

Una conferma  
dalla F. 5000  
australe

Log Scans  
**domenica SPRINT**

Gli italiani di AUSTRALIA impazziti a SANDOWN PARK per la LOMBARDI protagonista alle spalle di MAX STEWART

# Per un gocciolo di benzina LELLA ha perso il 2° posto

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SANDOWN PARK - « Anche lei va a vedere la donna pilota? » E' la prima cosa che mi ha domandato il tassista appena gli ho chiesto di portarmi difilato a Sandown Park. « Ma è davvero così brava?... ».

Naturalmente, non mi è stato facile spiegargli che anche una donna può andare forte come un uomo o anche più, e mi sono limitato a ricordargli di cercare di fare il più presto possibile, dal momento che l'aereo era nettamente in ritardo. Ce l'ho fatta lo stesso, ad ogni modo, almeno a vedere le ultime fasi della gara, a vedere la Lombardi guidare sicura in seconda posizione davanti all'idolo locale Kevin Bartlett che l'avrebbe poi beffata in quella maniera proprio negli ultimi metri.

Perché proprio di beffa si deve parlare, dal momento che la brava alessandrina, partita velocissima alle spalle di Max Stewart, era riuscita a recuperare molto bene e ad infilare Bartlett in maniera incredibile, con visibilo di tutti gli italiani presenti, che non finivano più di applaudirla. Alla fine della corsa i meccanici, che si trovavano in posizione coperta rispetto al rettilineo delle tribune e perciò non avevano assistito al recupero fortunoso di Bartlett, sono corsi ad abbracciarla, e ci hanno messo un po' di tempo a capire che la Match arancione aveva perso il secondo posto per un piccolo gocciolo di benzina...

Lella dal canto suo era desolata, anche se si rendeva ben conto di avere fatto tutto il possibile al volante di una vettura veramente molto approssimativa. Ma ci sarà certamente una rivincita, e molto presto, per il più titolato G.P. d'Australia il 17 del mese sul nuovo tracciato (verrà inaugurato a giorni con un allungamento notevole, dal momento che gli ambiziosi organizzatori si aspettano un Gran Premio con F. 1 europee nel '76) E ci saranno anche altri piloti



E brava Lella! Come è ormai sua abitudine, la Lombardi è andata a strabiliare i signori uomini in un altro continente. Dopo l'Europa e l'America, è stata la volta dell'Australia a «scoprire» l'alessandrina, che ha perso a Sandown Park un meritato secondo posto, facendo anche il giro più veloce

più conosciuti, come Vern Schuppan e l'altro australiano del momento, quel Warwick Brown che tanto ha impressionato nelle gare statunitensi.

E Lella avrà una macchina completamente rinnovata, direttamente curata da Frank Match che l'ha costruita e che qui passa per un volpone micidiale.

## Il record sul giro la consola

SANDOWN PARK - Dieci macchine al via, solo 8 F. 1 (qui le chiamano così ma in realtà sono solo delle F. 5000 e neppure tanto belle) e due F. 2 naturalmente schierate nell'ultima fila: in prima fila Max Stewart, mattatore quarantenne della stagione, che ha già vinto le tre gare precedenti a Oran Park, Calder e Surfers Paradise e che quindi si trova al comando del campionato, appaiato a Kevin Bartlett, ambedue al volante di una Lola. Dietro seguono Phil Moore al volante di una Elfin che è riuscito a stabilire quel tempo non si sa come e la Lombardi al volante della macchina costruita da Match, che in prova ha avuto problemi di rapporti oltre che di gomme.

Al via, Stewart scatta molto bene e se ne va seguito da Bartlett e dalla Lombardi che brucia in partenza Moore (addirittura tamponato da Lawrence che riporterà danni e dovrà in seguito fermarsi ai box); gli altri seguono alla meglio, ma non sembra possano mai impensierire quelli che menano la corsa. E la gara va avanti senza scosse: Stewart guadagna lentamente terreno mentre la Lombardi incalza da vicino Bartlett. Ci prova un paio di volte, poi al 26. giro dei 32 in programma si decide e lo infila senza esitazione prima del rettilineo di fronte le tribune centrali.

Lo speaker è in delirio, come i moltissimi italiani presenti (vi erano circa 10.000 persone) mentre la Lombardi riesce a prendere un piccolo margine di vantaggio. Ormai la gara è finita: Stewart da solo in testa con la Lella (che ha fatto anche il giro più veloce, con il leader) alle sue spalle davanti a Bartlett, finché proprio nell'ultimo giro, per un errore dei meccanici che hanno un poco «risparmiato» sulla benzina, si accorge di essere a secco.

Per fortuna inizia poco dopo una «esse», nella quale bene o male, con i serbatoi che sciacquano, il motore riprende ad andare. Ma solo per pochi metri: la beffa si ripete proprio davanti alle tribune, davanti agli spettatori increduli, e la nostra brava rappresentante ce la fa appena a tagliare il traguardo a frizione abbassata.

Leopoldo Canetoli

MARLBORO « 100 », gara internazionale di F. 1 australiana valevole per il Campionato Gold Star - Sandown Park, 3 novembre 1974.

1. Max Stewart (Lola T330) in 33'46"3, media 176,346 kmh; 2. Bartlett (Lola T332) 34'01"4; 3. Lombardi (Match A51) 34'03"6; 4. Moore (Elfin MR5) a 1 giro; 5. Davison (Match A51) a 1 giro; 6. Leffler (Bowin P8) a 3 giri; 7. Lawrence (Lola T332) a 10 giri. Giro più veloce: Lombardi e Stewart in 1'02"3, media 179,242 kmh.

# Il Peggior Organizzato Rally mondiale fa RUBARE 5 punti iridati alla squadra FIAT

# IL BIDONE

## Penalizzato per eccesso di velocità... dei meccanici il il mattatore ALEN deve cedere la vittoria a THERIER

SPECIALE PER AUTOSPRINT

### IL DIARIO del caos

**MARQUETTE** (Michigan) - Finalmente abbiamo capito!: «P.O.R. - PEGGIORE ORGANIZZAZIONE RALLY». Per dare un chiaro resoconto su questo rally, valevole per un Campionato del Mondo F.I.A., è necessario iniziare spiegando come una pessima organizzazione possa, alla fine, dar luogo ad un risultato che non rispecchia le capacità sportive e umane dei piloti e i valori tecnici delle vetture.

Si è tutti d'accordo sul fatto che le Case ufficiali e i piloti classificati F.I.A. abbiamo bisogno di gente che organizzi gare per poter raggiungere i loro scopi e praticare la loro professione, e quando queste organizzazioni sono agli inizi e ancora a livello dilettantistico sono loro i più qualificati e interessati a dare consigli e concreti aiuti, soprattutto con la loro presenza ufficiale, che qualifica maggiormente una prova. Purtroppo, è quasi una legge di questo povero mondo che più uno è ignorante e più crede di sapere, ritenendo un'offesa un disinteressato consiglio.

Il principale artefice del P.O.R. è il signor Fred Olds, abitualmente impiegato in una banca di Detroit, strano personaggio, alto un paio di metri con un'espressione perenne da funerale, che non riesce a vivacizzare con abbigliamenti tipo pantaloni verdi con giacca a quadri viola e cravatta fosforescente arancione.

Non essendo stata predisposta alcuna segreteria nella città di Marquette, dove praticamente si svolgeva il rally, si è dovuto attendere il giorno delle verifiche, per poter avere delucidazioni in molti punti oscuri del regolamento. Il problema maggiore è stato quello di predisporre i punti di assistenza lungo il percorso, non essendo reperibili alcune carte stradali, se non quelle a scala troppo grande delle stazioni di benzina, oppure quelle militari, troppo complicate da decifrare per i meccanici.

Molte perplessità suscitava l'alta

media imposta nei trasferimenti, mediamente di 40 miglia all'ora, circa 65 km., il seguente severo richiamo di rispettare i bassi limiti di velocità vigenti in U.S.A., che in caso di trasgressione avrebbero dato luogo a pesanti penalizzazioni anche se a commettere l'infrazione fosse risultato un meccanico dell'assistenza. Visti i problemi che potevano creare i controlli di polizia, avrebbero dovuto per lo meno stabilire una media molto più bassa, come al Rideau Lakes, ad esempio, dove la media era di 28 miglia.

Durante le verifiche pre-gara ci sono state cose buffe, come la richiesta di dieci razzi per segnalazioni

E' chiaro che in questo settore le Case europee si trovano avvantaggiate rispetto alle Case americane e che cerchino di prendersi la fetta più grossa possibile di questo promettente mercato. Niente di meglio quindi che partecipare ad un rally, praticamente l'unico genere di competizione automobilistica americana che dà la possibilità alle vetture di grandi serie europee di emergere. Sono scese in campo con seri propositi la Lancia, fresca vincitrice al Rideau Lakes canadese, con tre vetture: una Stratos con Munari e Mannucci, una Beta 16 valvole con Lampinen-Davenport e una Beta 8 valvole con Pregliasco-Garzo-

### ALEN apripista

Alla prima neutralizzazione di Houghton, dopo sette prove speciali, le vetture ripartivano nello stesso ordine di come erano piazzate in classifica, e da quel momento Alen-Ahao, partiti con l'evidente compito di fare da «lepre», sarebbero sempre stati gli apripista.

La prima classifica esposta dava primi Barbasio-Rossetti, ma si scopriva poco dopo che c'era stato un errore di cronometraggio di due minuti, primo dei tanti che avrebbero movimentato in seguito la gara non dei piloti, ma dei responsabili delle squadre dell'affannoso controllo dei tempi e nel tentativo di farli correggere. Molto utile per gli italiani la presenza dell'avvocato Aleffi, presidente della Sottocommissione Rally che si è dato un gran daffare e con successo.

Errori a parte, la gara di Barbasio, come quella di Paganelli, era iniziata in modo molto positivo, confermando le previsioni della vigilia. Poco più indietro Verini, che era riuscito appena a fare un veloce giro di ricognizione nel poco tempo rimasto dopo l'improvvisa convocazione, mentre già tagliato fuori il canadese Perusse, ha fatto rimpiangere l'impiego di qualche giovane italiano. L'unico che riusciva a tenere il passo delle scatenate Fiat era Therier, il meno sprovveduto dei francesi con la trazione anteriore, mentre Munari e Lampinen con le Lancia, avevano iniziato con cautela, per raggiungere il prefissato obiettivo di portare le vetture in fondo.

Munari, dopo aver vinto la seconda prova speciale, rallentava decisamente il ritmo, sfavorito dalla nebbia e dalla pioggia che iniziava a scendere dalla quinta prova speciale, senza più cessare per tutta la gara, con l'inconveniente di appannare il vetro per il cattivo funzionamento della ventola. Pregliasco e Garzoglio arrivavano a Houghton ormai fuori gara, per la rottura dei supporti del motore. E' stato un vero peccato che questo bravo pilota non abbia potuto continuare, dopo aver fatto segnare mediamente i migliori tempi delle Lancia nelle prime prove speciali.



Jean-Luc Therier ogni tanto si rifà vivo, vincendo prove di risonanza mondiale. Eccolo al volante della Renault R17 che ha portato, anche se fortunatamente, al primo posto nel contestatissimo «Press-On-Regardless»

del tipo usato dai dispersi in mare e alcune vetture sono state rinviate perché troppo rumorose e poco dopo accettate (avevano infilato paglia di ferro negli scarichi!). Si sperava che almeno la gara si sarebbe svolta regolarmente, tanto più che almeno quattro Case erano rappresentate ufficialmente, con un duplice grosso interesse in gioco: il Campionato del Mondo e la pubblicità da ricavarne in un mercato che vedrà scendere in forze le Case europee, probabilmente avvantaggiate dall'inversione di tendenza nell'automobilista americano verso vetture di media cilindrata e meno ingombranti.

glio; la Fiat con cinque Spyder 124, tutti a 8 valvole, con gli equipaggi Alen-Aho, Barbasio-Rossetti, Paganelli-Russo, Perusse-Bellefleur e Verini-Torriani; la Renault con tre R-17 affidate a Darniche-Mahe, Nicolas-Philipps, Therier-Delferrier; la Alpine con tre berlinette 1800 iscritta dalla Scuderia Aseptogyl con Chasseuil-Rouget, Neyret-Trautman e Hoepfner-Zanoly, la British Leyland con una sola Austin Marina affidata Culcheth-Syer. Un buon parco parenti, con Alpine, Porsche, Datsun, Toyota Saab, ben preparate e assistite dalle Case attraverso gli importatori locali.



Marku Alen è stato eccezionale, con la Fiat-Abarth Rally. In testa in pratica dall'inizio alla fine, si è visto togliere una vittoria strameritata per l'assurdo di una infrazione di velocità della sua squadra assistenza!!!

Alla fine del primo giro, dopo 19 prove speciali, alcune delle quali al limite della praticabilità, la situazione era praticamente immutata, con Alen scatenato che portava il suo vantaggio a oltre 5 minuti su Therier. Seguivano Barbasio e Paganelli, (che lamentava un errore di un minuto in suo favore) appaiati a sei minuti, quindi Nicolas e Munari a poco più di sette minuti (anche Mannucci presentava reclamo per un minuto affibiatogli in più nella decima prova speciale), Verini a 8'13", Lampinen a 9'41" che doveva questa posizione a un ritardo di circa 4' nella 19. prova speciale, causa una pozzanghera d'acqua che allagava completamente il suo motore, quindi Darniche a oltre 10', poi Culcheth, Chasseuil, Boyce, Rouget e Zasada.

### Per MUNARI speranze deluse

Dopo meno di dieci ore di riposo si ripartiva per la **seconda drammatica tappa**. La nebbia e la pioggia continuavano ad imperversare e il meno contento era certamente Munari che sperava di liberare i cavalli della sua Stratos nella seconda parte del rally, la più veloce e meno accidentata. Fino a quel momento il parere dei piloti sul percorso di alcune prove era unanime: «**peggio del Safari**», il che è tutto dire!

Dopo la ventesima prova speciale, la prima della seconda tappa, alla assistenza di Ralph, Lampinen e Davenport arrivavano desolati: ancora una volta l'acqua infiltrasi nell'alloggiamento candele aveva ammutolito il motore della loro Beta, con la perdita di altri tre minuti. Parkes e i suoi meccanici non avevano ancora finito di mettere un riparo estemporaneo sulla testata del 16 valvole che arriva Munari a passo d'uomo, completamente senza freni. Si scopre, non senza fatica, che la pinza dei freni di sinistra è stata consumata dalla sabbia che si era accumulata all'interno dei cerchi, fino a raggiungere uno spessore tale da sfiorare le pinze nelle quali praticava l'azione abrasiva di una mola. La riparazione porta via quasi mezz'ora e la conseguenza di un ritardo di 14 minuti al successivo controllo orario, che significa una penalizzazione di sette minuti.

### La rampa anti FIAT

Momento critico per la Lancia, mentre dall'altra parte della strada Pianta e Colucci hanno praticamente fatto un normalissimo rifornimento e controllo alle loro cinque Fiat. Purtroppo anche per loro il momento critico stava per giungere, in maniera ben più tragica. Proprio all'uscita della prova successiva, la 21. una piccola rampa su una strada di sabbia, con profonde carreggiate, nascondeva una terribile insidia per le Fiat. Solo Alen la passava inden-

pantante stanno ancora armeggiando nel venirne fuori, sopraggiunge il ritardatario Munari che, appena vede l'ingorgo, butta la sua Stratos in uno stretto corridoio, facendo ricorso a tutti i cavalli, e strisciando un po' a destra un po' a sinistra riesce miracolosamente a passare. All'assistenza di Felch passavano regolarmente la sola Fiat di Alen, le R-17 di Therier e Nicolas, le Lancia di Lampinen e Munari. Solo dopo oltre mezz'ora riprendevano a passare le altre vetture, aiutate a venir fuori dalla trappola da alcuni sopraggiunti volenterosi. Delle altre



Nonostante la sfortuna che ha bersagliato Pregliasco (nella foto), le Beta si sono comportate egregiamente. La 16 valvole di Lampinen ha conquistato 10 preziosissimi punti per la Lancia, che resta praticamente pari alla Fiat

ne mentre Paganelli gli si arenava dentro, fino ad appoggiare la protezione del motore sulla schiena d'asino venutasi a creare al centro strada. Dietro lui Barbasio e Verini facevano la stessa fine, con la conseguenza disastrosa di bruciare del tutto le già malandate frizioni. Lampinen invece di imboccare la rampa, riusciva per un pelo a passare nel bosco, mentre anche le Alpine e Zasada avevano dei grossi problemi per venir fuori da quella trappola maledetta.

Mentre i piloti delle vetture im-

Fiat Barbasio riusciva a ripartire, ma con la frizione pressoché inutilizzabile, e nella prova successiva usciva definitivamente di strada, probabilmente per una marcia non entrata.

### Il carnevale dello sceriffo

Per raggiungere la 22. prova speciale tutti i ritardatari passavano dentro il paese di Felch, dove si festeggiava il carnevale, abbastanza velocemente da fare insorgere pressa-

PRESS-OU-REGARDLESS, gara internazionale valida per il campionato mondiale Marche rallies - Marquette (USA), 31 ottobre-4 novembre 1974.

- CLASSIFICA UFFICIOSA**  
1. Therier-Delferrier (Renault 17 Gordini) p. 19.787; 2. Alen-Aho (Fiat Abarth 124) 20.110; 3. Nicolas-Philipps (Renault 17 Gordini) 20.149; 4. Lampinen-Davenport (Lancia Beta) 20.988; 5. Chasseuil-Rouget (Alpine Renault) 21.405; 6. Darniche-Mahe (Renault 17 Gordini) 21.926; 7. Zasada-Dobrzansky (Porsche Carrera) 22.918; 8. Neyret-Bouchet (Alpine Renault) 22.962; 9. Hoepfner-Vanoni (Alpine Renault) 23.729; 10. Hourihan-Sheperd (Volvo 142) 23.920.

Camp. Mondiale Rallies	TAP						TOTALE
	TAP	SAFARI	1000 LAGHI	SANREMO	CANADA	P.O.R.	
FIAT	20	1	12	15	—	15	63
Lancia	—	12	—	20	20	10	62
Ford	2	2	20	—	10	—	34
Porsche	—	15	—	8	—	4	27
Datsun	8	10	—	—	8	—	26
Toyota	10	—	—	—	12	—	22
Mitsubishi	—	20	—	—	—	—	20
Renault	—	—	—	—	—	20	20
Opel	—	—	3	12	—	—	15
Alpine	4	—	—	—	—	8	12

poco tutta la popolazione che telefonava allo sceriffo della contea, il quale probabilmente in quel momento era sprofondato in una comoda poltrona davanti alla televisione a colori, con un hamburger in una mano e una birra nell'altra. Immaginiamo l'immediata reazione dello sceriffo che si attacca al telefono e intima alle due «pantere» dislocate nella contea di porre fine a questa numerosa sfilata di strane mechinette. Detto fatto, in qualsiasi posto si trovasse una pattuglia si fermavano le vetture del rally dicendo ai piloti che potevano ormai anche andarsene a dormire, tanto la corsa era stata sospesa. Alcuni venivano addirittura portati al posto di polizia, come Munari e Mannucci, con perdita di preziosi minuti, ma sia chiaro che quest'ordine avrebbe dovuto essere dato non dalla polizia, ma da un ufficiale di gara con una comunicazione scritta.

