con diverse resistenze al passaggio dell'aria). Con

giri	Beta	(Fulvia HF)
7.000	123	—
6.500	121	—
6.000	120	121
5.500	116	117
5.000	111	114
4.500	106	112
4.000	91	94
3.500	75	75

queste modifiche, completate da un attento montaggio delle parti curando gli accoppiamenti ed i montaggi e diminuendo per quanto possibile tutti gli attriti si ottengono i seguenti valori di potenza massima.

Il V 4 della Fulvia resta ancora superiore nel campo della utilizzazione. A 4.500 (praticamente il regime in cui la curva di coppia comincia a diminuire la sua pendenza) il vantaggio, rispetto alla Beta, è di sei cavalli (oltre il 5 per cento). Merito di un diverso sistema di alimentazione (quattro carburatori, corti collettori rettilinei) e di un miglior collettore di scarico (in lamiera). In questo campo sembra non vi siano grosse possibilità di miglioramento. In compenso il motore della Beta è in grado di girare fino a 7.000 giri al minuto (contro i 6.000 «utili» della Fulvia) ed oltre senza accusare rilevanti cali di potenza.

**TRASMISSIONE** La frizione rimane quella di serie, si cambiano solo le guarnizioni di attrito. Per il cambio sono ora disponibili una serie di rapporti (tipo rally) che consentono una migliore utilizzazione della potenza.

Rapporti	Normali	Rally
1	3.5	3.5
2	2.235	2.467
3	1.522	1.895
4	1.152	1.522
5	0.925	1.280

Il «calo» tra un rapporto e l'altro, nel caso dei rapporti normali, era il seguente:

Cambio	Calo (g/l')
1/2	2.590
2/3	2.800
3/4	2.100
4/5	2.100

Con i rapporti rally si hanno i seguenti valori:

Cambio	Calo (g/l')
1/2	2.100
2/3	2.100
3/4	1.400
4/5	1.400

**TORINO** - Rally dei Rododendri, nella seconda prova speciale la Lancia Beta gruppo 3 di Tony Carello accosta al margine della strada. Il motore ha ceduto. Peccato, perché fino a quando era rimasta in gara aveva dimostrato di essere in grado di mantenere agevolmente il passo delle più collaudate Fulvia HF di Besozzi e Borretto. Più tardi, nella officina della «University Motor», a Genova, dove la vettura del pilota torinese viene preparata, si scopre il motivo dell'avaria. L'elemento filtrante della cartuccia dell'olio si è spostato all'interno del contenitore bloccando il circuito. L'inevitabile risultato è stato l'immediato calo della pressione e la fusione del banco. Nik Bianchi e Mauro Ambrogi titolari dell'officina genovese approfittano dell'occasione per procedere ad un completo controllo del coupé argento metallizzato di Carello.

E' una buona occasione per fare il punto sul livello di efficienza cui è giunto il modello torinese cui spetterà raccogliere la pesante eredità delle «vecchie» Fulvia.

Le velocità per 1.000 g/l', con coppia di riduzione 3.928 sono le seguenti (cerchi da 14''):

Rapporti	Normale	Rally
1	13.5	13.5
2	17.2	16
3	23	19.5
4	28.9	23.1
5	34.8	26

Con i nuovi rapporti (disponibili in questi giorni) è possibile rimanere agevolmente (cambiando al regime di potenza massima) entro accettabili valori di coppia. Prima si ricorreva ad un drastico «accorciamento» del rinvio finale adottando quello della berlina 1400.

**SOSPENSIONI** La Beta coupé ha accentuate caratteristiche sottosterzanti. Una tendenza che, positiva dal punto di vista della stabilità di marcia, rappresenta un «handicap» per quello che riguarda la maneggevolezza. Alla University Motors si procede ad una radicale modifica delle caratteristiche della sospensione per limitare il più possibile questa caratteristica dovuta alla distribuzione dei pesi ed alla trazione anteriore. Anteriormente si aumenta il camberaggio negativo (circa 1/2 grado) «asoland» i fori di attacco sullo stelo degli ammortizzatori (di serie il camberaggio è positivo). Posteriormente si snerva la barra antirullo (il maggior rollio viene compensato in parte dall'irrigidimento degli ammortizzatori) e si aumenta la convergenza delle ruote posteriori.

Dopo queste cure la macchina si dimostra meno «restia» a curvare. Gli ammortizzatori utilizzati sono quelli della berlina più robusti di quelli originali (52 mm di diametro contro i 48 del coupé). Si procede poi al loro irrigidimento (70 per cento quelli anteriori, 55 per cento quelli posteriori). In questo campo la sospensione Mc Pherson della Beta si rivela superiore a quella della Fulvia. Gli ammortizzatori, infatti, esercitano la loro funzione frenante direttamente sul mozzo della ruota. Negli altri casi, invece, un braccio di leva non trascurabile aumenta del 30/40 per cento gli sforzi degli ammortizzatori.

Purtroppo tutte le modifiche apportate alla «geometria» della sospensione sono valide solo in parte. Il montaggio su silentbloc di tutti particolari fa sì che que-

sta geometria sia in pratica estremamente variabile a seconda delle condizioni d'uso.

**SCocca** I parafanghi, fissati all'origine, con viti autoflettenti («parker») vengono bloccati con bulloni partecipando così agli sforzi cui è sottoposta la scocca. Un ulteriore irrigidimento è fornito da un complesso Roll Bar in acciaio imbullonato in 8 punti sul tetto ed in 4 punti sui montanti, oltre ai normali attacchi sul pianale. Inferiormente una protezione in avional è fissata in sei punti al sottotelaio che regge gli attacchi delle sospensioni posteriori. Si è così eliminata ogni possibilità di cedimento di questo particolare la cui struttura si era dimostrata inadeguata a reggere gli sforzi di una competizione.

Nella versione HF questo particolare sarà sostituito con uno più robusto.

## IMPIANTO ELETTRICO

Si utilizza un alternatore Motorola da 700 Watt ed una batteria Fiamm. Tutti i cavi dell'impianto sono sostituiti con altri di maggiore sezione in grado di sopportare l'aumentata potenza del generatore. Tutto il circuito è doppio. Il pilota, azionando un interruttore sul cruscotto, è in grado di passare, in caso di avaria da uno all'altro. Tutti gli interruttori elettrici originali (a relais) sono stati sostituiti con tipi convenzionali per evitare che scattassero da soli in seguito ai sobbalzi della vettura. I fusibili sono da 25 ampere.

**FRENI** Si adottano guarnizioni frenanti Ferodo 300 (mescola 345). Il dispositivo di limitazione frenata sul treno posteriore viene regolato in modo da consentire la guida con freno e acceleratore.

**PNEUMATICI** Non sono ancora disponibili coperture MS della misura 175x14 per ora si va avanti con delle «ciclistiche» 155x14, vista l'impossibilità di utilizzare, per problemi di ingombro, le 185x14.

Per procedere con rapidità al cambio ruote è stato adottato un martinetto Porsche (utilizzato in massa nei rally) e si è provveduto a ricavare un apposito attacco sulla fiancata della vettura.

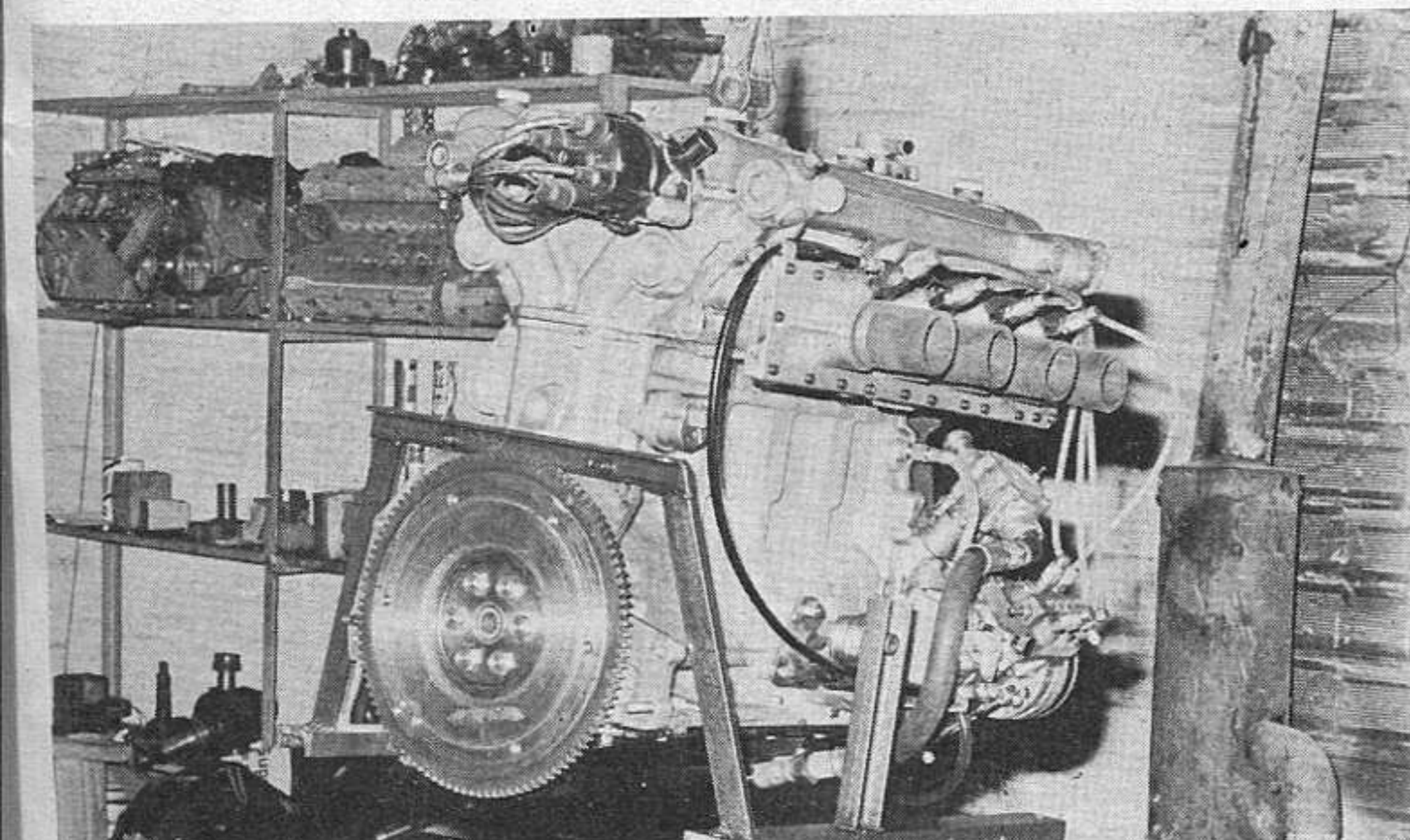
m. c.

## Cresce l'F. 3 di Reggiani

**MODENA** - Nella officina di Gianni Reggiani a Modena si sta preparando un motore derivato dall'Alfa 2000 e destinato alla Brabham BT35 di Venanzi. L'alzata è di 84 e la corsa di 88 per un totale di 1950 cc. La potenza a un regime di 6000 giri è di 160 cavalli. Ma anche ai 5 mila giri si ha molta potenza. Reggiani, che si è formato alla scuola dei costruttori modenesi, ha usato pistoni stampati Mondial di nuovo disegno con alberi a camme studiati da questo bravo tecnico. La pompa dell'acqua è derivata da quella della Formula, il cambio è di Colotti. Gianni Reggiani sottolinea:

«Ho lavorato con particolari criteri su un gruppo propulsore che ha una sua notevole validità. La formula 3, dotata di questo propulsore, sarà pilotata da Venanzi, un giovane che corre con una F. 850 e che farà, pertanto, il salto sperando di ripetere i risultati ottenuti nella categoria inferiore».

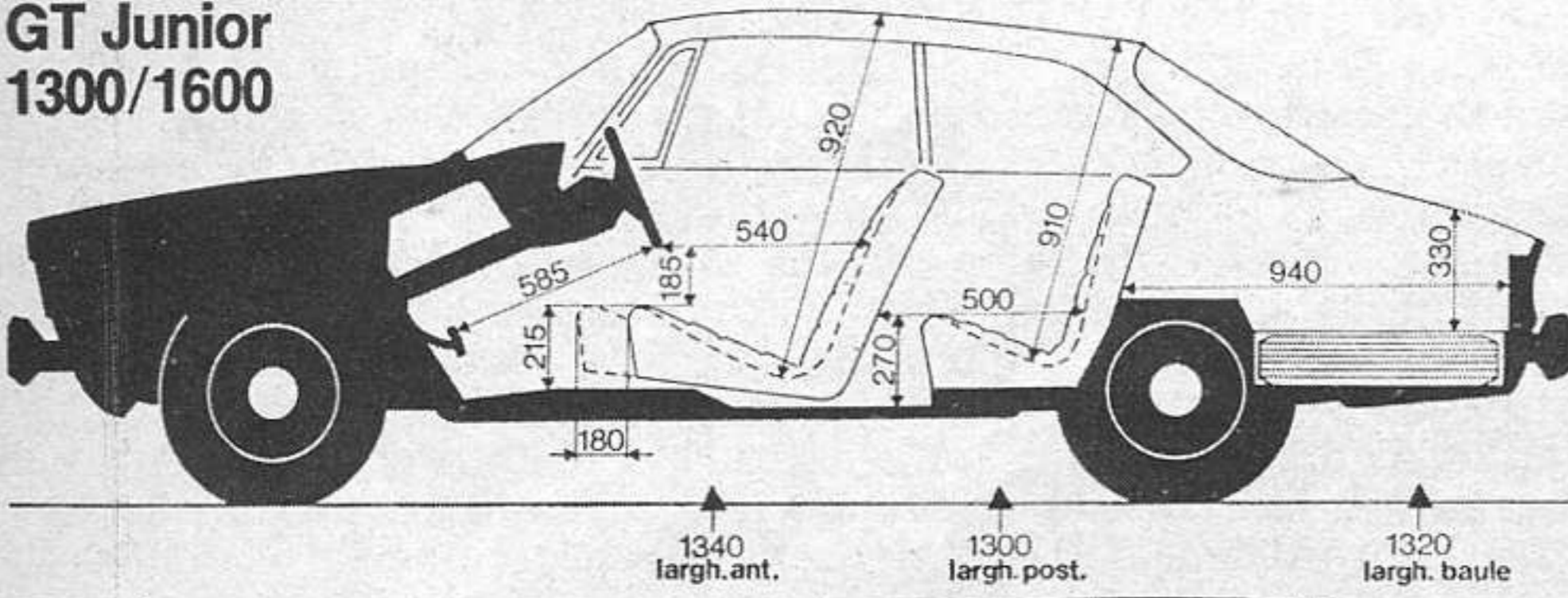
Gianni Reggiani è stato da Stanguellini dal '60 al '61, passando poi alla ATS con Chiti e poi alla AMS con Simonetti. Ha assistito Provolo in 850 poi Carlo Giorgio e Fontanesi. Il costo di questo propulsore che Gianni Reggiani sta preparando è di L. 2.200.000.



