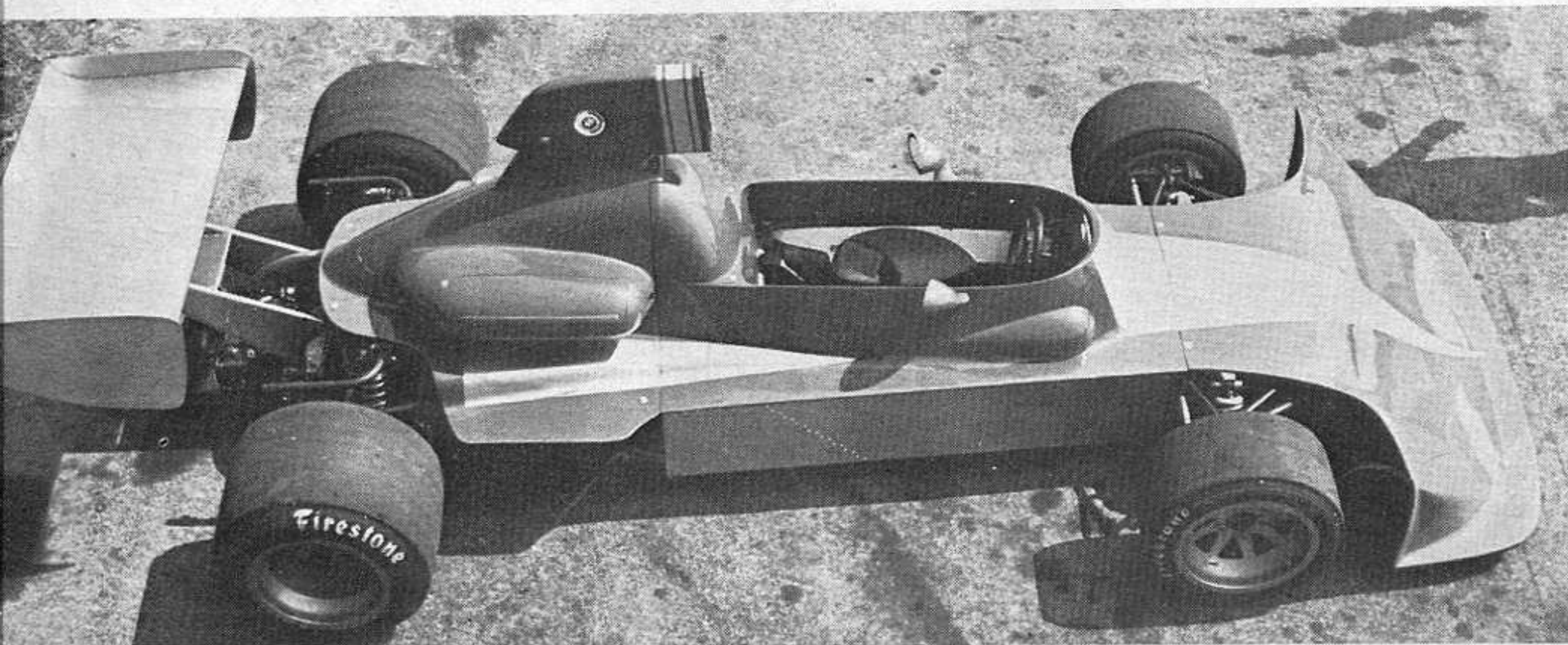
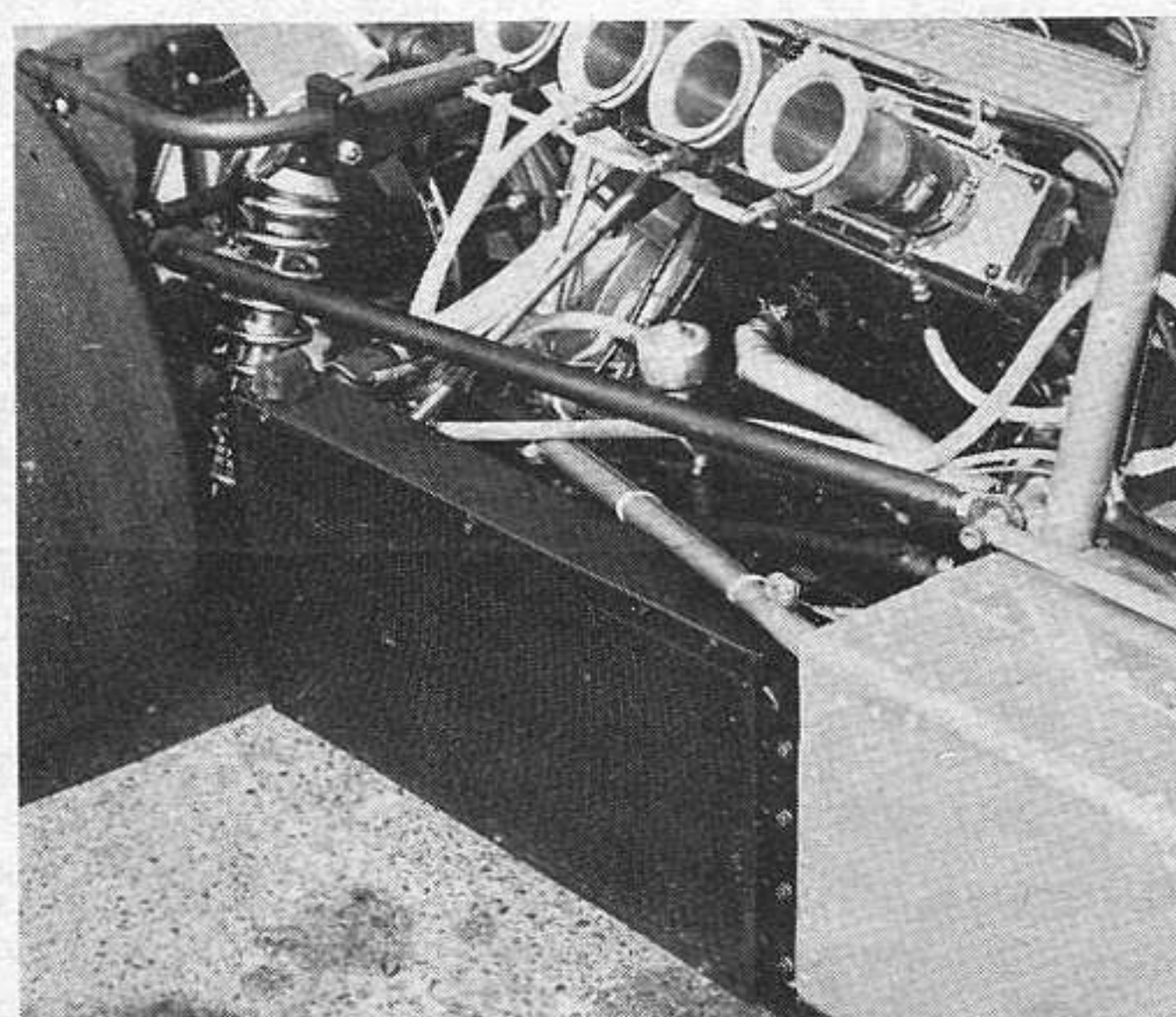
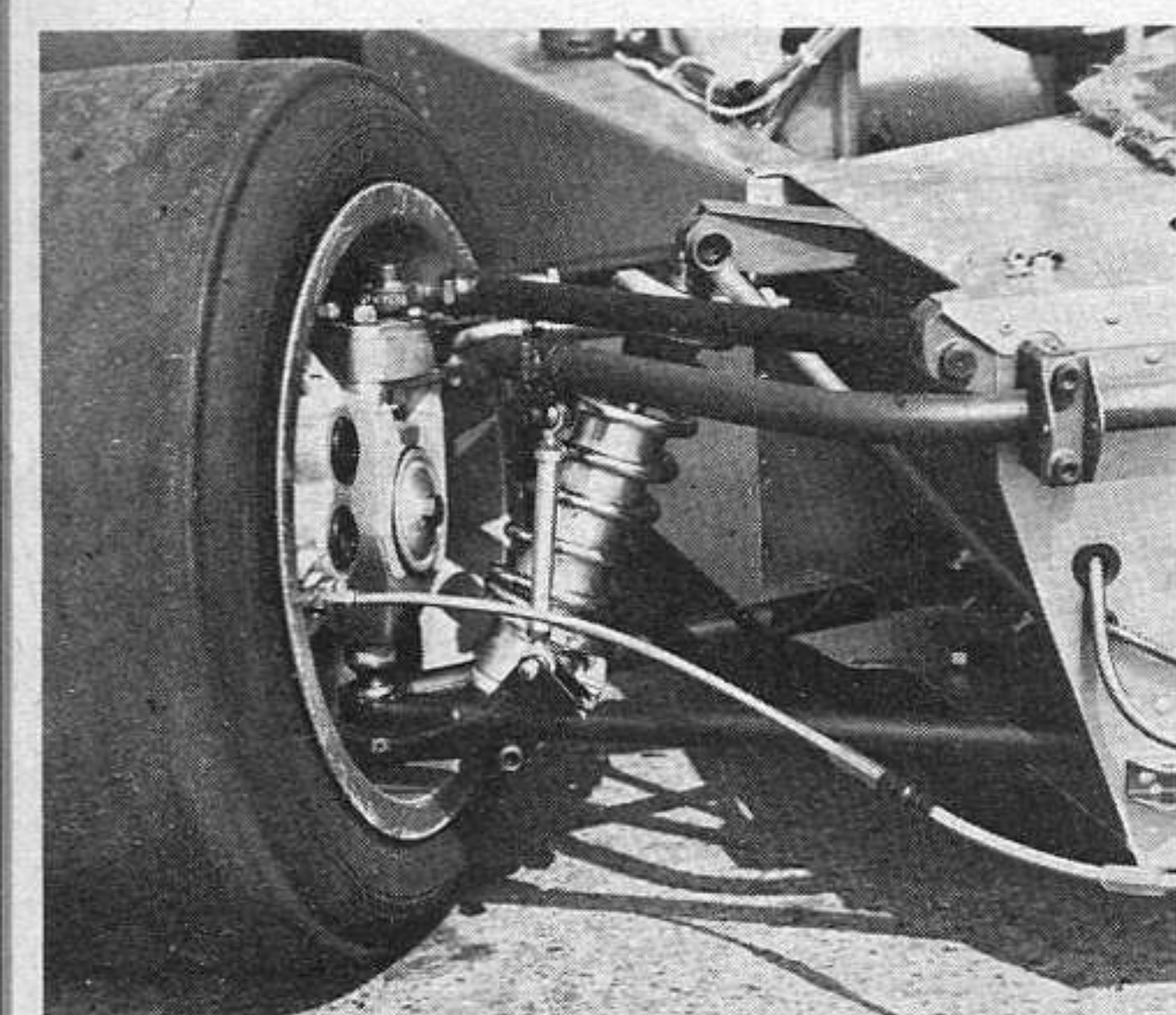
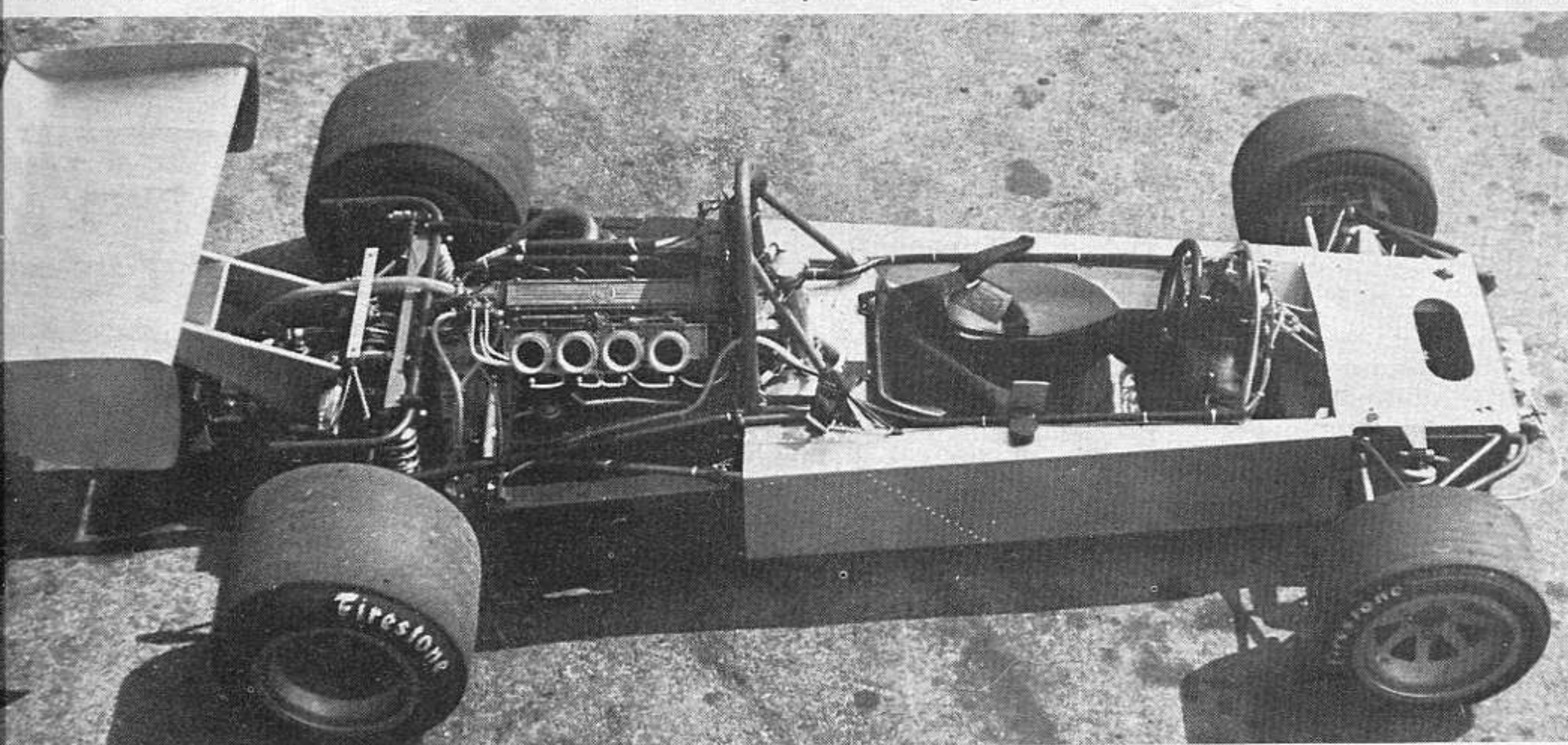


Battuto di 1" (da BRAMBILLA) il record della pista di CASALE nella prima uscita

OSELLA si prepara al divorzio ABARTH con questa F. 2 (BMW)



Vestita (sopra) e «nuda», ecco la bella realizzazione di Tomaini e Osella per un telaio italiano di monoposto competitivo. La nuova F. 2 dotata di un motore BMW-Casa, è stata provata sabato scorso a Casale. In quell'occasione, ha sorpreso un poco il fatto che non sia stato avvertito Merzario, che in teoria dovrebbe esserne il pilota designato (Foto ROSSOTTO)



A sinistra, la sospensione anteriore della nuova Osella F.2. Le sospensioni sono classiche, mentre più sofisticata l'aerodinamica. A destra, i radiatori laterali continuano la linea della scocca

CASALE - Molto incoraggiante la prima uscita in pista a Casale della nuova F. 2 di Enzo Osella, la prima vettura a ruote scoperte realizzata in via Guastalla dal piccolo team torinese che si avvia decisamente a recitare nel '75 (soprattutto in previsione della probabile cessazione dei rapporti con l'Abarth) una parte tipicamente albionica nel difficile mondo dei costruttori di telai. Questo è infatti l'obiettivo principale che ha animato gli sforzi nel volere e realizzare la nuova vettura, e cioè: disporre di un efficiente telaio nazionale di Formula, polivalente (oltre al già più che valido e collaudato telaio del PA 2 prototipo) adatto ad ospitare motori di F. 2, F. 3, F. Atlantic, ecc.