All'assistenza di Loret, prima della 23. prova speciale, Munari, già ritardato dalla polizia, si ferma solo pochi minuti per un controllo alle pinze dei freni, e riparte velocemente. Una pattuglia della polizia, appena sopraggiunta vede partire la Stratos e subito la segue per avvisarla della sospensione della gara. La pioggia e la nebbia non facilitano certo i volenterosi poliziotti che arrivano al controllo orario poco dopo Munari, che ha già timbrato e si è portato sulla linea di partenza nella 23. prova speciale, duecento metri più avanti. I due poliziotti arrivano di corsa, mentre il cronometrista sta ormai scandendo gli ultimi secondi, ed improvvisamente al «via» la Stratos lancia una mitragliata di pietre e terra addosso ai due poveri malcapitati che, non avendo la più pallida idea di cosa sia un rally, tanto meno una prova speciale, prendono la cosa come un insulto con tentativo di fuga. Sforderando le pistole risalgono sulla loro «pantera» e con uno strabigliante lampeggiare di luci sul tetto e ululare di sirene si lanciano all'inseguimento della Stratos in prova speciale!!!

Daniele Audetto

CONTINUA A PAGINA 32

CONTINUAZIONE DA PAG. 31

Fortunatamente, per loro, dopo pochi chilometri arrivano al confine di contea, che negli USA è una cosa sacra e invalicabile, fanno inversione di marcia e (in prova speciale!) ritornano al controllo orario, dagli ancora allibiti cronometristi. E' andata ancora bene che nel frattempo nessun'altra vettura aveva preso la partenza della prova, altrimenti si possono immaginare le conseguenze. I due poliziotti intanto mettono la loro vettura di traverso sulla strada e con le pistole spianate impediscono a tutti gli altri concorrenti di continuare sul percorso della prova speciale. I cronometristi non sanno che pesci prendere, non essendo collegati con nessuno. Invitano i piloti a recarsi direttamente a Escanaba dove era prevista una neutralizzazione, dopo la 18. prova speciale.

comunicazione ufficiale ai dieci concorrenti di portarsi direttamente a Escanaba, senza fare le prove speciali. Fred Olds arrivava poco dopo a Spalding al termine della 23. prova speciale dove convergevano alcuni commissari sportivi assieme a Saliti e Aleffi. Questa riunione dei maggiori responsabili faceva presupporre una decisione chiara e immediata, che poteva essere quella più logica di annullare le rimanenti prove speciali prima di Escanaba oppure quella che i soli dieci equipaggi transitati nella 23. prova speciale potessero continuare ed eventualmente dare anche agli altri la possibilità di proseguire ma con una classifica a parte.

### 6 prove fantasma

Dopo una buona mezz'ora, il gruppetto usciva dalla stazione di servi-

zazioni per infrazioni al codice della strada commesse non solo dai piloti ma anche dalle relative squadre di assistenza. Questa decisione non andava però bene a tutti, poiché nelle sei prove disputate che venivano annullate, Lampinen aveva perso trenta minuti per un ulteriore bagno del suo motore, e non voleva più saperne di andare in moto. Darniche era uscito di strada perdendo quasi un'ora e Culcheth aveva rotto il cambio.

Mentre si attendono le discussioni arriva un tipo strano, che si presenta con il conduttore di una Volvo, e chiede che venga annullata anche la prova speciale 22., poiché lui è stato bloccato dalla polizia prima di quella prova. Barbasio, che è passato da Escanaba con Paganelli per bere un bicchiere con gli amici, come sente questo gli si accendono tutte le lampadine e «realizza» immediatamente. Per la «vecchia vol-

« GOLPE » ACI alla  
vigilia di GENOVA

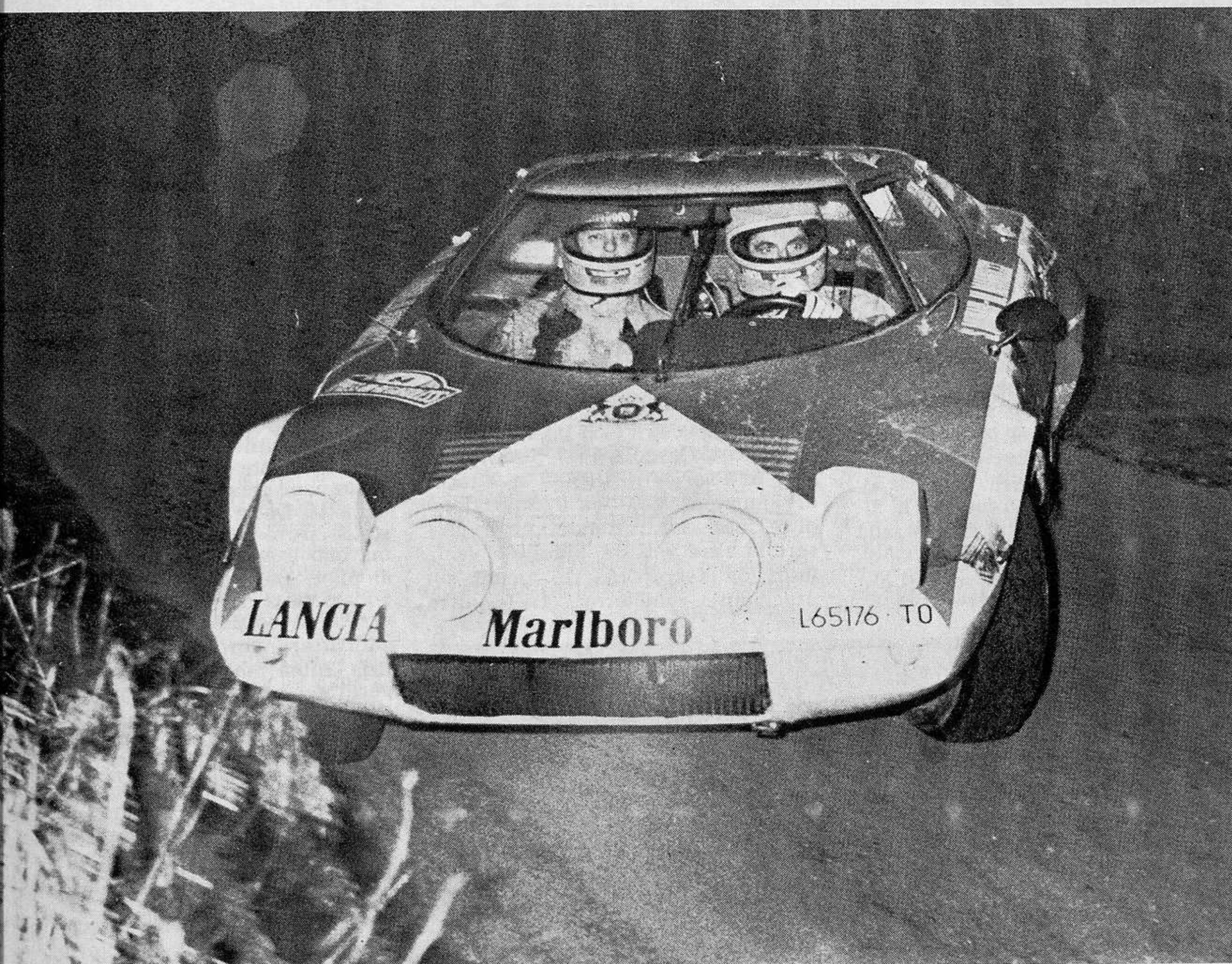
## DE NITTO segretario CSAI '75

ROMA - Come anticipato da AUTOSPRINT, il dott. Erasmo Saliti (evidentemente in ultima trasferta ufficiale sportiva al P.O. Rally) lascerà la segreteria generale della CSAI, per occupare un posto di rilievo nell'ACI. Al suo posto verrà chiamato il dottor Ernesto De Nitto, 45 anni circa, attuale direttore dell'Automobile Club di Verona. De Nitto è un funzionario di carriera, nei ruoli direttivi dell'ACI. Dapprima alla sede centrale, fu poi trasferito ad Ancona, come direttore di quell'AC, quando Rogano era all'Ispettorato della Motorizzazione della sua città natale. Da cinque anni circa è direttore a Verona.

Di lui non si ricorda un particolarmente sviscerato amore per lo sport automobilistico, che ha sempre considerato più un dovere statuario che una necessità per l'ACI. Nonostante questo, ha sempre assolto ai suoi impegni con lo sport, in quanto Verona ha continuato ad organizzare gare anche quando fu vietata la sua classica salita a Boscohiesanuova.

De Nitto si fa vedere raramente alle corse, in pratica da quella volta in cui, in una gara a Monza organizzata appunto dall'AC Verona in sostituzione della Stallavena-Boscohiesanuova, venne coinvolto nell'antipatico episodio della distruzione totale — per incendio — della Ferrari 512 di Corrado Manfredini, episodio per il quale il pilota milanese è tuttora in causa per danni.

Non c'è dubbio che, sia pure in tempi di fantademocratizzazione CSAI, decidere il cambio-di-guardia proprio alla vigilia di un Convegno sia pure formale come quello del 12-13 novembre a Genova, dimostra in che conto il Presidente dell'ACI Carpi tiene gli sportivi. Finché dura...



Un bellissimo controsterzo di Sandro Munari, con la Stratos. Lui e Mannucci sono stati particolarmente fortunati, in un rally per di più estremamente inadatto per poter sfruttare tutta la potenza della loro vettura

### Correvano in dieci

Intanto dieci vetture sono transitate regolarmente nella 23. prova speciale continuando la gara senza niente sapere, anche Munari, che non si era accorto minimamente del putiferio successo alle sue spalle. Le dieci vetture transitate erano le seguenti: Alen con la Fiat, Therier, Nicolas e Darniche con le R-17; Lampinen e Munari con le Lancia; Chasseuil, Neyret, Hoepfner con le Alpine, Hourinoan con una Volvo. Possiamo essere così precisi dell'accaduto perché testualmente nella partenza della 23. prova speciale si trovavano Saliti, inviato dalla CSI come osservatore, in compagnia di Aleffi.

A questo punto, il minimo che potesse fare l'organizzazione era avvisare i commissari alla partenza della 24. prova speciale di dare una

zio dove si erano rintanati, senza aver nulla deciso. « Andiamo tutti a Escanaba, poi si vedrà » diceva senza prendersela il funereo Fred. Intanto i dieci equipaggi si stavano scannando in mezzo alla nebbia e alla pioggia, sù e giù per le foreste, mentre gli altri avevano quattro ore di tempo per rimettersi in sesto le macchine. Il tempo è il miglior medico e queste quattro ore sono servite a rimettere a posto le cose con lo sceriffo, che per fortuna è un gran intenditore di Bourbon ed a Escanaba sparivano intanto le camionette della polizia.

Finalmente vengono convocati i responsabili delle squadre ai quali Fred Olds comunica che la gara continuerà regolarmente per tutti, ma non saranno considerate ai fini della classifica le prove speciali dalla 23esima alla 28esima, ed ora in poi verranno messe in atto penaliz-

pe », è arrivato il suo momento. E' chiaro che se annullano anche la 22. prova speciale tutte e quattro le Fiat sono di nuovo in gara essendo tutte e tre arrivate dalla 21. prova speciale.

### In pieno caos

Il caos a questo punto è al massimo; gli organizzatori sono ormai incapaci di prendere una qualsiasi decisione, abituati a mettere su dei rallies per far divertire gli yankees durante qualche week-end, ai quali va tutto bene, l'importante che finisca con una gran bevuta. Fred Olds non ha neppure il coraggio di uscire dalla stanza dove si sono riuniti i luminari, e attacca alla porta questa comunicazione: « Tutti i concor-

renti che si trovano a Escanaba, si rechino immediatamente a Marquette in 150 minuti dove verranno date ulteriori istruzioni ».

La seconda tappa termina praticamente a Escanaba, senza effettuare le sette prove speciali, e nella carovana verso Marquette si comprendono anche Barbasio e Paganelli, ai quali nel frattempo è stata restituita la frizione. Prima della terza tappa, ci sono reclami e controreclami. Per primo viene accettato quello del tipo strano con la Volvo, al quale dà chiaramente appoggio la Fiat, per l'esclusione della 22. prova speciale. La Fiat a sua volta chiede che vengano riammessi in gara anche Verini e Perusse, perché anche loro sono stati a prendere il via alla 22. prova speciale. I commissari accettano di farli partire, ma sotto riserva.

## Il freno di MUNARI

Dopo la comunicazione dell'annullamento della 22. prova speciale, presentano reclamo in molti avverso a questa decisione, soprattutto la Renault e l'Alpine-Aseptogyl che minacciano di non ripartire per la terza tappa. Viene comunque pubblicata la classifica dopo la seconda tappa, con solo le prove 20 e 21, che vede praticamente immutate le posizioni. Munari e Lampinen sono i più svantaggiati da questa decisione, per il ritardo di 14 minuti dopo la prova speciale 20 causa la pinza del freno del primo, e per l'arresto del motore nella 20. prova speciale con perdita di tre minuti il secondo.

La partenza per la terza tappa viene comunque data in mezzo a nuove polemiche poiché il meccanico che si è recato a prendere la vettura di Alen, un'ora prima della partenza per la prevista assistenza, non si è fermato dal commissario tecnico incaricato del controllo dei numeri di telaio e di motore e della prova fonometrica, e Barbasio che è arrivato alla partenza dell'ultima tappa 16 minuti oltre il suo tempo, mentre Rossetti, che era ad attenderlo, aveva già fatto registrare l'ora esatta sulla tabella di marcia.

Finalmente di nuovo sulla strada a combattere non con dei pezzi di carta, ma con i volanti, ed era subito chiaro che Therier non ce l'avrebbe fatta a raggiungere Alen, sempre molto veloce, nonostante il notevole vantaggio che si manteneva attorno di cinque minuti. A Sault St. Marie a metà della terza tappa, arrivava improvvisamente il telex che raggelava le rinnovate speranze di Barbasio, Paganelli, Verini e Perusse: la prova speciale 22 era stata rimessa in classifica e le loro vetture non erano considerate arrivate alla fine della 2. tappa. Era emerso che il reclamante della Volvo era da un bel pezzo fuori gara, quindi il suo reclamo era inaccettabile. Un vero colpo basso, dopo aver autorizzato a prendere la partenza per la terza tappa, con tutti i rischi che questo comportava; Russo non si perdeva però d'animo e controreclamava telefonicamente presso la direzione gara. La risposta stupefacente era che se volevano continuare, buonissimi di farlo, ma a loro rischio e pericolo.

Ancor più incredibile era che a St. Marie si comunicava che a Verini era stata inflitta una penalità di trenta minuti per eccesso di velocità. Ma come!, gli dici che sei fuori corsa e poi lo penalizzi?

Circolava intanto la voce che al ritorno a Marquette si sarebbe trovata un'altra sorpresa per delle penalità che sarebbero state attribuite ad alcuni concorrenti per causa di trasgressioni al codice della strada da parte dei meccanici dell'assistenza. Da quanto si poteva capire doveva trattarsi di assistenze Renault. La carovana del rally, con il morale a terra da parte di tutti, si portava verso Marquette, dove era stata annullata la prova di 80 km. per impraticabilità. Le ultime emozioni venivano dall'abbandono di Munari e Mannucci nella terzultima prova speciale mentre si trovavano in quinta posizione, dopo aver superato notevoli difficoltà in un ambiente infernale, certamente il meno propizio alla Stratos, per la rottura dell'attacco superiore dell'ammortizzatore destro.

Poco più avanti si fermavano anche Paganelli-Russo per la rottura di qualche cosa nel motore. Come Barbasio e Verini, sono stati ammirabili nel continuare a lottare pur con un solo filo di speranza per essere classificati. Sul piano sportivo sono stati indubbiamente fra i protagonisti. Ma il capolavoro di

castronate ce lo siamo ritrovati all'arrivo. Per lo meno, nonostante tutto, il risultato di Alen era una cosa sacrosanta, e non poteva venir messo in discussione in nessun modo. Ed invece, per una duplice infrazione al codice della strada di due meccanici Fiat, il povero Alen si ritrovava una penalità di un'ora che lo precipitava in nona posizione.

Dopo una grande battaglia, Silecchia riusciva a fare ridurre la penalità a dieci minuti, retrocedendolo così in seconda posizione. Anche a Lampinen, per infrazione di un meccanico, veniva prima inflitta una penalità di trenta minuti, ridotta poi a cinque minuti, che lasciava inalterata la sua quarta posizione. Per finire con i reclami, l'ultimo è stato il più sorprendente di tutti, presentato allo scadere del tempo consentito. Verte sul fatto che la vettura di Alen non si sia fermata alla verifica dei numeri di telaio e motore all'uscita del parco chiuso, prima della terza tappa, e porta la relazione di un commissario addetto al parco chiuso che ha notato anomalie tra la vettura arrivata al parco chiuso al termine della seconda tappa e la stessa ripartita per la terza tappa. La conclusione che qualcuno può trarre è decisamente da trascurare, poiché tutte e cinque le Fiat si trovavano contemporaneamente al parco chiuso e lo stesso Silecchia ha dichiarato che sarà semplicissimo dimostrare con le bolle doganali che non è mai entrata una sesta macchina negli USA.

E' stato l'ultimo colpo di un rally che non ha ancora scritto la parola fine. Poiché gli organizzatori non hanno neppure avuto questa possibilità rimandando tutte le decisioni sui vari punti al tribunale d'appello nazionale. E se non sarà sufficiente dovrà occuparsene direttamente la FIA.

## Il punto da scartare

Rimane il ricordo di Marku Alen con gli occhi ancora rossi e tanta rabbia in corpo. Ma il ragazzo è giovane e forte e si rifarà presto, forse già al prossimo R.A.C. inglese. Degli altri bisogna pur dire che le R-17 sono state superiori ad ogni aspettativa, molto robuste e anche veloci in fondo accidentato, sebbene per adesso solo Therier sia in grado di portare una trazione anteriore ad un buon livello. Lampinen e Devenport hanno fatto il loro lavoro in modo eccellente, portando in fondo per la seconda volta la Beta a 16 valvole, in una posizione molto buona per la Lancia ai fini del Campionato Mondiale. La loro posizione avrebbe potuto essere ancora migliore senza i frequenti arresti per l'acqua nelle candele.

Nel complesso è buona la prestazione delle Alpine dell'Aseptogyl che ha portato in fondo tutte e tre le berlinette nei primi dieci. Il settimo posto di Zasada con la Porsche non è da buttar via, se si pensa in quali condizioni erano le strade. Il migliore dei locali è stato Hourihan con una Volvo. Per il Campionato del Mondo, tutto rinviato alle prossime due gare con Fiat e Lancia, praticamente in parità 63 punti la Fiat (che ha però un punto del Safari come risultato da scartare alla fine) e 62 punti la Lancia, con un risultato in meno. Un vero peccato per le Fiat che non si attendono molto dal Rally inglese sebbene Barbasio l'anno scorso, al suo primo RAC, terminò decimo assoluto dopo aver vinto anche alcune prove speciali e un certo Paganelli lo ricordiamo sempre tra i protagonisti del rally inglese: e se quel giorno che arriverà in fondo dovesse essere quello del RAC? chissà...