Ormai in fase di messa a punto finale il motore Alfa Romeo preparato da Reggiani. Si nota la pompa di recupero olio montata al posto dello spinterogeno, che è stato piazzato all'estremità della camma di aspirazione



**GT Junior  
1300/1600**



ANCHE PER QUANTO RIGUARDA LA GT JUNIOR, SIA IL FRONTALE SIA I SEDILI TIRANO AD AVVICINARE LO STANDARD FRA 1300/1600 E 2000cc, IN QUESTO CASO GTV. FORTUNATAMENTE PER LA GTJ, LA MAGGIOR SOMIGLIANZA NON COINVOLGE LA TENUTA DI STRADA, RIMASTA SICUT ERAT.



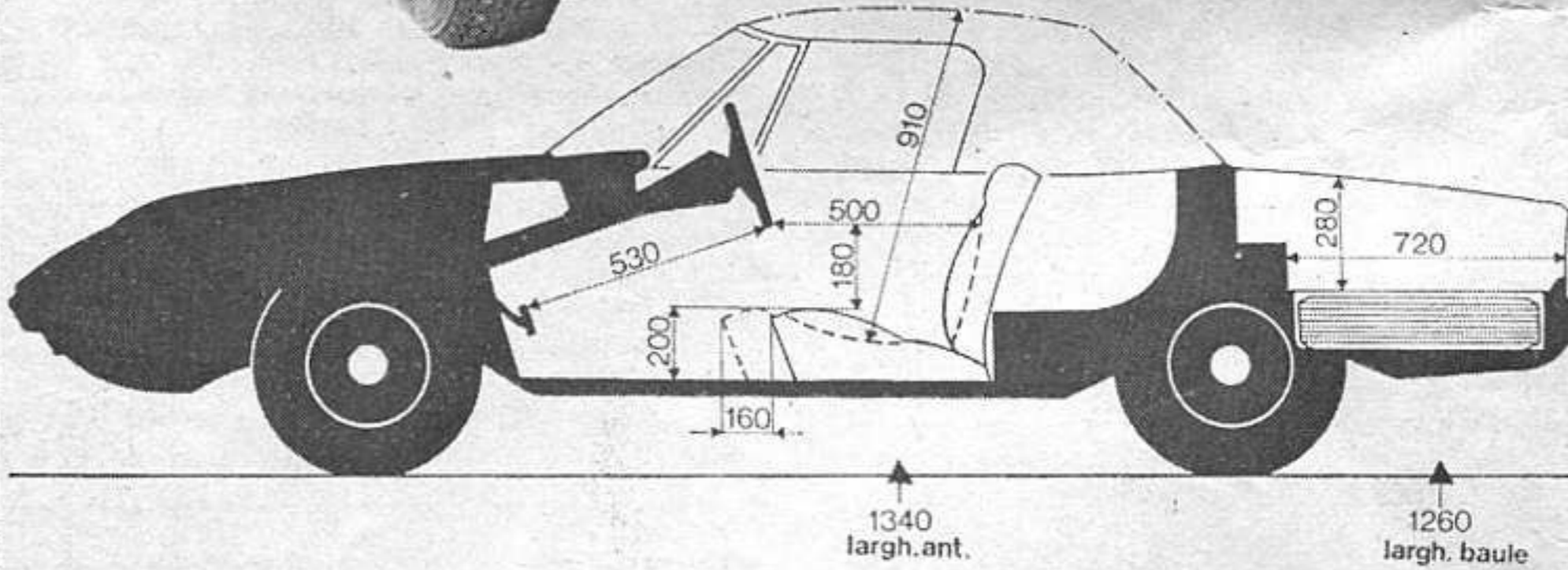
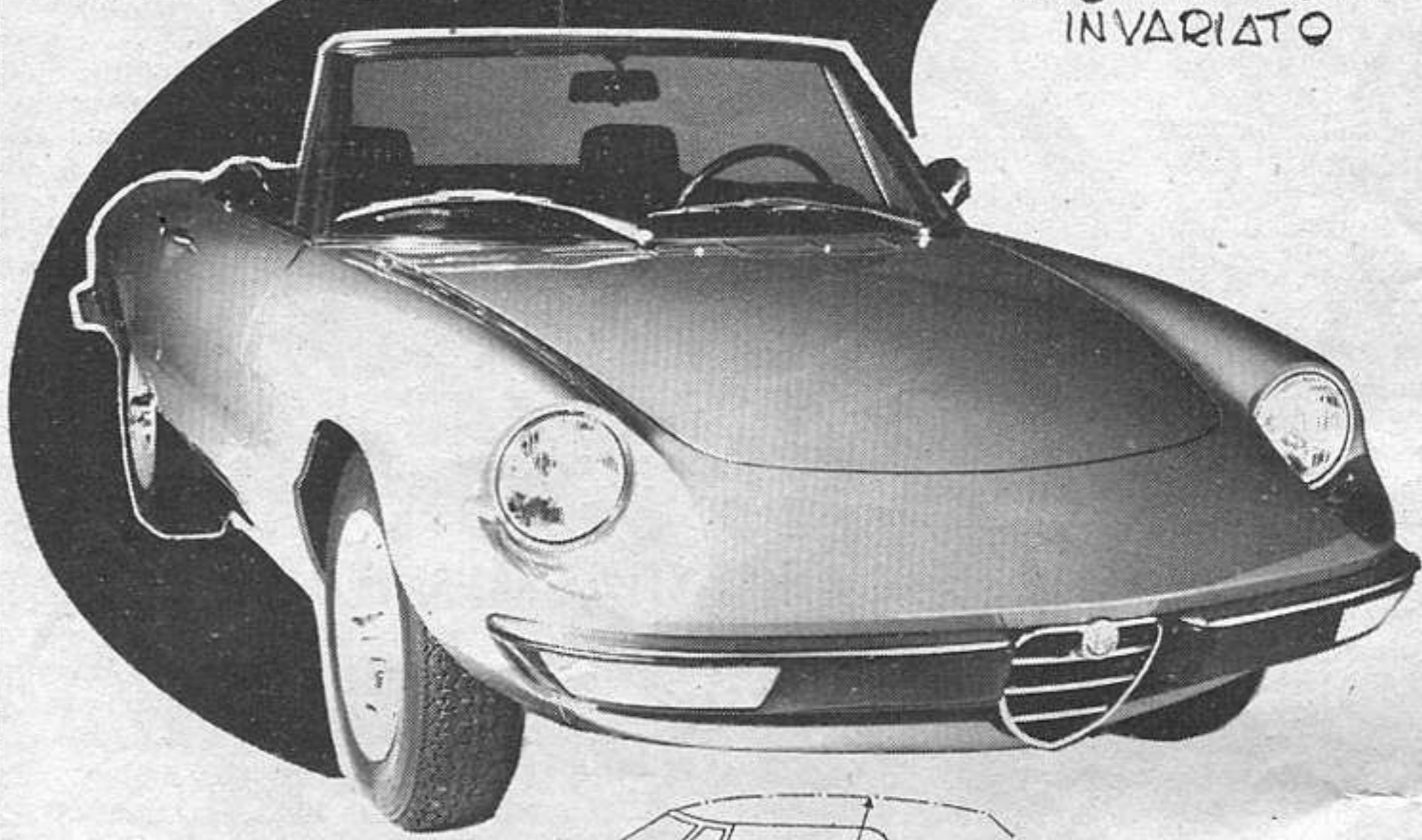
Idonea a tutti gli usi (di guida) la GT ALFA (nuova) Junior

Un co



**Spider Junior  
1300/1600**

COSMETICAMENTE INVARIATO



MONZA . « Le macchine di serie non sono concepite per correre, ragione per cui il fatto di presentare al pubblico una corsa di vetture da turismo è una mistificazione ». Sono parole di Enzo Ferrari, tratte da una recente e brevissima intervista che tuttavia, prima di terminare, gli permetteva di aggiungere: « La Ventiquattro Ore di Le Mans ha il diritto di esistere, ma dovrebbe essere riservata a delle vetture chiuse, di tutti i giorni; non trasformarsi in un Gran Premio come succede oggi alle gare di 'Sport' ».

Se tenete presente che l'intervista era concessa nientepopodimeno che a Jabby Crombac, cuscinetto di biella della « presse de course » di Francia, vi potete fare un'idea della perizia di Penna Bianca nel prender la gente per i fondelli con una faccia seria da fare invidia a Buster Keaton.

Pensavamo proprio a questo nel recarci all'Alfa Romeo per una rapida impressione di guida sulle Giulia appena rinnovate e, prelevata la candida GT Junior n. 7, eravamo ben lungi dal prevedere conclusioni sportiveggianti della nostra mattinata.

Eccoci dunque in pista: è disponibile il tracciato Junior, cosa che rende superflua ed opinabile l'utilizzazione della quinta marcia, come vedremo. La questione, comunque, non ci interessa subito visto che compiamo i primi giri ad andatura peripatetica.

Ritroviamo confermata una sensazione per la quale, si tratterà forse

di gusti personali nati con la Giulietta, l'Alfa milletrè è un cocktail di macchina degno di un barista con gli attributi. Oggi, in particolare, che ogni cc di cilindrata in più viene covato cogli occhi da un Fisco gongolante, i circa ottanta cavalli/litro erogati dal « quasi quadro » 74x75 mm non concedono gran che al (d'accordo, d'accordo) meno sollecitato millesimo a corsa lunga.

Pur col suo assetto da passeggio e quindi adatto sì e no alla... Vingt-quatre heures d'endurance du Mans, la vettura è piuttosto appiccicata per terra e neppure le prime confidenze con l'imbocco della variante e la « esse » fra ponticello e uscita la inducono a sducciolare più di tanto. I sedili, versione meno cibernetica ma almeno altrettanto funzionale di quelli dell'Alfetta GT, tengono bene e l'unica sorpresa, ma niente di tragico, è data dalla tendenza a intrappolarsi il ginocchio destro fra leva del cambio e volante nell'innesto rapido della seconda marcia.

La presenza in pista di un paio di « due tempi » bicilindriche (250?) che girano in circa 1'4" ci fa compagnia, mentre ci induce altresì a tenere un occhio sul retrovisore per cogliere l'attimo in cui è il caso di scansarsi.

Per quei lettori che non conoscono la Junior, ci riferiamo alla pista e non alla vettura, faremo presente che il tracciato è di quelli che non si lasciano percorrere in un tempo decoroso se, ancor prima di tener giù il piede, non si azzeccano le traiettorie giuste.

In questo, non ci pare di scoprire

niente di nuovo osservando che la vettura ci offre la ben nota, cioè massima, assistenza nel mettere le ruote direttrici dove le vogliamo, senza esitazioni nel tempo e nello spazio.

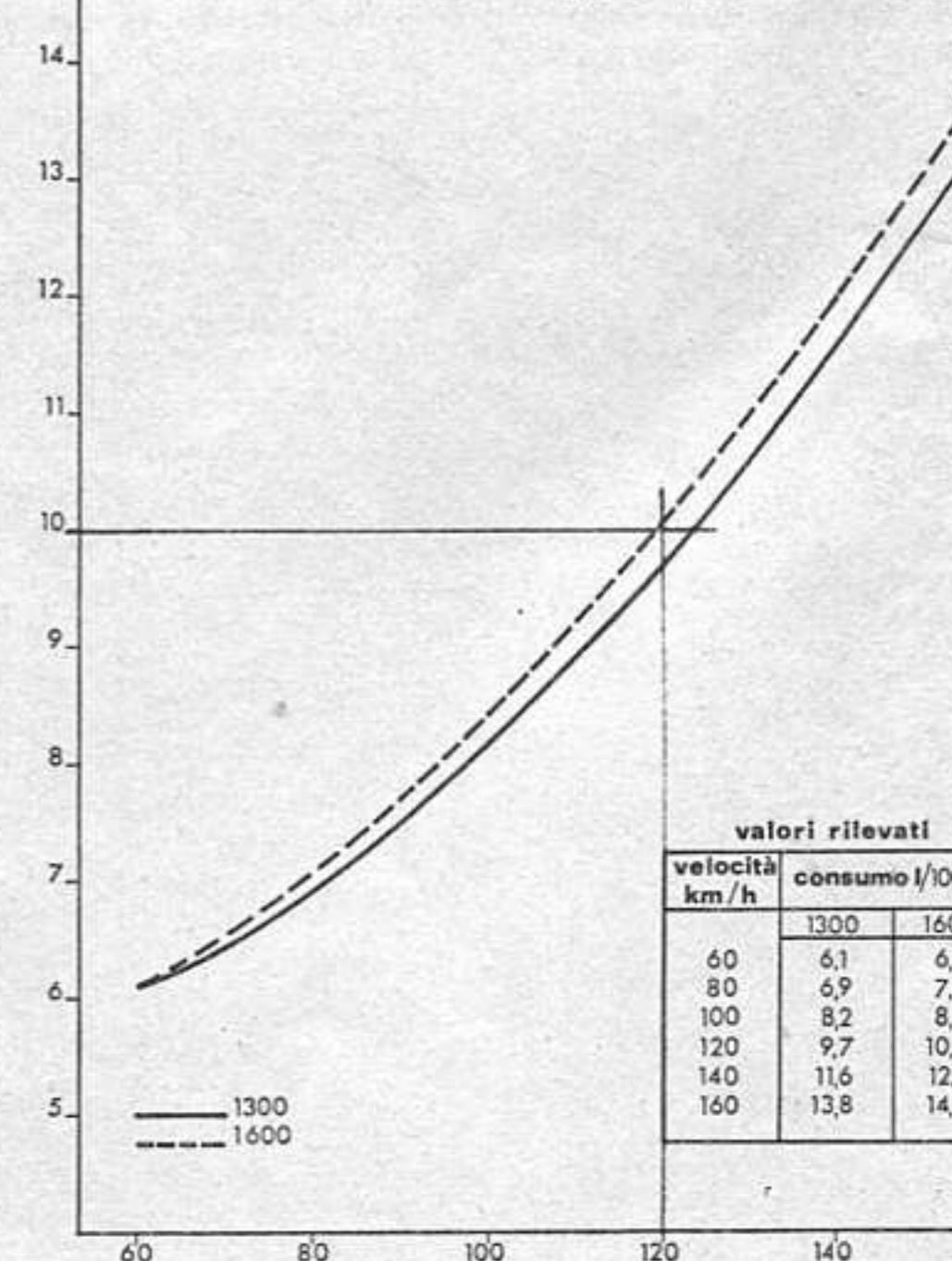
« Bella forza; », direte voi. « Hai appena finito di dire che stai passeggiando... ». Già, ma stavamo per confessarvelo: temp' era 'n sul principio del mattino, tale per cui gli influssi nell'aria avrebbero fatto scalpitare anche l'economia nazionale, nelle condizioni da Signora delle Camelie in cui si trova. Figuratevi un po' voi l'effetto corrispettivo su un piede destro pruriginoso per costituzione. E allora sapete come va a finire: una correzione qui, una staccata ritardata là e finisce che uno si ritrova preso nel vortice delle danze, con quella malafemmina della GT che più glie ne dai e più ne vorrebbe.