L'ardua impresa affrontata con la tipica prudenza piemontese dopo una lunga fase di preparazione e di studio delle soluzioni più valide esistenti: estrapolando il meglio si è riusciti a realizzare una monoscocca di caratteristiche inedite soprattutto per quanto riguarda le soluzioni aerodinamiche estremamente avanzate. Più tradizionali invece le sospensioni, ispirate ad un criterio di massima funzionalità e semplicità, che esaltano la facilità di manutenzione e messa a punto della vettura senza comprometterne affatto l'efficienza. Ne fanno fede il tempo notevole ottenuto a Casale dopo pochi giri e non nelle condizioni ideali da Vittorio Brambilla: un favoloso 58"4 sul giro, nuovo record assoluto ufficioso della pista.

Massimo impegno è stato posto dal progettista Antonio Tomaini nel disporre i vari elementi concentrando le masse e affinando la tecnica del posto di guida avanzato, già usata positivamente per i prototipi, con conseguente ottimizzazione dei momenti di inerzia polari. I tre serbatoi contigui sono alle spalle del pilota contenuti in una trave trapezoidale che chiude trasversalmente la «doppia culla», qui solo con funzioni portanti. Un elaborato scatolato, con rinforzi in tubi a sezioni rettangolari e circolari, chiude verso l'avanti la culla e supporta gli attacchi delle sospensioni anteriori. Anche la cremagliera è utilizzata come elemento di collegamento e irrigidimento. Il motore, in posizione avanzata e con funzioni semiportanti, è legato alla scocca da sei tubi sezione circolare che confluiscono nel distanziale (di oltre 20 centimetri) tra motore e cambio; sull'avanti, poi, lo stesso motore è ancorato alla centina del rollbar mediante quattro attacchi periferici. Naturalmente la culla del motore è studiata per ospitare qualunque tipo di propulsore, attuale e futuro, e diversi modelli di cambi in funzione delle varie formule.

I freni (posteriori al centro) sono dei Girling a quattro pistoncini e il cambio è un Hewland FGA 400. Una traversa tubolare di nitido disegno, legata al cambio, supporta gli attacchi della sospensione posteriore. I radiatori, centrali, sono disposti in modo da continuare linearmente le pareti verticali della scocca; quello dell'olio, a sinistra, è direttamente collegato al serbatoio olio che è molto complesso di forma e studiato in modo da potersi inserire il più vicino possibile al baricentro della vettura. L'alettone, prudentemente già realizzato secondo le attuali norme, è di vaste dimensioni con «unghe» sul bordo di uscita ed è sorretto da due bracci tubolari scatolati irrigiditi da un secondo alettoncino.

Grandi le cure con cui sono stati studiati ed eseguiti tutti i particolari, pur trattandosi di una vettura sperimentale. Il propulsore attuale è un motore BMW-Casa, messo a punto dallo stesso Vittorio Brambilla. Estremamente elaborata è la carrozzeria con musone; interessante soprattutto il «duomo» di ispirazione aeronautica che carena il rollbar e il motore. Attraverso una complessa serie di passaggi interni arriva alle trombette l'aria prelevata da una presa d'aria verticale a pinna sul tipo di quella della F. 1. Positiva l'assenza di oscillazioni aerodinamiche dell'aria in coincidenza della testa del pilota, il che fa bene sperare per quanto riguarda l'assenza di vortici e conseguentemente l'efficienza dell'attuale carrozzeria.

Il debutto a Vallelunga in ottobre

CASALE - Parliamo ora delle prove in pista: primo giro in mattinata dello stesso Enzo Osella, patron e collaudatore ufficiale del team. Ottima impressione del telaio che chiede, al di là delle più ottimistiche speranze della vigilia, solo molle più dure al retrotreno e regolazione di barre e ammortizzatori. Qualche lieve ansia per il propulsore (dopo le noie di Enna) per cui per prudenza, essendo la pista invasa ufficialmente da svizzeri di tutti i Cantoni, si aspetta alla sera l'arrivo di Vittorio Brambilla in veste di esperto BMW. Intanto Osella prova il prototipo PA 2 con motore BMW che ha utilizzato Merzario ad Enna e che non si è purtroppo riusciti, nonostante l'impegno, a preparare in tempo per Hockenheim.

Quinta vittoria assoluta per le A. 441 francesi nell'EUROPEO due litri a HOCKENHEIM, ma la guerra in famiglia stava per favorire LEPP

ALPINE fratricida rimedia SERPAGGI



Alain Serpaggi, per 8/10 di secondo ha strappato per l'Alpine Renault la quinta vittoria e il campionato 2000

HOCKENHEIM - Otto decimi di secondo non è un tempo molto lungo, anche se nelle corse automobilistiche non è un lasso di tempo disprezzabile. E' stato sufficientemente lungo, questo tempo, per assicurare all'Alpine Renault la matematica vittoria nel Campionato Europeo 32 litri, conquistato a mani basse con la quinta vittoria consecutiva, ad Hockenheim.

Si è trattato di una corsa dominata come al solito, dalla casa francese, anche se nella seconda parte le due vetture di testa entravano in collisione (Serpaggi era primo e Jabouille secondo) proprio mentre la terza A 441 di Larrousse si doveva ritirare con il motore rotto.

Questa situazione aveva favorito la Chevron-Hart di John Lepp, che nella prima serie era stato ottimo terzo dietro a Serpaggi e Larrousse. Sul finire di gara, Serpaggi ha a poco alla volta rosicchiato il vantaggio di Lepp, riuscendo per meno di un secondo a riportare la vittoria per somma di tempi. Jabouille ha vinto la seconda parte, ma a causa di una sua sosta al box nella prima parte, per noie di accensione, non è riuscito ad andare al di là del quinto posto assoluto.

Terzo posto assoluto per Dave Walker, che ha fatto una bellissima gara (come del resto Lepp) con la Toj-BMW, mentre quarto è giunto Fred Stalder con la Lola-ROC-Chrysler, che ha condotto una gara veloce ma non entusiasmante. La durezza della gara è testimoniata dal fatto che solo sette corridori dei ventuno partiti, sono stati classificati al termine dei 40 giri previsti.

Jeff Hutchinson

GRAN PREMIO DELLE NAZIONI, gara internazionale valida quale quinta prova del campionato europeo Marche 2000 - Hockenheim, 25 agosto 1974.

CLASSIFICA FINALE

(due serie di 20 giri l'una)

1. Alain Serpaggi (Alpine Renault A441) 1.24'23"3, media 193,1 kmh; 2. Lepp (Chevron-Ford B26) 1.24'24"1; 3. Walker (Toj SS 02 BMW-Schnitzer) 1.25'54"8; 4. Stalder (Lola T292 ROC-Chrysler) 1.27'21"9; 5. Jabouille (Alpine-Renault A441) a 1 giro; 6. Barrios (Chevron-Ford B26) a 1 giro; 7. Raymond (Lola-Ford T294) a 4 giri.

Giro più veloce: Jabouille, 2'02"1, media 200,2 kmh.

Campionato europeo dopo 5 prove

ALPINE RENAULT	100
CHEVRON	43
LOLA	28
ABARTH-OSELLA	26
MARCH	22
LOLA	16

Classifica conduttori

① Serpaggi 65; ② Jabouille 43; ③ Lepp 41; ④ Larrousse 40; ⑤ Ragnotti 21; ⑥ Cudini 20.

• La March BMW preparata da Brin Lewis che doveva essere affidata a Vittorio Brambilla per il GP del Mediterraneo F. 2 di Enna, non è andata al conduttore italiano, bensì allo svedese GUNNAR NILSSON il cui sponsor si è dichiarato entusiasta dei progressi compiuti dal suo protetto.

In effetti la messa a punto è ancora aleatoria e varie noie di poco conto impediscono risultati di rilievo, per il resto a portata di mano del mezzo.

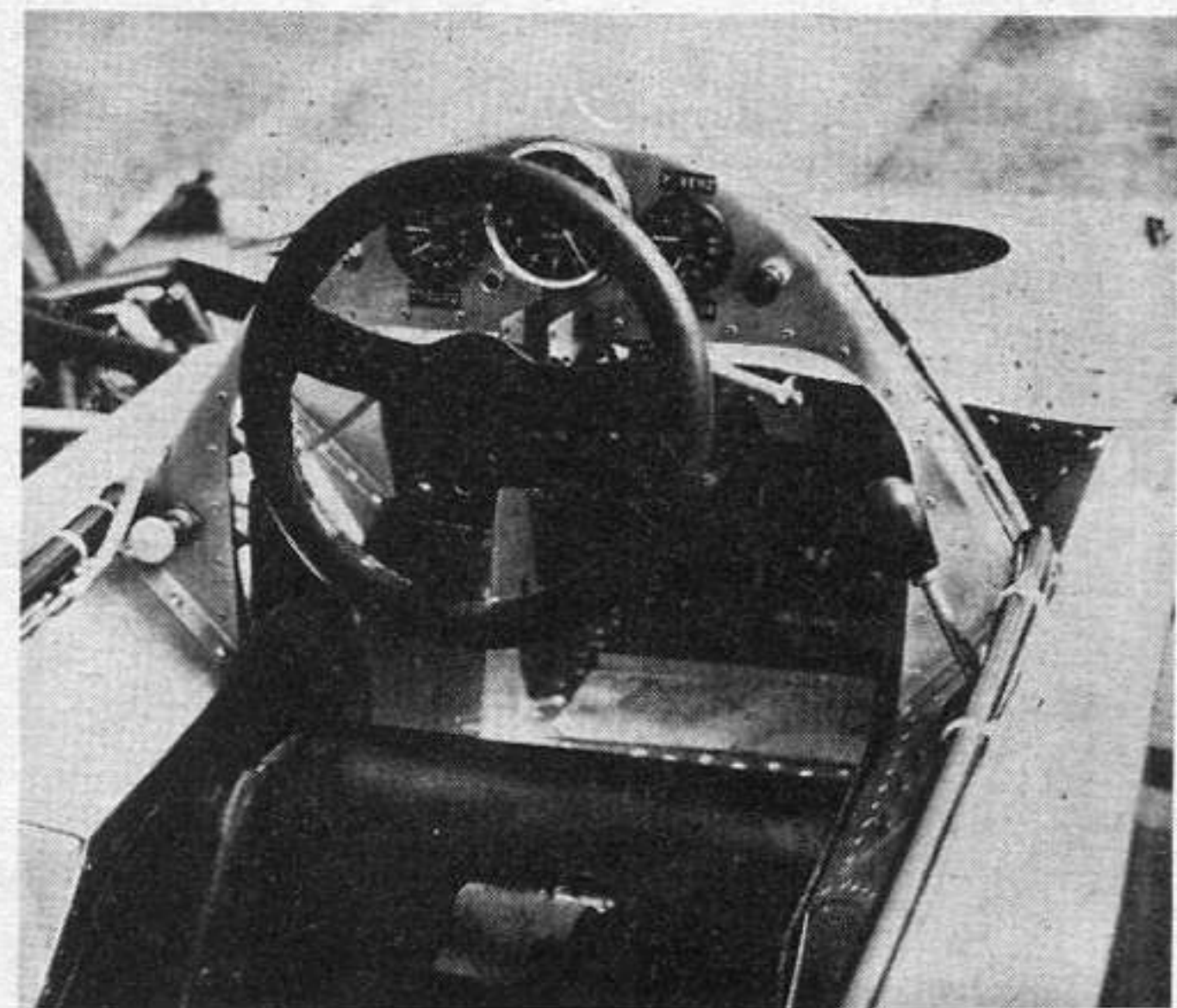
Lo stesso è comunque in pista tutto per la neonata F.2 e quando alle 19 finalmente gli svizzeri sciamano verso i loro lidi, Vittorio Brambilla si getta con furia sulla pista e, nonostante gomme inadatte (al retrotreno sono montate le 16" del prototipo) e di miscela dura e sedile approssimativo, offre agli spettatori pazienti una serie di tornate entusiasmanti con successive frantumazioni del record della pista fino al fantastico 58"4 (ancora nettamente migliorabile con la stessa vettura, secondo Vittorio Brambilla), inferiore di un secondo al tempo di de Adamich ottenuto in prova nel '73.

Al di là dell'exploit, che ha acceso di gioia gli occhi di Osella, Tomaini e Truffo,

d.s. del team, resta il fatto che il telaio nel suo insieme è già validissimo fin dalla prima uscita: ne fanno fede i tanti giri sul piede di 58"5. Restano da verificare la perfetta affidabilità di ogni organo e continuare la messa a punto in un circuito più veloce. A Monza, in occasione del Gran Premio, la vettura verrà presentata ufficialmente e si parlerà di programmi. Una cosa è quasi certa; molto probabilmente a ottobre a Vallelunga sarà in gara, dopo tanto tempo, un telaio italiano.

Per quanto riguarda le restanti gare dell'Euromarche, Osella correrà ancora — ricambi permettendo — con motori Abarth in adempimento al contratto '74 e in attesa di definire i programmi '75.

Giorgio Rossotto



Il posto di guida della nuova Osella di Formula 2 è particolarmente avanzato, come sulla PA2 Sport

LE PROVE

COSI' (IN 23) AL VIA

Larrousse (Alpine-Renault) 2'01''9	Jabouille (Alpine-Renault) 2'02''8
Serpaggi (Alpine-Renault) 2'04''9	Lepp (Chevron-Hart) 2'06''3
Ragnotti (March-Ford) 2'07''7	Raymond (Lola-Ford) 2'07''9
Schurti (Chevron-Ford) 2'08''5	Gantner (Lola-BMW) 2'09''9
Grob (Chevron-Ford) 2'09''9	Walker (Toj-BMW) 2'09''9
Barrios (Chevron-Ford) 2'10''4	Stalder (Lola-Chrysler) 2'10''7
Darniche (Alpine-Renault) 2'10''7	Servanin (Lola-Chrysler) 2'12''5
Bross (Lola-Ford) 2'13''3	Zabrowsky (Chevron-Ford) 2'14''0
De Lamare (March-Ford) 2'14''0	Melville (Lola 292) 2'14''0
Keiser (Abarth-Osella) 2'14''1	Obermoser (Toj-BMW) 2'16''8
Joceline (Lola-Ford) 2'17''1	Artemi (March-Ford) 2'17''9
Zapico (March-Ford) 2'21''4	

Per i motori il forfait ABARTH

HOCKENHEIM - Il campionato 2 litri sembra quest'anno su una brutta china. Normalmente, l'Automobile Club tedesco riusciva a mettere insieme il miglior campo dei partenti, per la sua gara ad Hockenheim, invece per questo appuntamento, che rimpiazza la cancellata 500 Km del Nurburgring, solo 25 delle 38 vetture iscritte si sono presentate alle verifiche.