Daniele Audetto

# Con scarsi consensi battezzata la nuova Formula mista USAC

## Le INDY ingoiano le 5000 in rettilineo

PHOENIX - Trentacinque mila spettatori, sotto un sole a picco, hanno assistito al primo duello tra i « monstre » tipo Indy e quelli di formula 5000 che sull'ovale di un miglio di Phoenix, in Arizona, si son dati battaglia, conclusasi con la prevista vittoria delle macchine della USAC.

Ha vinto Gordon Johncock che ad una macchina ormai provata sui vari circuiti americani messa a punto da George Bignotti, ha accoppiato una tattica ed una velocità ai box veramente splendida. Johncock dopo aver annullato il vantaggio della pole position acquisita dalla McLaren di Johnny Rutherford, qualificatosi alla vigilia, ha preso il comando sgretolando lentamente il gruppo dei grossi i quali, pur tenendosi a ridosso, non sono stati capaci di superare il 32enne pilota del Texas. Soltanto Bobby Unser con la sua forte Eagle ha spesso messo in pericolo il leader il quale all'ultimo rifornimento è stato favorito da una delle due bandiere gialle che gli hanno consentito di conservare il comando.

Mario Andretti dopo una partenza eccellente con la sua Viceroy-Parnelli ha perso terreno a fine gara a causa di un rifornimento un tantino più lungo del normale — roba di pochi secondi — che hanno consentito al diretto avversario A. J. Foyt di superarlo di qualche metro.

La gara di Phoenix tuttavia non può essere considerata un termometro esatto della situazione, poiché in questo ovale cortissimo si sono presentate soltanto tre modelli 5000 e soltanto Sam Posey e Max Karl sono arrivati in 13. e 20. posizione.

Dopo l'ultima tappa che pone una pietra sul campionato 1974 USAC, vinto da Bobby Unser, seguito da Johnny Rutherford — Trionfatore di Indy — si è parlato molto di una eventuale riforma tecnica, specie per quanto concerne il motore. Foyt è assolutamente per il motore alimentato da turbocompressore.

« Si fa un gran parlare del turbo e lo si maledice perché chiedono troppo da questo motore potente ma fragile, specie se lo si sottopone a sforzi superiori ai 1000 HP. Del resto accadrebbe la stessa cosa se si sottoponesse un motore derivato dalla serie alla medesima usura. Io credo tuttavia che il connubio

USAC e SCCA sia poco azzeccato ».

Gordon Johncock, commentando questa prima prova « abbinata » ha detto: « Innanzitutto le macchine 5000 trovano difficoltà a girare sull'ovale. Esse sono abituate a sterzare a destra e sinistra, mentre nella Formula USAC le curve principali sono sulla sinistra. Quindi difficoltà del baricentro della macchina. Inoltre se le F. USAC continueranno ad usare il motore turbocompresso, le vetture 5000 rimarranno sempre handicappate ».

Il vincitore del campionato nazionale USAC, Bobby Unser aggiunge: « E' troppo complesso il cambio per poter parlare di fusione tra i due

150 MIGLIA DI PHOENIX (Arizona), ultima prova del campionato USAC - 3 Novembre. LA CLASSIFICA

1. Gordon Johncock (McLaren), alla media di 201,128 kmh; 2. Bobby Unser (Eagle); 3. Johnny Rutherford (McLaren); 4. A.J. Foyt (Coyote); 5. Mario Andretti (Parnelli Viceroy); 6. Al Unser (Parnelli Viceroy) a 2 giri; 7. Bill Vukovich (Eagle) a 3 giri.

tipi. Oggi si è veduto chiaramente che mentre in curva le 5000 apparivano un po' più agili e guizzanti, nel rettilineo venivano ingoiate dai bolidi della USAC ».

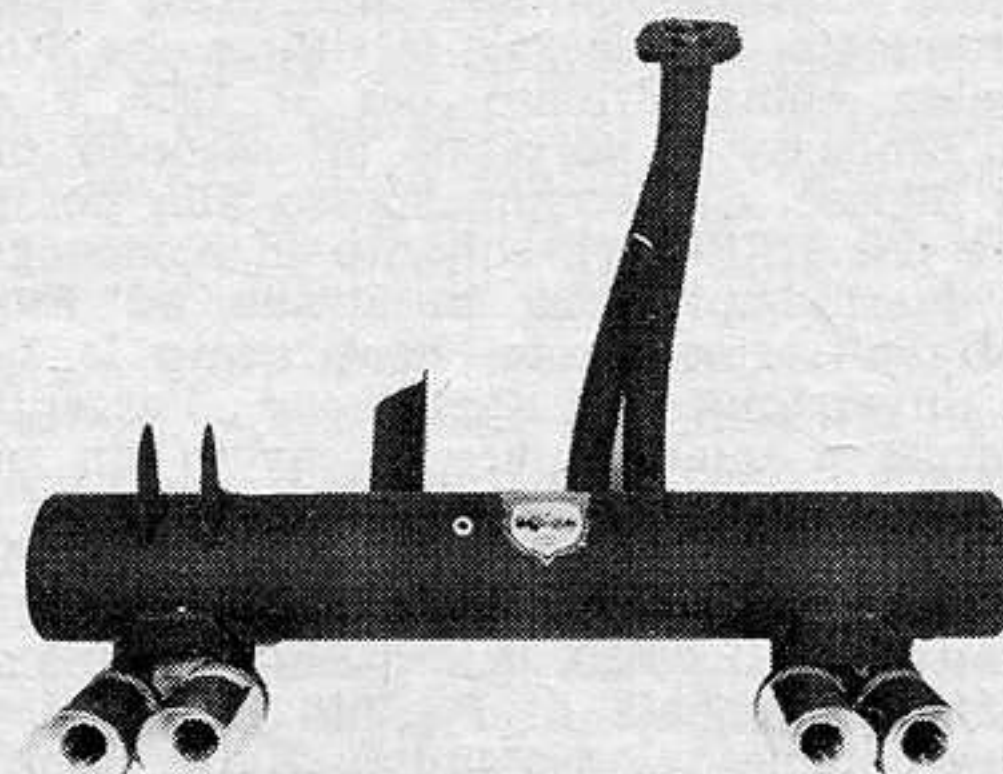
Contrariamente al parere del suo pilota, Dan Gurney è dell'opinione che le due formule quanto prima arriveranno ad un accordo. « Sarà interessante osservare comunque quali piloti accetteranno le 5000 e quali opteranno per le Indy; staremo a vedere ma per una schiarita dovremo attendere qualche mese ».

Andretti è favorevole più alla formula 5000 (che gli ricorda la Uno) che alla Viceroy Indy, ma i contratti di scuderia parlano chiaro. « Io ad ogni modo nel 1975 correrò soltanto le tre grosse gare: Indy, Ontario e Pocono, il resto lo trascorrerò nel campionato mondiale e 5000. Con la speranza che quanto prima le due formule arrivino ad un formato convenzionale ».

Bobby Unser ha vinto così il titolo 1974 presentando per l'ultima volta la vettura famosa di Gurney il quale ha annunciato che per il 1975, la sua Eagle bianca, divenuta ormai un sinonimo di gare USAC.

## Mille Miglia

SILENZIATORI SPECIALI PER AUTO



FIAT X 1/9

MILLE MIGLIA  
Via Macallé 6  
FOSSANO (CN)  
tel. 0172/61.364

Si accavallano le voci sul '75 (e non tutte sono rosee): le notizie sono persino contrastanti, come mostrano questi servizi del nostro inviato **FRANCO LINI** e del corrispondente **DAVID HODGES**

# La BRM liquida, SHADOW cresce

DALL'INVIATO

LONDRA - Breve giro d'orizzonte tra i costruttori della F. 1, che hanno appena terminato la stagione 1974 e sono già sotto pressione per preparare la stagione 1975, vicinissima nonostante le apparenze. La prima gara del campionato mondiale 1975, il Gran Premio d'Argentina, è per il 12 gennaio, e poiché la spedizione delle macchine e del materiale è da fare prima, si veda come di tempo da perdere non ce ne sia molto.

Sono tutti al lavoro, ma se dappertutto si stanno preparando macchine nuove, con la consueta carica di entusiasmo e di speranze della vigilia (ci penseranno poi le corse a smorzare taluni slanci, ed a esaltarne altri), non c'è da aspettarsi che il nuovo sia pronto presto. In altre parole, non crediate che nelle prime due gare della stagione, e forse nemmeno nella terza, si vedano delle novità importanti. Tranne beninteso la Copersucar-Fittipaldi e... la grossa novità.

La grossa novità dovrebbe essere rappresentata dalla LOLA di Rolf STOMMELEN, la macchina che dovrebbe riportare il nome dell'ALFA ROMEO nelle grandi gare. Mettiamo tutto al condizionale, naturalmente. Si dice in giro che alla Lola abbiano deciso di adottare il motore Alfa Romeo 12 cilindri orizzontale, dopo averlo ricevuto come altri e dopo averlo valutato, come altri. Si dice in giro che la Lola sia l'unica squadra ad aver fatto la scelta definitiva, almeno per una delle due macchine della squadra Embassy, appunto quella del tedesco Stommelen che all'Alfa Romeo è attaccatissimo. Si racconta che la macchina è ormai pronta, e che le prove su strada dovrebbero cominciare tra poco.

Cosa ci sia di vero non è possibile sapere con sicurezza. Però ci sono abbastanza elementi per poterlo prevedere che questa macchina sia davvero pronta, e che dunque si riveda il motore Alfa in gara nelle F. 1. Lo chiediamo a Eric Broadley, progettista e costruttore della Lola, per esempio, e ci sentiamo rispondere che « non ho niente da dire su questo argomento », con tono di tale reticenza che vale una conferma. Poiché subito dopo Broadley ci informa che presto ci sarà una conferenza stampa della Embassy, la marca di sigarette che patrocina la squadra di Graham Hill e di Stommelen, ecco che non si fa fatica a capire come la reticenza sia dovuta a precise ragioni di rispetto verso i finanziatori della squadra. Però non è detto che la conferma sia sicura. Il problema posto dalla adozione del motore Alfa Romeo

è quello denunciato già da altri (Parnelli, Hesketh), vale a dire gli ingombri ed il peso del propulsore italiano. Ad ogni modo quel che appare probabile è che se si vedrà il motore Alfa in corsa sarà con la Lola.

Accanto a questa possibile grossa novità una notizia negativa. La BRM è in liquidazione, anzi è stata già liquidata da parte del gruppo Owens che finora ne ha sostenuto la esistenza. Alfred Owens, anziano industriale inglese che è capo di un vero impero multinazionale, è molto invecchiato, ed ora le decisioni sono prese da dirigenti più giovani. Così se la BRM ha potuto viver finora col finanziamento assicurato, per la « benevolenza » di sir Owens verso la squadra diretta dal cognato Louis Stanley, adesso tutto cade. Il gruppo Owens ha deciso di smetterla di spendere soldi, non giustificati dai risultati, e così la BRM avrebbe dovuto chiudere. Qualche giorno prima della decisione, e forse la decisione è stata influenzata da questo, c'erano state le dimissioni di Tim Parnell da direttore sportivo della squadra, dimissioni che sono state rese pubbliche anche con dichiarazioni alla stampa inglese, certo non benevole nei confronti di Louis Stanley.

Il quale Stanley tuttavia, caparbiamente, ha deciso di continuare da solo a mantenere in piedi la squadra ed il nome della BRM, accollandosene la conduzione e gestione in proprio. Sarà tuttavia una attività a ranghi e spese ridotte, quella futura della BRM, perché anche i piloti se ne sono andati tutti. Pescarolo e Migault erano stati « appiedati » da Stanley già in Canada, come era avvenuto l'anno scorso per Regazzoni, e Beltoise proprio non se la sentiva di continuare, come vi abbiamo detto dopo il G.P. degli Stati Uniti. Così adesso Stanley pare abbia deciso di far continuare la attività della BRM con un solo pilota, e si dice che sia CHRIS AMON a dover guidare l'unica macchina. Se sarà vero, a meno che si verifichi qualche miracolo sarà la conclusione di una parabola discendente che il pilota neozelandese ha compiuto, malinconicamente e non sempre per colpa sua, in questi anni.

Novità in altre squadre. Alla SHADOW stanno costruendo la DN 5 per la stagione ventura, ma la macchina non sarà pronta prima di aprile. Avrà soprattutto delle modifiche alla linea aerodinamica, con evoluzione anche delle parti meccaniche. I piloti sono sempre PRYCE e JARIER. Alla Shadow si parla molto del motore Matra, ma a parte le condizioni « pesanti » che sono richieste dalla Matra vi sono alcune perplessità di carattere tecnico, perché il motore 12 cilindri Matra richie-

de di rifare la macchina attuale. Sono gli stessi problemi creati dalla eventuale adozione del motore Alfa Romeo. La possibilità di utilizzo del propulsore francese, tuttavia, esiste.

La BRABHAM pare non avere problemi tecnici. La macchina attuale va molto bene e vi saranno apportate soltanto le migliorie logiche, senza cambiamenti. Il problema della Brabham è quello di trovare un finanziamento, e pare che lo stia risolvendo in maniera soddisfacente. Ovviamente conserva Carlos Reutemann e Carlos Pace, che vanno molto forte. Intanto vanno avanti i contatti con l'ALFA.

La MARCH ha avuto un finale di stagione piuttosto curioso, con le macchine che peggioravano. E Robin Herd non sapeva capacitarsene. In questi giorni ha voluto controllare personalmente le macchine, e pare abbia scoperto un marchiano errore di montaggio, che avrebbe spiegato tutto. Prove effettuate nei giorni scorsi a Goodwood, con al volante Stuck, hanno confermato che la macchina è ancora buona. Tuttavia anche alla March stanno lavorando per una macchina nuova, con qualche modifica alla scocca ma soprattutto con innovazioni aerodinamiche, cui la March non è nuova. Stanno anche facendo una F. 2 completamente nuova, e modificando la F. 3, oltre che la macchina sport. Per la F. 1 conserveranno i due piloti attuali, e nel caso che non coressero che con un pilota questi sarà Vittorio Brambilla. Il che è una buona notizia per noi.

Anche alla McLAREN è stata avviata la costruzione di una macchina nuova, che però non sarà pronta prima di febbraio, e che quindi non si vedrà che al G.P. di Spagna o di Monaco.

La LOTUS continua la preparazione del tipo « 77 » che deve sostituire la ormai vecchia 72 (che però ha ancora vinto recentemente, portando il primato di successi per un dato modello, a 20), dopo che la 76 è stata definitivamente accantonata. E dovrebbe conservare i suoi due piloti.

Infine notizie interessanti dalla HESKETH. Si dice in giro che ci sarà una seconda macchina in pista e che sarà una macchina non più « vergine » di pubblicità. Queste voci parlano di Beltoise, che sarebbe finanziato dalle sigarette Gitanes, ma nessuno degli interessati si sbottona su questo argomento, anzi cadono tutti dalle nuvole. Vedremo se ci sarà del vero.

Franco Lini

## In ritardo anche la LOTUS 77

DAL CORRISPONDENTE

LONDRA - Corrono molte voci, ma poche ottimistiche. Anche se recentemente, cioè all'inaugurazione del Salone di Londra, Chapman pareva di buon umore circa le prospettive per il 1975, in Inghilterra si dice che forse i suoi susseguenti colloqui con la direzione della Players potrebbero non essere stati positivi, e perfino che il futuro della squadra sarebbe in pericolo (ricordiamo che in passato Chapman ha dichiarato energicamente che continuerebbe anche senza patrocinio). Ora pare che molti meccanici siano stati dichiarati « superflui », alla Lotus, e che il lavoro attorno alla nuova vettura che dovrebbe sostituire 72 e 76 non proceda molto rapidamente. I pochi meccanici rimasti in squadra stanno preparando due 72 per le prime corse del 1975. La nuova vettura è progettata da Martin Ogilvie e sono quindi confermate le voci circa la sostituzione di

Bellamy, da lungo tempo con Chapman.

Si accenna vagamente al fatto che la vettura potrebbe non essere pronta fino a giugno e che qualsiasi lavoro svolto finora non è definitivo. Chapman ha detto che non vuole un'altra macchina di tipo complesso, però finora a quanto pare non ha dato disposizioni precise. La Players ha detto di « sperare che il legame con la Lotus continui nel 1975 », e questo, entro certi limiti, dipende dall'esito delle discussioni circa la pubblicità dei tabacchi negli avvenimenti sportivi (a questo proposito un portavoce dell'Embassy ha osservato che probabilmente le vetture coi noti colori, anche senza le parole « John Player », soddisferebbero gli scopi pubblicitari).

Il più recente pilota ad avere provato la Embassy Lola F. 5000 è stato Bov Evans. I piani dell'Embassy Motor Racing non saranno quasi certamente definiti fino verso la conclusione dell'anno. Hill non si pronuncia. In generale si ritiene che Stommelen abbia firmato per il 1975 e che all'Embassy si vorrebbe un secondo pilota inglese. Si accenna spesso alla possibilità che Hill corra soltanto in alcune gare e questo aprirebbe la strada ad Evans (Migault, ricorderete, ha provato la Lola a Silverstone e a Goodwood, l'argentino Jarque a quanto pare ha avuto un incidente dopo alcuni giri, nei quali non ha fatto troppo buona impressione, ed Edwards sostiene di avere ancora un contratto per il 1975). A sostituire Evans nel team McKechnie di F. 5000 potrebbe venire chiamato il finlandese Keijo Rosberg (a quanto pare si è messo bene in luce in recenti prove a Silverstone) e ci po-

trebbe essere in squadra una seconda vettura, per un pilota di F. 1 che preferisse la F. 5000.

Alla BRM la situazione pare peggiorare progressivamente. Il ritiro del direttore Tim Parnell sembra ora confermato e « Motoring News » riferisce che avrebbe detto: « Giudicavo che la Casa non era guidata nel modo giusto. Non mi si permetteva di fare il mio lavoro, nel dirigere la squadra, per le troppe interferenze dall'alto » (ovviamente quest'ultima osservazione riguarda l'incomparabilmente incompetente Stanley). In aggiunta alla mancanza di patrocinio, l'anno prossimo, sembra che la consorella della BRM, la Rubery Owen, non sia più disposta ad aiutare il team. Si prevede però ancora che una vettura gareggerà. Amon è stato invitato a firmare il contratto, ma non l'ha fatto (per ora?).

La rivista AUTOSPORT riferisce infine che Williams ha smentito le voci secondo le quali farebbe gareggiare vetture Brabham. Forse la nuova Williams sarà pronta per le prime gare europee, mentre per precedenti competizioni 1975 verranno usate le vetture esistenti con carrozzeria modificata e maggiore efficienza aerodinamica.

● I modelli CHEVRON del 1975 saranno: B29, F. 2/F. Atlantic, B30, F. 5000, B31, sport 2-3 litri.

● Nella confusione nata per l'incidente che ha posto fine prematuramente alla gara turismo di BRANDS HATCH, il 20 ottobre, è finalmente stato confermato che ha vinto Unett, su Chrysler Avenger, diventando campione inglese della turismo 1974, mentre il campionato costruttori è

andato al team Triumph Dolomite (messa a punto di Broadspeed). Entrambi i risultati sono eccellenti e forse incoraggeranno tanto la Chrysler che la British Leyland a continuare nelle corse, verso le quali recentemente si sono dimostrate piuttosto « tiepide ».