Cioè, no, un momento: la sensazione di essere rimasti al disotto dei limiti personali ci accompagna, tutti quanti, fino alla soglia — appunto — dei limiti personali stessi. E non c'è carattere misericordioso abbastanza, da parte di un veicolo qualsivoglia, disposto a perdonare diaboliche insistenze nel far cadere la risultante peso/forza al di fuori del rettangolo di appoggio. Piano piano, si diceva, finiamo per ritrovarci nella tormentosa goduria della curva che si avvicina e ricordiamo perfettamente che, il giro prima, avevamo già staccato. Però quanto è stato lungo, 'sto decimo di secondo che passa prima che il piede venga su: ora il più è fatto, (sigh), e si tratta solo di te-

nerla in linea facendosi passare fra le ruote le toppe sull'asfalto, al centro della « Parabolica ».

E' una situazione che fissa le idee più di un'intera lezione sulla dinamica dell'autoveicolo: la GT Junior in traiettoria piuttosto larga, accelera per andarsi a cercare un punto di corda ritardato. La forza centrifuga si fa sentire e spedisce il piede

DATI DI CONSUMO RILEVATI A VELOCITÀ COSTANTE Alfa Romeo Giulia Nuova Super 1300/1600



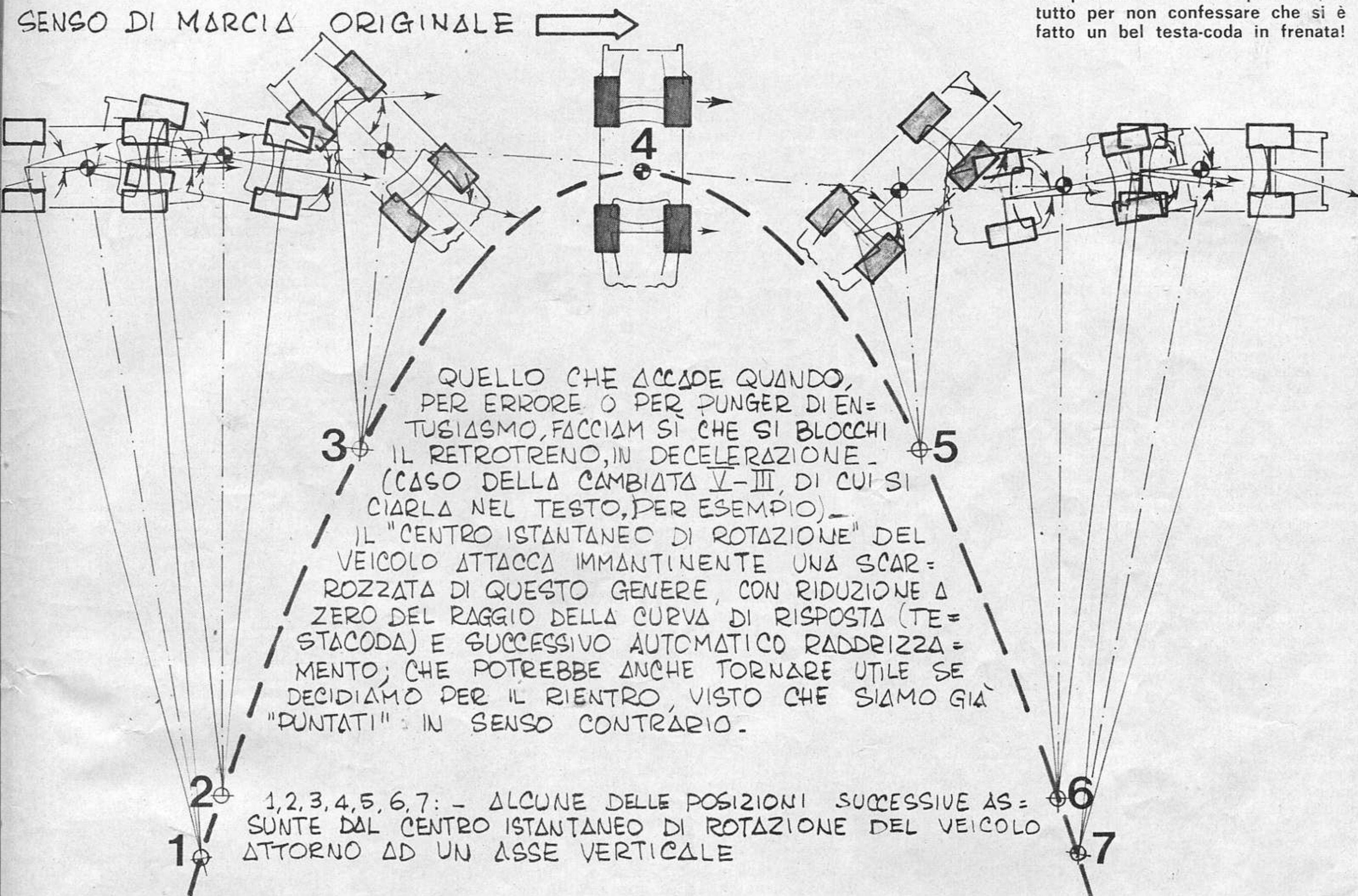
Dai confronti fra i consumi rilevati a velocità costante, si nota come le GT consumino meno delle berline



# Stail da... binario



Rappresentazione grafica, qui sotto, complicata da testo esplicativo; il tutto per non confessare che si è fatto un bel testa-coda in frenata!



sinistro a cercarsi un punto di appoggio più esterno che può, per insaccare schiena e fondo schiena nel ricettacolo avvolgente del sedile.

Ti sembra di aver davanti una lavagna: centro di rotazione, rigidità di deriva, punto neutro, margine statico, tutto presente e vivo con l'accompagnamento di un leggero pianto di gomme da parte della GT che, da

parte sua, fa l'indifferente e sta lì dove la metti come se fosse parcheggiata.

Sarà anche il caso di cambiare marcia, visto che ormai la terza è al limite del do di petto; a quarta innestata ci lasciamo quindi scarrocciare dolcemente a sinistra, uscendo sul rettilineo tribune dopo aver salutato da vicino il termine del guardrail.

Insistendo col piede, la quarta si scarica — lo sapete — più o meno davanti al cancello principale della pista. E qui farebbe comodo avere in macchina un consulente del « servizio opinioni » per essere certi di far bene a mettere — o a NON mettere — la quinta, che ci troveremo comunque a dover scalare qualche — sia pur lunghissima — frazione di secondo dopo.

Infatti, arrivare al cartello dei « cento » (metri dell'imbocco variante) è cosa che corrisponde più o meno al tempo di dire « Ciap, Pepp » e accade, se frenate, a 165 kmh, visti giri e rapporti.

A questo punto, dovrete solo scalare tre marce e perdere un centinaio di kmh per presentarvi in perfetta compostezza e pronti a riaccelerare: non solo perché se non il tempo sul giro sarà sconcio, ma anche perché il dosaggio dell'acceleratore vi permetterà di mantenere il controllo della situazione.

Detta accelerazione è quella che permette alla GT Junior di dire al suo conduttore: « Son come tu mi vuoi ». Siamo infatti in un tornante o qualcosa di simile e dalla scelta

delle procedure dipenderà il (sempre prevedibile) comportamento della vettura. Se la volete sottosterzante, non avrete che da alzare il piede — ma forse basta anche alleggerire — perché essa vi conduca obbediente nel guardrail, lì a due passi.

Vi scompiffera neutra? Solleticatela con un filo di gas e vedrete che si inventerà una specie di binario fantasma sul quale, anche se un po' delusa, si lascerà pilotare con la tecnica del tranvai.

Per vederla felice, infine, giù quel piedone e pronti a riacchiapparla con un pizzico di controsterzo: pesi e dimensioni sono talmente collaudati che l'ottanta per cento lo fa la macchina, per istinto o per abitudine.

E qui c'è modo di fare ulteriori, stupende scoperte su comportamento del GT Junior in condizioni variabili di aderenza e di trazione. Mantenendo il contagiri fra seimila e... qualcosina di più ma non molto, la seconda può essere mantenuta per tutta la variante che possiamo definire come « situazione creativa » nel senso di uscire da una curva al massimo compatibile con la traiettoria di impostazione di quella che viene dopo.

L'attimo della verità rimane comunque la decelerazione preparatoria all'entrata nel tratto sinuoso ed ecco perché abbiamo confessato prima una certa perplessità relativa al breve inserimento della quinta, anche se — obiettivamente — mantenere la quarta equivale al fuori-giri a

meno di non staccare con eccessivo anticipo. La discesa attraverso quarta, terza e seconda, con tutto il punta/tacco che volete ma punteggiata — come ci sembra opportuno — da ripetute doppiette, rischia di divenire una faccenda lungagnosa.

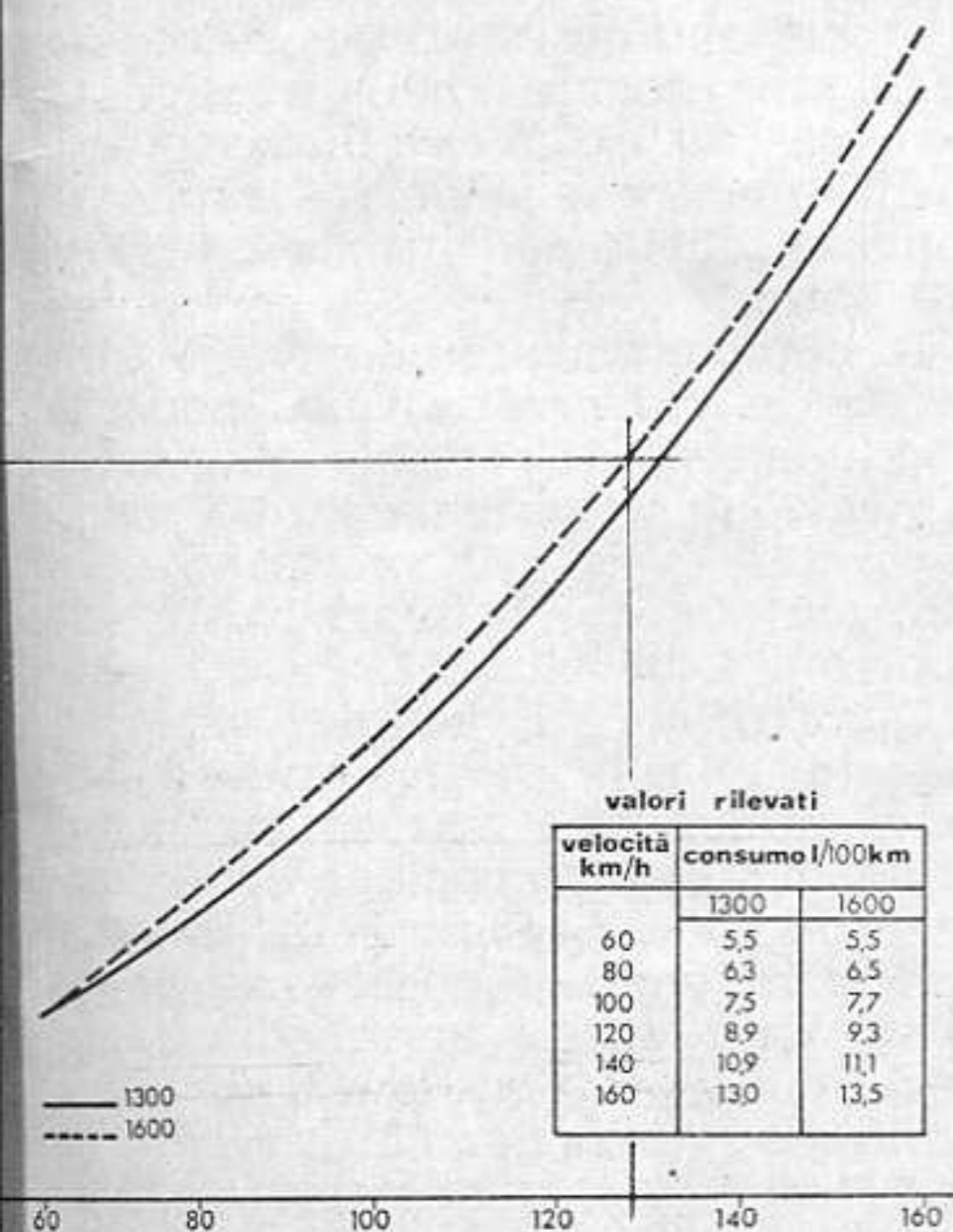
Per curiosità, abbiamo voluto provare anche se guadagnavamo qualcosa col passaggio diretto quinta-terza, ma ci siamo spaventati tanto da non voler nemmeno cercar di spiegare i motivi di una reazione tanto indignata. Ma perché no, poi: in fondo è semplice; sommandosi le azioni di servofreno e di freno motore e scaricandosi per giunta il retrotreno, la rigidità di deriva dell'assale posteriore (a ruote bloccate) ha cessato semplicemente di esistere, mettendoci in condizioni analoghe a quelle di « velocità ultracritica » con relativi autoinneschi di cose brutte.

Quanto sopra non è certo riportato con l'intenzione di fare un appunto alla GT, pora tosa, che si è prestata ben oltre il lecito ai nostri scherzi da netturbino. Caso mai, ad avercela su con la stelascia milanese, potranno essere gli eredi in attesa dei miliardi, no?

Va notato oltretutto che la vettura avuta in sorte non era calzata con quanto di meglio si può trovare in fatto di pneumatici; cosa di cui, a questi chiari di luna, non ci si può

Giuliano Orzali

DATI DI CONSUMO RILEVATI A VELOCITÀ COSTANTE  
Gt Junior 1300/1600  
Spider Junior 1300/1600



Il che è anche logico, visto che pesano meno ed hanno minori capacità di carico, bisogna notar



CONTINUAZIONE DA PAG. 51

lamentare visto che farsi consegnare qualcosa è già un risultato.