Il maggior disappunto è stato dato dall'assenza della squadra Abarth-Osella. Si supponeva, qui a Hockenheim, che l'assenza fosse dovuta alla scarsa dotazione di motori freschi, dopo la straferta ad Enna, ma anche l'assenza della PA2 mossa dal motore BMW che aveva Merzario non c'era, e quindi l'assenza del team italiano deve attribuirsi ad un momento di ripensamento, anche in considerazione del fatto che le vetture provenienti dalla Sicilia erano in ritardo, per cui non si faceva a tempo a prepararle in maniera adeguata. Pare si rivedano al Mugello.

Ad ogni modo, ogni gara dell' europeo fin qui disputata è stata vinta dall'Alpine-Renault, e quando è iniziata la prima delle due sessioni di prove, di 40 minuti l'una, il sabato, pochi dubbi vi sono stati che anche questa gara finisse nel medesimo modo. Le tre nuove a 441 di Larrousse, Jabouille e Serpaggi hanno dominato come le Matra nel campionato Sport 3 litri.

In effetti, la squadra di Larrousse, cioè il team svizzero Archambeaud, svolge delle vere e proprie funzioni di reparto esperienza, e la vettura di Larrousse è un prototipo in continua evoluzione. Infatti, ad Hockenheim aveva una nuova presa d'aria ed una diversa profilatura aerodinamica, rispetto alle consuete Alpine-Elf, anche perché in questo periodo in Francia sono in ferie, come ha osservato Jabouille per giustificare il fatto che lui le modifiche non le aveva.

« Possono valere circa 200 giri alla velocità massima, cioè circa 10 chilometri-ora nel rettilineo di Hockenheim, e questo spiega la differenza nei tempi », spiegava Jabouille.

Infatti, alla fine delle prove Larrousse aveva il miglior tempo con 2'01''9, 9/10 di secondo più veloce di Jabouille, un tempo veramente eccezionale se si pensa al tempo di Stuch, con la March Formula 2, di 2'00''1, record delle prove.

Terzo tempo, quello di Alain Serpaggi, con 2'04''9, a completare il sia pur parziale successo Alpine, che nelle prove hanno girato come orologi. Per quanto riguarda gli altri posti, il sistema computerizzato a disposizione dei cronometristi ha fatto parecchia confusione. Infatti, in un primo tempo il terzo tempo era stato dato al locale Phillip Gantner, con una Lola-Schnitzer T 292, con 2'04''4, mentre in realtà aveva girato in

2'09''9. Secondo il computer Serpaggi era quindi in quarta posizione, mentre il quinto tempo era stato erroneamente assegnato alla March-74 S FVC del brasiliano Pedro De Lamare, il quale imbarazzatissimo è andato dagli organizzatori a dichiarare che lui non poteva ottenere un tempo simile. In realtà, il suo miglior giro è stato di 2'14''0.

Quarto tempo assoluto, in realtà, quello della Chevron B 26 di John Lepp, che in prova non ha potuto usare il suo speciale Brian Hart 2000 in quanto non era pronto, ed ha girato con un BDA. Malgrado questo, e malgrado molte noie che lo hanno disturbato durante tutte le qualificazioni, Lepp ha ottenuto un buon 2'06''3. Dopo Lepp, c'era il tempo di Jean Ragnotti, che con la sua March-Antar con motore BDG otteneva 2'07''7, nonostante noie di accensione e pneumatici non adatti. Buono anche il tempo della Lola T 294 con motore Alan Smith 1970 di Martin Raymond, in considerazione del fatto che il suo 2'07''9 è stato ottenuto con molti guai alla frizione. Dietro di lui, lo svizzero Manfred Schurti che ha ottenuto 2'08''5 al volante di una Chevron B 21/3 con motore FVC 1900, Ian Grob, che ha utilizzato per la prima volta sulla sua Chevron B 23 un motore Hart-BDA 2000, rimanendone molto soddisfatto, e girando in 2'09''9.

Stesso tempo per Dave Walker, con la Toj SS 02, del team di Jorge Obermoser. Un buon tempo per Walker, poiché la sua vettura non stava in strada, ed alla fine si è scoperto che la causa era in due ammortizzatori difettosi. Quando, sistemato l'assetto, Walker stava per migliorare il suo tempo, il suo Schnitzer si guastava, per probabile rottura della pompa dell'olio.

LA CORSA

LARROUSSE prima gomme poi motori

HOCKENHEIM - Come per le prove, il giorno della gara il cielo ad Hockenheim era sereno, la temperatura calda, e c'erano circa 20.000 persone ad assistere alla quinta prova del campionato europeo Marche 2000. Un buon pubblico, ma veramente poco per le immense gradinate dello « stadio » motoristico tedesco. Le vetture si sono allineate secondo i tempi delle prove, ma solo 21 vetture hanno preso il via. Infatti, gli organizzatori hanno eliminato i due più lenti, mentre Zabrowsky e Kiser non si sono neppure presentati allo schieramento. Il quale, fortunatamente, è stato fatto secondo un criterio logico, poiché gli organizzatori si sono convinti degli errori di cronometraggio del loro computer, e quindi Gantner e De Lamare si sono ritrovati nella loro posizione reale.

Quando la vettura staffetta si è fatta da parte dopo il giro di lancio, le due Alpine della prima fila hanno accelerato simultaneamente, e Jabouille è andato in testa alla prima curva poiché stranamente lo schieramento era stato fatto con la pole position all'esterno. Cosicché anche Serpaggi ha passato Larrousse alla prima curva. Non era neppure finito il primo giro che già le tre Alpine avevano un buon vantaggio sulla Chevron di Lepp, che aveva in scia la March di Ragnotti, dietro al quale era la Chevron di Schurti, che aveva fatto una magnifica partenza.

Dopo quattro giri, le due Alpine di testa avevano guadagnato qualche decina di metri su Serpaggi, che da parte sua aveva un comodo vantaggio su Lepp, sicuro al quarto posto. Ragnotti aveva dovuto accusare i suoi soliti guai di accensione dopo un paio di giri, ed era stato staccato da Lepp, riuscendo comunque a non farsi superare da Schurti, il quale precedeva a sua volta Darniche che aveva superato Raymond, Grob e Gantner. In questo gruppo centrale, molto compatto, c'erano anche Walker, Barrios e Stalder, mentre Obermoser era già stato costretto al ritiro dopo che dal suo motore erano usciti suoni molto poco rassicuranti.

Quando la gara, prevista su 20 giri, era arrivata a metà strada, era ormai certo che la vittoria se la sarebbero giocata Jabouille, che era sempre in testa, e Larrousse, che non sembrava avere lo stesso vantaggio velocistico che la sua Alpine aveva palesato in prova. Questo, sia perché Jabouille aveva deciso di diminuire l'incidenza dell'alettone e degli spoilers anteriori, sia perché il 6 cilindri di Larrousse non aveva una buona accensione, a causa dell'alternatore che ricaricava in maniera irregolare. Sfortunatamente, appena dopo la metà gara era, Jabouille che doveva entrare al box per sostituire la batteria ed il gruppo della centralina di accensione: perde-

va due giri, e quando rientrava era in pratica in fondo alla classifica.

Così, Larrousse era sicuramente primo, seguito da Serpaggi a 15'', ma la sua marcia sicura dove aveva un brusco arresto a cinque giri dalla fine, quando la sua Alpine doveva iniziare a rallentare con un pneumatico posteriore che si stava sgonfiando. Larrousse ha calcolato di riuscire ugualmente a finire onorevolmente, senza fermarsi a sostituire la gomma, ed in effetti riusciva a farsi superare solo da Serpaggi, che vinceva con circa otto secondi di vantaggio sul povero Larrousse nonostante che neppure la sua Alpine avesse l'accensione perfetta. Terzo giungeva Lepp, dopo una gara solitaria, ma a più di mezzo minuto da Serpaggi, troppo lento per dare fastidio alle Alpine ma sufficientemente veloce per non essere disturbato dagli altri, il migliore dei quali risultava Ragnotti.

La battaglia per la quinta piazza era la cosa più eccitante di questa prima serie. La spuntava alla fine la Toj di Walker, dopo una bella rimonta che lo portava prima a superare Darniche, poi a raggiungere e superare anche Manfred Schurti. Ottavo era Martin Raymond, che arrivava poco staccato dall'Alpine di Darniche. Dopo la sua sosta al box, Jabouille non ostante il ritardo si dava da fare in una bella rimonta, con sorpassi mozzafiato in mezzo alle vetture più lente, ma poteva solo arrivare al 13. posto.

Solo 16 vetture si allineavano per la seconda parte della gara, dato che Grob non riusciva a partire per rottura del volano, ed i meccanici della March non facevano a tempo a sostituire il motore nella vettura di De Lamare. Quando le vetture stavano per muoversi dietro la vettura staffetta, per il giro di riscaldamento, il plotone perdeva altre due unità: Gantner non riusciva a mettere in moto il suo motore, mentre Ragnotti doveva desistere poiché i suoi problemi di accensione erano ormai insormontabili.

All'abbassarsi della bandiera era Larrousse questa volta ad entrare in testa alla prima curva, ma già al primo giro era Serpaggi a condurre con due lunghezze di vantaggio sul compagno di squadra. Lepp stava lottando con Darniche per il terzo posto, mentre Jabouille era già quinto e stava cercando la maniera per risalire ancora. Seguiva questo veloce gruppo un altro gruppetto composto nell'ordine da Raymond, Schurti, Stalder e Barrios.

Mentre le due Alpine di testa procedevano velocissime una in scia all'altra, Jabouille superava Darniche ed attaccava Lepp per strappargli il terzo posto. Walker rimediava in fretta ad una partenza non velocissima e raggiungeva Darniche, con il quale dava vita ad una riedizione della loro battaglia nella prima serie, mentre Schurti era purtroppo costretto al ritiro dopo un'uscita di strada.

Al quinto giro, Larrousse aveva già negli specchietti l'Alpine di Jabouille, che aveva superato Lepp ed ora aveva raggiunto i due leaders. Un giro dopo, era chiaro che Larrousse aveva delle noie, in quanto Jabouille lo passava con facilità ed andava decisamente ad attaccare il primo, Serpaggi. Quanto a Larrousse, cominciava a rallentare vistosamente con rumori poco rassicuranti dal motore, perdendo circa 3'' al giro rispetto ai primi due, ed il suo ritiro definitivo era solo una questione di tempo.

La gara a questo punto sembrava non avere storia, quando al 10. giro accadeva l'episodio che poteva costare molto caro alle Alpine: in un ennesimo tentativo di sorpasso Jabouille frenava lunghissimo alla curva a forcella, ma Serpaggi seguiva la sua traiettoria e le due vetture si urtavano, uscendo di strada. Il silenzio calava sull'autodromo: i due motori si erano spenti, ed i piloti cercavano freneticamente di rimetterli in moto. Si attendeva anche l'arrivo di Larrousse, ma proprio in quel fatidico decimo giro il motore della sua vettura si era definitivamente fermato, probabilmente per la rottura di una molla valvola.

J. h.

Scarichi d'acciaio sulla STRATOS turbo del TOUR

MONZA - Venerdì 23, prove a Monza della Lancia per mettere a punto definitivamente la Stratos turbo per il Tour de France. In pista una Stratos con motore turbo guidata da Munari e Maglioli, presenti l'ing. Parkes, il signor Tonti e l'ing. Matterazzi. Verificate varie soluzioni aerodinamiche, compreso un alettone posteriore e l'affidabilità del turbo che con 390 cavalli ha permesso di girare in tempi ottimi. In settimana sarà deciso l'aspetto definitivo della Stratos per il Tour. Novità sono i tubi di scarico ora in acciaio inossidabile (tipo Porsche), prima soffrivano di crepature all'uscita delle testate.

Punta ai trecento CV. l'ABARTH col 6 cilindri

« Quattro cilindri, addio? », titolava AUTOSPRINT un suo servizio dopo la gara dell'Euro 2000 di Misano, risoltasi — come poi quella di Enna — in una passeggiata Alpine. E all'Abarth pare ne fossero già convinti, non ostante che certe dichiarazioni dei suoi più validi motoristi cercassero di trovare ancora chances ai suoi (peraltro ottimi) 4 cilindri.

Infatti, a Corso Marche si sta lavorando attorno ad un sei cilindri, che però pare abbia un'architettura che lascia perplessi: si tratta infatti di un 6 cilindri in linea, una disposizione non del tutto razionale per un motore da corsa, poiché implica un albero motore molto lungo (quindi soggetto a vibrazioni torsionali), molti supporti di banco, un ingombro notevole nel vano motore.

La ragione di questa architettura pare risieda nel fatto che la nuova unità deriverebbe direttamente dall'ottimo 4 cilindri di 1300 cc. dello scorpione, un motore molto riuscito anche se poco sviluppato, di cui conserverebbe le quote geometriche (86x55,5) arrivando a 2 litri con due cilindri in più. Il nuovo 6 cilindri sarebbe sistemato nel vano motore in posizione longitudinale ma abbattuto su un fianco, quasi orizzontale, con ovviamente verso l'alto i condotti di aspirazione. Da un nuovo 2000 ci si devono attendere, oggi come oggi, almeno 150 CV/litro, per poter ritenere produttivo un progetto. Vedremo se l'Abarth con esso raggiungerà il « tetto » dei 300 CV. Il motore dovrebbe vedere la luce prima della fine d'anno ed essere utilizzato in gara sulla SE 027 Abarth.

La classifica del
Campionato Italiano F. 3
dopo 5 prove

		CASALE 31/3	MONZA 7/4	CASALE 28/4	MONZA 30/6	CASALE 14/7	TOTALE
COLOMBO	GRD e March Novamotor	4	4	3	1	9	21
PESENTI ROSSI	GRD Novamotor	1	9	—	9	1	20
CINOTTI	March Novamotor	9	1	—	4	2	16
PAVESI	Brabham Novamotor	3	3	9	—	—	15
MANTOVA	Brabham-GRD Novam.	—	6	2	—	6	14
FRANCIA	March Novamotor	6	—	4	—	—	10
CERULLI	March Holbay	—	—	6	3	—	9
ZORZI	GRD Novamotor	2	2	—	—	3	7
ROSEI	March Beta Repetto	—	—	—	6	—	6
SPREAFICO	GRD Alfa-Novamotor	—	—	1	—	4	5
MANZONI	Brabham Novamotor	—	—	—	2	—	2

Il campionato tricolore in ballo fra 6 piloti

Nel toboga **MAGIONE**

Formula 3 alla «svolta»

Ancora completamente aperto il campionato Italiano di F. 3, giunto ai due terzi delle prove in programma (rimangono per ora certe le prove di **MAGIONE**, **MONZA** e **MUGELLO**) con almeno cinque o sei piloti in grado di aggiudicarsi il titolo che sta per ora sulle spalle di Carlo Giorgio. Finalmente, con la prova prossima di Magione, 1. settembre, si cambia tracciato: l'altalena Casale-Monza finalmente verrà spezzata anche se sinceramente non sappiamo come se la caveranno le F. 3 nello stretto tracciato (ad ogni modo, se hanno corso a Varano potranno disputare la prova anche sul miniautodromo umbro).