● La CHEVRON B26 ufficiale che capeggia le iscrizioni delle due litri alla Sei ore di Kyalami sarà pilotata da Redman o da Watson, in coppia con Ian Scheckter. BMW e Ford riprenderanno la loro spasmodica lotta turismo con una CSL ufficiale per Stuck e Peterson, contro una Capri RS di Hezemans e Mass.

● PESCAROLO ha provato la Surtees F. 1 a Goodwood pochi giorni fa. La squadra MAKI è partita per il Giappone, assicurando però che tornerà in Europa l'anno prossimo, con una vettura nuova più leggera.

● Pare che la TROJAN abbia rinunciato a costruire vetture da corsa e, comunque, ha senz'altro smesso di pensare alla F. 1.

● AMON e la March hanno discusso circa la possibilità che Chris intraprenda un programma di F. 5000 in Europa e in America il prossimo anno, con una March con motore Ford, con la possibilità anche di qualche guida in F. 1. Alla March non confermano, limitandosi a dire che sono molto interessati a usare il Ford V6 in F. 5000.

● I piani della MARCH per la F. 2, che parevano definiti, sono invece ancora in discussione anche se pare molto probabile che Tambay e Laffite piloteranno le vetture ufficiali in questa formula.

David Hodges



Il «Premio Sicurezza», messo in palio dall'Automotive Products, andato al casco ad ossigeno della Graviner

## Premiato il casco ad ossigeno

(ma quando il serbatoio ALFA sarà d'obbligo?)

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Consegnato a Londra il primo «Trofeo AP per la sicurezza», il premio speciale istituito dalla Automotive Products e che sarà attribuito ogni anno a chi avrà dato il miglior contributo alla sicurezza nelle competizioni automobilistiche.

Un premio importante, e che di certo merita di essere esaltato, perché rappresenta uno stimolo ad operare per il costante miglioramento delle condizioni di sicurezza, passive ed attive, nelle corse. Un premio per il quale la giuria internazionale, assolutamente indipendente, che è incaricata di scegliere un vincitore, quest'anno non ha avuto difficoltà. Il regolamento infatti prevede che il Trofeo AP sia assegnato a quelle realizzazioni che hanno già avuto il collaudo pratico, che sono operanti. Tra le varie segnalazioni, quindi, la giuria ha unanimemente indicato il vincitore nella ditta inglese Graviner, che ha ideato e costruito il sistema «Life support», che permette al pilota che sia coinvolto in un incidente con fuoco di disporre di circa un minuto e mezzo di erogazione d'aria all'interno del casco. Tutti coloro che seguono le gare al massimo livello conoscono questo sistema.

Premio meritatissimo, perché effettivamente il sistema Graviner rappresenta un grosso passo avanti, in quella incessante battaglia contro il fuoco che negli ultimi anni si è ampiamente sviluppata. Uno dei pericoli maggiori dati dal fuoco, infatti, non è tanto quello delle ustioni, per le quali i piloti hanno protezioni molto efficaci (naturalmente entro certi limiti di tempo), quanto quello della asfissia per mancanza di ossigeno, e quello della asfissia per inalazione di gas roventi prodotti dalla combustione. Con la disponibilità di aria medicalmente pura ed a pressione, questo pericolo è molto allontanato, se non eliminato.

Quindi il sistema Graviner è un effettivo e importante contributo alla riduzione degli effetti del fuoco, ed il rico-

# Una denuncia della MARCH fa esplodere in INGHILTERRA un altro clamoroso caso-«buco»

## Motori «truccati» in F. 3

LONDRA - Scandalo in F. 3? E' quel che ci si può chiedere dopo aver appreso che presso il RAC è in corso una inchiesta per appurare la regolarità di certi motori (preparati in Inghilterra), che negli ultimi tempi avevano fornito prestazioni eccezionali, nei confronti dei motori della stessa provenienza originaria ma messi a punto in altro modo (preparazione in Italia).

A far muovere l'inchiesta sarebbe stata una richiesta avanzata dalla March, non convinta di certe prestazioni, per un controllo tecnico della regolarità di taluni motori. A quanto pare il controllo avrebbe dato risultati positivi di «doping», per usare un termine da ciclisti o calciatori. I motori incriminati, o quanto meno l'esemplare di motore esaminato, avrebbe rivelato una astuta maniera di fornire ai cilindri un quantitativo d'aria nettamente superiore a quello consentito dalla aspirazione attraverso la strozzatura regolamentare (di 24 millimetri).

Il sistema adottato, molto furbo, non permetterebbe di essere scoperto al momento delle verifiche tecniche con l'apposito strumento misuratore della depressione creata artificialmente, in quanto a motore fermo l'unico ingresso d'aria al collettore d'aspirazione è quello della normale apertura

calibrata di 24 mm. La disponibilità di un maggiore quantitativo d'aria, invece, sarebbe stata accertata a motore in moto, perché il «trucco» utilizzato consisterebbe in una valvola posta sul collettore d'aspirazione, che entra in funzione a motore in moto, essendo comandata dalla pressione del lubrificante. Sistema molto astuto, come si vede, anche se è chiaro che è del tutto illegale. Il regolamento ufficiale della F. 3, infatti, è molto esplicito e dice che: «Attraverso questa strozzatura (la apertura calibrata di 24 mm.) deve obbligatoriamente passare la totalità d'aria alimentante il motore».

Pare che a giustificazione del sistema chi l'ha ideato abbia detto che si tratta di un recuperatore dei vapori d'olio (atteggiandosi cioè a... benemerito dell'anti-inquinamento) ma è evidente che una simile giustificazione non può essere accettata.

Di tutta questa vicenda, per il momento, abbiamo soltanto le voci raccolte a Londra, e niente più. Non ci è stato ancora possibile ottenere informazioni precise da fonti ufficiali. Ci asteniamo perciò dal far nomi e citare marche, ma indubbiamente non possiamo passare sotto silenzio queste informazioni che, se confermate, apriranno uno scandalo piuttosto rilevante.

noscimento che è ora andato alla ditta inglese è meritato.

La giuria del Trofeo AP è composta dal giornalista inglese John Blunsden, da Jackie Stewart, Antony Salmon (BRCD), Peter Browning (BRSCC), e dai giornalisti Gerard Crombac (Sport Auto) e Franco Lini (Autosprint). Nel corso del 1974 questa giuria ha esaminato moltissime segnalazioni, discutendone durante una serie di riunioni tenutesi durante la stagione di gare, ed alla fine ha votato unanimemente per la Graviner.

Insieme con la Graviner è stata anche citata la Griffin Helmets, che ha costruito i caschi speciali che hanno permesso al sistema Graviner di essere operante.

Quella di Londra è stata una occasione gradevole, per chi segue le competizioni automobilistiche ed ha a cuore la sicurezza. Una occasione che ha tuttavia riproposto il problema del fuoco, che rimane drammatico. Non mi stancherò mai di ripetere un concetto elementare e semplice che pare tuttavia difficile da essere assimilato: combattere gli effetti del fuoco, nonostante tutti i progressi, è certo cosa utile ma che lascia sempre il rischio di conseguenze gravissime. E anziché continuare a complicare tutto con mezzi sempre più evoluti e raffinati di lotta contro il fuoco, la sicurezza la si serve meglio facendo in maniera che il fuoco non divampi.

Abbastanza semplice, ma pare che sia difficile da fare entrare in certe teste. Un passo avanti, in questa direzione, lo si è compiuto recentemente con la imposizione da parte della CSI di determinate strutture protettive dei serbatoi dopo la obbligatorietà dei sistemi di estinzione automatica a bordo delle macchine, e quella delle tute protettive. Non siamo tuttavia ancora all'optimum possibile, alla soluzione drastica che se fino a ieri era soltanto auspicabile, oggi è effettivamente possibile.

Ovvio che parliamo di quello che molta gente considera un «pallino» di noi di AUTOSPRINT, cioè del serbatoio di sicurezza ideato a suo tempo da Carlo Chiti e che ora è disponibile in modo definitivo

e di impiego immediato dopo gli sviluppi ed i perfezionamenti che sono stati fatti dai tecnici della Pirelli.

Le prove cui hanno assistito anche molti personaggi ufficiali dello sport, non hanno lasciato dubbi: col serbatoio Auto-delta il fuoco è impossibile, almeno per il periodo di tempo che occorre al liquido chimico che si mescola alla benzina per evaporare (e quindi far tornare infiammabile il carburante). Ciò significa che in ogni caso il fuoco non c'è immediatamente, e che nella più disgraziata delle ipotesi il fuoco potrebbe svilupparsi soltanto dopo molto tempo, tempo che permetterebbe comunque ai servizi di soccorso di intervenire.

Questo serbatoio è già stato approvato dalla CSI (bollettino n. 79 del febbraio 1974), ma è soltanto raccomandato. Ci si chiede, con stupore, cosa si aspetta a renderlo obbligatorio!

## HAILWOOD è tornato in... moto

LONDRA - Mike Hailwood ha ripreso da qualche settimana la guida personale della sua automobile, ed è persino montato in sella ad una motocicletta. La guarigione di Hailwood, dopo l'incidente capitogli in agosto al G.P. di Germania è clinicamente accertata, ma adesso Mike deve sottoporsi ad una intensa opera di rieducazione, per la quale egli trascorre ogni giorno quasi otto ore in un centro specializzato che è nei pressi dell'aeroporto di Londra. Non ha ancora deciso quali saranno i suoi programmi futuri, anche perché attende di sapere se la McLaren metterà in campo una terza macchina, cosa che appare difficile.

## SILVERSTONE cambia faccia per il G.P. '74

SILVERSTONE - Finalmente un circuito inglese si modernizza. Silverstone, che ospiterà il Gran Premio di Gran Bretagna 1975, è attualmente sottoposto per un imponente programma di lavori che cambierà totalmente il volto del tradizionale circuito. Interessata alla grande modifica è la zona dei box, che saranno completamente nuovi. Quelli conosciuti, che avevano la caratteristica di essere sopraelevati rispetto alla pista, sono in via di demolizione, ed al loro posto verranno costruite nuove installazioni modernissime.

I box saranno più numerosi, e finiranno molto oltre i limiti attuali, al di là della passerella esistente (quella contro cui finirono due anni fa le macchine coinvolte nel groviglio provocato da Schectker). Saranno arretrati rispetto alla posizione attuale, e davanti ai box ci saranno tre differenti piste di decelerazione. La pista di decelerazione che riporta le macchine sul percorso di gara finirà oltre la curva a destra che segue il rettilineo delle tribune, cosicché le macchine torneranno sul tracciato normale dopo la curva, non intralciando quelle che sono lanciate in pista.

I box saranno molto ampie e dotati di porta a saracinesca davanti e dietro in modo da servire da garage per le manutenzioni, che così potranno essere compiute al riparo, come già avviene a Madrid e Buenos Aires. Il rifacimento prevede anche lo spostamento in avanti della linea di traguardo, e conseguentemente della direzione di corsa e della torretta cronometristi. I lavori sono già iniziati e per questo da ora fino a aprile non vi saranno gare di alcun genere a Silverstone.

Ecco le ultime « voci » sul ritiro della Casa due volte mondiale marche

# La MATRA soltanto a LE MANS?

PARIGI - Difficilissimo riuscire a parlare coi dirigenti della Matra Simca, in questi giorni, per avere notizie sul futuro della Matra dopo che la Chrysler ha annunciato di non rinnovare l'accordo di collaborazione che era in corso negli ultimi anni.

E' chiaro che, anche se le due Marche continueranno a lavorare insieme per quanto riguarda la produzione di macchine di serie, e che quindi verrà portato avanti il programma di produzione delle Matra Simca Bagheera (come leggete a parte), la decisione della Chrysler di ridurre il suo intervento nel campo sportivo significherà la mancanza di una notevole parte delle risorse finanziarie per le attività sportive della Matra.

E' altrettanto chiaro che, allo stato attuale delle cose, non appare credibile che la Matra voglia sopportare tutto il peso della attività sportiva del suo reparto corse, peso che è notevolissimo dato che la partecipazione alle gare delle macchine sport del campionato Mondiale Marche è molto onerosa, non avendo gli introiti che offrono le corse della F. 1 e costando nettamente di più.

Quindi il futuro della Matra, come squadra, appare molto incerto. Anzi forse non ci sarà proprio.

Da quello che sappiamo tuttavia appare chiaro che la Matra non sarà in campo nella stagione ventura, e che le sue attività ufficiali si sono concluse con la stagione 1974 e con la conquista del secondo titolo di campione del mondo.

Venerdì 25 ottobre c'è stata una riunione al vertice, nella sede operativa Matra al circuito Paul Ricard, alla quale hanno partecipato tutti i responsabili della Casa. E la sera dello stesso giorno c'è stato un pranzo collettivo di tutti i componenti della fabbrichetta, in un hotel di Bandol, pranzo che si è svolto in una atmosfera allegra ma che da molte parti è stato definito la cena d'addio.

La Matra Simca parteciperà ancora ad una corsa, quella del 9 novembre a Kyalami, con due macchine e poi addio.

E' possibile però che la pre-

senza della Matra continui con altri mezzi. Sono sembra in corso trattative per la cessione di motori Matra dodici cilindri a V alla Uop-Shadow di Formula 1, almeno per equipaggiare la macchina del francese Jarier che è stato anche pilota Matra. Trattative che non sappiamo a che punto siano ma che pare abbiano un ostacolo nel prezzo che la Matra richiede per la cessione dei suoi motori, prezzo che si dice sia di 10.000 sterline, cioè qualcosa di più di 15 milioni di lire.

Un prezzo elevatissimo, se confrontato a quello dei motori Cosworth, anche se in contrapposto i motori Matra hanno la maggior potenza. E' un poco quello che accade coi motori Alfa Romeo, che sono in parecchi a vo-

## Anche la GULF « molla »

LONDRA - Anche la Gulf, dopo la Matra, pare voglia rinunciare a disputare il campionato mondiale Marche 1975. Non è una rinuncia completa, proprio come quella della Matra, ma secondo quanto apprendiamo la Gulf correrà soltanto in una o al massimo due corse. La 24 Ore di Le Mans, di certo, e poi forse una gara inglese. Per il resto niente.

Non c'è stato annuncio ufficiale, a questo programma ridottissimo, ma lo si avrà probabilmente prima della fine dell'anno. Forse dopo il ritorno degli uomini della Gulf che sono in Sud Africa per la disputa della 9 ore di Kyalami, ultima prova (« inventata ») del campionato 1974.

ler provare ma che hanno certi svantaggi non trascurabili, quello delle dimensioni e pesi ma anche quello del costo.

Per avere idee precise su quanto la Matra farà, occorrerà attendere la conferenza stampa ufficiale, che pare verrà indetta molto presto, ma quello che sembra sicuro è che al Paul Ricard, nei locali che la Matra aveva in affitto a ridosso del circuito, ci sia aria di smobilitazione. Peraltro si parla della certa partecipazione comunque alla 24 ORE di Le Mans. Sarebbe nel contratto dello sponsor GITANE'S. Certo che il futuro del campionato mondiale Marche 1975 diventa molto oscuro.

f. l.

L'Ufficio Stampa della Chrysler Italia ha voluto « chiosare » il nostro articolo del numero scorso nel quale — fornendo notizia del ritiro dell'appoggio alla Matra — si cercava di dare un senso (al condizionale) alle tante « coincidenze » interessanti la Casa franco-americana. Leggerete che la « voce » ufficiale mostra una piccata reazione a certe nostre considerazioni. Siamo onorati del peso che ad AUTOSPRINT così si riconosce, e sarebbe anche facile ribadire per lo meno a certe interpretazioni persino collaborazioni tra Matra e Chrysler France, gli studi tecnici sono stati realizzati dalla Matra e la definizione commerciale del modello è stata opera della Direzione Marketing della Chrysler France.

Ho preso visione sul n. 44 di « AUTOSPRINT », alla pag. 41, dell'articolo dal titolo: « Dietro la crisi del gemellaggio due volte iridato sport c'è il possibile ritiro della Chrysler dall'Europa » - « Il divorzio dalla Simca farà della Matra una Porsche? ». Sono rimasto estremamente sorpreso da alcune affermazioni da te fatte nel testo e alla base delle quali c'è senza alcun dubbio una non precisa conoscenza delle componenti di problemi diversi. Lo scopo di questa lettera è dunque quello di ristabilire la realtà dei fatti, attribuendo loro il giusto valore. Nel dicembre del 1969 la Chrysler France e la Matra hanno firmato un accordo di collaborazione commerciale e industriale il cui primo risultato è stato la creazione di un modello completamente nuovo: la Matra-Simca Bagheera. Questo modello è stato studiato in collaborazione tra Matra e Chrysler France, gli studi tecnici sono stati realizzati dalla Matra e la definizione commerciale del modello è stata opera della Direzione Marketing della Chrysler France.

Inoltre uno dei punti fermi di questa definizione commerciale era che l'80% delle componenti meccaniche della vettura, per ragioni evidenti di economia e di assistenza, provenissero dalla produzione in grande serie Chrysler.

La costruzione di questo modello avviene presso gli stabilimenti Matra di Romorantin, mentre la commercializzazione e l'assistenza viene effettuata tramite la rete commerciale e assistenziale Chrysler in Europa.

La cifra di produzione che le due Società si erano prefisse era di 55 vetture al giorno, cifra che è stata raggiunta nel gennaio '74 e che continua tuttora. Nei primi nove mesi del '74 sono state prodotte 9000 Matra-Simca Bagheera, di cui 4500 esportate al di fuori della Francia, e di cui più di 1000 nel nostro paese. Attualmente questo modello è il coupé sportivo più venduto in Francia.

L'accordo del dicembre '69, di cui le due parti sono reciprocamente soddisfatte, procede per il meglio e non esiste alcuna intenzione di metterlo in discussione. La Matra-Simca Bagheera continua a ricevere dei miglioramenti e a essere oggetto di studi in funzione di sviluppi futuri.

D'altra parte Chrysler France ha apportato in questi ultimi tre anni il suo apporto finanziario alla Matra nel campo della competizione sportiva e automobilistica a più alto livello.

Questa collaborazione ha permesso all'équipe Matra-Simca di vincere per tre volte consecutive la 24 Ore di Le Mans e per due volte consecutive il Campionato Mondiale Marche. La collaborazione sportiva, di intesa tra le due parti, doveva essere sottoposta a riesame ogni anno alla stessa epoca, per stabilire i programmi sportivi per l'anno successivo.

Il contesto economico esportivo alla fine del corrente '74 è completamente differente da quello degli anni passati. Nelle discussioni che stanno avendo luogo in questo momento, la posizione della Chrysler France è motivata da questo nuovo contesto.

E' vero in ogni caso che la decisione finale non sarà altro che il frutto di un comune accordo e il cui annuncio sarà dato da Jean-Luc Lagardère, Direttore Generale della Matra, nel corso della sua conferenza stampa annuale.

Risulta dunque chiaro da quanto esposto finora che non esiste alcun legame tra l'eventuale decisione concernente le attività sportive, e gli accordi commerciali, tecnici e industriali che continueranno come per il passato. I dubbi, immediati o non, sul futuro della Matra-Simca Bagheera non hanno ragione d'essere.