Siamo certi di non suscitare la vostra meraviglia se, a questo punto, vi riferiamo che la mattinata ci è trascorsa in un soffio. Ed essendo attesi per l'ora di pranzo, è stato giocoforza interrompere l'opera industriale che avremmo volentieri protratto fino a farci cacciare fuori pista o, almeno, finir la benzina. Invece, con l'indice del livello carburante a metà scala ed oltre 150 km sul totalizzatore parziale, riprendevamo la via della stalla per la parte più seccante della prova che consisteva nella... restituzione della vettura.

Evidentemente rilassati dalla dillettevole galoppata, trovavamo assai meno schizofrenico il traffico sul tragitto di rientro anche se ci rendevamo conto che c'era ben poco di cambiato rispetto al primo mattino. Vuoi scommettere che è tutta una conseguenza dell'altrui saggezza applicata per il nostro bene, a far sì che si mantenga e prosperi il boom degli psicofarmaci?

Ne approfittavamo per una ricognizione visiva del nuovo arredamento interno che comprende, oltre ai comodi sedili già citati, una plancia di nuovo disegno con nuova e leggibile sistemazione della strumentazione. Fra gli allarmi utili agli effetti «economici» possiamo inserire la spia dello starter inserito, mentre fra i lussi asiatici catalogheremo l'interruttore luce quadro, a due intensità. Simpatico il rivestimento in moquette bouclé che accomuna il pavimento dell'abitacolo e la bagagliaia, contribuendo col volante in legno a creare un habitat che gli inglesi definirebbero cozy, i tedeschi gemütlich e che l'italiano «confortevole» non rende del tutto.

Esternamente, le novità si intuiscono più che vederle e per pizzicarle ad una ad una si fa più presto ad andarsene a leggere sul foglietto informativo. A parte i quattro fari allo jodio, naturalmente, ché quelli si luman subito.

Si tratta di calandra e coprimozzi, delle spazzole tergicristallo antiriflesso, nonché di due biscioni che fan tanto «2000 GTV» alla base dei montanti posteriori.

Due altre novità che, per contro, nessuno mancherà di notare sono le bocchette di aerazione situate ai lati della plancia, in quanto risultano visibilissime sia dall'interno che dall'esterno ed ancor più (e meglio), riflesse nel parabrezza mentre si guida.

Salvo, forse, quando si cercano i propri limiti sulla Junior...

g. o.

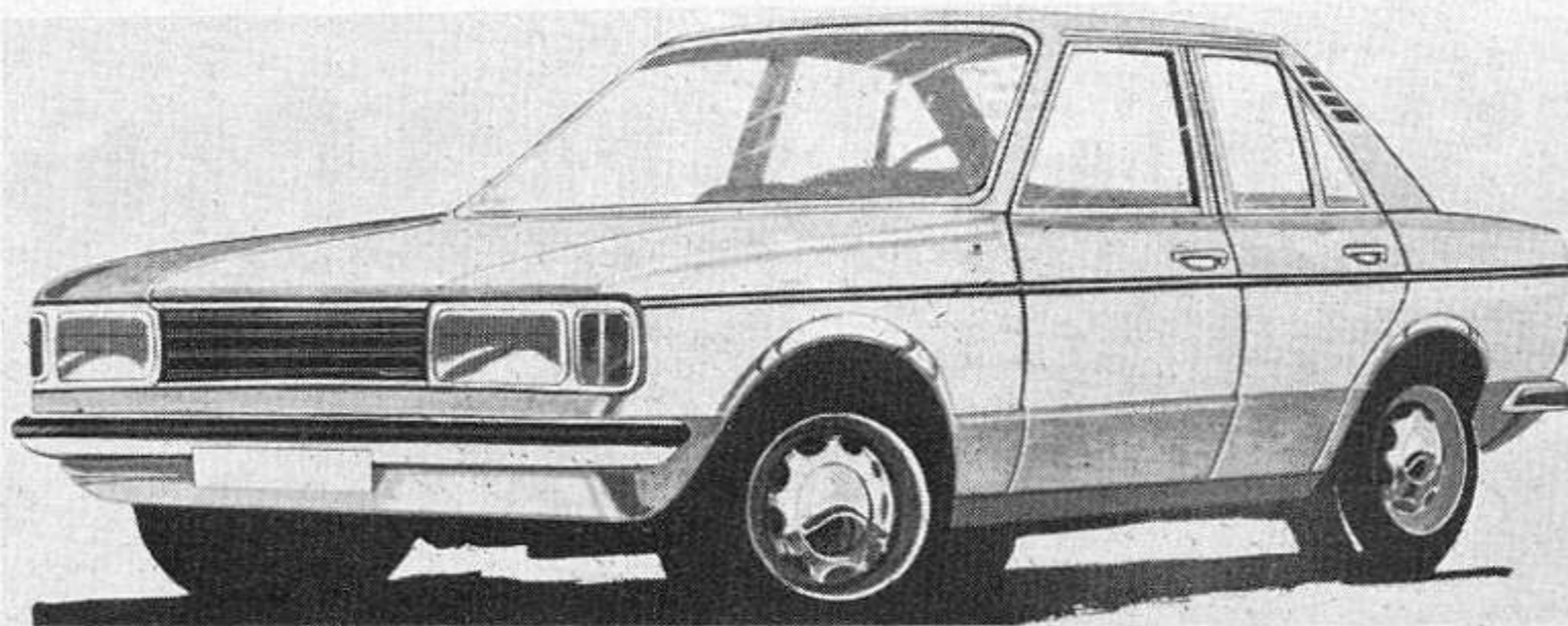
## La FORD ci riprova con DE TOMASO?

MODENA - Si ritorna al flirt Ford-De Tomaso? I recenti avvenimenti lo confermerebbero. La visita fatta a Modena da mister Lee Jacocca e il suo incontro più che amichevole con Alessandro De Tomaso fanno prevedere che ci si avvii a nuove soluzioni di grande interesse. De Tomaso ha fatto molto in Italia (e in Europa) per la Ford; la sua fedeltà ai motori di Detroit lo hanno qualificato non soltanto un buon cliente Ford, ma un vero collaboratore.

La situazione che si era creata alcuni anni orsono sembrava destinata a procedere sui binari della più perfetta armonia, allorché improvvisamente, dopo l'assunzione di Jacocca a presidente della Ford Motors Company, si era verificata una rottura. E vi erano state espressioni piuttosto dure da una parte e dall'altra. Poi l'acquisizione di tutto il pacchetto azionario da parte della Ford, ma ecco che De Tomaso prendeva tutti in contropiede realizzando il nuovo stabilimento a Modena Nord.

Trasferimento a Torino della «De Tomaso Automobili» e creazione della «De Tomaso Modena». Botta e risposta.

Le Pantera De Tomaso preparate a Mo-



Nel disegno, la bella linea della futura Wartburg (la più importante fabbrica d'auto della RDT) con motore Skoda da 1300 cmc trasversale

Anche all'EST gemellaggio di «Case»

## Si chiama WARTBURG la SKODA capovolta

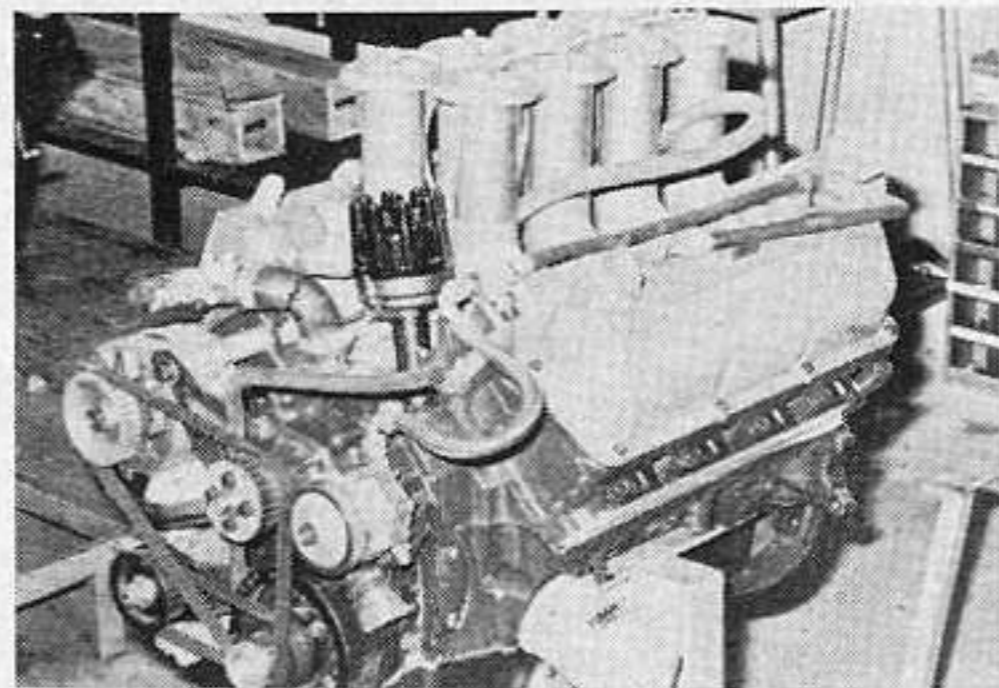
La più importante Casa automobilistica della Repubblica Democratica tedesca e cioè la «VEB Automobilwerk-Eisenach», produrrà nel 1975 una nuova berlina a quattro porte utilizzando un motore Skoda «1300».

Il nuovo modello che segna l'inizio di una stretta collaborazione tra la VEB Automobilwerk e la Skoda, presenta un'impostazione avanzata e uno «styling» decisamente molto attuale, con bassa linea di cintura, fari rettangolari e ampie superfici vetrate. Anche questo nuovo modello utilizzerà sospensioni indipendenti e disporrà di trazione sulle ruote anteriori; il motore a quattro cilindri Skoda di 1300 cc. di cilindrata sarà disposto trasversalmente e in posizione leggermente inclinata, in modo da ridurre l'ingombro verticale.

La Skoda ha utilizzato per la progettazione di questo modernissimo motore, tutte le positive esperienze acquisite in questi ultimi anni con i noti modelli «100 L» e «100 LS» berlina, nonché con l'aerodinamico coupé «110 R». Ricordiamo che la Skoda «100 L» (alla stessa stregua della più economica «100» standard) ha un motore di 988 cc. mentre sia la berlina «110 LS» sia il coupé «110 R» hanno un motore di 1107 cc.

Il nuovo motore che la Skoda cederà alla Casa automobilistica della Repubblica Democratica tedesca è caratterizzata da alcune soluzioni destinate ad assicurargli la massima resistenza e una lunga durata nel tempo. Il basamento è in lega leggera pressofusa, con canne dei cilindri sfilabili in ghisa speciale; sempre di ghisa è la testata dei cilindri, ciò che evita facili bruciature della guarnizione della testata, riducendo allo stesso tempo la necessità di provvedere frequentemente alla revisione delle valvole e delle rispettive sedi. Un particolare studio della camera di scoppio, nonché dei condotti di aspirazione e scarico, ha consentito ai progettisti della Skoda di ridurre il consumo di benzina, senza apprezzabili cali di rendimento e di potenza. A questo riguardo possiamo dire che la versione «base» di questo motore svilupperà 55 CV (DIN) ma verrà pure messa in produzione una versione equipaggiata con un carburatore doppio corpo (al posto di quello monocorpo) che consentirà di sviluppare una potenza di 74 CV (DIN) su questo motore verrà utilizzato un albero a camme con fasatura più spinta e un differente collettore di scarico.

La nuova Wartburg, potrà comodamente raggiungere una velocità di 145 kmh nella versione «base» con potenza di 55 CV, mentre nel modello più potente (75 CV) sarà in grado di superare agevolmente i 155 kmh. Non è escluso che il nuovo motore della Casa cecoslovacca venga successivamente adottato anche su una inedita Skoda «1300» che potrebbe venire messa in produzione entro la fine del 1975 o al massimo all'inizio del 1976.



Il motore sperimentale Ford ad iniezione di 5700 per la Pantera gr. 4

dena si imponevano, tanto da raggiungere una invidiabile collana di successi coi piloti-clienti. De Tomaso, come si sa, aveva il mercato europeo e l'assistenza.

Ma il sempre dinamico costruttore metteva sotto una Longchamps 2+2 della quale AUTOSPRINT anticipò la preparazione, studiando anche un nuovo propulsore (Ford) da competizione.

E in occasione della sua venuta a Mo-

dena a Jacocca è stato dato il benvenuto con la Longchamps e il motore da 5 litri alimentato a iniezione indiretta pare destinato a una Pantera che dovrebbe sorprendere tutti nel prossimo anno. Il Presidente della Ford ha voluto provare la macchina che ha giudicato stupenda. Ha parlato a lungo con De Tomaso, ha chiesto all'ing. Aurelio Bertocchi ragguagli sul funzionamento degli impianti e degli uffici. Gli sono stati elencati i successi ottenuti. E Jacocca, che prima di recarsi a Torino aveva voluto fermarsi a Modena ospite del «Canalgrande», ha avuto una idea precisa della efficienza di uno stabilimento che cerca di superare, con atti di grande coraggio, e con la validità tecnica delle sue soluzioni, il momento difficile.

Nessuna comunicazione ufficiale, ma questo incontro potrebbe preludere a grossi avvenimenti. Si sa che a Torino non è che il «Centro» Ford sia immune da problemi. Il rientro di un «mago» come De Tomaso potrebbe, forse, risolvere tanti punti contrastanti. Ma sono soltanto previsioni derivate da quanto si è verificato a Modena. Un De Tomaso nel giro Ford potrebbe, forse, essere utile in questo momento.

## Anche il DIESEL per la 131

TORINO - Sarà anche in versione Diesel la nuova Fiat 131 che verrà presentata in occasione del Salone di Torino nel prossimo autunno. Essa monterà un motore di cilindrata di circa 1800 cmc., sarà tutto in ghisa e prodotto presso la sezione Grandi Motori della FIAT, avrà un albero a camme in testa e una potenza di 78 CV, che permetterà alla vettura una velocità di circa 160 kmh, più che sufficienti per le limitazioni e le condizioni del traffico che ci sono nel nostro paese.

Questa è la novità che arriva da Torino. L'attuale esorbitante prezzo della benzina e il momento di crisi che investe tutto il settore automobilistico ha fatto decidere per un ritorno al diesel della nostra maggiore casa costruttrice. A ferie finite vi sarà purtroppo un altro aumento dei prezzi del nuovo di circa il 10-12%.

La nuova Fiat 131, è destinata a sostituire la 124 che esce di scena dopo otto anni di onorato servizio, e quasi due milioni di esemplari prodotti.