Non poche saranno le novità per questa gara, che dopo la pausa estiva riapre il ciclo delle ostilità: innanzitutto l'uniformarsi ormai totale delle forze meccaniche in campo, col deciso passaggio (dopo la convincente vittoria di Colombo a Casale) al binomio *March-Toyota Novamotor* di *Pesenti Rossi* e *Pavesi* che lasceranno da parte rispettivamente la GRD e la Brabham BT 41 con le quali avevano pur vinto in precedenza.

Ma si sa, quando un avversario con il quale si è sempre lottato ruota a ruota se ne va come ha fatto Colombo a Casale, a tutti, specialmente ai piloti, sorge il sospetto che il vincitore

disponga di un mezzo decisamente superiore. E c'è caso che sia proprio così: sta di fatto che non bisogna trascurare il fatto che Colombo a Casale è sempre stato molto forte, al volante sia delle Brabham, che delle GRD (pare che ora aprirà un museo di monoposto assieme a Pesenti!) e ora anche delle March. Ad ogni modo, dalla gara di Magione, i primi quattro in classifica provvisoria disporranno dello stesso telaio e dello stesso motore Novamotor, Toyota o Twin Cams che sia. E allora vedremo veramente, ad armi pari, chi ce la farà a vincere nel '74.

Parlare di favoriti è forse un po' troppo presto: certo che, seguendo gli svolgimenti di questi ultimi anni del medesimo campionato, sembrerebbe nettamente avvantaggiato Alberto Colombo. Il perché è facile: prendete ad esempio Vittorio Brambilla, prima arrivato secondo (nel '71) di un soffio alle spalle di Naddeo, poi giusto vincitore l'anno successivo. Lo stesso per Carlo Giorgio secondo alle spalle di Brambilla nel '72 e vincitore lo scorso anno.

Colombo lo scorso anno è arrivato secondo alle spalle di Giorgio: riprenderà la nemesi storica? Certo che quest'anno a differenza delle scorse stagioni la lotta è molto più aperta, con molte persone ancora in grado di riportare vittorie.

Ci prova anche Francia?

Ma ritorniamo a Magione. Abbiamo detto della novità delle due March di Pesenti e Pavesi: la terza novità sarà rappresentata da **Massimo Ciccozzi**, che salirà al volante della **MP** (sempre con Toyota Novamotor) che già aveva guidata Carlo Giorgio prima del debutto di Montecarlo e successivamente nella gara di Monza. Giorgio non potrà essere al volante della MP perché impegnato con l'amico «Gero» lo stesso giorno al volante della Pantera De Tomaso per la gara Euro GT a Monza, sempre con il suo sponsor Vivai del Sud. E così Marco Piccinini ha optato per Ciccozzi, pilota con il quale si erano spese diverse parole all'inizio di stagione e al momento appiedato (anche se è riuscito a mantenersi in allenamento disputando gare con F. Ford e Mexico).

Sul piano dei motori da registrare il passaggio alla Novamotor di **Cerulli**, che montava l'Holbay e che avrà un Toyota, di **Leoni** che potrebbe montare il Nova Twin Cams di Ancherani e di **Martino (GRD)** che dovrebbe avere anche lui il Toyota.

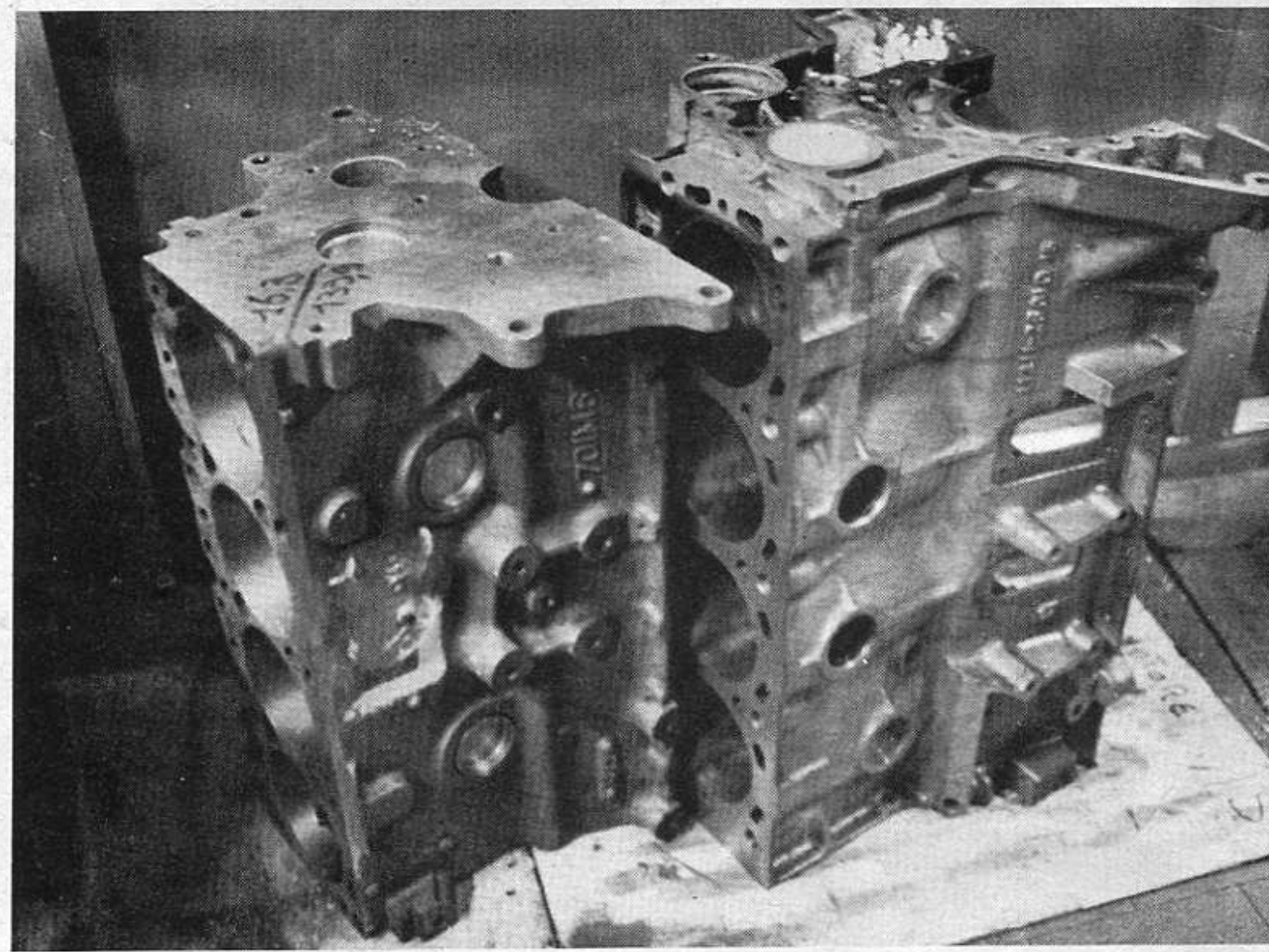
Non molte novità nel campo dei telai: Trivellato ripresenterà

le sue March con le modifiche al musetto senza presa d'aria e con labbro inferiore più sporgente, dopo aver spostato il radiatore in posizione laterale.

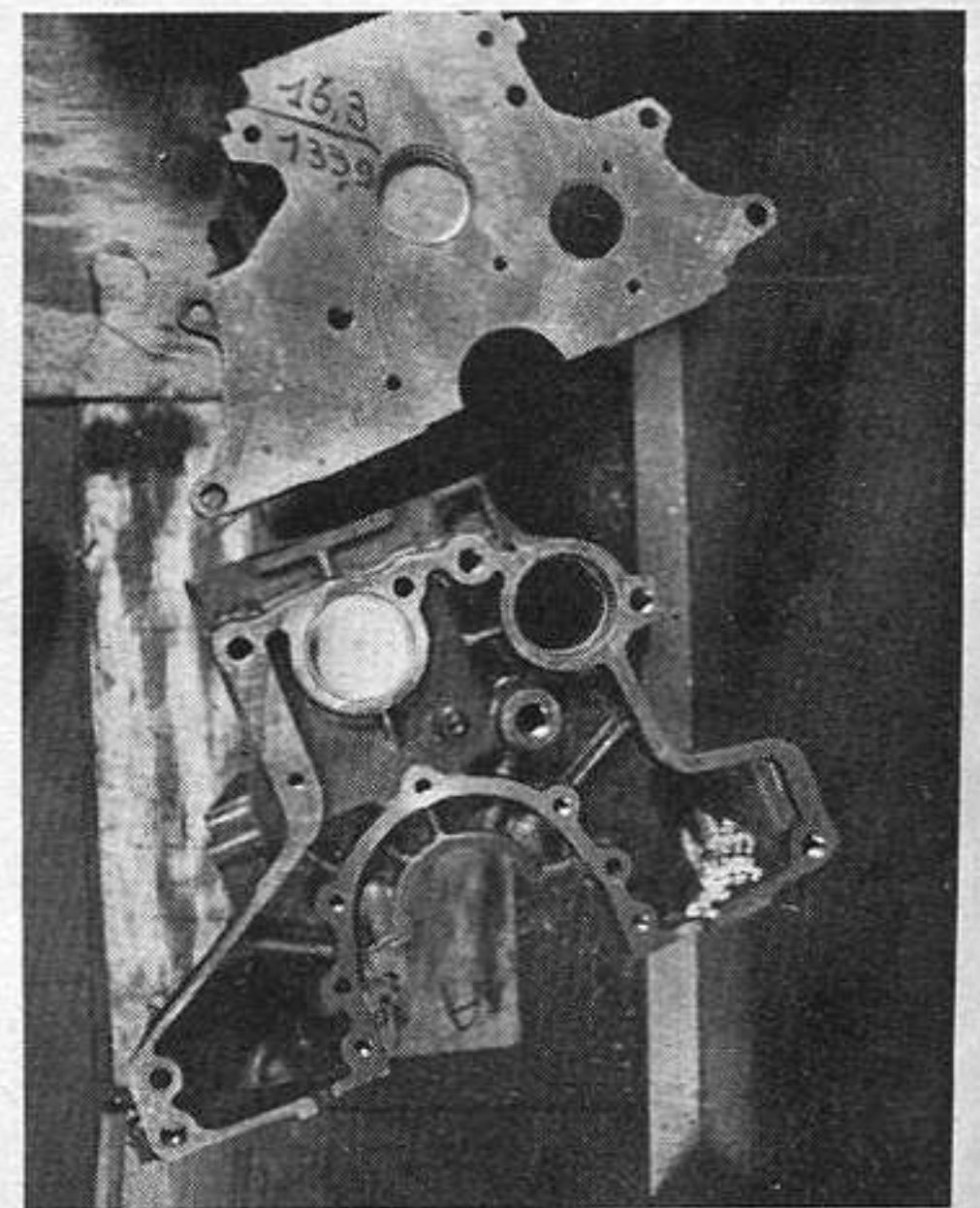
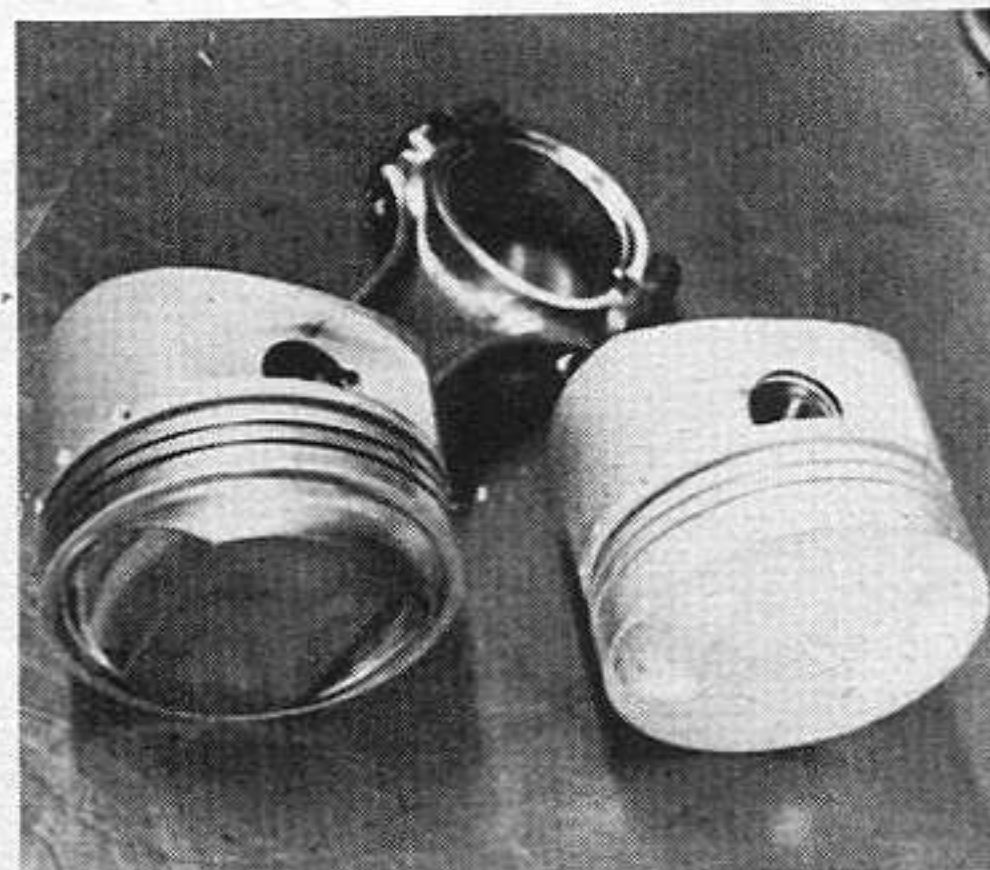
E' probabile invece che dalla gara di Magione rientri in ballottaggio per il titolo italiano (e ne avrebbe le chances) anche **Giorgio Francia**, magnifico trionfatore del trofeo Polifac in Germania, dove dovrebbe disputare l'ultima prova, ormai non più decisiva, per poi rientrare decisamente all'ovile. Francia sarà un avversario pericoloso per tutti, per l'allenamento che ha avendo corso molto più spesso dei nostri (e «stangato» anche a dovere tutti gli stranieri in diverse occasioni) e per la macchina che il bravo Ferdinando continua a mantenergli in un ordine perfetto (tra l'altro ha ora sperimentato un alettone posteriore con profilo ad ala di rondine che pare funzioni egregiamente).

Un campionato vivo insomma, a differenza di tutti gli altri stati europei che quest'anno hanno abbandonato la F. 3. Non si parla più di questa formula in Francia (che pure ha avuto diverse punte di diamante fino a pochi mesi orsono), se ne parla poco in Germania e in Inghilterra, dove Brian Henton e la sua March pare abbiano spopolato il campo, in effetti alquanto esiguo.

Una formula ormai completamente italiana e che per il vivaio italiano ha rappresentato molto: chissà se nella prossima stagione riuscirà a ritornare «a galla» e ad uscire di nuovo dai nostri confini.