Desidero ora, passando ad altre affermazioni fatte nell'articolo e concernenti più particolarmente la situazione Chrysler in Europa, definire una volta per tutte i punti fermi che probabilmente non ti sono esattamente presenti.

La Chrysler France non è una semplice Associata del Gruppo Americano, ma è Filiale al 99,7% della Chrysler Corporation ed è la più importante Società del Gruppo al di fuori degli Stati Uniti.

La produzione degli stabilimenti Chrysler France nel corso del '73 è stata di 581.119 vetture. Per opportuna memoria, la produzione del 1967 era stata di 175.882 vetture: la Chrysler France è quindi la sola Casa automobilistica europea ad avere più che raddoppiato la sua produzione in un così breve periodo di tempo. I profitti della Chrysler France negli ultimi tre anni sono stati secondi, nell'ambito dell'industria automobilistica francese, solo a quelli della Peugeot.

Nel contesto del Gruppo Chrysler, la Chrysler France ne costituisce la più solida presenza in Europa, e su diversi mercati europei i prodotti Chrysler France sono al primo o al secondo posto delle importazioni di autovetture francesi. D'altra parte da parecchi anni la Chrysler France è il numero uno

# La CHRYSLER ha intanto così voluto precisare...

degli esportatori automobilistici francesi per ciò che concerne la parte di produzione esportata, che si aggira tra il 65-67%. Questa percentuale è stata mantenuta anche nel corso del '74, nonostante la crisi energetica.

La Chrysler Corporation non ha quindi alcun interesse a disfarsi del miglior strumento produttivo e commerciale di cui dispone in Europa. La Chrysler Corporation, Società multinazionale, terza Casa automobilistica mondiale e quinta per cifra d'affari nel mondo, non può fare a meno di una presenza forte e costante su un mercato come quello europeo, che, l'anno scorso, per la prima volta nella storia automobilistica ha superato con le sue immatricolazioni quelle del mercato nordamericano.

Vengo ora all'affermazione circa « l'errore commesso nell'aver puntato tutto sulla piccola cilindrata, la Simca 1000 e di averle affiancato troppo tardi un modello, la Simca 1100 che ha avuto l'effetto di mettere in crisi la clientela abituale a causa delle sue soluzioni tecniche innovanti ».

La Chrysler France sa di dover operare in un contesto europeo. La sua gamma diversificata le consente di conquistare posizioni adeguate nell'ambito dei nove paesi del MEC. Che queste non siano parole vane lo dimostrano le cifre di produzione della Simca 1000 e della Simca 1100 dalle origini alle fine del '73.

Nel dettaglio le Simca 1000 prodotte sono state 1.639.557. Le Simca 1100 prodotte sono state 1.206.100. Il che vuol dire che la 1000 ha continuato e continua a essere la vettura più venduta della gamma Simca Chrysler in alcuni paesi europei come l'Olanda e l'Italia, dove addirittura essa è la vettura estera più venduta in assoluto dal '58 a oggi; e che la Simca 1100 lo è in altri paesi, come la Germania e la Francia, paese quest'ultimo in cui la Simca 1100 è stata l'automobile più diffusa nel 1972 e tra le più diffuse ancora oggi.

La ripartizione attuale della produzione presso i nostri stabilimenti francesi, nei primi nove mesi del '74, su un totale di vetture prodotte di 345.646 è la seguente: Simca 1000, 68.832; Simca 1100, 214.802; Simca 1301-1501, 45.192; Chrysler 160-180 2 litri, 16.820.

Per contro il totale delle Simca 1301-1501 prodotte fino alla fine del '73 è di 1.229.553. Le Chrysler 160-180 2 litri prodotte a fine '73 sono state 173.992. L'affermazione per cui « degli altri modelli 1301-1501, 160-180 non ci si è interessati » non mi pare corrisponda alla realtà dei fatti.

E' vero che il 30 e 31 ottobre '74 la produzione presso gli stabilimenti della Chrysler France è stata sospesa ma è altrettanto vero che la Chrysler France è la Casa automobilistica francese ad aver fatto di gran lunga meno ricorso a sospensioni di produzione dall'inizio della crisi energetica a oggi. D'altra parte i due giorni di sospensione della produzione sono stati decisi nell'intento di mantenere gli stocks entro gli attuali limiti economicamente e industrialmente accettabili, e non per ridurre stocks in eccedenza.

L'affermazione che « anche la Simca soffra di una mancanza di programmi » riceverà entro breve una smentita dai fatti.

Questa lettera ha il solo scopo di fornire ai lettori di AUTOSPRINT, tra cui ci sono molti nostri potenziali clienti, informazioni precise e non unilaterali circa la situazione della Chrysler France e della Chrysler Italia, nel contesto della loro appartenenza alla Chrysler Corporation e nell'ambito della situazione che l'automobile in generale sta attraversando.

Sono certo che tu vorrai riservare ospitalità a questa lettera, nella sua completezza, sul giornale da te diretto in modo che possibili equivoci siano definitivamente dissipati.

Corrado Provera  
Relazioni Stampa Chrysler Italia



Un dubbio a KYALAMI per l'epilogo del M.M.

# L'alta quota nuocerà ai V-12 mattatori?

JOHANNESBURG - Tutto è pronto, in Sud Africa, per la prova conclusiva del Mondiale Marche 1974, che per la prima volta nella sua storia sarà ospitato nel circuito di Kyalami, per la tradizionale «9 ore» di novembre. Anche se la denominazione ufficiale è in pratica rimasta nei discorsi della gente, questa gara si svolgerà in realtà sulla distanza delle 6 ore, sufficienti a mantenere la validità del campionato e a non stancare in eccesso i motori, con la probabilità quindi di vedere più macchine del solito all'arrivo.

Gli organizzatori del South African Motor Racing sono molto soddisfatti del lavoro compiuto, che li ha portati a sostituire la rinunciata 1000 km di Buenos Aires come ultima prova del Mondiale Marche, ed è chiaro che hanno tutta l'intenzione di mantenere la loro gara sport nell'ambito del mondiale.

L'elenco provvisorio degli iscritti conta ben 19 vetture straniere, capitanate dalle dominatrici Matra-Simca che per la prima volta porteranno i loro V 12 a gareggiare all'alta quota del circuito sudafricano, da sempre sfavorevole ai motori molto frazionati. Una chance in più per le due Gulf ufficiali. Vi saranno poi alcuni rilevanti outsiders, fra cui due 3 litri Lola, due Porsche 908-3 ed il solito schieramento delle 2 litri. Nelle derivate dalla serie, oltre alle Carrera RSR, spiccano due Turismo ufficiali, una BMW ed una Ford Capri.

Le prove ufficiali si svolgeranno il 6, il 7 e l'8 novembre dalle 16 alle 20 circa, con l'opportunità quindi di provare con la luce artificiale in quanto la gara avrà termine in sera notturna; il via infatti verrà dato sabato 9 novembre alle ore 14,30, con arrivo quindi alle ore 20,30.

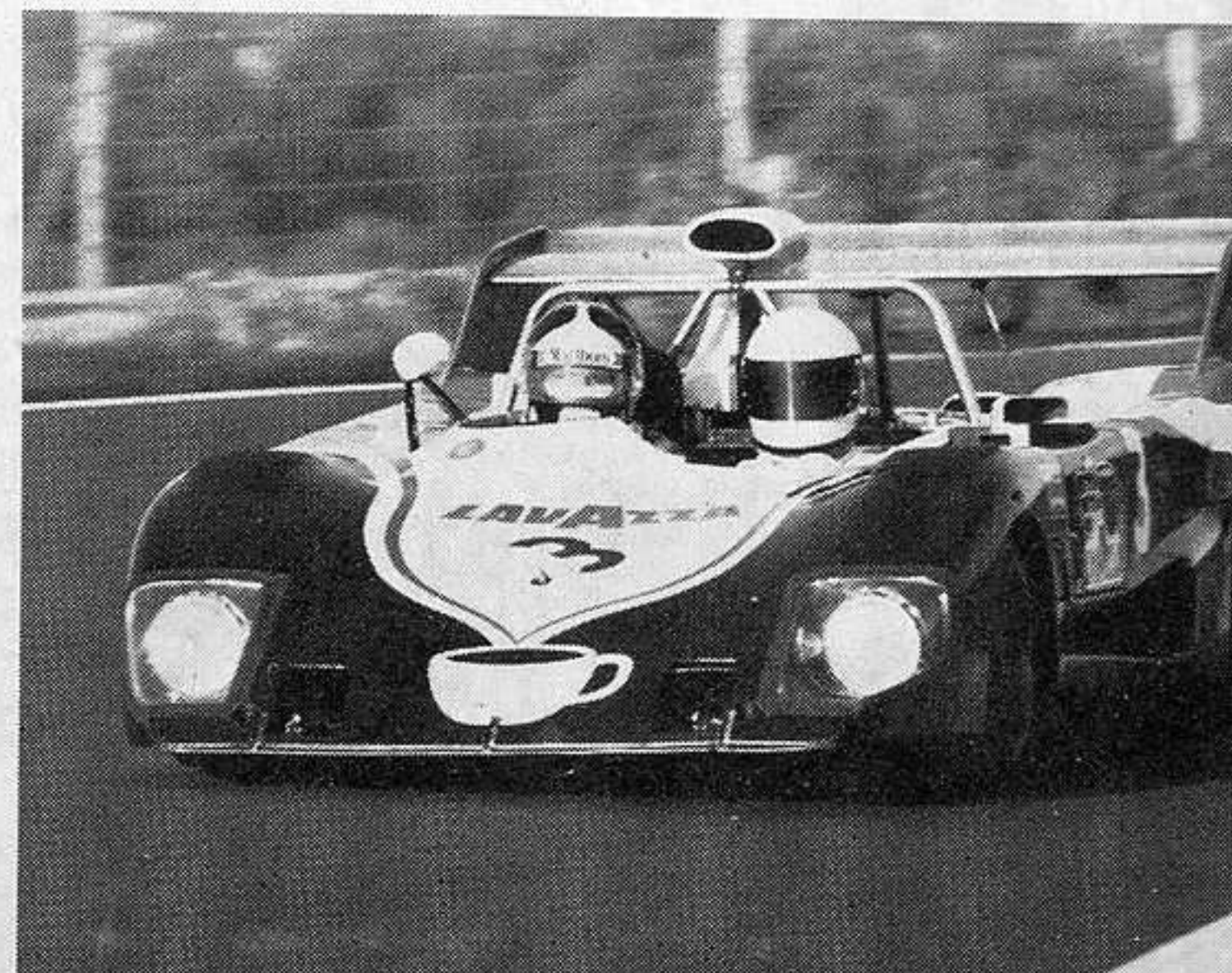
Bruno de Bernardis

## I principali iscritti alla 6 Ore di Kyalami

Matra-Simca	Beltoise-Jarier
Matra-Simca	Pescarolo-Larrousse
Gulf Gr. 7	Bell-Hailwood
Gulf Gr. 7	Wisell-Schuppan
Lola T294 3000	Manfredini-Moretti
Porsche 908-3	Jost-Muller
Porsche 908-3	Barth-Heiler
Porsche Carrera	Fitzpatrick-Schenken
Porsche Carrera	Schickentanz-Schurti
Lola T294 3000	Shulters-De Fierland
BMW CSL 3.5	Peterson-Stuck
Ford Capri 3.4	Mass-Hezemans
Chevron B26 2000	Hine-Grob
Lola T294 2000	Scott-Abrahams
Lola T294 2000	Birchenough-Holland
Lola T294 2000	Heavens-X
BMW SS02	Obermoser-Walker
Chevron B26 2000	Ian Scheckter-Redman
Chevron B26 2000	Tunmer-Lepp



Festeggiatissimo, naturalmente, il neo-campione del Mondo nella sua breve visita al Mugello. A sinistra, eccolo ricevere, dal presidente Nesi, la tessera di socio onorario della Mugello-Corse. A destra, con il collega Giuseppe Piazzi a bordo della Lola 3 litri del conte Zanon che già Emerson aveva collaudato a Casale Monferrato



## FITTIPALDI senza peli sulla lingua in TOSCANA

# Il Mugello merita il G.P. Italia (e Merzario... una FERRARI)

SCARPERIA - Emerson Fittipaldi collaudatore-giornalista: in questa veste il campione del mondo ha dedicato quattro ore del suo prezioso tempo al circuito del Mugello dove è arrivato venerdì scorso proveniente da Nizza, (per la cronaca aeroporto di Nizza-aeroporto di Peretola in 25 minuti), a bordo di un bireattore Cessna in compagnia del conte Zanon, del suo manager Domingos Piedade, di dirigenti Marlboro. Quattro ore per provare tre vetture per un mensile italiano di automobilismo, per saggiare il percorso, tre giri per far provare ad un collega giornalista sensazioni un po' fortunate accanto a lui alla guida di una Lola 3000.

Ad attendere il pilota della McLaren vi erano tutti i dirigenti dell'AC Firenze ed un gruppo di sportivi che sapevano della sua presenza. Appena arrivato sulla pista, Fittipaldi ha subito cominciato il suo lavoro di collaudatore-giornalista: prima con una Dino Ferrari 308,

poi la Maserati Merak ed infine l'Alfetta Gt. Ottimi i commenti sulla Dino. La necessità di ripartire entro le cinque dall'aeroporto fiorentino (non attrezzato per voli notturni), ha lasciato un po' insoddisfatti i tifosi che erano venuti sul Mugello in quanto non si sono contentati dei pochissimi giri fatti con la Lola.

Ma il campione brasiliano non era in Toscana solo per «testare» le tre vetture sportive ma per vedere, come pilota principale della GPDA, il nuovo autodromo. Dopo averlo provato con le tre sportive, (una Pantera De Tomaso pronta per la prova è rimasta purtroppo inutilizzata per mancanza di tempo), abbiamo chiesto a Fittipaldi le sue impressioni sull'impianto di Scarperia, eccole.

«Il circuito è molto impegnativo — ha detto il campione del mondo della Formula Uno — sia per i piloti che per le vetture dato che sono presenti tutti i tipi di curve, salite e discese». E' meglio di Mon-

za, gli abbiamo chiesto? «Non c'è paragone — ha subito risposto Emerson — A Monza ormai vi è solo il nome famoso. Anche per la sicurezza il Mugello è migliore» ed ha suggerito di modificare alcune curve, problema già all'ordine del giorno e che sarà risolto per la prossima stagione. «E' un circuito stradale completo — ha proseguito Fittipaldi — e ritengo che sarebbe meglio disputare qui il Gran Premio d'Italia invece di Monza».

Inutile dire che questi commenti hanno fatto estremo piacere ai dirigenti dell'AC fiorentino, visto che il discorso si è poi allargato, con gli uomini Marlboro, fino alla presa in esame della possibilità di far disputare l'anno prossimo una «corsa dei campioni» di Formula Uno anche sul Mugello, come a Silverstone e a Brands Hatch. Vari problemi saranno esaminati in questi giorni e se tutto andrà bene il battesimo di Formula Uno avverrà fra pochi mesi, in rodaggio per una prova mondiale nel (?) 1976.

Sulle previsioni per il 1975 Fittipaldi è stato chiaro: le vetture da battere saranno le Ferrari, decisamente più potenti delle altre. Regazzoni e Lauda sono i cavalli su cui puntare, (oltre a lui ovvio), ma saranno da tenere d'occhio anche Reutemann, Scheckter e Peterson. Rispondendo ad una domanda sulle possibilità di Merzario, Fittipaldi ha detto che è un po' difficile comprendere certe situazioni, ma si è detto sicuro che «se Arturo avesse potuto disporre di una Ferrari le sue prestazioni sarebbero state certamente migliori».

Insieme ad alcuni giornalisti era presente anche la TV per un servizio che sarà trasmesso sabato prossimo nella rubrica sportiva «Dribbling». Emerson ha ribadito la necessità di sviluppare le scuole di pilotaggio, affermando che l'automobilismo è oggi il secondo sport nel mondo come popolarità, grazie anche all'intervento degli sponsor, ritenendo che oggi è più facile correre in auto di pochi anni fa e dichiarandosi ottimista (forse pensava al suo paese), sul futuro delle corse.

Marco Grandini

• Si terrà a Bologna sabato 9 novembre una riunione plenaria straordinaria dell'AICA (Associazione Circuiti) con un denso ordine del giorno, che prevede al mattino discussioni in ordine agli interventi a favore dei circuiti ed altre questioni trattate con la CSAI, distribuzioni del calendario sportivo '75 e problemi riguardanti il problema delle licenze CSAI per autodromi e organizzatori. Al pomeriggio verranno prese in esame le nuove norme CSAI per i servizi di emergenza e loro applicazioni a ciascun circuito, illustrate dall'ing. Roberto Nasetto.

## MARKO candidato a dirigere Zeltweg

ZELTWEG - La scorsa settimana è giunta inaspettata, anche se non del tutto, la notizia che l'attuale direttore del circuito austriaco dell'Osterreichring, Horst May, non avrebbe rinnovato il contratto che lo lega al circuito fino a tutto il febbraio 1975. Alla base di questa sua decisione sarebbe il superlavoro cui è stato fino ad ora sottoposto, come unico responsabile sia della parte sportiva che della parte amministrativa dell'impianto. Infatti, tempo fa May aveva formalmente richiesto sia un aumento di stipendio sia almeno un collaboratore fisso, ma la sua attuale decisione di non riformare il contratto lascia pensare che i responsabili della regione Stiria, proprietaria del circuito, gli abbiano negato queste richieste. Per sostituire May, che ha 35 anni, si sono fatti i nomi dell'ex campione au-

tomobilistico Helmut Marko e quello di Fritz Trafler, attuale speaker del circuito, ma riteniamo questi nomi non molto probabili. Infatti, Helmut Marko è impegnatissimo in diverse imprese commerciali, ed inoltre è il manager dei campionati austriaci di Formula Ford e Mexico; al contrario Trafler è incoraggiato solo da un certo numero di suoi amici.

L'opinione in Austria è infatti che in un posto del genere può andare solamente un vero esperto di sport automobilistico, che inoltre sia conosciuto all'estero e che parli almeno due lingue estere correntemente, oltre che impegnato a tempo pieno. Non sarà facile sostituire May, ed è per questo che il futuro dell'impianto (che nell'agosto prossimo ospiterà il G.P. d'Europa) non è dei più rosei.

**Al pilota della Nettuno il titolo F. ITALIA '74 grazie al nero visto da LEONI**

MAGIONE - Decimo ed ultimo appuntamento quest'anno a Magione con una due giorni veramente eccezionale (oltre 260 iscritti) che ancora una volta ha dato ragione agli appassionati organizzatori della Scuderia Carpine.