La 131 di ottobre-novembre (è stata scelta questa data per la presentazione sperando che la situazione sindacal-lavorativa sia nel frattempo migliorata) verrà presentata in due versioni di base (con motore a benzina), una di cilindrata attorno ai 1400 cmc, l'altra di circa 1600 cmc. Di queste, saranno costruite differenti versioni, berlina 4 porte, due porte, familiare a 5 porte, ed anche «special».

Per il Diesel di cui abbiamo parlato prima ne sono previste due versioni, una berlina 4 porte uguale alla versione a benzina e una familiare a 5 porte.

Dovendo accontentare la fascia di mercato che fino ad ora era della Fiat 124, la nuova 131 assomiglia molto nella meccanica come impostazione generale alla 124. Il gruppo motore cambio deriva direttamente dalla 124, albero a camme laterali e 5 supporti di banco, è cambiato invece l'impianto frenante che non è più a quattro freni a disco, ma del tipo misto, a disco anteriormente e a tamburo dietro, mentre per le sospensioni si è passati al tipo Mc Pherson.

I due motori a disposizione dovrebbero erogare (nelle versioni a benzina) 60 e 70 cavalli rispettivamente mentre le velocità saranno all'incirca quelle dell'attuale 124, 150 e 160 kmh.

Di completamente nuovo la 131 ha invece la carrozzeria, più moderna e più ampia dell'attuale 124, come dimensioni si avvicina molto all'attuale 132, infatti il suo passo è 6 cm. più corto, e la lunghezza è 4,25 contro i 4,40 della 132.

Quattro fanali, ampie superfici vetrate, interno particolarmente curato, cambio a 4 marce (con possibilità di avere in opzione un 5 marce), un po' di sprint nelle versioni a benzina che non guasta mai per il gusto della fascia mas-media italiana a cui si rivolge la 131, e tanto tanto risparmio per chi sceglierà la versione Diesel, la prima grossa sorpresa, del prossimo autunno che dovrebbe essere molto... caldo (di novità).

g. c.





LE  
PROSSIME  
GARE

22 agosto, CIRCUITO DI SOVERATO (Catanzaro) - 2. Prova Settimana Calabria - cl. 100 e 125 cc; 24, PISTA S. PANCRAZIO (Parma) - naz. cl. 100 e 125 cc - 2. Prova Trofeo Gabbiani, notturna; 25, PISTA DI S. PANCRAZIO (Parma) - naz. cl. 100 e 125 cc - 3. Prova Trofeo Gabbiani; 25, PISTA CALABRIA - Vibo Valentia - naz. cl. 100 e 125 cc - 3. Prova Settimana Calabria; 25, CIRCUITO DI FIRENZUOLA - naz. cl. 100 e 125 cc; 25, PISTA GIALLA - Giulianova - naz. cl. 100 e 125 cc; 1 settembre, PISTA DEL MARE - Fano - Campionato d'Europa - ultima prova cl. 100 cc; 1. Trofeo Junior d'Europa cl. 100 cc; Incontro Italia-Germania cl. 125 cc; 1, PISTA MILLE MIGLIA - Brescia - naz. cl. 100 e 125 cc; 1, CIRCUITO DI VINCI - Firenze - naz. cl. 100 e 125 cc.

En plein dei motori  
piacentini nella 3<sup>a</sup>  
prova per squadre

# GORINI « vendica » la Bm

S. GIUSEPPE - La terza prova del Campionato Italiano Scuderie sulla pista Romea è stato tutto all'insegna della Bm Motori, che a meno di otto giorni da Rye-House, ha restituito con abbondanti interessi, alla casa rivale, quanto gli era stato anticipato in sconfitte sonanti in terra inglese. Un prestito subito pagato con un tantino di spregiudicatezza sì, ma anche con una complessiva prestazione quasi all'optimum, che deve far meditare e correre ai ripari la casa rivale e, più che altro le Scuderie e i clan, che affiancano la casa di Zingonia. Ci sono sì, delle strane ragioni regolamentari che portano ad essere non contenibili i motori della Bm di Piacenza nella terza categoria, ma nella prima e seconda categoria si è trattato solo di una netta supremazia, al momento non discutibile, che deve seriamente far riflettere gli sconfitti di Pomposa e, se possibile correre ai ripari.

E' questo il motivo tecnico che ha centralizzato l'interesse delle case sulla Pista Romea, che sarà sul prossimo avvenire agonistico di fine stagione, il filo conduttore che porterà alla conclusione di Lisbona e Roma nelle due competizioni cioè, che si annunziano del massimo interesse. Detto delle Case per essere anche in palio un Campionato Italiano Marche, diciamo ora delle Scuderie e, dei piloti che, in buona sostanza sono poi gli artefici veri delle competizioni. Con un presupposto tecnico come detto, le due Scuderie della Bm Motori, capeggiate rispettivamente da Gorini e Necchi, hanno fatto il vuoto, relegando alle spalle e, con disinvoltata sicurezza formazioni come l'Arcionia di Roma, il Parma K. C. e la Sirio di Milano e, via via poi, tutte le altre Scuderie, presenti in massa in questa prova quasi conclusiva ed, interessata da probanti motivi polemici.

A questo punto per venire ai piloti, sulla pedana fatidica delle tre posizioni sono saliti gli alfieri della casa piacentina occupando in tutte e tre le categorie le prime due posizioni: Gorini, un formidabile Gorini e, un brillantissimo Gabbiani, nella prima; Scarabelli e Ravaglia nella seconda e l'accoppiata dei fratelli Fabi - Corrado e Teodoro - nella terza. Un Gorini formidabile e assetato di vittorie prestigiose, è stato il dominatore al vertice con alle spalle Beppe Gabbiani, che oltre ad essersi fatto

le ossa e modificato tutto il suo stile di corsa, si è presentato nelle vesti di futuro mattatore. Gorini non ha dato spazio all'ammusolito Cheever e al sorridente Santini. Necchi poi, in una delle sue tante giornate negative aveva « licenza di libere uscite ». Ne ha infatti collezionate tante, senza capo e coda, da stupire Beggio, l'ultimo dei senatori in attività, avrà forse avuto la sensazione del « meglio smettere », Scarabelli e Ravaglia, hanno fatto il vuoto nella seconda categoria, che vedeva ammassati quasi tutti gli azzurrini di Rye-House.

E' stato un appuntamento polemico mancato per Rovelli, De Angelis e Venturi, il primo in cerca di conferma e, gli altri due di rivincita. Il tutto rimandato a Fano. Nella terza categoria Corrado Fabi in fraterna accoppiata con Teodorico ha dominato il campo con disinvoltura e dall'alto di una preparazione che non ammette discussioni. Ha vinto in scioltezza e senza alcuna preoccupazione, lo segue il fratello, che dopo una fase di rodaggio, si va dimostrando molto valido. Come vedete molti i motivi agonistici e tecnici che renderanno calde, anzi caldissime, le prossime gare al vertice.

Classifica della 3. prova: 1. BM 2 punti 198; 2. BM 1 195; 3. Arcionia 191; 4. Parma K. Club 187; 5. Sirio 183; 6. Giugni 171; 7. Birel 170; 8. Malboro 168; 9. Sesto Corse 163; 10. Gabbiani 162; 11. Mazzotti 159.

Classifica generale dopo la 3. prova: 1. Parma K. Club punti 570; 2. Arcionia 563; 3. Sirio 560; 4. BM 1 554; 5. BM 2 546; 6. Mazzotti 511; 7. Birel 508; 8. Giugni 508; 9. Sesto Corse 492; 10. Malboro 484; 11. Gabbiani 341.

## CLASSIFICHE INDIVIDUALI

1. categoria: 1. Gorini punti 50; 2. Gabbiani 49; 3. Cheever 48; 4. Giugni 47; 5. Necchi 46; 6. Beggio 45; 7. Santini 44; 8. Mazzotti 43; 9. Sala 42; 10. Mombelli 41; 11. Antilliana 40.  
2. categoria: 1. Scarabelli punti 50; 2. Ravaglia 49; 3. Binda 48; 4. Nicosia 47; 5. Alfieri 46; 6. De Cesaris 45; 7. Benuazzoli 44; 8. Zani 43; 9. Gianniberti 42; 10. E. De Angelis 41; 11. Rovelli 40.

3. categoria: 1. C. Fabi punti 50; 2. T. Fabi 49; 3. Casiraghi 48; 4. Sassi 47; 5. Gaudenzi 46; 6. Lusnardi 45; 7. R. De Angelis 44; 8. Fantini 43; 9. Mascetti 42; 10. Martinoli 41; 11. Pirro 40.

Montanci; 11. E. Silvestroni; 12. D. Sisti; 13. F. Zambianchi; 14. P. Gallerani.  
Classe 125 cc 2. categoria: 1. A. Spada; 2. E. Frattini; 3. F. Berlati; 4. W. Venturi.

## DE BELLIS nuovo record di vittorie

VIBO VALENTIA - Erano 26 (ventisei) le vittorie stagionali di De Bellis, aggiungendo la doppietta di Vibo, il tarantino è andato a quota 28 (ventotto), battendo così il record di Pernigotti. C'è certo una differenza sostanziale fra vittorie e vittorie, ma il numero in buona sostanza è quello che conta. Nella sua duplice vittoria nella 100 cc si è lasciato dietro Ceravolo ed ancora lo stesso nella 125 cc.

Leotta, nella seconda categoria è diventato il pilota meridionale da battere. Continua la sua catena di vittorie anche se gli avversari di sempre, cioè Coglitore e Pizzo cercano di rendere le sue affermazioni sempre più sofferte. Infatti Leotta ha dovuto trarre dal suo carneire grinta e spremere il motore per vincere. Nella terza categoria sempre supremazia di

Giancarlo Vestri. Questa volta però nel duello tutto familiare con il fratello Duccio si è intromesso Civita. E' stata dura per Giancarlo domare un avversario come Civita che non usa andare per il sottile, anzi smette di lottare oltre la linea di traguardo per non avere sorprese.

Errico è poi il vincitore della classe 125 cc con cambio, con Pizzo in seconda posizione, ma piuttosto distanziato.

## LE CLASSIFICHE

Classe 100 cc 2. categoria: 1. Giovanni Leotta; 2. Massimo Coglitore; 3. Nello Pizzo; 4. Mario Paoli; 5. Antonio Arcieri; 6. Achille Marino; 7. Vincenzo Zaffino.

Classe 100 cc 3. categoria: 1. Giancarlo Vestri; 2. Riccardo Civita; 3. Duccio Vestri; 4. Bruno Tassoni; 5. Everaldo Mochi; 6. Riccardo Sicilia; 7. Giuseppe Messina; 8. Salvatore Noto; 9. Ezio Ferragina; 10. Elio Canino.

Classe 100 cc categoria unificata: 1. Vito D. Bellis; 2. Francesco Ceravolo; 3. Giovanni Leotta; 4. Massimo Coglitore; 5. Nello Pizzo.

Classe 125 cc 2. categoria: 1. Mario Errico; 2. Nello Pizzo; 3. Ernesto Marino.

Classe 125 cc 1. categoria: 1. Vito De Bellis; 2. Benedetto Caccamo; 3. Francesco Ceravolo

## Il caldo ferma GABBIANI

S. GIUSEPPE - Tutto in perfetto stile sulla Pista Romea di San Giuseppe. Pallido oramai il ricordo dell'iniziale sfasamento organizzativo. Una folla di piloti, specie della classe 100 cc seconda e terza categoria, in rodaggio agonistico, se così si può dire, per la prova del Campionato Scuderie e Marche. Delle gare velocissime e tutte sul filo dell'accanimento, animati com'erano i piloti da tanta volontà di strafare. Caldo poi, da rendere l'asfalto scivoloso, cioè senza troppa tenuta, il che ha determinato degli sfasamenti nelle prestazioni.

Nella prima categoria infatti, si deve alle condizioni della pista, se Giugni ha potuto avere la possibilità di battere Gabbiani in fase nettamente positiva ed in possesso di un mezzo veramente eccelso. Lotteri e Venturi i protagonisti della seconda categoria e rispettivamente vincitori delle due batterie, ma vittoria poi per Perini che con la sua continuità e due secondi piazzamenti, si è trovato vincitore assoluto, per essere incappato Lotteri, nella prima batteria, in un'avaria tecnica e, Venturi

nella seconda, in un testa-coda. Orsini e Zani sono venuti dopo.

Villa, nella terza categoria, ha dato continuità alla sua collana di vittorie con l'aggiudicarsi ambedue le vittorie di batterie e, sempre su Lusuardi che si è difeso come ha meglio potuto. Buona la prestazione di Gaudenzi. La classe 125 cc è stata riportata da Spada su Frattini e Berlati a conclusione di una gara tirata allo spasimo.

## LE CLASSIFICHE

Classe 100 cc 1. categoria: 1. R. Giugni; 2. G. Gabbiani; 3. F. Mantovani; 4. G. Mazzotti; 5. G. Neri.

Classe 100 cc 2. categoria: 1. G. Perini; 2. G. Venturi; 3. A. Orsini; 4. G. Zani; 5. R. Sangiorgi; 6. E. Sangiorgi; 7. R. Ravaglia; 8. W. Mascagni; 9. M. Mancini; 10. W. Cicognani; 11. M. Nasseti; 12. A. Francia; 13. E. Bianchi; 14. T. Maroncelli; 15. G. Lotteri; 16. G. Gianniberti; 17. D. Chinossi; 18. G. Riva; 19. W. Masini.

Classe 100 cc 3. categoria: 1. M. Villa; 2. D. Lusuardi; 3. G. Pettrini; 4. R. Caudenzi; 5. G. Fantini; 6. M. Mazzotti; 7. A. Giovannelli; 8. E. Mezzanotte; 9. M. Lenzi; 10. A.

**ASA**  
racing line

Equipaggiamenti completi per piloti da corsa, sedili anatomici, tute ininfiammabili, guanti, calze, sottotute, occhiali, caschi, visiere, stemmi in tessuto, volantini. 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 abbinata 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.



## La Pantera si addice a Gottifredi

• Il pilota **GOTTIFREDI** al volante di una **PANTERA DE TOMASO Gr. 4** ha « girato » al Mugello in 2'13"9 abbassando così il miglior tempo della categoria che apparteneva a Bonomelli. Gottifredi si avvia così a porre la sua autorevole candidatura per uno dei tre trofei che la **MARLBORO** ha istituito in collaborazione con la De Tomaso: uno per chi ha conseguito il più gran numero di successi con la Pantera, uno per il migliore con la gruppo 3 e il terzo per il più bravo con il gruppo 4 sempre, logicamente con vettura Pantera.

## TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

### L'AUSTRALIA attacca la F. Indy

• Gli australiani si preparano ad attaccare la ultra quarantennale supremazia dei motori Offenhauser per le vetture tipo Indy. **GEORGE TATNELL** ha chiesto infatti a Garrie Cooper costruttore delle **ELFIN** di preparare un telaio sul quale verrebbe applicato un motore McGee che sarebbe poi una rielaborazione moderna del vecchio Offy.