Sopra, a confronto i basamenti del Ford (a sinistra) e del Toyota, che è più lungo di qualche centimetro. A destra, più voluminoso il carter dei Toyota. Sotto, i pistoni Mondial





In casa PEDRAZZANI
novità Toyota 4 valvole



Un viaggio in GIAPPONE per fare meglio

NOVARA - Capatina estiva nel regno italiano dei motori di F. 3, dai fratelli Pedrazzani nei giorni in cui, sbuffando tra un banco e un altro, si accingevano a chiudere i battenti, per soli pochi giorni, prima di rituffarsi nella loro frenetica attività.

«I clienti sono sempre di più: ormai non riusciamo a fare altro che motori di F. 3, che tra l'altro ci fanno tribolare». E' Oreste, il più loquace dei due che ci spiega tutti i problemi «Come al solito non è colpa nostra, ma qui mancano i pezzi e molti motori non si possono chiudere: poi ormai tutti vogliono il Toyota e ora dovremo andare in Giappone per sistemare meglio le cose. Tra l'altro ci sono delle novità che intendiamo sperimentare al più presto, sempre sui motori di origine giapponese: alla Toyota per ridurre i gas di scarico (il solito problema dell'inquinamento tanto combattuto dalle norme americane) hanno già omologato una accensione a due candele per cilindro che potremmo provare anche sui motori per la F. 3. Non è che ci aspettiamo grandi cose, ma è probabile che un piccolo miglioramento nella fase di combustione si possa ottenere.

«Poi c'è il problema della testata a quattro valvole, anche quella già pronta in Giappone ma non ancora omologata (ma è questione di molto poco): anche per questa novità dobbiamo vedere se sia il caso o meno, in tutti i modi è certo che la proveremo. Per il resto poco dovrebbe cambiare: forse ci sarà una nuova accensione, elettronica, che potrebbe prevedere i contatti non più con le solite puntine platinizzate ma direttamente dal volano. Ma anche per questo ci risulta siano ancora voci: l'importante è che io e mio fratello possiamo trovare il tempo per andare direttamente in Giappone e renderci conto, pezzi alla mano, delle possibilità reali che queste novità ci possono portare».

E' ormai chiaro, per lo meno allo stato attuale delle cose, che il Toyota Novamotor rimane il motore da battere, nonostante la Holbay stia facendo grandi sforzi per rimettersi in corsa e abbia già pronto un motore di cui si dice gran bene. Sta di fatto che Brian Henton, ormai pilota ufficiale e collaudatore della March, quando ha provato in Inghilterra la nuova March per Alberto Colombo con motore Nova (con la quale l'Alberto ha puntualmente vinto a Casale), ha subito abbassato il record sul giro



L'eloquente cartello che vediamo qui sopra protegge la tranquillità di Gianfranco ed Oreste Pedrazzani. Tranquillità relativa, con i tanti ordini



e si è detto entusiasta (ce lo ha confermato anche al Mugello, in occasione della gara di F. 2) delle possibilità del motore che ormai tutti gli italiani possiedono.

Tra gli altri, convinti ormai della superiorità del Novamotor, anche Cerulli che montava l'Holbay e che da Magione, prossima gara, avrà appunto uno dei motori dei fratelli Pedrazzani: e così pure Pesenti Rossi e Martino, sulla GRD. Ancora con un Novamotor dovrebbe correre Leoni (probabilmente con il Twin Cams di Ancherani) sempre dalla gara di Magione.

Ormai quasi tutti i problemi sono stati superati con il montaggio della nuova frizione Borg & Beck monodisco: c'è di nuovo che la frizione non regge per molte gare, ma in compenso non «saltano» più i cambi. In questi ultimi motori tra l'altro sono stati montati pistoni Mondial a due segmenti, più robusti dei precedenti e meglio in grado di reggere eventuali sbalzi di ottani nelle benzine e sono state apportate le solite modifiche e migliorie ai diametri delle valvole e ai disegni delle stesse. Con queste modifiche ora i motori forniscono le seguenti potenze:

Toyota - 160 HP a 5500-6000 giri-min.; coppia max 21,5 kgm a 4800 giri-min.

Twin Cams - 158-159 HP a 5500 (6000) giri-min.; coppia max 20,2 kgm a 4800 giri-min.

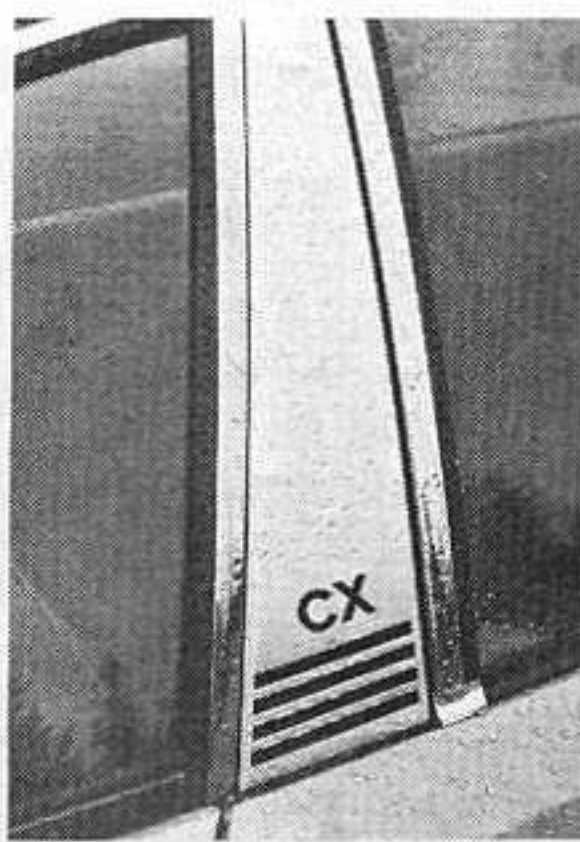
Purtroppo anche il prezzo dei propulsori è salito: ora si parla di tre milioni e trecentomila, ma in compenso i motori presentano garanzie di sicurezza invidiabili.

«E' un vero guaio,» interviene Gianni, «una volta ogni due gare bisognava per forza revisionare tutto: ora invece, se li si tratta bene, non ci sono mai problemi e noi non abbiamo più revisioni da fare!»

Chiediamo ora delle novità per il prossimo anno «Cosa vuole, i motori vanno bene e non sapremo proprio cosa inventare ancora: di bielle al titanio non se ne parla, dato il costo astronomico delle stesse. Se decidessimo di far girare i nostri motori a 7000 giri allora se ne potrebbe parlare, ma per ora non c'è ne bisogno. Ora staremo a vedere con le nuove modifiche, con le testate a quattro valvole: dovremmo raggiungere un miglioramento, almeno dell'ordine del 10 per cento soprattutto ai bassi regimi e del 6 per cento circa agli alti. Ma per ora rimaniamo nel campo delle ipotesi».

Leopoldo Canetoli

Progettata 4 anni fa
è anche la prima...

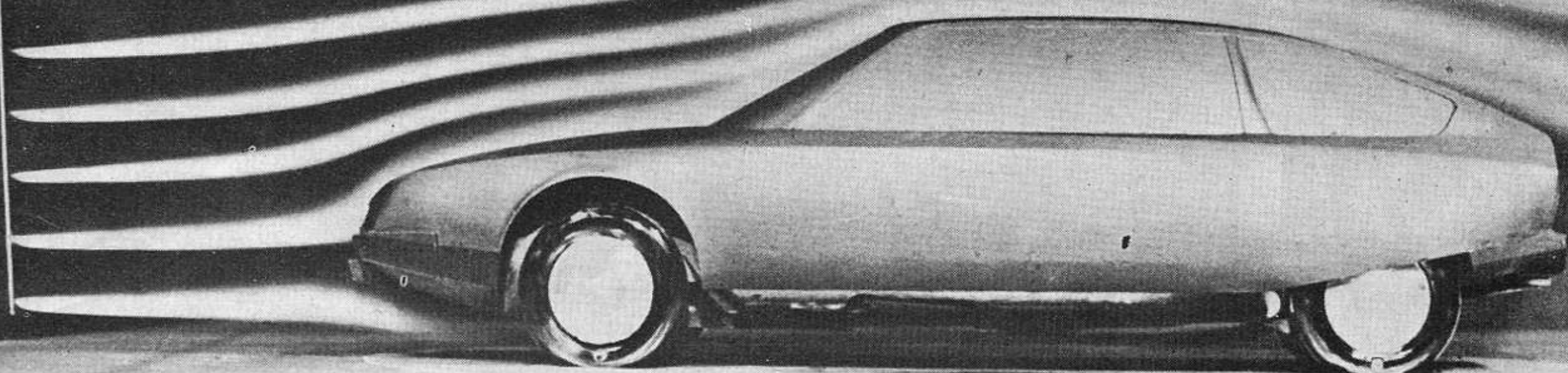


la nuova 2 litri francese
ESV prodotta in serie

A sinistra, fotografata nei pressi del circolo polare artico, la Citroën CX mostra se stessa ed i suoi segreti in un disegno in trasparenza (sotto)

A sinistra, il marchio della vettura ricorda la sigla che definisce il coefficiente di forma in aerodinamica. Sotto, un manichino nel tunnel del vento durante i test

Citroën X



con futuro da rally

Le « Dee » se ne vanno

GALLIVARE (Lapponia Svedese) - Millenovecentosettanta, il «matrimonio» fra FIAT e CITROËN già zoppica, in un incontro fra Michelin e Agnelli si cerca di salvare l'unione delle due industrie e si vara un progetto di berlina media (per quei tempi), una 2000, in Italia sarà la Beta in Francia la CX. Quattro anni dopo (la Fiat se ne è andata) la vedova Citroën si è risposata, dopo un precedente fidanzamento durato sette mesi e fallito, con la Peugeot (tramite i buoni uffici di Giscard d'Estaing che non vede con piacere la prestigiosa casa francese cadere nelle mani dei capitali d'oltreoceano, nel caso specifico la Ford).

Subito dopo l'unione fra le due Case i cui termini esatti si conosceranno in occasione del Salone di Parigi, (non c'è dubbio però che la Peugeot ha la Citroën in pugno), ecco che la Citroën immette sul mercato quel progetto nato quando la collaborazione con la FIAT era in atto. La CX 2000 vede la luce subito dopo l'entrata in campo della Peugeot, che forse non vede di buon occhio l'operazione molto

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GALLIVARE - CX è la sigla che adoperano gli ingegneri costruttori di auto per indicare il coefficiente di penetrazione aerodinamica di un veicolo. Appunto per indicare il basso coefficiente che la nuova nata in casa Citroën ha (11% in meno della DS, che era citato come un esempio) la gamma di vetture che verrà commercializzata da settembre, (in Italia sarà presente dal prossimo gennaio) porta questa sigla tecnicissima: CX.

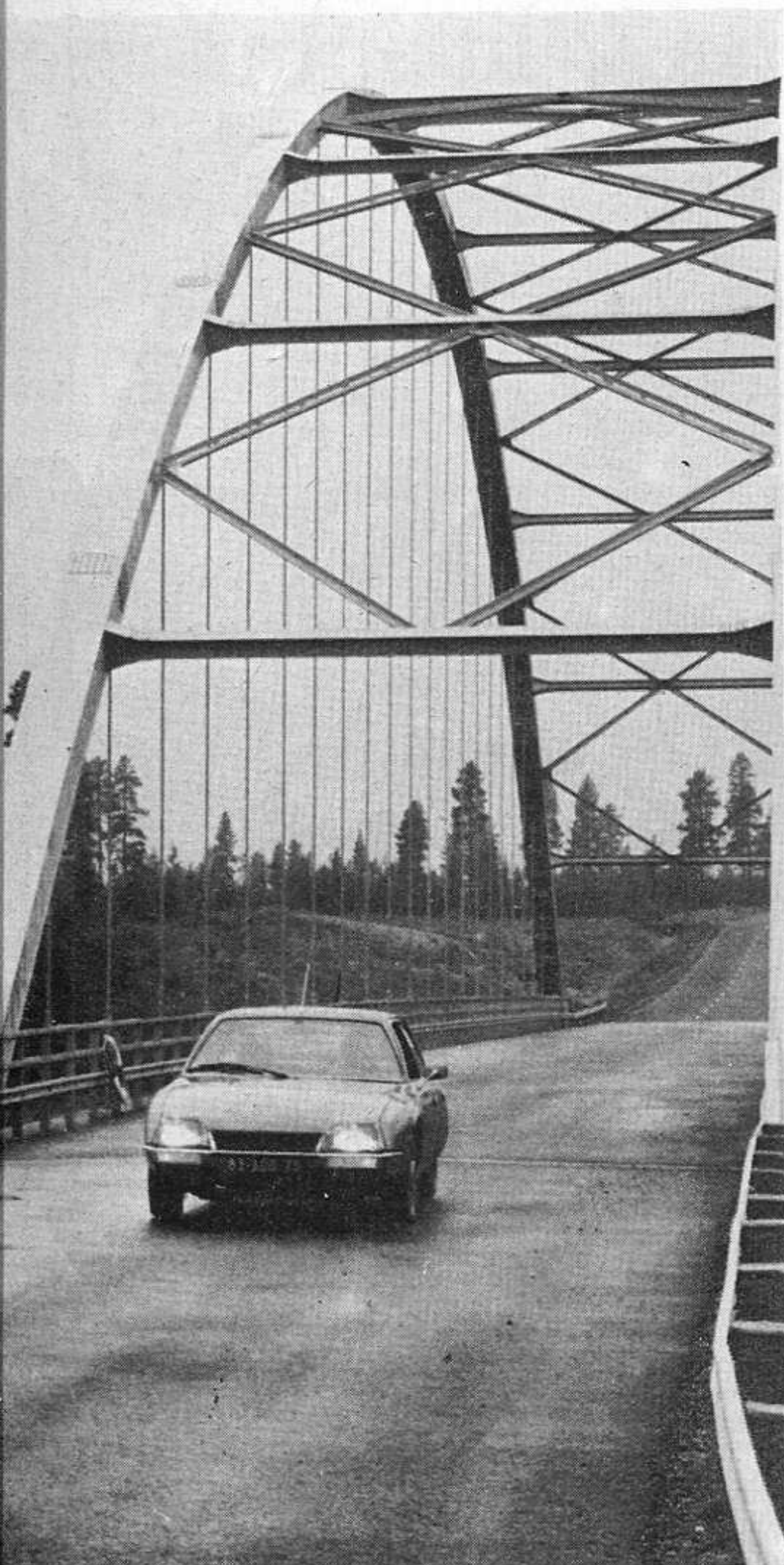
CX non è una vettura, ma una gamma di vetture. Partendo da un motore supercollaudato come quello della serie DS, la Citroën presenta due vetture di cilindrata 1985 cmc, di cui una con la quarta marcia più lunga denominata versione «economica», e una con un motore di 2175 cmc.

Esattamente eguali come linea, cambiano nel prezzo e nelle prestazioni; inoltre la 2200 ha lo sterzo servoassistito, ma l'IIVA (30% in Italia) uccide nel nostro paese il mercato di questa seconda vettura. I modelli CX ottimizzano quelle caratteristiche di sicurezza (attiva e

passiva) che sono tipiche della Citroën. Non bisogna dimenticare infatti che la casa francese, pur nelle sue frequenti crisi per le enormi spese che fa, (nella ricerca più raffinata di prodotti da dare al pubblico) ha da quaranta anni esperienza sulla trazione anteriore. 20 anni fa esordiva con le sospensioni idropneumatiche; così come han vent'anni i freni a disco servoassistiti con quel sistema favoloso del circuito sempre in pressione.