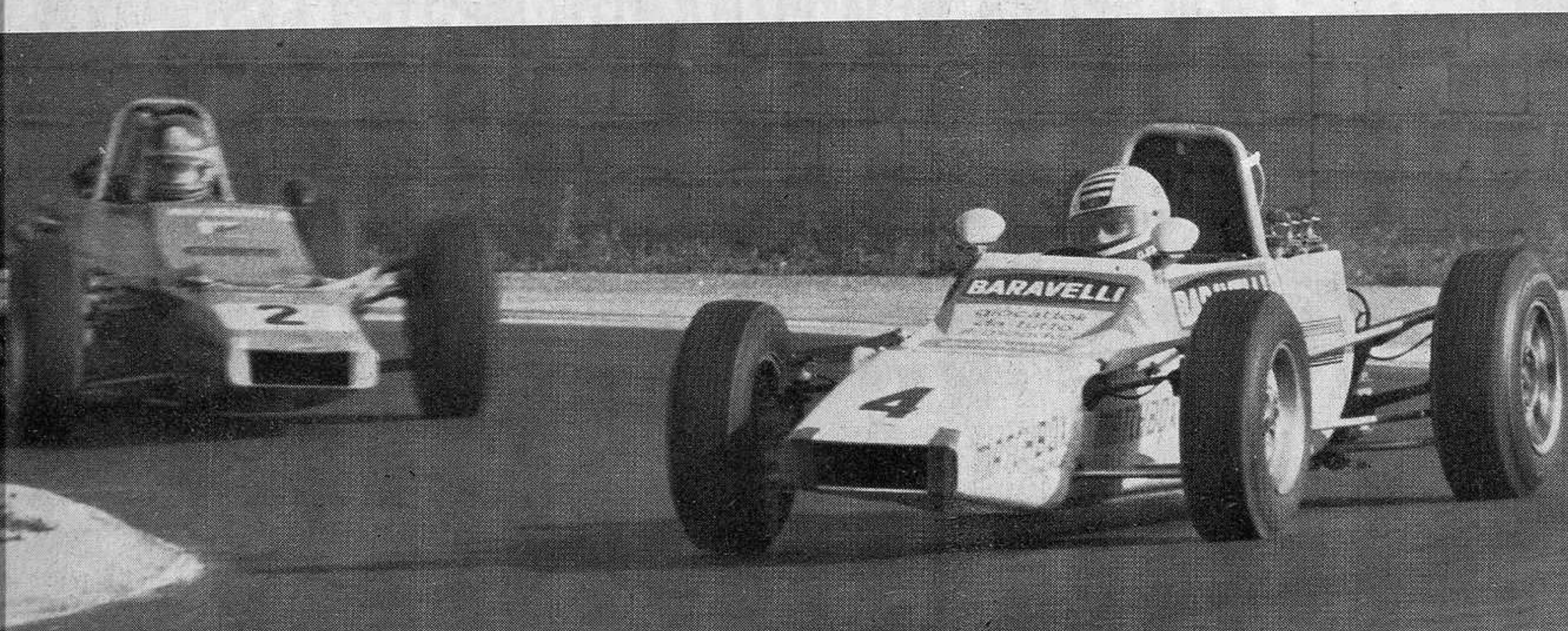
E' finita male, sportivamente, questa finalissima della F. Italia. E' finita nella maniera più assurda e non certo perché



Ma che avranno da ridere? Per la cronaca, sono Amendola e Rondini

Brancatelli ha vinto il titolo con un'ora di anticipo. Per fortuna, sia il pilota della Nettuno che Leoni erano arrivati per questa finalissima con identici meriti, comunque il titolo è finito in ottime mani ma ugualmente la farsa della seconda batteria durante la quale Leoni ha concluso prima del termine la sua gara, lascia la bocca amara.

# BRANCATELLI di bandiera!



I due protagonisti della fase finale della Formula Italia, Gianfranco Brancatelli e Lamberto Leoni. Il torinese della scuderia Nettuno ha conquistato il Trofeo senza combattere, per l'equivoco in cui è caduto Leoni

Sull'ultimo podio del '74, finalmente Coloni, con Pedersoli e Brancatelli

Ancora una volta dobbiamo chiederci di chi è la colpa. Ma la risposta è sempre difficile perché se è vero che la decisione del delegato CSAI Amendola d'espore la bandiera bianca e nera di preavviso a Leoni è stata forse affrettata, non è meno vero che l'ultimo atto del dramma del « baby » di Argenta presenta molti lati paradossali.

Partono nella seconda batteria alla corsa Ponzzone con a fianco Leoni che, all'abbassarsi della bandiera è il più svelto. Poco prima di affrontare la curva del Traliccio, al pilota della Passatore si impunta il cambio e Ponzzone si affianca. A quel punto Leoni cerca ugualmente di infilarsi e, secondo il parere dei giudici di partenza, ostacola Ponzzone che comunque non ha difficoltà a passare e d'altronde nel post-corsa confesserà a sua volta di non aver fatto molto caso alla presunta scorrettezza.

Dal traguardo (ma come avrà fatto Amendola a cento metri di distanza, a vedere tanto bene?) si è di parere opposto e senza indugio viene posta la bandiera bianca e nera accompagnata da un cartello che riporta il numero due. Sul cartello però c'è scritto anche « alt », perché è il medesimo che viene usato per la bandiera nera, e Leoni equivoca; crede di vedere lo stesso drappo nero che lo ha buttato fuori due domeniche fa e sconsolatamente ma senza ragione, prende la strada dei box. Un epilogo assurdo quindi e che veramente nessuno avrebbe mai desiderato. Leoni poi presentava un reclamo circa il cartello ingannatore, ma quello che conta è che lo scontro sportivo dei due aspiranti al titolo non c'è stato.

Gli animi si erano caricati fin dalla vigilia per una delle solite decisioni della CSAI, che spesso hanno fatto cadere nel ridicolo la F. Italia. Secondo una circolare esposta sabato, la gara sarebbe stata disputata con le gomme da acqua anche se ci fosse stato il sole; come se non bastasse i piloti venivano avvisati che secondo una norma che non esiste in alcun regolamento, e dunque è un abuso, sarebbero stati esclusi dalla classifica se al termine della gara il battistrada fosse stato inferiore a 2 mm. Questo dopo aver girato in una pista come Magione, che notoriamente consuma le gomme. Infine, si sono pretesi 3 mm ma alla partenza.

Subito dopo il via della prima batteria si forma un quartetto comprendente nell'ordine Coloni, Brancatelli, Pedersoli e Regosa mentre il pubblico al traguardo presenta cartelli inneggianti a Coloni. La bagarre è subito accessissima tra Coloni e Brancatelli con botta e risposta alla Dreher e al Traliccio mentre Pedersoli sembra ormai fuori discorso. L'ultima infilata (veramente bella) è per Brancatelli al Traliccio e per Coloni non resta che il secondo posto.

Del fattaccio della seconda batteria abbiamo già detto. Resta solo da aggiungere oltre che della vivace contestazione del pubblico nei riguardi di Leoni, della grossa sfortuna di Ponzzone fermato dall'acceleratore bloccato.

Nella finale, è Farneti a puntare decisamente alla vittoria, perché con nove punti arriverebbe secondo nel Trofeo ma deve fare i conti, con l'auto-bloccante rotto dal secondo giro, con un decisissimo Coloni, autore di una bella gara. Anche Brancatelli pareva in lizza per la vittoria ma al Traliccio veniva passato da Pedersoli che si portava alle spalle di Coloni.

F. 850 - Poteva chiamarsi Pio Bruscolotti la fortuna di Mario Venanzi, avvertito dalla malasorte come non mai in questa decisiva gara della F. 850. All'inizio della finale infatti, con il romano già fuori causa, Bruscolotti era

terzo davanti a Verrelli e doveva assolutamente occupare quella posizione per soffiare il titolo a Venanzi. Il pilota della Poponi riusciva a mantenere il ritmo solo per metà gara, poi veniva superato da Verrelli.

Verrelli dunque dovrebbe aver bissato il suo titolo dello scorso anno e se scriviamo al condizionale la colpa è solo della CSAI che con la tempestività che la contraddistingue non ha ancora messo la parola fine sul giallo del « tappo » e ha tolto a Venanzi i nove punti guadagnati a Varano. Ultimamente Gino De Sanctis si è visto riconoscere la buona fede, ed è stata autorizzata la famosa modifica. Non si capisce allora come mai la buona fede non debba sussistere anche per la gara di Varano.

Ma veniamo dunque alla gara, che è stata molto spettacolare e Magione sembra fatta apposta per la F. 850. Nella prima batteria il milanese Avati con la Maco era giunto ai ferri corti con Rampinini che per tutti i venti giri viaggeranno sempre coda contro muso. Dietro era Zago (BWA) a lungo al terzo posto e poi attardato nel finale al pari di Santone (Tecno) mentre molto sfortunati erano Dattoli (De Sanctis Autoracin) con la campana del cambio tranciata e Fasanella (Lucky) che rompeva un giunto.

Nella seconda batteria dramma di Venanzi che sin dalle prove aveva parecchi guai e partiva in ultima fila. Era Verrelli con la Barrelli (una ex

**La CSAI non omologa la gara del 20 ottobre**

## Gli inflessibili a senso unico

La scorsa settimana, precedente la gara decisiva di Magione, alla CSAI avevano avuto una bella pensata. In un rigurgito di conformismo, la sottocommissione velocità, riunita a Milano, aveva deciso di « non omologare » la gara di Formula Italia del 20 ottobre, sempre a Magione, quella della bandiera nera (inopportuna) a Leoni, per intenderci. La ragione era questa: il direttore di corsa, Berardi, non aveva ottemperato ai suoi doveri decidendo di esporre il drappo nero al conduttore senza il prescritto benessere dei commissari sportivi.

Ci può anche stare bene, ma perché allora « non omologare » la corsa? Perché danneggiare gli altri finalisti per ovviare al danno provocato a Leoni? Per non omologare una gara, ci vogliono delle ragioni ben più gravi, come ad esempio quelle della famosa gara (sempre a Magione...) del 1.º settembre, quella dell'exploit di Giachini che rimandò indietro due finalisti che avevano tutto il diritto di disputare la gara.

Ma allora era uno della CSAI ad essersi sbagliato, questa volta è stato un « semplice » direttore di gara, che per di più non è stato neppure ascoltato, a Milano. Sull'increscioso episodio, che ad ogni modo non pregiudicava le chances finali né di Brancatelli né di Leoni, sono stati resi edotti i piloti a Magione tramite un foglio, da leggere e sottoscrivere. Gli organizzatori di Magione si sono appellati, e non è detto che non lo faccia anche la scuderia Nettuno, che aveva un suo pilota (Ponzzone) sul podio quel giorno.

**2. TROFEO PRO LOCO**, gara nazionale di velocità in circuito - Magione, 3-4 novembre 1974.

#### LE CLASSIFICHE

##### GRUPPO 1

**Classe 850:** 1. Giovanni Ghini 19'01"5, media 78,054 kmh; 2. Cresci 19'02"7; 3. «Cloubar» 19'14"; 4. Boneghi 19'18"6; 5. Papanti 15'34"8 (tutti su Fiat 850 Special). **Giro più veloce:** Cresci 1'14"6, media 79,624 kmh.

**Classe 1000:** 1. Sergio Lodolini 18'06"1, media 82,043 kmh; 2. Compagnoni 18'08"2; 3. Antonelli 18'10"2; 4. Cappellini 18'16"2; 5. Concloy 18'18"7; 6. Gonzi 18'21"9 (tutti su A.112 Abarth). **Giro più veloce:** Lodolini 1'11"6, media 82,960 kmh.

**Classe 1150:** 1. Gianfranco Betti 18'16"1, media 81,293 kmh; 2. Picco 18'34"3; 3. Muratore 18'35"6; 4. Filippi 18'36"9; 5. Triggiani a 1 giro (tutti su Fiat 128 coupé). **Giro più veloce:** Betti 1'11"9, media 82,614 kmh.

**Classe 1300:** 1. Rosaldo Chianucci 17'31"5, media 84,734 kmh; 2. Riccitelli 17'33"9; 3. D'Elia 17'43"; 4. De Santis 17'48"8; 5. Riccitelli Gianni 18'05"3 (tutti su Simca Rally). **Giro più veloce:** Chianucci 1'09"2, media 85,838 kmh.

**Classe 1600:** 1. Giuliano Gentile 41'26"7, media 83,604 kmh; 2. Brocchi 41'43"5; 3. Gualtieri a 1 giro; 4. Ghidini a 1 giro (tutti su A.R. GTJ). **Giro più veloce:** Brocchi 1'09"7, media 85,222 kmh. Il concorrente Gentile alle verifiche tecniche è stato squalificato.

**Classe 2000:** 1. Arcadio Pezzali 40'42"1, media 85,135 kmh; 2. Aglietti 40'47"7; 3. Tacchini 41'40"9; 4. Boari a 1 giro; 5. Garaventa a 1 giro (tutti su A.R. GTV). **Giro più veloce:** Pezzali 1'08"3, media 86,969 kmh.

**Classe oltre 2000:** 1. Claudio Zanuccoli (Opel Commodore) 41'30"4, 33 giri, media 68,707 kmh. **Giro più veloce:** Zanuccoli 1'13"4, media 80,926 kmh.

##### GRUPPO 3

**Classe 1300:** 1. Giancarlo Chianucci (Lancia HF) 16'49"2, media 82,400 kmh; 2. Frisiani (Lancia HF) 16'50"4; 3. Canocchi (Matra) 16'54"4; 4. Rulli (HF) 16'55"3; 5. Corti (HF) 17'01"9. **Giro più veloce:** Corti 1'10"5, media 84,255 kmh.

**Classe 1600:** 1. «Carter» (Alpine) 16'43"1, media 88,822 kmh; 2. Nardelli (Alpine) 16'44"2; 3. Sanguuolo (Alpine) 16'54"4; 4. Testi (Alpine) 17'00"8; 5. Chianucci (Lancia Beta) a 1 giro. **Giro più veloce:** «Carter» 1'05"2, media 91,104 kmh.

**Classe 2000:** 1. «R.B.» (Alpine) 39'21"6, media 88,068 kmh; 2. Alibrandi (Alpine) 39'23"4; 3. Zanini (Fiat 124 Abarth) a 1 giro; 4. De Vivo (Lancia Beta) a 3 giri; 5. Toffoli (124 Abarth) a 15 giri. **Giro più veloce:** Alibrandi 1'05"9, media 90,136 kmh.

Bellasi ampiamente modificata dall'artigiano milanese) che apriva il «serpente», ma Venanzi con la sua Tecno ora dotata di un ottimo motore realizzato da Gino De Sanctis, non tardava a farsi sotto con la sua solita guida caparbia in breve iniziava a condurre guadagnando vistosamente. Dopo sette giri colpo di scena: all'uscita della «S» rimaneva incantato il filo del gas e Venanzi urtava violentemente la barriera. Per Verrelli dunque la gara finiva in una passeggiata, seguito da Bruscolotti.

Nell'intervallo della finale Venanzi contava di ripartire grazie allo sportivissimo «Giobatta» della Escolette che rinunciava a partire pur di cedere la sospensione anteriore sinistra allo sfortunato romano. Venanzi infatti si presentava sulla linea di partenza ma purtroppo non aveva compiuto il minimo dei giri necessari per entrare in classifica e doveva dare l'addio ad ogni speranza.

Finita la suspense per il titolo, l'attenzione del pubblico era tutta per Avati e Rampinini che ripetevano, uno davanti all'altro, l'exploit della batteria. Avati di forza non mollava un metro mentre Rampinini cercava in ogni modo di passare e proprio ad un giro dal termine la classifica veniva sconvolta da una entrata forse troppo brusca alla Dreher, che agganciava Avati favorendo l'ormai tagliato fuori Verrelli.

**FINALE CHALLENGE FISA** - Con animo ormai sereno ventitrè piloti dei venticinque rimasti esclusi dalla finale del Mugello si sono presentati a Magione. La FISA aveva provveduto ad ospitare i piloti a proprie spese ed il gesto è servito a fare dimenticare le parole grosse che erano volate.

In pista per prime le classi 1600, 2000 ed oltre del Gr. 1 con Zanuccoli unico concorrente di quest'ultima che ha i soliti guai in sede di verifica a causa della fiche incomprensibile della Opel Commodore. Questa volta la G.M. non si è fatta viva a salvare la situazione, ma il c.t. Galmanini non aveva già ritenuta regolare la stessa vettura al Mugello? In gara poi il forlivese si accontentava di andare a spasso per non intralciare gli altri piloti. Ben diversamente si comportava Pezzali (Autodelta) che per la vittoria nella 2000 partiva immediatamente all'attacco e per tutti i micidiali 35 giri non mollava il ritmo: dominava la gara e si aggiudicava il suo secondo Challenge. Alle sue spalle, pur se staccato, viaggiava sempre Aglietti che per una decina di giri si doveva guardare da Ceci ed il «Liscio» poi Aglietti se ne andava e «Il Liscio» cercava con tutti i mezzi di passare Ceci ma incappava in un testa-coda al tornante e si ritirava.

Nella 1600 Gentile (Naldi) bissava il comportamento di Pezzali, ma le seguenti verifiche tecniche escludevano il pilota di Pescara per rapporto di compressione irregolare favorendo dunque l'umbro Brocchi. Poche macchine in pista nel Gr. 3 ma piuttosto vivace il duello tra Nardini (Porsche Carrera) e Calò (De Tomaso Pantera). Era il notaio romano ad andarsene di forza mentre dietro Calò cercava di controllare la gara per serrare il suo attacco nel finale contando anche della leggera superiorità del mezzo. Dopo metà gara infatti Calò si faceva sotto e quando Nardini con le gomme roventi si ritirerà al tornante passerà decisamente a condurre fino in fondo nonostante il testa-coda alla «S». Senza problemi, al contrario, «RB» nelle 2000.

**Classe oltre 2000:** 1. Pier Bartolomeo Calò (Pantera) 38'30"5, media 89,980 kmh; 2. Nardini (Porsche Carrera) 38'50"2; 3. Saage (Porsche 911) a 2 giri. **Giro più veloce:** Calò e Nardini 1'04"7, media 91,808 kmh.

##### GRUPPO 2

**Classe 500:** 1. Alessandro Scarinzi 18'41"3, media 79,459 kmh; 2. Bacci 18'42"5; 3. Drovandi 18'43"8; 4. «Razzolino» 18'46"3; 5. Francioni 19'07"2 (tutti su Fiat 500). **Giro più veloce:** Scarinzi 1'12"9, media 81,481 kmh.

**Classe 600:** 1. Rolando Ciardi (Giannini 600) 17'38"3, media 84,189 kmh; 2. Naldini (Giannini) 18'01"3; 3. Pagani (Giannini) 18'03"8; 4. Bigiotti (Giannini) 18'16"7; 5. Orazioli (Abarth) 18'23"2. **Giro più veloce:** Ciardi (Abarth) 1'08"3, media 85,467 kmh.

**Classe 700:** 1. Walter Nocci (Giannini) 17'20"7, media 85,615 kmh; 2. Padrone (Giannini) 17'44"3; 3. Pizzi (Giannini) 18'06"6; 4. «Lugi» (Giannini) a 1 giro; 5. «Fargo» (Giannini) a 1 giro. **Giro più veloce:** Nocci 1'08"3, media 86,969 kmh.

**Classe 850:** 1. Nino Campani 16'33"7, media 89,664 kmh; 2. Scalabrini 16'58"3; 3. Broccolini a 1 giro (tutti su Abarth 850). **Giro più veloce:** Campani 1'05"3, media 90,964 kmh.

**Classe 1000:** 1. Giovanni Pasotti (Morris Cooper) 17'06"9, media 86,763 kmh; 2. Rosati (Abarth) a 1 giro; 3. Peroni (Abarth) a 1 giro; 4. Santandrea (Abarth) a 1 giro. **Giro più veloce:** Pasotti 1'06"5, media 89,323 kmh.