• E' probabile che **JODY SCHECKTER** prenda parte alle ultime due prove del campionato americano di F. 5000 con la Lola di Gerry Ensen.

• **MIKE MOSLEY** parteciperà a tutte le restanti gare del campionato USA di F. 5000 con una Lola T332.

• Sfumata la corsa delle F. 5000 all'autodromo di Imola, pare confermato che ne venga organizzata invece una a Casale per la data del 22 settembre.

• Il motore della F. 3 di **JOSE SANTO** che recentemente si è ben distinto a Caldwell Park, è un **NOVAMOTOR** preparato in loco dal rappresentante inglese John Pennistan.

• L'associazione inglese dei **Commissari di Corsa** ha ricevuto una donazione dalla Dog House Owners' Club perché venga usata per il miglioramento di questi ufficiali di gara. In Inghilterra si spera siano molti a seguire l'esempio...

• Il campionato spagnolo della Formula 1430 è nettamente dominato dall'ex motociclista **FEDERICO VAN der HOEVEN** che su quattro prove disputate ne ha riportate tre. L'altra gara è stata vinta da **ESCAVIAS** campione uscente della Coppa Nazionale Renault.



Militari e civili assistono, visibilmente interessati, allo svolgimento di un interessante cross-country per veicoli da trasporto svoltosi vicino a Mosca

### A PERGUSA con Surtees-Fina

• L'irlandese **JOHN WATSON** e il francese **JOSE DOLHEM** prenderanno parte al GP del **MEDITERRANEO F. 2** che si disputerà a Pergusa il 25 agosto. I due piloti sono stati iscritti dal Team **SURTEES-FINA** e le due monoposto si avvarranno l'una di un motore BMW e l'altra di un Cosworth ultimissima versione.

• Nel **CAMPIONATO JCB** per vetture d'epoca, la classifica generale dopo tre prove vede in testa il pilota **CORNER** al volante di una **BRM P25**, seguito da Ham su Lister Jaguar e da Bond su Cooper Bristol.

• Al **RALLY delle CANARIE** la squadra ufficiale della **SEAT** ha largamente dominato il lotto dei concorrenti, piazzando due dei suoi rappresentanti ai primi due posti della classifica generale. Hanno vinto Zanini-Adam su Canellas-Ferreator, mentre terzo si è piazzato l'equipaggio Monzon-Coba su BMW.

• I costruttori delle monoposto di F. 1 hanno incontrato i dirigenti della **CSI** per sottoporre alla loro attenzione una serie di proposte per l'ammissione e la qualificazione dei piloti alle gare del prossimo campionato mondiale. La **CSI** studierà dette proposte e farà conoscere le proprie decisioni nel mese di dicembre.

• La nuova **MARCH F. 2** che correrà nel 1975 scenderà in pista fra poco per le prime prove di collaudo. Così ha dichiarato Robin Herd, il quale ha aggiunto anche che la F. 1 farà i suoi test in autunno senza prendere parte ad alcuna competizione.

• I rallisti inglesi Culcheth e Syer si sono già iscritti al rally americano **PRESS ON REGARDLESS** con una Marina di 1800 cc. La gara si svolgerà dal 31 ottobre al 4 novembre.

• E' possibile che **BRIAN MUIR** riprenda fra non molto la sua partecipazione al campionato inglese turismo. Si è vista a Snetterton una nuova Chevrolet Camaro, di cui si è detto che era per « un pilota interessante » e il nome di Muir è stato fatto in proposito.

• Il **RALLY TOTAL** in Sud Africa, che l'anno prossimo farà parte del campionato mondiale, ha già attirato molte iscrizioni di forestieri. Il team Toyota ha confermato la sua partecipazione con una vettura gruppo 2 per Andersson-Hertz, mentre Waldegaard gareggerà nel gruppo 1. Corre voce che anche Mikkola potrebbe essere presente con una Peugeot 504.

• Il **RALLY DEI CEDRI** (prima si chiamava Rally delle Montagne del Libano) in programma per il 7 e 8 settembre è stato annullato per « motivi di sicurezza ». Infatti il percorso prevedeva il passaggio in Libano, Siria e Giordania. Niente di mutato invece per il Rally-Libano-Siria, in calendario dal 18 al 20 ottobre, organizzato da un club motoristico libanese in collaborazione con una manifattura di tabacchi internazionale.

### In Calabria festival-karting

• Un vero e proprio festival del karting si svolgerà in Calabria. La manifestazione, composta di tre gare distinte, ha preso la partenza il 18 agosto a Falerna Lido, proseguirà il 22 sul circuito di Soverato e si concluderà il 25 agosto sulla pista Calabria di Vibo Valentia.

• La **1000 KM DI PARIGI**, annullata tempo fa, è stata rimessa in calendario, ma anziché venire disputata a Montlhéry, circuito ora chiuso per motivi di sicurezza, si correrà a Rouen il 13 ottobre.

• **TERRY BECKETT**, amministratore delegato della Ford of Britain, in una conferenza intitolata « Mirando al 1984 » ha detto che nel suo globo di cristallo non vede alcunché che possa significare anche un minimo cambiamento alla necessità dell'uomo di disporre « come un diritto » di una forma di autotrasporto comoda e personale.

• Verso la fine del 1975 è quasi certo che in Gran Bretagna verrà disposto l'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza. Lo ha detto **LORD HARRIS**, ministro di stato inglese.

• La **BRITISH LEYLAND** ha stipulato un contratto con l'**IRAK** per la fornitura di 400 autobus **ATLANTEAN** e dei relativi ricambi per un valore di 12 milioni e mezzo di sterline.



### MEHTA con Lancia a Sanremo

• Per il Rally di Sanremo, la **LANCIA** affiderà una delle proprie vetture all'africano **METHA** che, come si ricorderà, fece già parte con onore della squadra torinese all'East African Safari.

• Dal 7 all'8 settembre, per l'organizzazione della **Scuderia VAEMENIA**, si svolgerà il Ralye 3. Coppa Valformazza.

• I 308 soci della « **AUTODROMO TORINO-LOMBARDORE S.p.A.** » hanno approvato in assemblea ordinaria il bilancio di gestione 1973 dal quale risulta che il capitale sociale ha raggiunto la bella cifra di 164 milioni e 580 mila lire. I lavori dell'impianto proseguono anche se la fase di realizzazione si rivela un po' più lunga del previsto a causa di alcune « resistenze » incontrate dalla società da parte di alcuni proprietari che non vogliono cedere il terreno necessario.

• **MIKE HAILWOOD** e **HOWDEN GANLEY**, rimasti feriti al Nurburgring, sono in netto miglioramento tanto che sono già stati trasferiti dall'ospedale di Adenau ad una clinica inglese.

• Dopo una sosta abbastanza consistente, **VARANO DE' MELEGARI** riapre i suoi battenti per ospitare, il 1. settembre, il 7. Trofeo Automobile Club di Parma alle vetture Turismo gr. 2, Gran Turismo gr. 3 e Sport gr. 5 classi 1000-1300-1600-2000.

### In F. 2 il Marlboro - Spagna

• Sembra probabile che il Team **MARLBORO SPAGNA** il prossimo anno debbuti in Formula 2 facendo correre il pilota Ignazio Villaceros. Il team verrebbe affidato al pilota-preparatore Eduardo Villaceros.

• **EMILIO ZAPICO** si vuole mettere in proprio. Non contento, infatti, del rendimento delle vetture del Paulenco Racing Team inglese, sta cercando di acquistare lo stabilimento di Partin Raymond che ha espresso l'intenzione di abbandonare le competizioni.

• **EUGENIO BATURONE** ha battuto chiaramente lo specialista Yves Martin nella corsa in salita della Bien Aparecida. Al volante della sua Brabham BT 40, Baturone domina nettamente nel campionato spagnolo della Montagna.

• La corsa in salita di Bagnères de Bigorre è stata vinta da **DUVIEUX** su barchetta Torralba, che ha preceduto il pilota locale Amorena dopo una seconda manche entusiasmante.

• Il campione europeo della montagna, pur non potendo dire di avere avuto una stagione fortunata, ha comunque vinto la corsa dell'Haut Chantal. **MIEUSSET** ha battuto nell'ordine Lapierre e Pechaire.



## In viaggio con... Energia!

**DETROIT** - Si sta predisponendo, con la solita larghezza americana, un'organizzazione grandiosa per la 9. Conferenza Mondiale dell'Energia che si svolgerà qui dal 23 al 27 settembre 1974, e per la quale è prevista la partecipazione di 4.000 delegati da tutto il mondo. Di questi 70 italiani con a capo l'ing. Edoardo Lombardi-Vallauri, presidente del Comitato nazionale per le conferenze mondiali dell'energia, 18 autorevoli specialisti italiani hanno contribuito con la presentazione di memorie tecniche che verranno discusse durante la conferenza. Ai lavori della conferenza seguiranno 16 diversi viaggi di studio nelle principali città e stati USA.



## PETROLIO: lite in famiglia

• **ARABIA SAUDITA e IRAN** litigano per il prezzo del petrolio. Di fronte alla possibile riduzione del prezzo del greggio che l'Arabia Saudita stava per mettere all'asta, l'Iran ha risposto di ridurre la propria produzione.

• Molto probabilmente la **CHRYSLER** inglese cambierà proprietario. I giornali economici specializzati danno infatti per certo l'interessamento dell'**IRAN** al rilevamento dell'intero pacchetto azionario della società e questo sembra con il diretto consenso dello Scià.

• Il **turismo** ha ottenuto un grosso risultato: nella prima quindicina di luglio la bilancia dei pagamenti con l'estero si è chiusa in attivo di 124 miliardi di lire. Nonostante questo il ministro Matteotti è fortemente pessimista e prevede per la fine del '74 un deficit di ben 7 mila miliardi per la bilancia commerciale.

• Negli **STATI UNITI** per fare comprendere subito ai compratori il tipo della vettura cui rivolgere la propria attenzione, si giungerà fra breve ad una diversa classificazione della produzione: minicar, subcompatte e compatte e piccole vetture di lusso.

• La forte resistenza agli agenti atmosferici, ha avuto una importanza determinante nella scelta della gomma idrocarbonica «**NORDEL**» della Du Pont per tutte le guarnizioni di tenuta esterna della **CITROEN GS**.

• A soli 46 anni si è spenta sabato 10 agosto la signora **ROSANNA SOLI**, moglie del rag. **GIUSEPPE GOZZI** dell'amministrazione del nostro giornale. All'amico così duramente colpito giunga il vivo cordoglio della redazione di **AUTOSPRINT**.

## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

### Una BAGHEERA in più

• Sono 10.000 (in un anno) le **MATRA-Simeca-BAGHEERA** che circolano ora sulle strade del mondo. A queste e alle tante altre che nel frattempo prenderanno la strada si unirà fra breve la **Bagheera** che **AUTOSPRINT** ha messo in palio come primo premio per il vincitore del **TOTO-Mondiale 1974**.

• Altri funzionari governativi che si interessano ai problemi ed alle leggi per l'automobilismo in Giappone, Stati Uniti, Germania, Gran Bretagna e paesi della CEE, prenderanno la parola nella conferenza indetta per il 22 e 23 ottobre in occasione del **SALONE INTERNAZIONALE di LONDRA**.

• **PAUL ROOTS** è stato nominato in seno alla Ford inglese, direttore dei rapporti con gli impiegati e con i sindacati. Succede a Bob Ramsey che si occuperà ora della pianificazione a lunga scadenza.

• Il primo semestre 1974 ha segnato per la **ROLLS ROYCE** un nuovo primato in fatto di esportazioni che hanno raggiunto a fine giugno le 751 unità in confronto alle 580 del pari periodo dell'anno precedente. In virtù di tale primato la Rolls-Royce ha registrato un profitto di oltre 7 milioni di sterline.

• Nei giorni 11 e 12 ottobre, con il patrocinio del Ministero dei Lavori pubblici e dell'ACI, si terrà a Sorrento il **4. CONGRESSO PER LA SICUREZZA DELLA STRADA**. Per quella occasione la **GENERAL MOTORS ITALIA** indice un concorso giornalistico, riservato a tutti i giornalisti italiani iscritti all'albo professionale, per articoli che dovranno trattare del contributo offerto dai costruttori di autoveicoli alla soluzione del problema della sicurezza stradale. Il premio è di 2 milioni di lire.



Al Museo del politecnico di Mosca è esposta questa «torpedo» costruita dalla Spartak nel 1926. Il motore sviluppava 22 HP alla velocità di 70 kmh

### In FINLANDIA in vetta la FIAT

• La **FIAT** che era già presente nei paesi scandinavi con percentuali significative, ha ora raggiunto una posizione di decisa preminenza in **FINLANDIA**, raggiungendo il 13 per cento del totale delle immatricolazioni nel 1973 ed arrivando ora al 16,5 per cento. Le vetture più vendute sono la 127, la 128 e la **SEAT 850**.

• Nel primo semestre 1974 la **DUNLOP** ha aumentato di quasi il 30 per cento il valore delle proprie esportazioni, in confronto al pari periodo dell'anno precedente.

• Al termine del 1975 la rete autostradale della **GERMANIA FEDERALE** sarà aumentata di altri 900 km e ciò in base allo sviluppo del programma triennale di costruzioni che prevede l'entrata in esercizio di 300 km di autostrade ogni anno.

• **ROLLS ROYCE e JENSEN** fruiranno nel prossimo anno di uno speciale salone in vendita presso il grande magazzino **NIHONBASHI** di Tokio, con il quale è stato stipulato un contratto della durata di tre anni.



# MOTUL

sicurezza  
nella  
lubrificazione





Quello che insegna il gioiello

FIAT Grand Prix 1907 della «Pocher»

# Costruire un modellino d'epoca significa «capire» il progresso

Al giorno d'oggi chi vuole progettare un'auto da corsa tutto sommato non fa troppa fatica: basta che guardi cosa è stato fatto, dia le sue più o meno fantasiose interpretazioni e metta insieme i pezzi originali ai tanti disponibili sul mercato. All'incirca quello che fanno da tempo i celebri «english garages», meglio conosciuti come costruttori inglesi di Formula Uno. Ma nel 1907, chi doveva progettare un'auto da Gran Premio da che parte cominciava? Le esperienze alle quali ispirarsi non erano molte e neppure stimolanti. I telai potevano fare riferimento a secoli di positive esperienze su carri e carrozze ma il tiro del neonato motore a scoppio non era certo quello di una quadriglia!