La CX è una delle poche vetture che utilizza per la prima volta tutti quegli accorgimenti delle ESV in un modello di grande serie. La SICUREZZA PASSIVA è stata molto curata. Abitacolo rigido che conserva in caso di incidente uno spazio sufficiente per rendere efficace l'azione delle cinghie di sicurezza; cinture di sicurezza particolarmente curate per svolgere la loro mansione, che è quella di trattenere in caso di collisione il pilota e il passeggero in modo che non vadano a urtare contro superfici che potrebbero causare lesioni.

Giancarlo Cevenini



Che la CX è una Citroen lo si vede lontano un miglio. La nuova vettura, infatti, ricalca le idee delle riuscite GS ed SM, mantenendo le garanzie di aerodinamica, bassi consumi, velocità e comfort della «vecchia» serie DS. Caratteristico (qui sopra) il tergicristallo dotato di un'unica racchetta ampia incernierata al centro del parabrezza



CONTINUAZIONE DA PAG. 59

Le finiture interne sono state particolarmente studiate per la sicurezza degli occupanti, nessuna pericolosa sporgenza è presente e i materiali impiegati sono stati scelti in funzione della fragilità di quelle parti del corpo con le quali potrebbero entrare in contatto.

LA SICUREZZA ATTIVA: alla classica sicurezza attiva della Citroen, trazione anteriore, sospensioni idropneumatiche, freni a disco, limitatore di frenata in funzione del carico, circuito dei freni ad alta pressione, si aggiunge ora una nuova plancia con tutti gli strumenti a portata di mano, in modo che sia possibile azionarli senza togliere le mani dal volante. Una superficie vetrata molto ampia sia laterale che avanti e dietro, permette un campo visivo massimo che raramente si riscontra su altre vetture; direttamente dalle corse arriva poi una grande spazzola per il tergicristallo a due velocità, che permette di evitare l'alleggerimento della medesima alle alte velocità.

Il motore è un quattro cilindri direttamente derivato dalla DS, un motore solido, lo ha dimostrato recentemente vincendo il Rally della Coppa del mondo, sospensioni idropneumatiche che permettono di mantenere la vettura ad una altezza costante dal suolo qualunque sia il carico e che conciliano ottimamente comfort e tenuta di strada, freni a disco di grande efficacia, abitacolo particolarmente studiato per essere isolato dai rumori del motore e degli organi meccanici, climatizzazione perfetta per la particolare posizione della presa d'aria per cui la temperatura all'interno dell'abitacolo resta costante a qualunque velocità ed è regolabile con precisione.

La CX 2000 ha una potenza massima di 102 CV a 5300 giri (112 a 5500 per la 2200) che permette una velocità massima di 174 kmh, contro i 167 della versione economica da cui differisce solamente per il rapporto della quarta marcia più lungo (0,8 contro 0,75) per risparmiare il sempre più prezioso carburante.

In ITALIA solo nel 1975 (anche una versione DIESEL)

CONTINUAZIONE DA PAG. 59

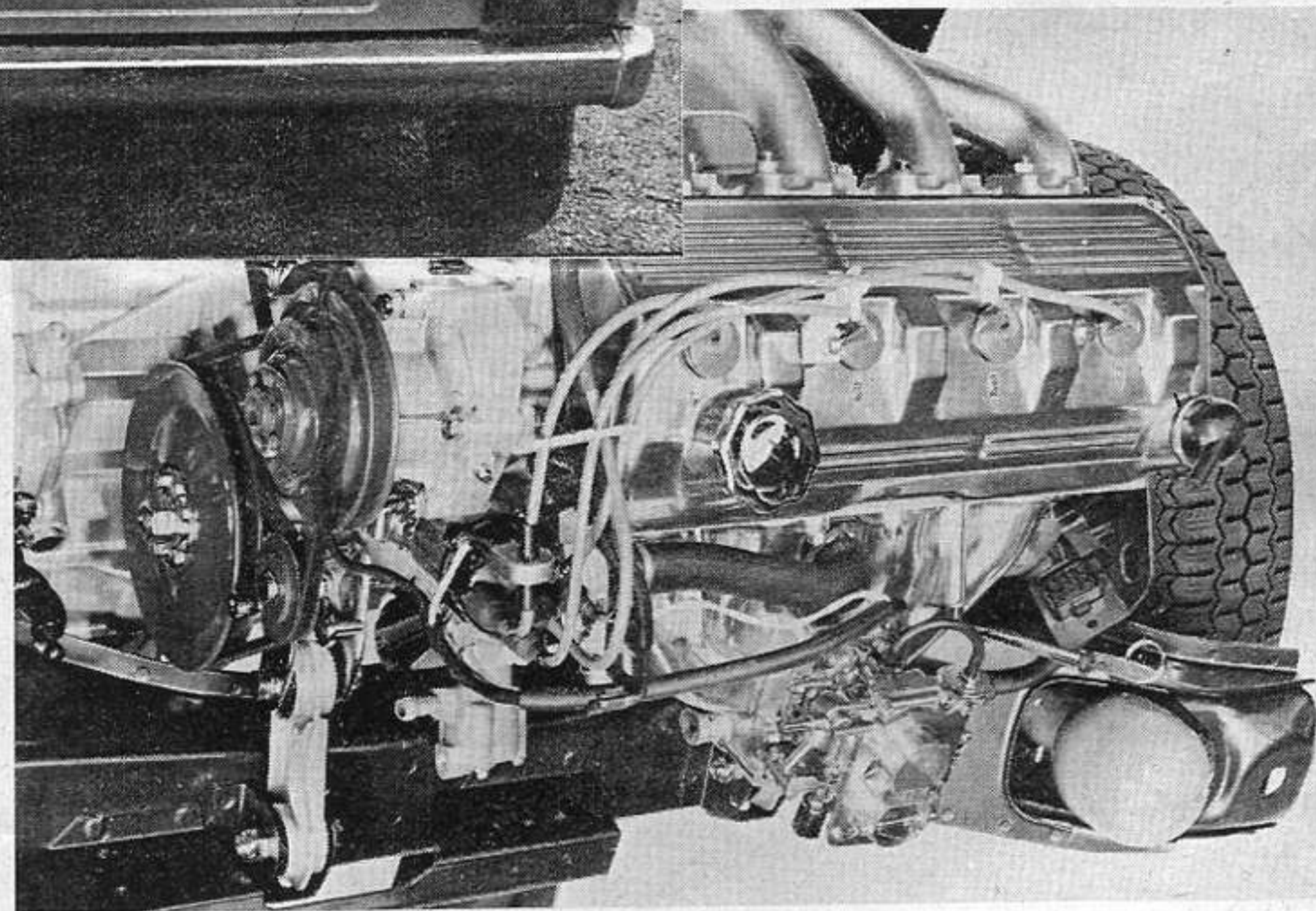
costosa, ma non può fare altro che subire, essendo ormai tutto fatto.

Ufficialmente la CX 2000 non sostituisce nessun modello della marca, ma è facile prevedere che in realtà sostituirà la serie D e DS le cui vendite sono ferme, sia per la crisi energetica e anche perché il modello ormai risente l'età...

La crisi che da oltre un anno ha colpito le industrie automobilistiche, ha fatto sì che la CX 2000 venisse immessa sul mercato con un motore già in produzione in casa Citroen, quello della serie DS, mentre il progetto originale prevedeva un sofisticatissimo motore come è d'uso nella casa francese: quattro cilindri boxer montato trasversalmente e inclinato di 45°, con due cilindri rivolti verso l'alto e due verso il basso, raffreddamento acqua. Inoltre, visto che la Citroen ha sempre continuato i suoi studi e i suoi esperimenti con il motore Wankel, questo doveva essere montato in opzione per i clienti che lo avessero richiesto.

Più avanti nel tempo (almeno questi erano i programmi) la CX dovrebbe avere anche un motore diesel per quei clienti che vogliono risparmiare sui consumi senza rinunciare al comfort.

La nuova CX 2000 verrà immessa sul mercato in Francia a partire da settembre, mentre in Italia sarà commercializzata dal Gennaio '75. Il prezzo non è stato ancora comunicato, in Francia dovrebbe costare poco più di tre milioni, in Italia ogni previsione è azzardata.



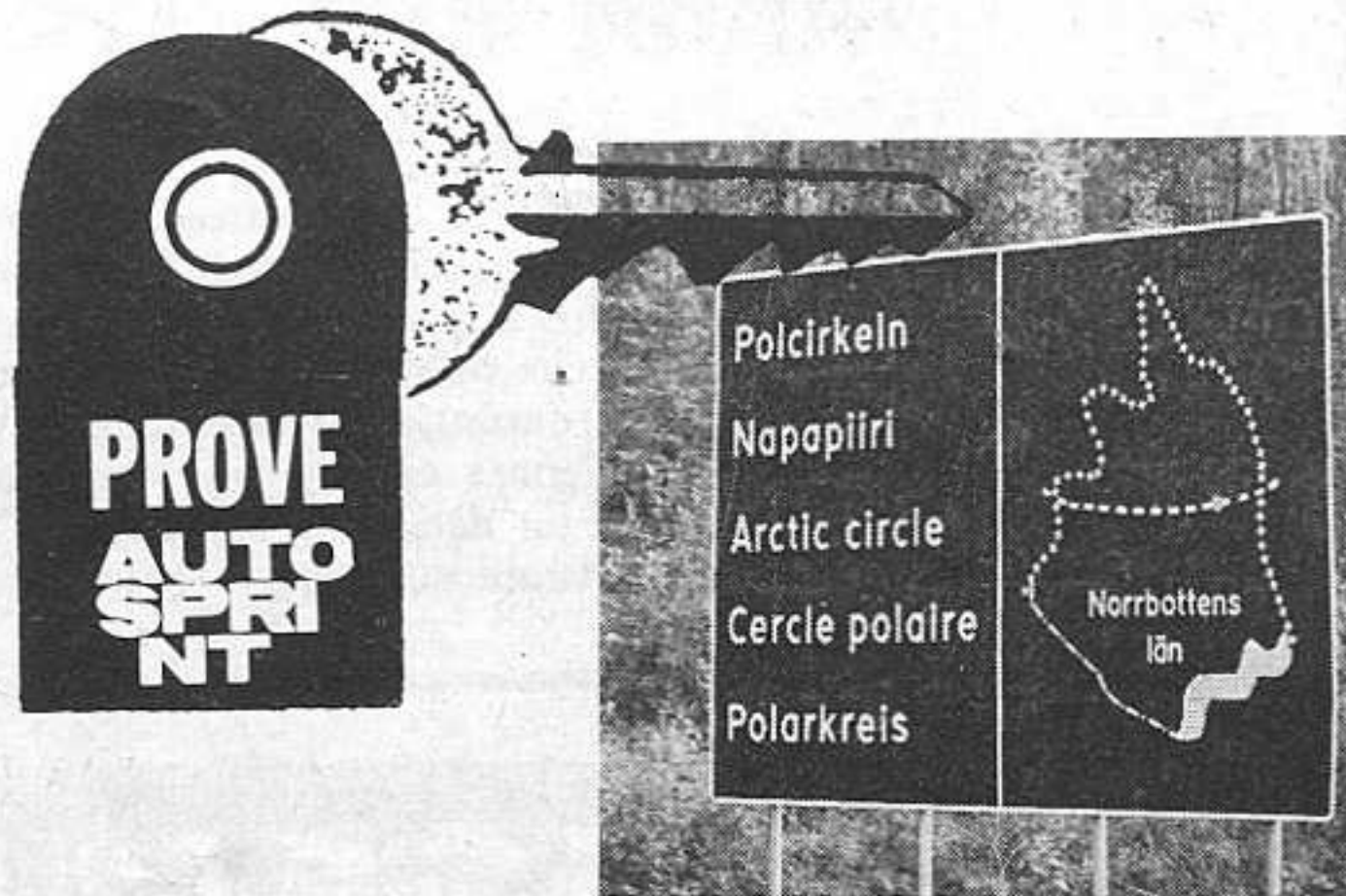
Il motore della CX deriva da quello della DS, ma è disposto trasversalmente sopra l'assale anteriore. Il cambio è laterale, stile 128 o Beta

L'identi-kit delle CX 2000 e 2200

● Berlina 4 porte 5 posti ● Motore disposto trasversalmente inclinato di 30° in avanti 4 cilindri in linea : Cilindrata 1975 cmc (2175); Alesaggio 86 mm (90 mm); Corsa 85,5 mm; Potenza fiscale 20 CV (21); Potenza massima 102 CV a 5300 giri-min. (112 a 5500); Albero a camme laterale; Carburatore doppio corpo Meber DMTR 25; Serbatoio benzina 68 litri; Raffreddamento ad acqua; Trazione anteriore; Frizione monodisco a secco ● Cambio a 4 marce sincronizzate + RM ● Comando cambio a leva sul pavimento della vettura ● Sospensioni a 4 ruote indipendenti idropneumatiche ● Pneumatici 185 SR 14 ZX ● Freni a disco sulle quattro ruote con dispositivo idraulico di alta pressione ● Sterzo a cremagliera (servoassistito) ● Carrozzeria, monoscocca in lamiera d'acciaio fissata in una intelaiatura d'assali con collegamenti elastici; Lunghezza 4630 mm; Larghezza 1730 mm; Altezza 1360 mm ● Velocità 174 kmh (167 economica) (179 kmh) ● Consumo a 120 kmh 10,4 X 100 km (9,7 economica) (10,1 2200) ● Prezzo non ancora comunicato previsione circa 3.300.000 lire.

Il cambio è a quattro rapporti + RM, lo sterzo è meccanico sulla CX 2000 e sulla versione economica, mentre è servoassistito sulla 2200. Consumo interessante, a 120 kmh, la velocità massima consentita dalle nostre leggi: la versione 2000 consuma 10,4 litri per 100 km, la versione economica 9,7 per 100 km, mentre la 2200 10,1; come si vede consumi adatti agli alti prezzi della benzina attuale.

Per ultimo abbiamo lasciato la carrozzeria, la più interessante. La Citroen ha in produzione due belle vetture, la piccola GS e la SM più lussuosa e meglio rifinita. La nuova CX ha preso il meglio di queste due indovinate vetture per fare la nuova macchina. Infatti la CX si presenta con una linea che ricorda tutte e due le vetture menzionate, il tutto naturalmente abbellito e adattato alle nuove esigenze stilistiche che si impongono con il passare degli anni. Aerodinamica eccezionale, ampie superfici vetrate, baule grandissimo, interno comodo e spazioso per cinque persone, volante e strumentazione moderno e funzionale. Il tutto aggiornato ai nostri giorni, tanto che non sembra neppure una macchina nata quattro anni fa. Come sempre i tecnici della Casa francese hanno avuto la «vista lunga» pensando quattro anni fa quali sarebbero stati i gusti del pubblico nel 1974.