**Classe 1150:** 1. Emilio Gonnelli 16'58"1, media 87,523 kmh; 2. Cappellini 17'28"9; 3. Bommartini a 6 giri (tutti su Fiat 128). **Giro più veloce:** Gonnelli 1'05"1, media 91,244 kmh.

**Classe 1300:** 1. Duilio Ghislotti (A.R.) 15'20"9, media 96,752 kmh; 2. Pittini (A.R.) 15'45"3; 3. «Willer» (Fiat 128) 15'50"1; 4. «Pipino» (Morris Cooper) a 3 giri. **Giro più veloce:** Ghislotti 1'00"1, media 98,835 kmh.

**Classe 1600:** 1. Carlo Belli (Ford Escort) 15'30"9, media 94,723 kmh; 2. Turi (A.R. GTV) a 2 giri. **Giro più veloce:** Belli 1'01"1, media 97,217 kmh.

**Classe 2000:** 1. Mauro Sacchini (A.R. GTAm) 16'00"6, media 92,753 kmh; 2. «Alval» (Ford Escort) 16'05"5; 3. Romano (A.R. GTAm) 16'21"5; 4. Tabacco (A.R. GTAm) a 1 giro; 5. Drovandi (Ford Escort) a 1 giro. **Giro più veloce:** Sacchini 1'02"6, media 94,888 kmh.

**Classe oltre 2000:** 1. Sergio Rosso (Opel Commodore) 15'46"3, media 87,877 kmh (14 giri). **Giro più veloce:** Rosso 1'06"3, media 89,592 kmh.

##### GRUPPO 4

**Classe 1300:** 1. Paolo Bertini (Alpine) 16'00"9, media 92,723 kmh. **Giro più veloce:** Bertini 1'01"4, media 96,742 kmh.

**Classe 1600:** 1. «Carter» (Alpine) 15'15"8,

media 97,289 kmh; 2. Rampa (Alpine) 15'25"3; 3. Gellini (A.R. GTA) 15'29"; 4. Brunone (A.R. GTA) 15'48"6; 5. Ausilio (A.R. GTA) a 1 giro. **Giro più veloce:** «Carter» 59"7, media 99,497 kmh.

**Classe 2000:** 1. Ferruccio Caliceti (Alpine) 14'07"8, media 98,037 kmh; 2. Emanuele (Opel GT) 14'51"; 3. Del Curto (Porsche 914/6) 14'55"6; 4. Tarpani (Porsche 914/6) 15'06"3; 5. Rebay (Porsche 914/6) 15'14"4. **Giro più veloce:** Caliceti 58"8, media 101,020 kmh.

**Classe oltre 2000:** 1. Odoardo Govoni (Pantera) 14'35"4, media 101,781 kmh; 2. Cambiaghi (Lancia Stratos) 14'49"5; 3. Nataloni (Lancia Stratos) a 1 giro. **Giro più veloce:** Govoni 57"7, media 102,946 kmh.

##### F. ITALIA

**1. batteria:** 1. Gianfranco Brancatelli 18'52"3, media 104,916 kmh; 2. Coloni 18'53"1; 3. Pedersoli 18'55"; 4. Regosa 19'01"7; 5. Pizzi 19'14"1; 6. Beluardo 19'22"3; 7. Giacomelli 19'22"3. **Giro più veloce:** Coloni 55"6, media 106,834 kmh.

**2. batteria:** 1. Roberto Farneti 18'58"6, media 104,336 kmh; 2. Sottanelli 19'01"; 3. Abate 19'10"4; 4. Grimaldi 19'16"5; 5. Lenardon 19'19"8; 6. Peruzzi 19'23"8; 7. Bertolini 19'39"8. **Giro più veloce:** Ponzoni 55"9, media 106,261 kmh.

**Finale:** 1. Enzo Coloni 24'28"4, media 105,173 kmh; 2. Pederzoli 24'28"9; 3. Brancatelli 24'38"2; 4. Farneti 24'38"5; 5. Pizzi 24'51"; 6. Abate 24'51"3; 7. Peruzzi 24'56"6; 8. Grimaldi 24'57"2; 9. Sottanelli 25'07"8; 10. Regosa 25'15"4; 11. Bertolini 25'16"; 12. Giacomelli 25'17"9; 13. «Hoz» a 1 giro; 14. Bernardoni a 1 giro; 15. Gianni a 1 giro; 16. Cozzari a 2 giri; 17. Beluardo a 13 giri. **Giro più veloce:** Brancatelli 55"5, media 107,027 kmh.

##### F. 850

**1. batteria:** 1. Giovanni Avati (Maco) 21'07"2, media 93,749 kmh; 2. Rampinini (BWA) 21'08"8; 3. Bozzoli (Dagrada) 21'34"3; 4. Zago (BWA) 21'43"1; 5. Ferrari (Dema) a 1 giro. **Giro più veloce:** Rampinini 1'02"2, media 95,498 kmh.

**2. batteria:** Leonardo Verrelli (Barrelli) 21'42"2, media 91,228 kmh; 2. Bruscolotti (Ponni) 21'61"6; 3. Serra (De Santis) 22'09"3; 4. Massi (De Santis) 22'10"3; 5. Franchini (a 3 giri).

**Finale:** 1. Leonardo Verrelli (Barrelli) 27'35"5, media 93,286 kmh; 2. Bruscolotti (Ponni) 27'51"7; 3. Rampinini (BWA) 27'54"8; 4. Serra (De Santis) 28'10"5; 5. Franchini 28'20"9; 6. Girardi (BWA) 28'42"2; 7. Avati (Maco) a 1 giro; 8. Ferrari (Dema) a 2 giri; 9. Marchi a 2 giri; 10. Santone (Tecno) a 10 giri. **Giro più veloce:** Rampinini 1'01"6, media 96,428 kmh.

## Difficile dividere

80 milioni F. 2

# Si propone il collettivo per la «torta»

**MILANO** - Onde evitare la serie di errori compiuti a livello dirigenziale quest'anno con la squadra CSAI di F. 2, si sono riuniti, sotto la presidenza del conte Zanon e di Ottorino Maffezzoli, tutti i piloti che quest'anno hanno condotto una certa attività più alcuni già decisi per la F. 2 1975. Poche parole di preambolo da parte del conte, che rappresentava il presidente CSAI Rogano, che ha ribadita chiara l'intenzione di «smettere» con l'appoggio ufficiale in grande stile per i due piloti azzurri, e che ha rilanciato la parola ai vari piloti.

Si è parlato in modo molto vago, di una certa liquidità da parte della CSAI, che a occhio e croce assommerebbe a circa 80 milioni, più un altro tantum, sempre ad occhio e croce una quarantina di milioni, che si dovrebbe ricavare dalla vendita eventuale delle due March fornite di motore, più il motore di scorta ed altri pezzi di ricambio. Ammesso naturalmente che si potessero racimolare questi 120 milioni, rimarrebbe il problema di come dividerli.

Hanno parlato un po' tutti: c'è stato chi abbastanza democraticamente, e forse non in grado di vantare glorie in questa recente stagione, ha proposto una equa divisione del capitale. D'accordo, con meno di dieci milioni a testa nessuno potrebbe pensare di fare un programma definitivo: ad ogni modo sarebbero sempre un certo gruzzolo, che quest'anno nessuno a parte i due favoriti CSAI ha mai visto. E quindi tutto è rimasto un poco all'aria: i piloti dovranno inviare un loro calendario per la prossima stagione, in base alla quale, oltre a una prossima riunione che si dovrebbe tenere a metà novembre, la CSAI dovrebbe decidere come accontentare, o come suddividere la «torta» della F. 2.

## Anche in Italia la COPPA GORDINI

# Una monoposto RENAULT al vincitore con le R. 5

Dopo aver lanciato e portato fino ai massimi traguardi giovani piloti in Francia, pare proprio che la Renault abbia intenzione di ampliare questa politica anche in altre nazioni concedendo anche ai nostri aspiranti campioni la possibilità di bruciare le tappe e con pochi mezzi giungere presto al coronamento di tanti sogni. Questo potrà in pratica essere realizzato partecipando al prossimo challenge che la casa francese organizzerà anche in Italia, al volante di una vetturola che già oltrelpe ha avuto grande successo.

Si tratta della nuovissima Renault R 5 1300 LS, presentata in anteprima al salone di Torino, che verrebbe «potenziata» con un kit che la porterebbe a superare i 180 kmh. Il kit, realizzato dalla Gordini per la stessa casa, verrà a costare dalle 600 alle 800 mila lire e comprenderà sensibili miglioramenti alle sospensioni, barre, un piccolo spoiler anteriore che renderà particolarmente aggressiva la vetturola, oltre alle solite modifiche al motore.

La serie di gare, che la Renault ha organizzato in Italia, consterebbe di una decina di prove da disputarsi su tutti i circuiti: alla fine di questo piccolo campionato, al vincitore verrà assegnata una monoposto Super Renault, con la quale potrà correre la stagione seguente, con un adeguato premio in denaro per poter dispu-

tare le gare del campionato francese. E quello che più conta sono appunto i premi in denaro che ci saranno alla fine di ogni gara, pare un monte premi veramente superiore a tutti i precedenti visti nel nostro paese.

Questo a larghi termini il programma 1975, che verrà presentato al più presto in veste definitiva: in più è certo che verso la fine della stagione si disputeranno incontri a livello internazionale con i migliori piloti francesi e tedeschi, anche loro reduci dal loro campionato nazionale con identiche vetture.

Il regolamento tecnico è già stato approntato, sulla falsariga di quello già esistente in Francia. Una cosa ancora è certa: che alla Renault intendono fare le cose con molto scrupolo, per cui quando qualcuno verrà trovato «fuori» dalle regole verrà certamente eliminato per tutta la stagione.

Le prime vetture sono già state approntate: al Paul Ricard Patrick Tambay ha già girato in tempi meravigliosi, inferiori solo di un paio di secondi a quelli realizzati con la R 12 Gordini (che come è noto è 1600). I nostri lettori potranno vederne il prototipo alla festa dei Caschi d'oro di Autosprint: saranno presentati per la prima volta dal nuovo PR della Renault Italia, dott. Antonio Ghini.

Daniele Buzzonetti

## Nel durissimo rally d'AOSTA

### Viccardi l'ha impegnato a fondo

### (23" di distacco lo provano)

# Pelganta si ripaga

**AOSTA** - «Un rally stupendo, una corsa interessante, un percorso impegnativo reso ancora più duro da placche ghiacciate su alcune prove speciali (a diminuire i pericoli gli organizzatori avevano consentito l'impiego delle gomme chiodate). I tratti riservati alle prove speciali (tre su sterrato e tre su asfalto) obbligavano ad una guida tirata ed attenta senza pause distensive. Dobbiamo riconoscere che il «Trofeo Val d'Aosta» è passato a testa alta all'esame di questa durissima quarta edizione».

Questo è il giudizio, telegrafico ma nello stesso tempo molto significativo che Pelganta e Viccardi, primo e secondo arrivato del Trofeo Val di Aosta ci hanno fornito non appena arrivati al traguardo della gara.

La gara è vissuta su un bel duello fra questi due piloti che hanno dimostrato di essere molto preparati e di meritarsi l'appellativo di dominatori di questa edizione della gara aostana.

Come voleva il pronostico il favorito ha vinto e Pelganta ha conquistato un successo che in parte lo ripaga dalle tante amarezze degli ultimi tempi. Pelganta ha corso con molta accortezza, completamente al di fuori di quel « cliché » in cui è stato a volte inquadrato e che lo vuole tutto spettacolo e niente risultati. Ad Aosta il pilota novarese si è guardato bene dall'offrire ancora una volta il fianco ai suoi critici e senza abbandonare la proverbiale grinta, l'ha solo dominata un poco.

La vittoria è stata allora un premio meritatissimo che (semai possibile) avremmo visto volentieri condiviso con Viccardi, l'altro splendido dominatore di questa gara. I due vanno però posti sull'identico piedistallo,

perché ambedue sono stati protagonisti di una gara intelligente, regolare e coraggiosa ad un tempo. Non si conquistano i primi due posti in un rally duro, selezionatore (il 45 per cento dei partiti non è giunto al traguardo) se non si posseggono qualità di rilievo e non si realizzano i tempi che Pelganta e Viccardi hanno realizzato nelle 6 prove speciali se del mezzo meccanico non si è padroni. Sarebbe però ingiusto ed ingeneroso dimenticare il contributo recato ai due dai loro « navigatori » Orlando e

● Ad iniziativa della **TORINO RALLY CLUB**, una scuderia che vive esclusivamente (e con ottimi risultati) sulle sole quote sociali, alla fine del mese od ai primi di dicembre avrà luogo la premiazione dei vincitori TNR, 1. zona.

● Il presidente dell'A.C. Aosta, geom. Ramella, ci ha esternato il proposito di far effettuare in un prossimo futuro una edizione come **RALLY INTERNAZIONALE INVERNALE**. Una prova che siamo certi se effettuata interesserà sicuramente le nostre Case costruttrici sia automobilistiche che di gomme in vista del « Monte ».

Contegiacimo che hanno fatto a dovere la loro parte.

I mezzi meccanici a disposizione, una Lancia Stratos ed una Fiat 124 Spider infine, hanno risposto ad ogni sollecitazione dando una nuova autorevole conferma del proprio valore in questi tipi di gara.

Ma la lotta, dura, continua non si è limitata a questi equipaggi. Besozzi ad esempio ha colto un terzo posto con la sua HF, che non fa che riconfermare tutto il bene che si dice in giro di questo pilota sempre troppo « ignorato » dalle nostre case ufficiali. Poi viene Boretto, anche lui un pilota di quelli che vincono. Con il quarto posto odierno si è aggiudicato il Trofeo Nazionale Rally 1. zona.

In classifica poi troviamo Gerbino che ha tirato magnificamente durante tutta la gara e se è al quinto posto non è un caso, ovviamente, come non può essere un casuale niente in questa gara. Poi la lotta per la conquista della prima piazza nel Gruppo uno risoltasi a favore di Mondino su Cerrato ambedue su Opel Ascona preparate da Conrero. Parlando delle Ascona da segnalare l'ottavo posto di Pedretti, primo del Gruppo due.

La classifica che porta i nomi di tutti i 38 che sono arrivati è una specie di albo d'oro perché il fatto stesso di avere concluso questa quarta edizione del Trofeo Val d'Aosta è un titolo. Dei primi arrivati abbiamo già parlato ma dovremmo dire un gran bene di Lanaro, dei coniugi Andyson, di Rossi, di Guasti, di tutti, compresi gli eliminati alcuni dei quali come Bagna, Celesia, Lorenzelli, Ferraris avevano avuto modo di farsi valere.

**Carlo Burlando**

## HENRY rimedia a un errore nel VAR

# PIERRON tradito dalla foga

**SAINT MAXIME** - Patrick Pierron ha «rischiato» di vincere con la sua Porsche Carrera gruppo tre anche la Ronde del Var. Il vincitore (a sorpresa) del criterium Jean Behra si è ritrovato in testa al termine del primo dei quattro giri previsti. A rilanciarlo era stata la speciale di Notre-dame-des-Angers, quaranta chilometri di saliscendi su un asfalto spesso ricoperto di terra e ghiaia il cui profilo ricordava da vicino quello delle stradine del Tour de corse.

Gravemente attardati Henry e Gelin (che nelle due P.S. d'apertura erano stati i più veloci) in seguito ad un « dritto » che aveva aperto l'avantreno della loro Alpine spostando indietro di qualche centimetro tutto il triangolo delle sospensioni, handicappati dal bloccaggio del cambio dell'Alpine i corsi Manzagol-Filippi, Pierron fruiwa senza troppe difficoltà delle disavventure altrui.

Il giovane monegasco cedendo alla tentazione di credere che, come quindici giorni prima a Nizza, il gioco per lui fosse fatto. E questa volta davanti a Jacques Henry, ormai sicuro vincitore del titolo francese dei gruppi 4 e 5.

Nei due tronconi successivi ha ancora aumentato il vantaggio su Lunel (Carrera) e Moriere (Alpine 1600) che lo seguivano più vicino ma la sua corsa è finita al sesto appuntamento cronometrato, ovvero al secondo passaggio da Notre-Dame-des-Angers. A metà prova, sul colle di Tailude, la sua generosità lo ha portato fuori strada. Poco più lontano Moriere accartoccia la sua Alpine.

A questo punto Lunel resta solo al comando ma Henry riduce il suo svantaggio così come Manzagol, primo nelle tre speciali del terzo giro ma ancora ritardato nel finale da un altro bloccaggio del cambio. Le speciali successive sono tutte per Henry a caccia di punti per la matematica vittoria nel campionato transalpino ma anche della vittoria nel trofeo Giraglia-Var che (dopo il forfait di Andruet, vincitore in primavera della gara corsa) solo Manzagol poteva toglierli.

E difatti all'arrivo a Saint Maxime Henry ha quasi due minuti di vantaggio su Lunel (che vince comunque il gruppo tre) e poco più di 4' su Manzagol in crescendo, un altro cliente da tenere in considerazione per il gran finale iridato in Corsica. Quarto in questa gara ricco di motivi interessanti Jean-Louis Barallier, che è uomo abituato agli exploits più stupefacenti. Il nizzardo con la sua Commodore GSE della Opel BP-Marsaglia, ha vinto a mani basse il gruppo uno malgrado due forature in prove speciali e la rottura di un ammortizzatore aggiudicandosi praticamente il campionato per il « Turismo di serie ».

Il più veloce in gruppo due Robini, è quinto assoluto anche lui con una Commodore molto positivo ma innegabilmente favorito dal ritiro (subito dopo il via) di Clarr con l'Ascona giallo-verde di Vimont-Vicary. Un risultato che rilancia la lotta per il titolo della Turismo speciale, ora più che mai aperto. Se lo giocheranno nel Tour de Corse in diversi: Robini, Clarr, Errani e Chianea.