D'altra parte partendo dai motori la tentazione era quella di farli più grossi possibile: tanti cc uguale tanti cavalli... un incoraggiamento naturale a produrre mostri impacciati come dinosauri. Tutti questi mostri dovevano poi rotolare su ruote: qui, per fortuna, malgrado le strade infami e la ridotta tecnologia, c'era già chi offriva componenti belle che finiti, come la Michelin con gomme e cerchi in legno, non in... lega, facilmente smontabili (stando alla interpretazione del tempo, naturalmente).

Queste ed altre considerazioni

vengono alla mente in modo spontaneo vedendo nascere la fedelissima Fiat «Grand Prix de France» 1907 dall'assemblaggio del migliaio di pezzi che compongono la scatola di montaggio della Pocher. Soprattutto si vive la sconcertante rapidità del progresso fatto in poco più di sessant'anni, ci si accorge di come lo sport automobilistico abbia effettivamente costretto l'ingegno umano a trovare soluzioni diventate poi normali per tutti.

Un modello in scala 1:8 che completo misura circa 50 centimetri in lunghezza e 32 in altezza e permette di capire, pezzo dopo pezzo, quali fossero gli sforzi che i progettisti Fiat dei primi del secolo facevano per dimenticare i mezzi di trasporto più moderni del momento, treni a vapore e carrozze, e pensare all'automobile da corsa del futuro. Sforzi rimasti in gran parte vani, comunque, soprattutto per la mancanza di una visione d'insieme della vettura. La F2, questa la sigla che la caratterizzò in corsa dipinta sul muso e sul serbatoio, si esprimeva essenzialmente con la potenza di un motore di ben 16286 cc, diviso in quattro cilindri in linea ciascuno più capace di un intero dodici cilindri Ferrari di Formula Uno dei giorni d'oggi.

Da questo colosso si toglieva-

no 130 cavalli soltanto, non pochi per l'epoca ma risibili oggi, ad una rotazione di appena 1600 giri al minuto. Vedere, nella costruzione del modello, le lunghe aste d'ottone di comando dei mastodontici bilancieri ed il grosso carburatore monocorpo alimentato da un complesso sistema di tubi in rame capaci di garantire una adeguata pressione della benzina, è quasi commovente. Eppure, in tutta la sua semplicità, questo motore era capace di spingere l'auto sulla quale si trovava a oltre 160 all'ora... una cosa da rabbrivire pensando al resto.

I due longheroni del telaio e gli attacchi delle balestre anteriori e posteriori sono ancora meno moderni del motore e nel montaggio ricordano più le ultime carrozzerie per turisti americani di Roma che la McLaren Grand Prix. I due assali rigidi del sistema delle sospensioni non danno un senso di efficacia neppure considerando il lodevole tentativo di montare anteriormente ammortizzatori meccanici.

La maggior precarietà dell'insieme — un insieme efficientissimo per quei tempi, si badi bene, che permise a Felice Nazzaro di imporsi autorevolmente al Grand Prix de France di Dieppe — è però dato dai freni e dal comando dello sterzo. A 160 all'ora, in quarta velocità, questa

macchina pesante oltre una tonnellata per fermarsi si affidava ad un freno a pedale, a nastro, sulla trasmissione ed a un freno meccanico, a mano, che agiva sulle sole ruote posteriori. Difficilmente si può immaginare quale sensazione potessero provare Nazzaro, Lancia e Wagner, i tre piloti-casa a Dieppe nel 1907, al momento delle frenate dovendo rinunciare ad ogni contributo offerto dall'avantreno. Se poi si considera che questa macchina, con limitate modifiche, vinse anche la Targa Florio, si capisce tutto il valore dei piloti di quegli anni pionieristici.

Altro elemento terrificante, ma affascinantissimo da montare con tutte le parti accuratamente elaborate in ottone, è il comando dello sterzo: a parte il volante e la scatola a vite senza fine, due elementi ancor oggi validi, quello che impressiona è come tutta l'energia trasmessa dalle braccia del pilota e respinta dalle grosse ruote a contatto con la strada, passasse attraverso un unico comando esterno fissato alla ruota di destra. La sinistra veniva trascinata da un lungo tirante secondo un sistema di leveraggi tanto complesso quanto apparentemente delicato. Eppure questa macchina rappresenta il tema sul quale la Fiat sviluppò la sua produzione negli anni in cui le arrisero i maggiori successi. La stessa S76 da record, che a Brooklands sfiorò i 250 all'ora spinta da un motore di 28000 di cilindrata, basava i suoi principi costruttivi su quelli del modello che oggi è possibile costruire con lo stesso amore che si porrebbe riproducendo la Caravella di Colombo o i modelli alati di Leonardo.

Tra le caratteristiche che si scoprono durante il paziente lavoro ci sono i comandi esterni di freno e cambio, la pompa per la benzina azionata dal copilota, il funzionamento dei primitivi ammortizzatori e via via, fino al tratto costruttivo di base secondo il quale tutte le masse si trovavano in una posizione più alta rispetto ai mozzetti delle ruote con conseguente baricentro altissimo e difficile tenuta di strada. Per arrivare ad una distribuzione dei pesi più moderna la produzione automobilistica dovrà attendere la cosiddetta era «vintage», quella che inizia dopo la prima Guerra Mondiale.

Gabriela Noris

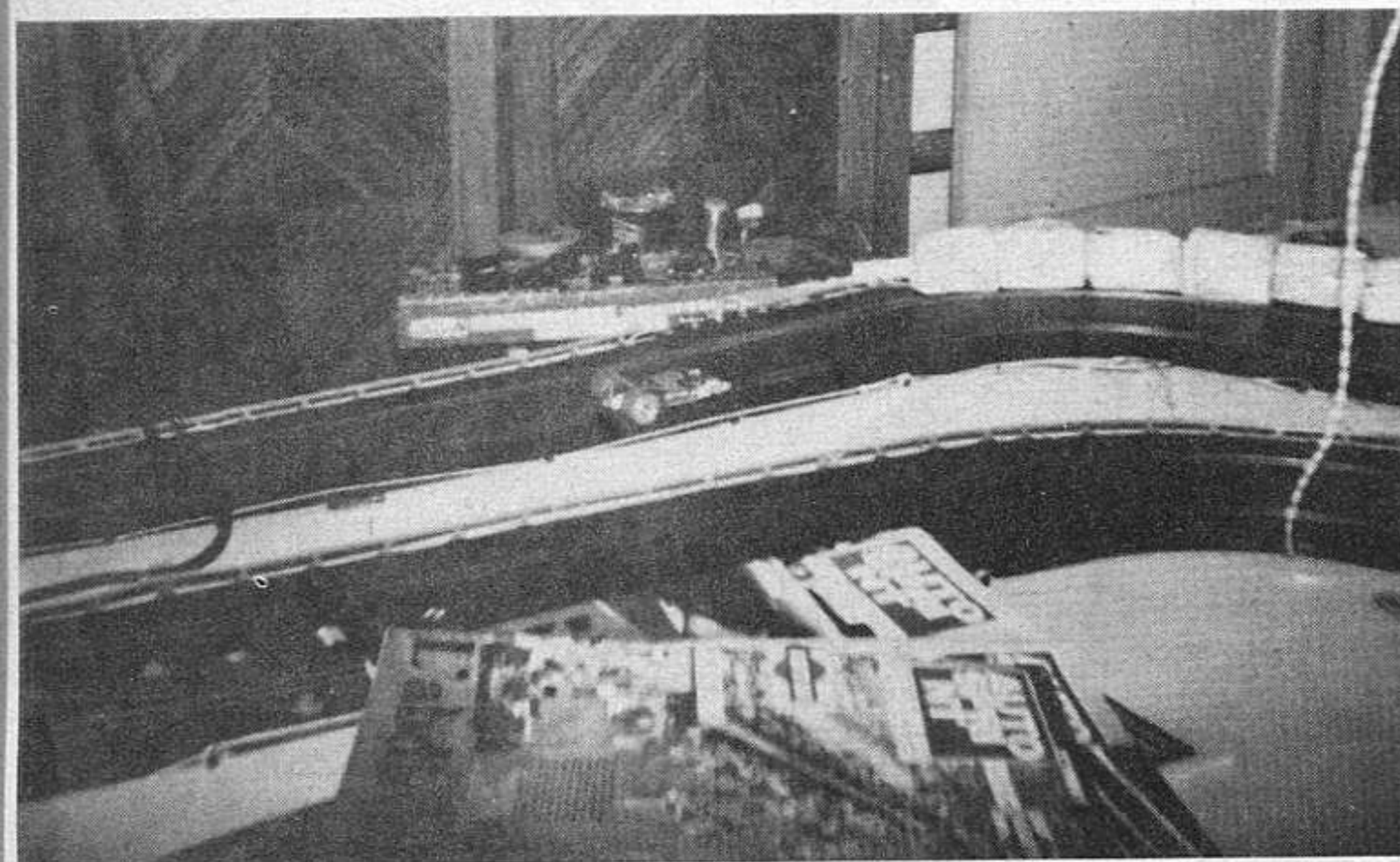
## BATTERIE FIAMM



- Collaudate e adottate dalle grandi case automobilistiche
- Tecnica aggiornatissima e piacevole estetica
- Vasta gamma di tipi per qualsiasi tipo di vettura
- Contenitori in ebanite e polipropilene
- Assistenza degli utenti su tutto il territorio nazionale grazie a una capillare e qualificata rete di vendita

FIAMM: la Casa che produce anche le famose trombe elettropneumatiche





Una quasi incredibile prova di cinque ragazzi torinesi che hanno passato un giorno completo a far marciare un modellino elettrico, risolvendo problemi tecnici e umani forse impensabili

Nella foto, uno scorcio del tracciato mentre la slot-car sta per affrontare una curva. Nei disegni a destra, alcuni dettagli del modello e del tracciato

# Una 24 ORE mini-slot!

TORINO - Cinque giovani torinesi sono riusciti a realizzare un'idea che da tempo frullava loro per la mente: un progetto che ha quasi dell'inverosimile. In breve, una « 24 Ore (1440 minuti, 86.400 secondi) con uno slot-car ». Gli ingegnosi ragazzi ci tengono naturalmente a far sapere che non hanno ricevuto da alcuno aiuti di nessun genere: questa è un po' la storia della loro gara di durata (che si è svolta in marzo e se ne diamo notizia ora è perché la loro lettera si è persa nei noti meandri).

I ragazzi non erano nuovi a prove del genere: già con la stessa macchina avevano effettuato una « Sei Ore » e varie prove di durata minori, intorno alle tre ore. Si trovavano quindi con alle spalle un bagaglio tecnico sufficiente per tentare questa grande avventura.

La macchina utilizzata è stata una normale Policar, scala 1:32 alla quale sono state apportate alcune modifiche. Il motore è rimasto originale, solo è stato smontato e ripulito e messo a punto nei minimi particolari per garantirne soprattutto la tenuta. Il problema più difficile da superare si è posto con l'eccessivo riscaldamento del motore, problema brillantemente superato immettendo durante le soste

una dose di alcool denaturato nello stesso, preventivamente racchiuso il più possibile nella sua carcassa per permettere una minore dispersione.

Il telaio invece aveva subito modifiche nella parte posteriore, specialmente attorno all'attacco del retrotreno, abbondantemente rivestito con rinforzi di alluminio. Per fissare poi il retrotreno stesso si è preferito non usare l'attacco originale, ma uno in ferro trattenuto con una vite: il tutto non ha subito il minimo cedimento.

## Differenze nel retrotreno

Il retrotreno quindi differiva da quello originale: in più si è ricorsi a una diversa corona, mentre il pignone aveva 9 denti anziché 8 e le ruote sostituite con altre con pneumatici spugnosi. Il pick-up è rimasto quello originale, tranne alcune modifiche all'attacco dei fili, per evitare eventuali rotture dei fili stessi per torsione: sono state quindi applicate due piastrine di alluminio cui erano fissate le parti terminali dei fili con rispettivi isolanti.

L'avantreno è stato abolito perché il suo uso si è dimostrato

sulla pista inutile e svantaggioso. Avendo constatato durante le prove che l'unico assale esistente, quello posteriore nelle curve a sinistra toccava nei guardrails (purtroppo la pista disponeva solamente di due corsie) è stato applicato alla macchina un robusto filo di ferro a guisa di « paraurti » che permettesse all'assale e alle gomme di non subire alcun danno all'impatto con le barriere « ARMCO ». Il motore poi è stato fissato al telaio con nastro adesivo, che è stato sostituito più volte durante la corsa perché l'alcool lo scollava e anche perché è stato commesso probabilmente un errore iniziale di fissaggio. Nel complesso però questo attacco si è dimostrato vantaggioso specialmente quando si è dovuto asportare il motore dal telaio per variare e regolare la connessione tra pignone e corona.

La carrozzeria non è stata montata perché innanzitutto comportava problemi di peso, si rendeva intrigante per le operazioni da eseguirsi durante la prova e soprattutto non era eccessivamente utile ai fini della protezione della macchina.

Naturalmente non si è curata solamente la messa a punto della vettura, ma anche la pista e i vari componenti elettrici. I pez-

zi componenti la pista sono stati letteralmente legati tra loro con elastici e fili di nailon tali da mantenerla unita per tutto il tempo.

Uno studio particolare è stato fatto per la forma del tracciato, costruito secondo i dettami più attuali, suddiviso in due parti: una veloce costituita da lunghi rettilinei, da una curva parabolica e da curve con scarsa angolatura, e una parte « lenta » formata da una chicane e curve a considerevole angolatura. Nonostante tutto la pista si è rivelata molto veloce, grazie anche a tutti gli elementi applicati alla vettura che l'hanno resa decisamente più stabile nei punti più critici.

## Morbidi i guard-rails

I guardrails sono stati modificati, in modo da contenere agevolmente la vettura: costruiti con parallelepipedi di carta, abbastanza morbidi, hanno reso minimi gli inconvenienti causati dalle uscite di strada, anche se molti di questi elementi sono stati sventrati. Invece per le curve esterne è stato usato del cartoncino contro il quale scivolava la staffa di protezione applicata allo slot-car. Quest'ultimo tipo di barriera però rallentava molto la vettura a causa del forte attrito: per superare anche questo problema vi è stato spalmato un leggero strato di grasso che permetteva così di avere il massimo rendimento anche nelle curve esterne.