Nel deserto lappone testimoni le RENNE

Presso il circolo polare artico, le renne sono un elemento del paesaggio

Un «CONCORDE»

GALLIVARE - Ed eccoci finalmente al volante del «Concorde»... la prima impressione è proprio questa, sedendoci sulla nuova Citroen CX, per l'avveniristico cruscotto con tutti i comandi a semicerchio rivolti verso chi guida, tanto che non c'è bisogno di staccare le mani dal volante per azionare frecce, tergicristallo, luci e trombe, o per qualsiasi altra operazione che non sia quella di manovrare il cambio.

Le strade della Lapponia svedese ci hanno dato la possibilità di provare tutte le versioni di questa macchina che la Citroen lancia sul mercato in un momento di grande crisi per l'automobile. Tasse, benzina alle stelle «una tantum» Iva ecc... frenano le vendite in un modo pauroso. La perdita sui mercati di tutte le aziende è di circa il 40 per cento, ma la Citroen ha scelto questo momento per lanciare la CX, conscia che nella sua gamma manca una nuova vettura, e con essa spera di imporsi nelle vendite così come ha fatto con la GS.

Che cosa ci è piaciuto di più sulla nuova CX, non possiamo dirlo con esattezza, non un particolare, ma tanti, tutti vorremmo dire: dalla linea che ricorda un po' di SM, all'abitacolo spazioso e comodo come nella DS, alla silenziosità del motore, alla tenuta di strada come sempre all'altezza della Citroen, alla frenata che è quanto di meglio si possa sperare di trovare su una vettura.

Al volante ci si trova subito a proprio agio, il motore sussurra dolcemente, la strumentazione la si abbraccia con un solo colpo d'occhio, il contagiri elettronico, l'orologio, il contachilometri totale o parziale, l'indicatore del livello benzina, le innumerevoli spie che indicano (nel caso si accendano) una qualche anomalia o nel motore o nell'impianto frenante, sono tutte lì a portata di una rapida occhiata.

Il volante con una sola razza lo si impugna facilmente ed

è molto leggero nell'uso, nonostante la trazione anteriore. Addirittura ci sembra spreca quel servosterzo che viene messo di serie sulla CX 2200, perché è la CX 2000 che abbiamo provato per prima per i lettori di AUTOSPRINT.

Sulle poco frequentate (dalle auto) strade della Lapponia

eventualmente sostituire la gloriosa DS.

Tanta era infatti la stabilità e l'assorbimento delle innumerevoli asperità del terreno che la Citroen CX riusciva ad esprimere senza che al volante ci si accorgesse di quanto erano profonde le buche in cui eravamo caduti. Un dato,

non dimenticare le innumerevoli curve che abbiamo trovato sulle strade della Lapponia; la frenata eccezionale l'abbiamo apprezzata assieme al limitatore quando un branco di renne ci ha improvvisamente attraversato la strada; stabile senza il minimo sbandamento, fermi in un attimo. Nelle curve

veicoli da terra in caso di strade dissestate è il meglio per una guida veloce in lunghi viaggi.

Faceva molto freddo in Lapponia quando abbiamo provato le due versioni della Citroen CX, perciò abbiamo apprezzato la climatizzazione all'interno dell'abitacolo, che ri-



Veramente ottima la stabilità della CX in ogni condizione. Non è azzardato prevederne un prossimo impiego rallistico

svedese, centinaia di renne dalle «appendici» vellutate sono state le mute e disinteressate testimoni della nostra prova.

Per due volte abbiamo passato il Circolo Polare Artico, rare macchine ma tante renne, la strada era a tratti asfaltata, a tratti era invece uno sterzato che ha fatto apprezzare la stabilità e il comfort di marcia della vettura. Quando, come è nelle migliori tradizioni, abbiamo sbagliato il percorso e ci siamo trovati a guardare profonde buche piene d'acqua, abbiamo capito che aveva ragione Madame Cotton quando, prima di consegnarci la macchina, ha detto che per ora non c'è ancora nulla di preciso ma che a suo parere da quel po' che aveva avuto occasione di vedere la nuova CX ben si presta per i rally ad

questo, molto positivo assieme alla dolcezza di marcia e alla morbidezza dell'insieme della vettura, che come è nella tradizione Citroen ti fa sentire, al volante, come nel salotto della propria abitazione. Esteticamente eguali la 2000 CX e la 2200, si differenziano solo nel motore (come dice la sigla) e nel servosterzo che la 2200 ha mentre sulla più piccola non esiste, se non in opzione.

L'unico vantaggio che abbiamo trovato sulla 2200 è la maggiore ripresa e il motore dall'impostazione più sportiva, con più brio e sprint, mentre la 2000 è una macchina più calma da famiglia che, con tanto bagagliaio, per chi voglia fare tanta strada in tutta comodità e sicurezza.

La trazione anteriore ha fat

apprezzata la maneggevolezza del cambio dagli innesti precisi e leggeri e dalla facile manovrabilità anche nell'inserire la retromarcia.

Peccato che la Citroen CX non abbia il cambio a 5 marce e che questo, così come il cambio automatico, non sia nei programmi della casa francese. In compenso se non c'è la possibilità di un cambio automatico la CX ha una frizione molto tenera da usare che non fa rimpiangere l'automatico ai patiti di questa soluzione.

La sospensione idropneumatica ad altezza costante a 4 ruote indipendenti è quanto di meglio si possa desiderare; una stabilità eccellente in qualsiasi condizione d'impiego e la possibilità di variare l'altezza dei

mane stabile qualunque sia la velocità del veicolo, mentre l'aria viziata esce dall'abitacolo dalle apposite feritoie poste sui montanti superiori.

La velocità massima indicata dalla Casa l'abbiamo superata facilmente in tutte le versioni, sia sulla 2000 che sulla 2200. La nota più positiva di tutta la prova, sia con la 2000 che con la 2200, è stato il consumo. Un rilevamento dei consumi a sorpresa, che non sapevamo venisse fatto, ci ha detto che nelle condizioni di guida più difficili e andando forte, non siamo mai scesi al di sotto dei 10 litri per 100 km., altra nota positiva fra le tante che la Citroen CX offre ai suoi acquirenti.



Anche ICKX con PENSKE?

• Dove andrà JACKY ICKX nel 1975? Dopo le confidenze fatte a Forghieri al Nurburgring «E' necessario per me trovare una vettura migliore» la sua permanenza alla JPS diventa problematica. Si parla insistentemente del suo passaggio al team Penske in compagnia di Jochen Mass.

• A DIJON-PRENOIS, nel corso di una prova del campionato svizzero interclub, FREDY AMWEG con la sua Vileda-March, ha battuto di 38" il più conosciuto Salomon anch'egli a bordo di una March Formula 2.

• Sulla piccola pista di Lignieres, in una gara a cronometro su quattro giri, la NSU-tts di NUSBAUMER con 3'47" netti ha battuto la March 1600 S di ANSERMOZ che ha segnato soltanto un 4'18"5.

• ALAIN COUDERC il dominatore della F. Renault, non è stato certo fortunato nell'ultima corsa a Karland; dopo aver rotto le nuove sospensioni in prova, cercando di sorpassare un concorrente il giorno della gara ha rotto il carter fermandosi al primo giro. Pironi è stato il vincitore.

• JIMMY MIEUSSET, vincitore in bellezza del Campionato europeo della Montagna, tanto da disertare, dall'alto dei suoi 95 punti l'ultima gara titolata, prima della gara di Les Rangiers aveva vinto con chiara superiorità anche a Chamrousse, riportando in quell'occasione la quarta vittoria consecutiva su quel percorso e il quarto titolo di campione di Francia.

• Dopo le «ferie» anche l'AUTOTORNEO ITALIANO riprenderà con la disputa della sua 15. prova che si svolgerà il 1. settembre sulla Pista Rossa dell'Idroscalo di Milano. La gara «sprint» inizierà alle ore 14.

• Sempre il 1. settembre si svolgerà una altra prova del campionato SCCA/USAC F. 5000 la cui classifica vede ora in testa a pari punti, 50, BRIAN REDMAN e MARIO ANDRETTI. La gara avrà luogo sull'Ontario Motor Speedway.

• Prima della disputa del GP d'EUROPA e di GERMANIA di Formula 1, al circuito del NURBURGRING sono state apportate ulteriori migliorie per una spesa complessiva di 300 mila marchi, pari a circa 75 milioni di lire.

• Tre nuove Lola T332 prenderanno parte alle restanti gare americane di F. 5000: una di NESTOR GARCIA VEIGA, la seconda di JOHN GUNN e la terza di JERRY KARL.

• RENE' ARNOUX, campione 1973 di F. Renault, ha lasciato la Shell per aggregarsi alla Elf. In conseguenza di ciò il giovane pilota francese completerà la sua stagione in F. 2 assieme a Leclere e Tambay.

• Il TOURIST TROPHY che si correrà il 22 settembre a Silverstone, sarà sponsorizzato dalla ACCESS una ben nota organizzazione britannica per la diffusione delle carte di credito.

ANNA in F. ITALIA

• Le ricerche sono state condotte in silenzio e con un certo fairplay ma era dall'inizio dell'anno che alla CSAI sognavano di trovare una ragazza in grado di correre con la F. Italia. Non è che in via Solferino siano diventati improvvisamente femministi ma non a torto si ritiene che una pilota-donna possa contribuire ad un ultimo lancio pubblicitario della formula a pochi mesi dalla sua liberalizzazione. Oramai comunque il problema è stato risolto: Anna Cambiaghi, la giovane ragazza milanese che ha già dimostrato ottime doti nei rallies alla guida di una 124 Aberth ha deciso di abbinare le gare su strada con quelle in pista e debutterà con le ruote scoperte a Magione il primo settembre.

TUTTESPRINT · TUTTESPRIN

• HURLEY HAYWOOD il 25enne pilota che nel 1973 si è classificato al terzo posto nel CAN-AM dietro Donohue e Follmer e che quest'anno si è distinto nella 24 Ore di Daytona come co-pilota di Peter Gregg, è deciso a fare un salto in avanti: vuole infatti correre in Formula 1.

• MARK DONOHUE fra i tanti riconoscimenti che ha ricevuto, è stato nominato «Pilota dell'anno» dall'Associazione dei giornalisti televisivi d'America, ricevendo anche il Jerry Titus Memorial Trophy. Le due onorificenze le aveva già ricevute nel 1971.

• CHRISTIAN VELLA, giornalista dell'Equipe, ha ricevuto il Premio della Critica Sportiva 1974 con il suo libro «Campione del Mondo dei rallies».

• L'entusiasta mecenate SYDNEY MILLER della Southern Organ Co. ha annunciato che oltre ai suoi normali interessi sportivi in FF e F. A, per il futuro sponsorizzerà anche l'attività di DAVE MORGAN in F. 5000.

KARLSKOOGA da F. 1

• Dopo la chiusura, per motivi finanziari, del circuito del Mantorp Park, quello di KARLSKOOGA pone autorevolmente la propria candidatura per organizzare il GP di F. 1, avendo dichiarato i responsabili di essere pronti ad allungare la pista attuale di un altro chilometro.

• La CORSA DEI CAMPIONI si correrà quest'anno nell'ovale del Michigan il 15 settembre con vetture Chevrolet Camaro. La NASCAR ha designato David Pearson e Cale Yarborough, la USAC ha fatto i nomi di Bobby Unser e Johnny Rutherford, mentre per la rappresentativa dei piloti di F. 1 si fanno i nomi di Fittipaldi, Scheckter, Hill e Peterson. George Follmer sarebbe la prima riserva USAC.



Il testimone con la farfalla

POCONO - Il presidente del «Richar Petty fans Club» David Carter e la signorina Nina Sue Johnson si sono sposati prima del via della 500 Miglia per stock-car di Pocono. Testimone eccezionale Richard Petty che, per l'occasione, indossa sulla tuta una «farfalla» colorata. Com'è noto, Petty vincerà poi la gara ripresa dopo che per due ore era stata sospesa per la violentissima pioggia, strappando proprio nel finale la sospirata vittoria al pilota di Penske, Bobby Allison. Svolge le funzioni di rito il «ministro» Brother Billa Frazier che segue tutte le gare stock a bordo del furgone acquistatogli dai piloti della NASCAR e da dove, prima di ogni competizione, il «ministro» recita le propiziatrici funzioni religiose.

LARROUSSE con LIGIER

• GERARD LARROUSSE sostituirà Thierier al volante della Ligier JS2 ufficiale al Tour de France. Lo hanno comunicato gli organizzatori della gara al momento della diramazione dell'elenco ufficiale degli iscritti.

• Il servizio corse dell'ANTAR, al fine di evitare ai giovani spese eccessive e delusioni, fa svolgere dei corsi di guida sui vari autodromi di Francia. Vi sono ammessi giovani dai 18 ai 25 anni e il tutto GRATUITAMENTE, compresi i pasti e l'alloggio!

• JEAN-LUC LAGARDERE presidente della Matra, nel medesimo giorno nel quale le 670 C blu vincendo al Glen si assicuravano un nuovo titolo di Campioni del Mondo, è stato insignito del cavalierato della Legion d'onore.

• La coppia ETCHEBERS-ETCHEBERS su Porsche Carrera, ha vinto il rally di Rias-Bajas, battendo nell'ordine Borges-Marais (Porsche Carrera) e Reverter-Facas (BMW 2002) che comunque si sono piazzati primi del Gruppo 2.

• La FIRESTONE, che recentemente ha annunciato il proprio ritiro dalle corse fra i dati interessanti del proprio palmarès può annoverare ben 48 vittorie sulle 58 edizioni della 500 Miglia di Indianapolis.

• Le possibilità di correre con la M.P. di F. 2 nel '75 oltre alle sempre maggiori difficoltà che un pilota semi-privato incontra nella stessa categoria, hanno consigliato Carlo Giorgio a varare fin d'ora i suoi programmi per il '75. Con ogni probabilità il romano gestirà assieme a «Gero» e per i colori del Jolly-Club la nuova March G. 5 2000 che la casa di Bicester sta collaudando in questo periodo e della quale si dice un gran bene. L'accordo sarebbe possibile per il diretto intervento della March e l'unica difficoltà sarebbe il reperimento di un motore vincente, vista l'ormai scontata inferiorità dei quattro cilindri. Carlo Giorgio vede molto di buon occhio l'otto cilindri Tecno.

• Dopo il banale incidente toccatogli mentre faceva partire un aeromodello, RAFFAELE PINTO ha riacquisito in pieno l'uso delle dita ferite ed è pronto per riprendere la sua attività in casa FIAT. Salterà il S. Martino e inizierà la preparazione per il Tour.

• La nuova vettura sport MARCH G5 che doveva essere affidata a Depailler e Jabouille per i colori della Elf, è stata invece guidata da VITTORIO BRAMBILLA e BRIAN HENTON al Paul Ricard. In futuro è possibile che sulla stessa vettura si possono vedere Arnoux e ARTURO MERZARIO.

• Nella riunione dei costruttori, organizzatori e concorrenti tenutasi a Toronto per la futura regolamentazione tecnica delle FF. F. ATLANTIC e F. 5.000, è stato stabilito che dal 1975 queste ultime monoposto dovranno montare ruote massime di 13 pollici ed adottare tutti i requisiti di sicurezza richiesti per le monoposto F. 1.

STUCK ferraribile?

• Molte voci sul futuro agonistico di HANS JOACHIM STUCK. Chi lo dà per certo alla BRM, chi alla McLaren e chi persino alla Ferrari (se Regazzoni si ritira). L'interessato ha detto che se la Jegermeister continuerà a sponsorizzarlo, è possibile una sua ulteriore permanenza con la March, ma contro questa possibilità è la fine dei rapporti BMW con la squadra inglese. E' certo che Neerpasch, general manager BMW, vanta buoni rapporti con Maranello.

• Nel G.P. TROIS RIVIERES di F. Atlantic che si correrà in Canada, saranno presenti anche J.P. JARIER e J.P. JAUSSAUD, entrambi al volante di due Chevron, della squadra di Fred Opert.

• La Commissione Sportiva dell'AC di Vicenza ha deliberato in questi giorni la effettuazione del RALLY CAMPAGNOLO (in calendario per i giorni 18 e 19 ottobre) che, tuttavia, si svolgerà su un percorso di 180 km., esattamente la metà di quelli percorsi nel 1973.

La terribile MARIE-CLAUDE

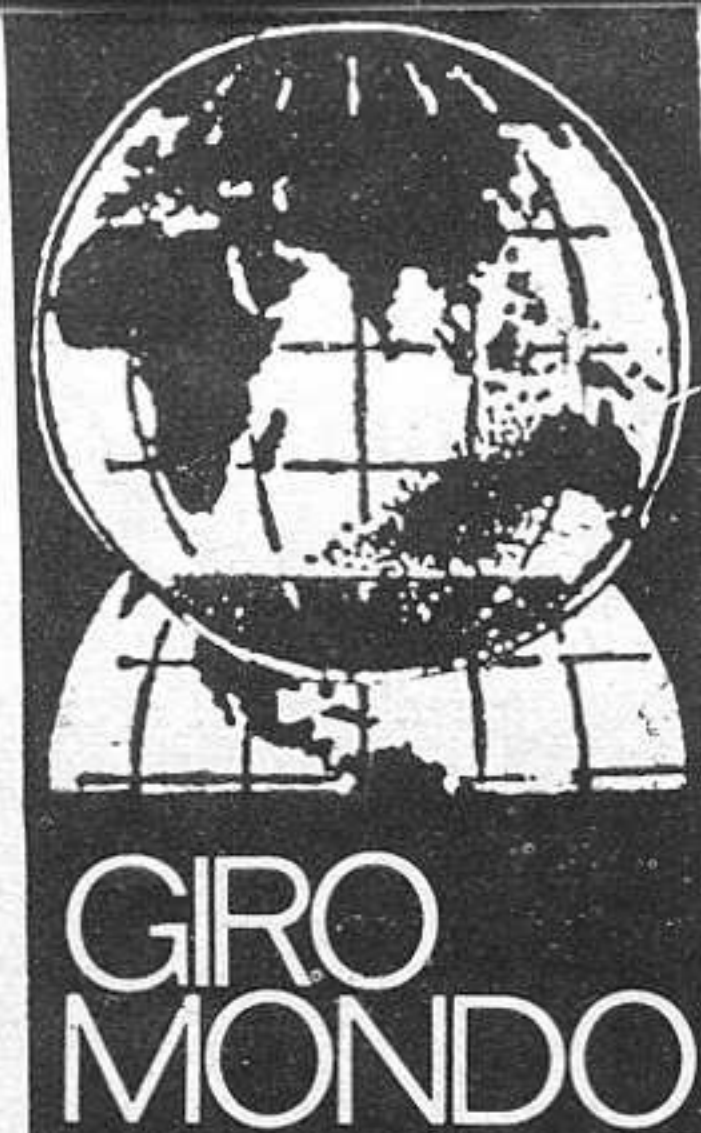
• MARIE CLAUDE BEAUMONT con la sua Opel Commodore ha battuto tutti i concorrenti al Paul Ricard. La Beaumont ha preceduto sul traguardo Lagniez (Opel), Vincent, Imbert e Lepoutre, tutti sua Alfa Romeo.

• ASHLEY non nasconde il proprio entusiasmo per potere finire la stagione con monoposto F. 1 pur non cessando la propria attività in F. 5000. Comunque quando sarà impegnato nei GP la sua Lola T330 passerà a TONY TRIMMER una vedette della F. 3.

Nel corso dell'Assemblea Generale dell'ACI il presidente Carpi de' Resmini ha chiarito la posizione dell'ente nei riguardi della pressione fiscale sugli utenti dell'automobile, sostenendo che il problema non è quello di opporsi con una « visione corporativa e settoriale » ai sacrifici che oggi vengono richiesti ai cittadini, ma di chiedere che tali sacrifici siano commisurati alle possibilità di ciascuno. E quindi: « Al progressivo indiscriminato e ormai insostenibile aumento della pressione fiscale sugli utenti dell'automobile — ha detto l'avv. Carpi — non ha mai fatto seguito la realizzazione di una moderna politica nel settore dei trasporti. E' questo l'errore di fondo che dobbiamo rilevare e che oggi, di fronte ai provvedimenti del Governo, minaccia di essere ripetuto ». (Adesso se ne accorge? n.d.r.)

V8/Blog scans Il record di assenze

- La ripresa dei lavori alla FIAT ha fatto registrare, specie nel primo turno, notevole assenteismo. Il fenomeno è stato tuttavia assai contenuto, raggiungendo misure del 15,2 per cento contro il 21,7 per cento registrato nello stesso periodo dello scorso anno.
- Assenteismo record all'ALFA ROMEO nella giornata della ripresa del lavoro dopo le vacanze di ferragosto. La percentuale degli assenti è stata infatti del 33,6 per cento contro il 27,9 registrati lo scorso anno.



TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

BENZINA — 200

• SVIZZERA paese felice! Per la terza volta nel corso dell'estate il prezzo della benzina ha subito una diminuzione: si è arrivati ora a poter acquistare la super ad un prezzo che oscilla fra i 91 e i 99 centesimi di franco, ovvero a meno di 200 lire il litro. E' stata la società MIGROL a cominciare e la TEXACO si è subito accodata.

• Per evidenziare i progressi compiuti verso la conversione al sistema metrico internazionale, in AUSTRALIA a datare dal 1. luglio 1974 tutte le segnalazioni stradali indicano in kmh i limiti di velocità anziché in miglia. Si prevede che entro il 1976 andrà in vigore almeno il 70 per cento di quanto programmato in materia di misure.

• Duemila sterline di premio è il titolo di « MUSEO DELL'ANNO » sono stati conferiti dall'Illustrated Londo News e dal National Heritage al Museo automobilistico nazionale di Beaulieu. Com'è noto detto museo è di proprietà di Lord Montague.

• Il 6. SARP (Salone internazionale dei macchinari, attrezzature e materiali vari per la vendita e la ricostruzione dei pneumatici) e il 2. SIAC (Salone internazionale attrezzature per autofficine e carrozzerie) avranno congiuntamente luogo DAL 7 ALL'11 MAGGIO 1975 negli ampi padiglioni del quartiere fieristico di BOLOGNA.

26 auto ogni 100

• 14 milioni e mezzo, circa, di autoveicoli sono in circolazione in Italia secondo le ultime notizie fornite dall'Istituto di statistica. Tale cifra corrisponde ad una media di ventisei autoveicoli ogni cento abitanti. La media più alta si riscontra in Piemonte-Valle d'Aosta con 36 per cento; la più bassa viene registrata in Basilicata con il 14 per cento.

• LA LUCAS E LA BOSCH tedesca hanno concluso un accordo in base al quale i prodotti delle due case verranno messi rispettivamente in vendita in Germania e in Inghilterra attraverso le rispettive reti di diffusione promozionale.

• Per favorire chi abitualmente opera su difficili condizioni di fondo, la PIRELLI ha deciso di allargare la propria gamma di pneumatici giganti per impieghi misti, producendo il « Cinturato RM 94 » una copertura a carcassa radiale particolarmente robusto e aderente e adatto agli automezzi che lavorano su terreni duri: ovvero, un gigante da roccia.

• La AUTOMECHANIKA '74 giunta alla sua terza edizione, si svolgerà a Francoforte sul Meno dal 18 al 22 ottobre. L'orario di apertura quotidiano va dalle ore 9 alle 17,30.

• Dal 26 al 29 settembre si svolgerà a Stresa la XXXI CONFERENZA DEL TRAFFICO E DELLA CIRCOLAZIONE. Sul tema « L'automobile domani » due sono le relazioni: del prof. Siro Lombardini « i riflessi della crisi energetica sui problemi dei trasporti », del prof. Sabino Cassese « La regolamentazione pubblica del traffico (fondamento e tecniche legislative) ».

Una GRANADA al salvatore



• In occasione del suo 25. annuale la OERLIKON ITALIANA S.p.A., nota fabbrica di macchine utensili ed accessori, ha istituito il premio « Guglielmo Tell » che verrà annualmente assegnato a personalità del mondo industriale ed economico.

• I rappresentanti di tutti i paesi produttori di petrolio si sono riuniti a Londra per discutere i mezzi atti a sostenere i prezzi del greggio. Alla riunione dei rappresentanti della OPEC non partecipa però l'Arabia Saudita.

DUEREN - *Eccoli fotografati insieme, i tre personaggi, si fa per dire, di una storia a lieto fine: un capitano pilota dell'aeronautica della Germania Federale, Harald Boehnke, un F. 104 Starfighter e una Ford Granada. Durante un normale volo di prova il 26.enne capitano stava rientrando alla base quando, ad un tratto, il motore dell'aereo cessava di funzionare e nonostante tutte le manovre del caso non si rimetteva in moto. Purtroppo il velivolo stava dirigendosi sulla fabbrica Ford di Dueren dove in quel momento erano al lavoro circa duemila persone e la sua caduta avrebbe provocato sicuramente una catastrofe. Con una manovra disperata il capitano Boehnke riusciva, a soli 80 metri dal suolo, a far riprendere un po' di quota all'aereo e dopo aver azionato l'espulsore automatico scendeva a terra col paracadute, mentre il velivolo, schivati per un pelo i fabbricati Ford, cadeva a circa 300 metri disintegrandosi fra le fiamme. Gli impiegati della fabbrica in segno di riconoscenza verso il pilota che aveva loro salvato la vita, hanno regalato al Boehnke una fiammante Ford Granada dopo aver ottenuto regolare permesso dal Ministero della Difesa che per la prima volta si è trovato di fronte ad un simile caso.*

Fratello LAMA



• Ripresa vicinissima agli animali dai quali ha preso il nome, questa è la vettura SIVA LLAMA fabbricata in Gran Bretagna dalla Siva Motor Car Co. Adatta a molteplici usi, viene fornita in diverse versioni: aperta, chiusa o a furgoncino. Dotata di un motore e di un cambio di produzione Chrysler, può raggiungere, almeno stando ai risultati conseguiti in oltre 250.000 chilometri di collaudi, una velocità agirantesi sui 130 kmh circa.

Ecologia in plastica

• Prontamente smentita dal Ministero delle Finanze, desta comunque una certa preoccupazione l'affermazione fatta dal sottosegretario al Bilancio, il dc on. Morlino, secondo la quale anche nel 1975 gli automobilisti sarebbero assoggettati a pagare l'« una tantum ».

• Gli STATI UNITI stanno facendo sforzi prodigiosi per rendersi autosufficienti nella fornitura di energia per i fabbisogni interni. Nonostante ciò essi dovranno ancora importare petrolio sino al 1985.

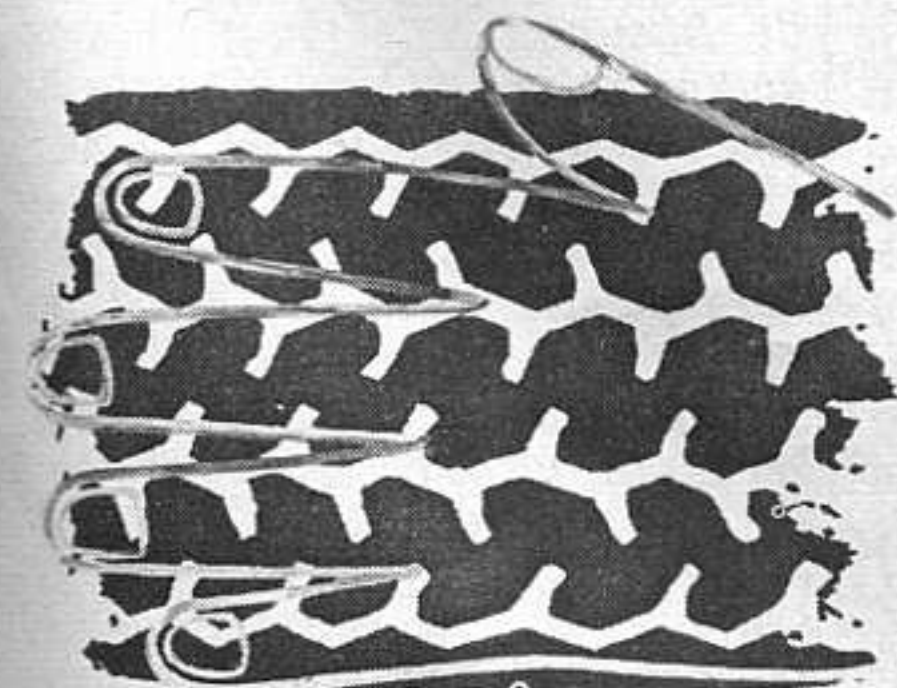
• L'auto ecologica è di plastica. Nei tempi, infatti, del caro petrolio si vanno via via rivelando i piani dei costruttori per passare, almeno per le vetture da città, alla trazione elettrica. La FIAT ha ripreso gli studi del '72 sulla « city car » per presentare all'ERNVIRRONNEMENT '74 il suo « prototipo di vettura elettrica per impiego urbano », la ZAGATO incrementa la produzione della sua « Zele 1000 » con carrozzeria in plastica e del peso totale in ordine di marcia di kg 500 circa.



• L'ormai famosa testa a 4 valvole per cilindro adottata recentemente sulla Triumph Dolomite Sprint è stata riconosciuta degna di uno dei sei premi annuali del British Motor Vehicle Industry. Questo disegno tecnico è stato ritenuto degno dell'ambito segnalazione per la sua semplicità (ha un solo albero a cammes che comanda tutte le valvole), per la sua razionalità (non aumenta affatto l'ingombro del motore) e per il suo rendimento (la potenza e coppia sono aumentate del 40 per cento). Nella foto, le testate in una fase di lavorazione, il montaggio delle valvole.

• GHEDDAFI ritorna a fare parlare di sé: questa volta per le critiche rivolte all'Arabia Saudita che vuole incrementare la produzione del petrolio, mentre il presidente libico la vorrebbe ridurre.

• L'ALFA ROMEO che ha iniziato a Pomigliano d'Arco, con mezzi propri, gli studi per lo sviluppo e la costruzione di una turbina a gas di piccola potenza (circa 600 HP) da usarsi nell'aeronautica leggera, secondo l'accordo raggiunto con la Rolls-Royce, sarà forse costretta a rinunciare al progetto per il ritardato finanziamento IMI.



• I tecnici della GOODYER TIRE & RIBBER Co. hanno rilevato che la superficie di contatto di un pneumatico col terreno è pari a quella del palmo di una mano adulta. Per tale motivo la Goodyear consiglia di avere i pneumatici della vettura con il battistrada in ordine.