Per l'alimentazione della pista sono stati usati 4 trasformatori da 12 volts funzionanti ciascuno per un tempo di 45 minuti, in modo che il periodo di raffreddamento fosse triplo di quello d'uso. Per non perdere tempo poi con il cambio dei trasformatori è stata costruita una scatola di distribuzione che tramite doppi interruttori apriva e chiudeva contemporaneamente due circuiti. I fili che uscivano da questa

## Prodotti dalle

FONDERIE



ZETA

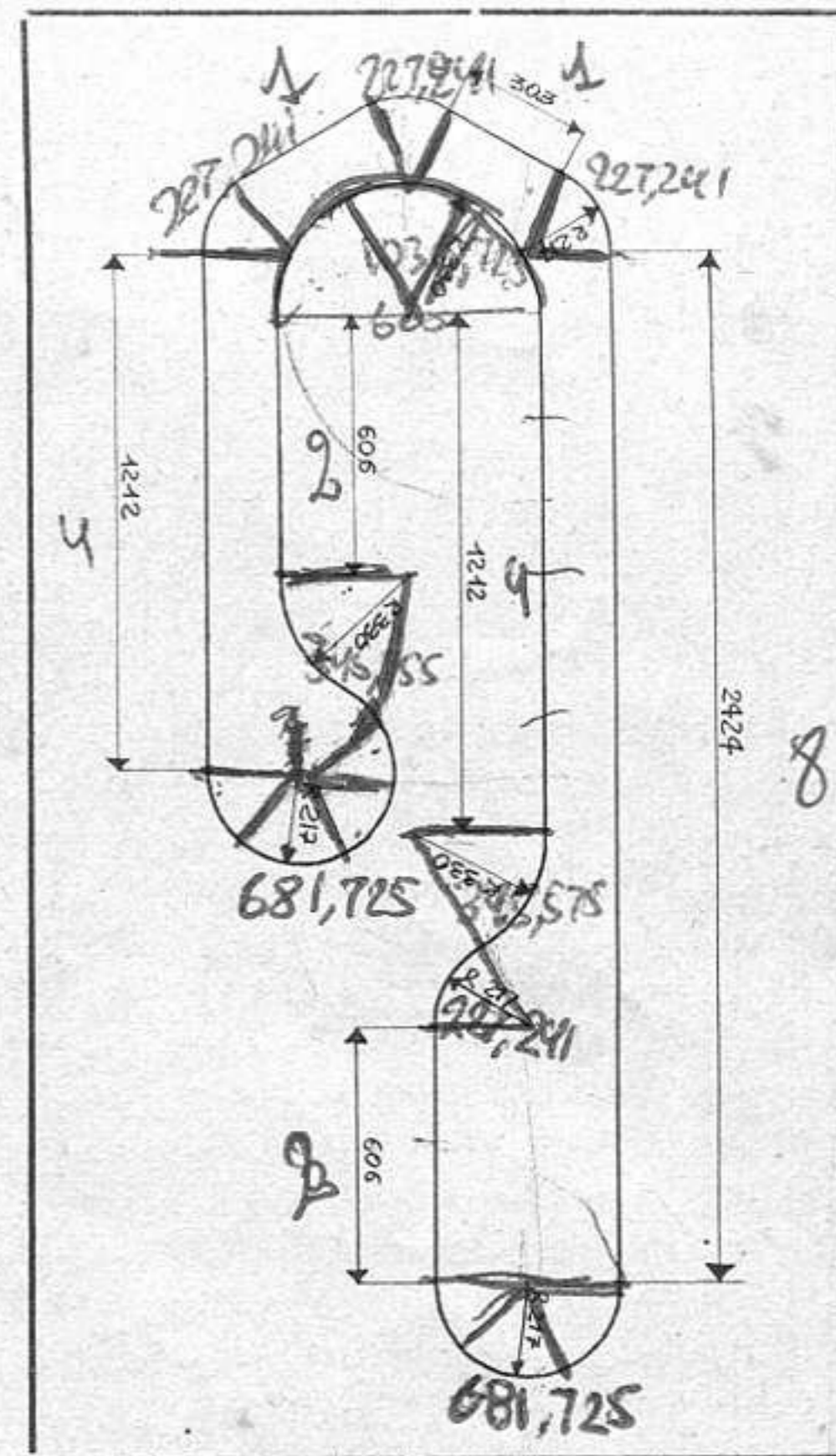
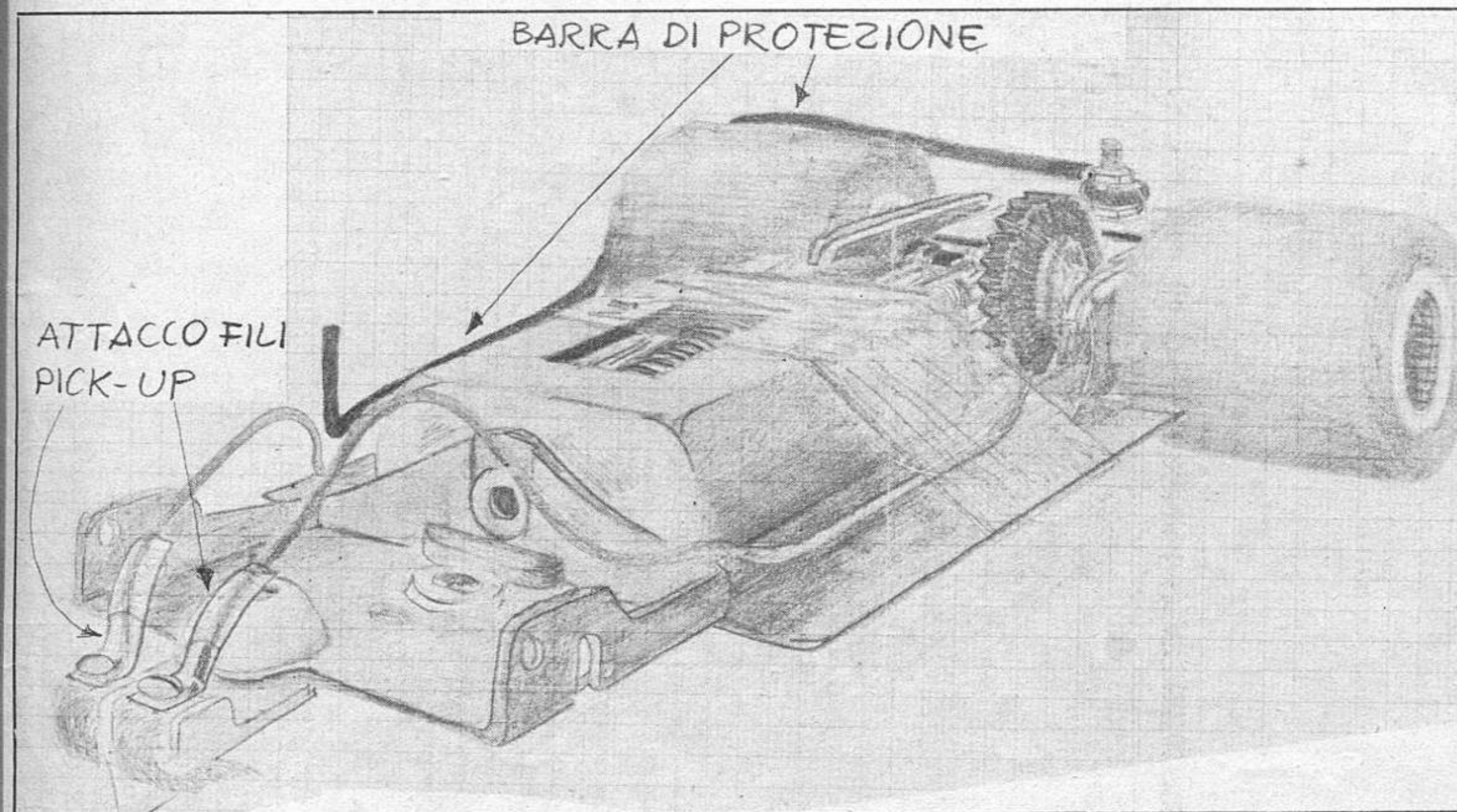
per tutti i tipi di auto,  
in nove modelli

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



CERCASI RAPPRESENTANTI O ESCLUSIVISTI PER ZONE LIBERE





venivano riuniti in una scatola di derivazione che a sua volta li collegava alla pista. Anche l'impianto di illuminazione è stato curato nei minimi termini: infatti con una sola lampada da 25 watt sistemata in una certa posizione rispetto alla pista si è riusciti ad illuminare tutti i luoghi nei quali dovevano svolgersi le operazioni principali. Pensando anche ad eventuali avarie è stato approntato anche un impianto di emergenza in grado di sostituire i trasformatori, anche nel caso che fosse venuta a mancare la corrente durante la prova. Questo secondo impianto consisteva in quattro accumulatori collegati in serie alimentanti la pista e tre torcie elettriche per l'illuminazione!

Per i turni di guida si è studiata una divisione intelligente, in modo da non renderli noiosi e faticosi: sono stati anche inseriti i turni di assistenza e di riposo fra quelli più impegnativi di cronometraggio e pilotaggio. I cambi avvenivano uno alla volta in modo da non creare confusione o perdite di tempo negli spostamenti collettivi dato lo spazio ristretto in cui si operava. I turni diurni di cronometraggio, assistenza e riposo duravano 1 ora mentre quelli di pilotaggio solo 20 minuti: durante la notte è stato adottato un orario che consentiva due ore di riposo consecutive. Nonostante questo nessuno è riuscito a riposarsi, sia probabilmente per la gran tensione nervosa, sia per il rumore, per cui si finiva per fare un'assistenza supplementare.

Quello dell'assistente era un compito particolarmente impegnativo: a turno bisognava essere in grado di fare qualsiasi operazione sia sulla pista che sulla macchina.

Ma i turni più impegnativi rimanevano quelli di cronometraggio e pilotaggio: il cronometrista svolgeva infatti un lavoro semplice ma monotono. Bastava infatti fare un piccolo segno in un'apposita casella a giro ultimato e segnare i minuti scaduti:

ma il fatto è che di segnetti se ne facevano dai 600 ai 700 per ogni ora con intervalli abbastanza regolari di circa 5 secondi!

Oltre ad utilizzare un cronometro era stato anche prestabilito un sistema segnalatore di giri per facilitare il compito di chi svolgeva questo turno.

Questo sistema era costituito da un semplice dispositivo: una vite imperniata su una lastrina di legno incernierata all'estremo opposto e sorretta da una molla. Il peso della macchina faceva abbassare la vite che chiudeva un circuito e di conseguenza si accendeva una lampadina: il tutto collegato ai trasformatori. Ma questo dispositivo è poi stato usato molto poco durante la corsa: infatti il cronometrista trovandosi in buona posizione controllava tutta la pista e di conseguenza risultava meno monotono osservare la vettura che non controllare costantemente la lampadina. Su questi fogli, dove erano appunto registrati i giri e i minuti, si doveva poi fare ogni 15 giri una specie di controllo se la vettura riusciva a girare entro una certa tabella di marcia che era stata stabilita in precedenza.

### Molto lavoro ai box

Ma per una serie di ragioni poche volte queste medie sono state rispettate, sia perché erano particolarmente impegnative e soprattutto perché bisognava richiamare spesso la macchina ai box per effettuare le varie operazioni, che pur essendo semplici richiedevano un certo tempo. L'importante infatti era portare al termine la macchina con lo stesso motore e lo stesso telaio con cui era partita, anche se ovviamente il tutto doveva essere mantenuto con un certo ritmo, con una certa velocità, degna di essere chiamata tale.

Il pilota naturalmente era il responsabile di questa andatura e doveva quindi regolarsi se ti-

rare o meno: doveva sempre cercare di perdere il minor tempo possibile in uscite di strada, e il compito poteva essere arduo quando la pista era bagnata di alcool o la macchina aveva qualche momentanea imperfezione, come lo sgranaggio fra pignone e corona.

L'affermazione del singolo pilota non si è mai cercata, anche perché era praticamente impossibile valutarlo: non per questo i piloti sono stati esenti dall'agonismo e ad ogni ora si cercava di battere il numero di giri fino a quel momento più alto per tenere acceso lo spirito della corsa, sempre però tenendo ben presente lo scopo finale prefissato.

Secondo queste tabelle di marcia bisognava tirare di più nelle prime ore, quando si presupponeva tutto l'impianto in miglior stato, per poi diminuire progressivamente il ritmo. La prova si è svolta dalle 11 del 29 dicembre alle 11 del giorno dopo. Anziché 5 i partecipanti sono stati solo quattro poiché uno è dovuto assentarsi improvvisamente: questo fatto però non ha pregiudicato la corsa, anche se l'assenza è stata sentita. Bisogna dire che un primo errore è stato subito commesso utilizzando un nastro adesivo non molto buono, o comunque male applicato per il fissaggio del motore, per cui le prime ore, che sarebbero dovute essere le più veloci, hanno risentito di questo inconveniente, in quanto detto nastro raschiava addirittura sulla pista. La cosa si è comunque risolta durante la seconda ora, quando uno dei ragazzi è dovuto scendere nella più vicina cartoleria e acquistare migliori rotoli di nastro adesivo. Questi nastri sono stati molto utili, in quanto la fasciatura del motore doveva essere cambiata molto spesso: quando bisognava cambiare lo scotch venivano sospese le iniezioni di alcool in modo che il motore si riscaldava maggiormente e per conduzione riscaldava anche il telaio, facendo sì che il nuovo adesivo facesse mi-

glior presa su una superficie più calda e piuttosto asciutta. Inoltre nelle primissime ore i piloti hanno incontrato una macchina piuttosto « dura », montata così appositamente per consentirne una certa durata.

Alla 22. ora si è scollata una ruota, grazie ai complimenti che riceveva in curva: è stato quindi sostituito il retrotreno completo. Questo guaio non ha comunque scoraggiato i ragazzi, che hanno proseguito velocemente: c'è anche da dire che per le prime 20 ore tutto è andato molto bene, mentre qualche « crollo » si è avuto appunto nelle ultime ore della mattina.

Pure l'impianto di emergenza è stato usato durante la notte e si è dimostrato efficace per quel breve spazio di tempo in cui è venuta a mancare la corrente elettrica. Per dovere di cronaca bisogna poi anche dire che l'ultima ora e mezzo è stata cronometrata da due amici « freschi » dal momento che ormai, per malori diversi e soprattutto tanta stanchezza, i nostri amici non erano più in grado di eseguire il loro compito.

### Spirito sportivo capacità organizzativa

Perché è stata portata a termine questa impresa? Probabilmente per spirito sportivo, per mettere alla prova la capacità di questi ragazzi sul piano della resistenza e dell'organizzazione.

E' stata una dura prova anche per il motore, che ha compiuto più di 10.000.000 giri, ma soprattutto la validità più interessante è stata indubbiamente la prova sul piano umano. Ventotto ore senza dormire, durante le quali quattro persone piene di caffè e di sonno sono rimaste in un piccolissimo locale dove era stata montata la pista. Per la cronaca i cinque giovani torinesi sono **PIERCARLO CURTI, MARCO FRISO, DOMENICO GOLZIO, CESARE IACOBELLI** ed **ENZO LISA**.