**g. r.**

**IV TROFEO VALLE D'AOSTA** - Valida per il Trofeo dei Rallies Nazionali (1. Zona) - Aosta, 2-3 novembre 1974.

**CLASSIFICA GENERALE**

1. Pelganta-Orlando (Lancia Stratos) in 42' e 44";
2. Viccardi-Contegiacimo (Fiat 124 spider) a 23";
3. Besozzi-Brusati (Lancia HF 1600) a 1'10";
4. Boretto-Benente (Lancia HF 1600) a 2'05";
5. Gerbino-Torassa (Fiat 124 spider) a 2'19";
6. Mondino-Costamagna (Opel Ascona 1900) a 2'29";
7. Rossi D.-Zonca (Lancia HF 1600) a 2'51";
8. Pedretti-Cagnoli (Opel Ascona 1900) a 3'24";
9. Cerrato-Gatti (Opel Ascona 1900) a 3'53";
10. Lanaro-Bionaz (Lancia HF 1600) a 3'54";
11. « Andison » - « VY » (Fiat 124 spider) a 3'55";
12. Rossi G.-Ferretti (Fiat 128 coupé) a 4' e 32";
13. Guasti-Viglione (Fiat Abarth 124 R) a 4'45";
14. Steffen-Bossi (Opel Ascona 1900) a 4'54";
15. Piacenza-Brustia (Opel Ascona 1900) a 5'43";
16. Bacchella-Vesco (Fiat 128 coupé) a 6'34";
17. Ravinale-Poggio (Fiat 128 coupé) a 6'52";
18. Zuccarello-Del Signor (Fiat 128) a 7'21";
19. Bertin-Gatti (Fiat 128) a 7'22";
20. « Lobo » - Cantore (Opel Ascona 1900) a 8'07";
21. Camiglia-Poggi (Opel Ascona 1900) a 8'07";
22. Barbieri (Fiat 128) a 8'15";
23. Parisi-Baldi (A112 Abarth) a 9'51";
24. Bertasio-Piscetta (Lancia HF 1300) a 9'57";
25. Cerisola-Umberto (Lancia HF 1600) a 10'01";
26. Bicchichi-Zanoboni (Simca Rally 2) a 10'09";
27. Netto-Bettanin (Fiat Abarth 124 S) a 10'28";
28. Berruto-Bidone (Fiat 127) a 11'21";
29. Maltese-Menghi (Fiat 850 coupé) a 13'13";
30. Zoso-Ghina (Fiat 124 spider) a 13'34";
31. Cogo-Ferrando (Lancia HF 1600) a 13'49";
32. Vecchi-Rossetti (Opel Ascona 1900) a 14'39";
33. Aschieri-Moro (A112 Abarth) a 14'50";
34. Scapin-Frola (Alfa Romeo) a 15' e 46";
35. Bal-Stradella (A112 Abarth) a 19'57";
36. Zagato-Sobrero (Fiat 128 SL) a 22'39";
37. Agrave-Leone (Fiat 127) a 25'10";
38. Carello-Roasenda (Lancia Beta coupé) a 49'54".

# HELVETIA

VIA MONVISO 79 ROZZANO (MI) TELEF. (02) 8252979

**Spoiler anteriori e posteriori  
parafanghi allargati, codolini  
Kit di trasformazione:  
Porsche 2,7 e BMW « Turbo », Dune Buggies**

Saremo lieti di ospitarvi al Salone  
dell'Automobile, Stand 6157 - 3. Padiglione



**RONDE DEL VAR** - Rally internazionale - St. Maxime, 2-3 novembre 1974.

**CLASSIFICA GENERALE**

1. Henry-Gelin (Alpine 1800) 4.03'48";
2. Lunel-Roux (Porsche Carrera) 4.05'44" (1. gr. 3);
3. Manzagol-Filippi (Alpine 1800) 4.08'05";
4. Barailler-Pantalacci (Opel Commodore) 4.13'14" (1. gr. 1);
5. Robini-«Noiram» (Opel Commodore GSE) 4.15'28" (1. gr. 2);
6. Giordanella-Souchon (Alpine) 4.16'10";
7. Errani-Luparia (Opel Ascona) 4.17'24";
8. Zapp-Cardelli (Alpine) 4.18'21";
9. Mouton-Arrii (Alpine) 4.18'47";
10. «Gomme»-Couillot (Simca R2) 4.19'06".

● Quanto costava partecipare al GIRO D'ITALIA? Abbiamo fatto una piccola indagine, tenendo presente nei conteggi l'assistenza per tutto il Giro, la benzina, e gli alberghi per i piloti e i meccanici, escludendo quindi, preparazione macchina, iscrizione e gomme. Queste sono state le cifre:

GR. 5	L. 2.700.000
GR. 4	L. 1.600.000
GR. 3	L. 800.000
GR. 2	L. 600.000
GR. 1	L. 500.000

# Mettiamo in archivio il GIRO '74

## Dal colpo d'occhio di Clay al gatto nero del GIOGO

TORINO - Documenti per l'archivio del GIRO '74: un flash-back che merita e, per vivacità, al tempo « presente ». « Sono le levatacce alle sei del mattino che mi fanno più paura... » così ha esordito Regazzoni alla mini-conferenza stampa il giorno prima della partenza del Giro in una saletta del museo dell'automobile di Torino. Ma più che a Regazzoni abbiamo chiesto a Macaluso suo co-pilota che cosa ne pensasse del vice campione del mondo « debuttante » sulla piccola ma potente X 1/9 della Fiat.

« Ho imparato tante cose nei giorni di allenamento con Regazzoni » dice Macaluso. « Certamente è un grande pilota. Siamo stati delle giornate intere in macchina senza mangiare per imparare le salite e andare a provare nei vari circuiti che dovevamo fare durante il Giro. La cosa che mi ha impressionato di più è il "colpo d'occhio" di Clay nelle condizioni di traffico normale. Passa in punti dove io non azzarderei mai e giurerei impossibile, passare. Ma alla fine ha ragione lui. Come l'altro giorno quando a Casale volevo scendere ad aprire un portone, mi ha detto di no, tanto si passava. Non c'era più di un centimetro da una parte e dall'altra. Io non sarei mai passato! ».

Regazzoni ascolta compiaciuto quanto dice il suo compagno, « Ero venuto a questo Giro per divertirmi — dice —. Ne avevo parlato una volta per scherzo con l'avv. Montezemolo, e poi ho dovuto mantenere la promessa. Ho rinunciato ad alcune gare in California per fare questa gara, ma non ne sono assolutamente pentito. Anzi, ora che ho imparato le note, e a fidarmi del mio compagno quando mi dice "curva non veloce..." ».

Lo interrompe Macaluso con uno scatto divertito, « Sì, ma per te tutte le curve sono "piene". Certe volte mi son preso paura... ». Ilarità generale e Regazzoni ribatte: « Non me lo avevi detto che avevi paura... ». Macaluso: « No, paura no. Però se una curva è da quarta e tu me la fai in quinta piena... sai... ».

Regazzoni tiene a precisare che era venuto per divertirsi e fare un po' di relax dopo la stress americano del finale F. 1. Fa anche una piccola gaffe dicendo « Se volevo vincere correvo con una Stratos!... ». Qualche colpo di tosse lo ferma.

Anche Merzario si è fermato a metà gara con la pressione dell'olio a zero. E' molto arrabbiato Arturo, e ci dice: « Non ho mai avuto una macchina strana come questa. In 10 chilometri me ne sono capitate di tutte i colori: dai freni alle gomme. Poi a Casale, mentre stavo attaccando quelli di testa, ho sentito il motore indurirsi e per non fare danni maggiori mi sono fermato nel prato, la pressione dell'olio era ormai a zero ».

Anche il vincitore della passata stagione Mario Casoni aveva un diavolo per capello; ha perso un mucchio di minuti perché i suoi meccanici si sono sbagliati a mettere la benzina nel serbatoio: « Quando ho visto la benzina a zero, e mancavano ancora diversi giri alla fine, mi sono sentito una gran rabbia in corpo. Sono rientrato ai box e poi sono ripartito per l'ultimo giro prima che Andruet tagliasse il traguardo. Ma quando sono arrivato a tagliarlo un commissario me lo ha impedito rispedendomi verso i boxes. E' incredibile ». Come sapete i commissari gli daranno una penalizzazione anche per questo. Gliela toglieranno ma non ufficialmente solo dopo che si sarà ritirato a Varano!...

### Il motore di DONEDA

● A Doneda, il preparatore della Stratos-Jolly Club, scotta ancora la defaillance cui è stato costretto Arturo Merzario al Giro. E ci ha fatto una rimproveranza, a proposito di una frase apparsa nel numero scorso di AUTOSPRINT in un passo del DIARIO del nostro Cevenini. Cioè dove si diceva che il motore della STRATOS era stato « preparato (male) da Doneda ». Non è che Merzario abbia potuto beneficiare di un concreto appoggio del preparatore di fiducia della Jolly al Giro, ma certo che per il motore almeno Doneda non c'entra. Infatti non si trattava del 2 valvole da gr. 4 (che a suo dire, con la « Sua » iniezione Kugelfischer eroga 280 CV.) ma del 24 valvole della Casa che avrebbe dovuto essere di Andruet se avesse corso MUNARI col turbo ufficiale.

La precisazione è doverosa, come resta il mistero dei rapporti sbagliati, al cambio (erano montati scambiati?). E' un capitolo, purtroppo che per la Lancia è meglio chiudere.

● Prima del passo del Gioigo la Porsche di Schon-Borri si è vista la strada tagliata da un gatto nero. I due piloti, abbastanza superstiziosi, con una gran fretta si sono fermati sul ciglio della strada rinunciando a proseguire, finché non passava un'altra macchina. Finalmente è arrivato un concorrente che li guardava stupiti. Alla richiesta se avessero bisogno di qualcosa, e a risposta negativa ha proseguito. Ma è rimasto ancora più stupito ritrovandosi sorpassato 500 metri dopo. Il giorno dopo quel concorrente si è dovuto clamorosamente ritirare... La superstizione della coppia milanese-parmense si è rafforzata.

● A proposito di superstizione. Anche il preparatore della Porsche di Schon, Zonca, portava sempre in tasca un cappellino rosso, che si toglieva solo al momento di andare a letto. L'alchimia non ha però funzionato contro i sassi dello sterrato prima della salita dello Spino.

● La Porsche di Berruto-Ilotte era disegnata con fregi colorati che l'avvolgeva tutta con i colori dell'arcobaleno. Lo studio era (nientepopodimeno) di Giugiaro.

● Contro gli otto successi di Andruet e la sua Stratos, si son registrati al Giro quattro successi della De Tomaso Pantera nelle prove di velocità. L'exploit della casa modenese è stato completato da quattro Pantera nei primi 10 posti della classifica generale.

cev.



● L'equipaggio della Ferrari Daytona Baldi-Fracastoro ha dovuto guidare sotto la pioggia ad Imola con la testa fuori dal finestrino perché non funzionavano i tergi. Molto lenta la coppia che, educatamente si fermava quasi per dare la strada ai più veloci che sapraggiungevano. Abbiamo chiesto come mai non avessero montato quando occorre le gomme slick, « troppo difficile da guidare la Daytona con le slick. La macchina va da una parte all'altra della pista. Preferiamo le nostre Michelin XAS che adoperiamo normalmente anche in città »...

● A chi esprime dubbi sulla consistenza dell'assistenza Lancia che nel prossimo anno potrà essere data ai clienti Stratos, Cesare Fiorio ha fatto presente che vi saranno a tutte le corse due camion con diversi meccanici e pezzi di ricambio. Il tutto affidato come sempre, a Nicki Bianchi. I pezzi di ricambio, assicurano in Lancia, costano almeno la metà di quelli della concorrenza.

● Dice Casoni della Pantera di Gottifredi: « Appena possibile lo voglio anch'io il motore ad iniezione. Va come una bomba; volendo si possono ottenere 100 CV litro ».

SIGMA/foto LUMMARINO

**ti facciamo una ruota così!**

ruote in lega leggera  
**mille-miglia**

**FOMB**  
FONDERIE OFFICINE MAIFRINI BRESCIA  
25100 - Via Scuole, 5 tel. 302 281/2 - 391604

Battezzato nell'autocross di Moncalieri

# Fa già polemica il regolamento '75

**MONCALIERI** - Mattatore della scorsa domenica nella gara di autocross a Moncalieri il «drago rosso» Franco Negro che esibitosi in numerose categorie ha conquistato l'assoluto con una 500-DKW 1200 cc preparata dai maghi Brusaschetto e C. di Portacomaro. Una breve schermaglia iniziale lo vede in lotta con Boni e poi via per la vittoria in lotta solo con il cronometro. Nella movimentata classe fino a 700 cc Scanavino su 500 preparata da Salino, neo Campione Italiano della FAI, non ha problemi a regolare Dotta autore di una violenta serie di errori (si ribalta anche senza danni) seguiti da recuperi furibondi. Ferreri in buona posizione, precipita indietro per un testa-coda poi si ferma definitivamente, mentre Gandolfo supera Della nonostante un gran sventolio di bandiere gialle.

Nella 1000 di nuovo protagonista Scanavino seguito da Fissore: sembra che il biellese abbia la meglio quando nel superare un doppiato si scompone un po', ma è quanto basta per dare via libera al bravo Fissore che inesorabile lo supera e vince.

Nella 1300 inizialmente in difficoltà Negro con l'Alfa Sud della Monticone recupera poi come un matto scatenandosi in un duello con Marenco Eraldo che sprizza scintille mentre Fissore vincitore della Savara Cap conclude al comando alla grande.

Nella 1600 è presente il fuoriclasse Gropello, Goi su Alpine che scatta naturalmente al comando, ma dopo un solo giro accortosi delle tante e profonde buche causate dal cedimento parziale del fondo di cemento gettato solo il giorno prima, rinuncia, ripromettendosi una giusta vendetta quando la pista sarà definitivamente sistemata.

E' così al comando Deila, ma un banale guasto lo blocca ormai sicuro vincitore.

Nella oltre 1600 gran lotta tra Deccè e Borra che si risolve a favore dell'Alpine del primo. Da segnalare un po' di maretta verificatasi nella classe Prototipi sino a 1000 in quanto in questa occasione è stato fatto applicare in anteprima il nuovo regolamento che prefigura quello nazionale in vigore nel '75.

Giorgio Rossotto

**TROFEO ARCOFLEX - Gara di autocross a Moncalieri - 28 ottobre 1974**

## LE CLASSIFICHE

**Classe 700:** 1. Roberto Scanavino 13'6"9; 2. Dotta 13'18"; 3. Gandolfo 13'20"2; 4. Deila 13'21"8; 5. Bordone 13'49"8; 6. Barberis 14'23"2; 7. Ferreri 13'32"3 a 1 giro (tutti su Fiat 500-700).

**Classe 1300:** 1. Giuseppe Fissore (Abarth 1300) 12'18"3; 2. Marenco (Fulvia HF) 12'43"2; 3. Negro (Alfa Sud) 12'43"9; 4. Tortone (NSU) 13'0"2; 5. Leporace (Fiat 128) 13'4"5; 6. Ferrando (Renault Gordini) 13'13".

**Classe 1000:** 1. Giuseppe Fissore (Abarth 1000) 12'39"2; 2. Scanavino (Fiat 500-800) 12'43"8; 3. Deila (Fiat 500-900) 13'6"2; 4. Amerio (500-900) 13'8"3; 5. Sanguin (600-1000) 13'26"7; 6. Adriano (Fiat 850) 13'30".

**Prototipi 1000 cc:** 1. Roberto Bosca (500-DKW) 12'38"2; 2. Brusaschetto (500-DKW) 12'51"7; 3. Rosso (500-900) 13'47"7; 4. Gelato (500-900) 13'58"8; 5. Lisa (500-900) 12'40"7 a 1 giro; 6. Tuis (500-DKW) 12'52"8

**Classe 1600:** 1. Michele Boccardo (Primula) 13'41"00; 2. Perutti (Alfa GT) 13'47".

**Classe oltre 1600:** 1. Adriano Deccè (Alpine Renault) 12'20"; 2. Barra (Fulvia HF) 12'27"2; 3. Reda (Opel Ascona) 13'11"3; 4. Leporace (Fulvia HF) 13'17"0; 5. Tadone (Fulvia HF) 13'20"8; 6. Luchino (Lancia HF) 12'29"1 a 1 giro; 7. Cancino (Ford Capri) 13'3"5

**Prototipi oltre 1000:** 1. Franco Negro (500-DKW 1200) 12'13"9; 2. Boni (500-128) 13'44"5 a 1 giro; 3. Bocchino (500-Giulia) 12'19"1 a 2 giri.

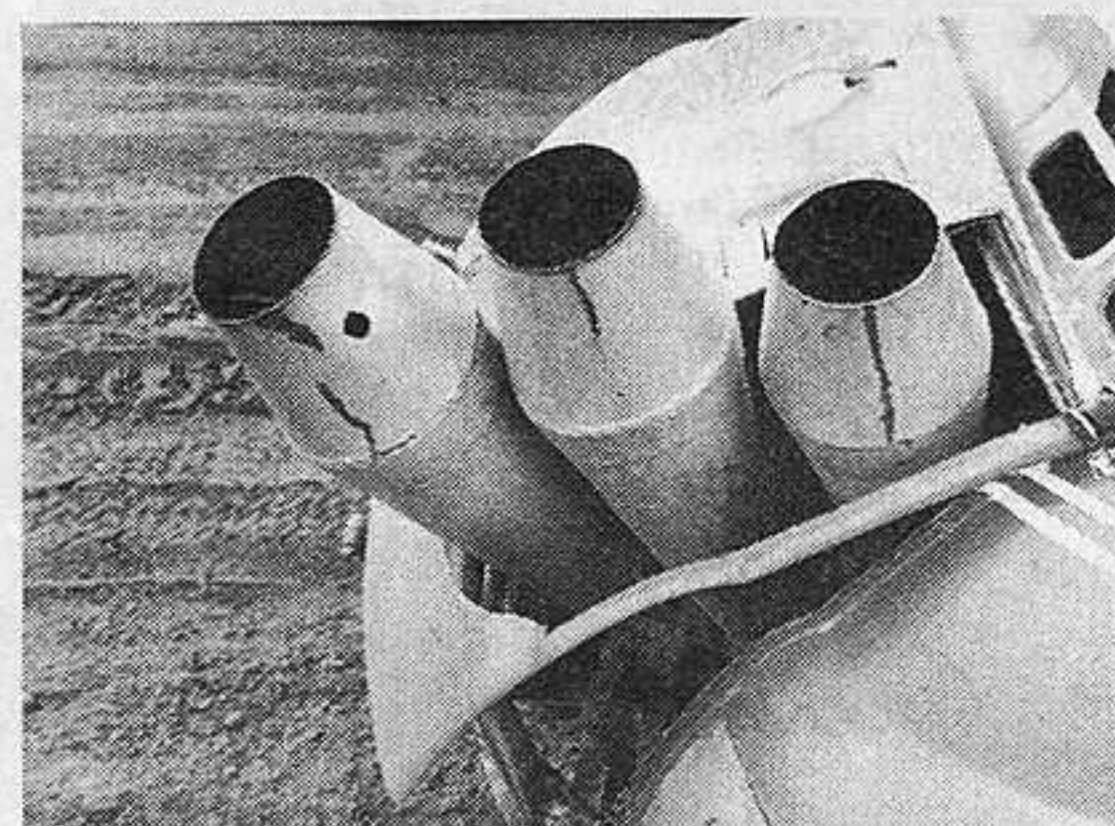
**Prototipi tubolari:** 1. Salvatore Migliorisi 12'07"9; 2. Marenco E. 12'39"5 a 1 giro.

## Il 17 novembre la salita di IGLESIAS

**CAGLIARI** - La gara in salita «COPPA CITTA' DI IGLESIAS», in calendario per il 13 ottobre scorso, ha trovato una sua definitiva sistemazione e si svolgerà sicuramente (i regolamenti sono stati già diramati) domenica 17 novembre prossimo. Si tratta della gara conclusiva del Trofeo della Montagna per la IV zona.



Alcune immagini dell'autocross di Moncalieri, della settimana scorsa, gara in cui per la prima volta è stato applicato il nuovo regolamento per il '75



A sinistra, sbucano minacciosi i tre scarichi del motore DKW. A destra, il voluminoso filtro aria di questa 850 coupé. Sotto, un prototipo tubolare



**AUTORADUNO RALLY NOTTURNO - Firenze.**

## LA CLASSIFICA

1. Contesini-Piacani (Fiat 128 c) 8'10"6; 2. Delli Quanti-Querci (Alfasud TI) 8'15"6; 3. Landozzi-Rinaldi (Simca R2) 8'17"6; 4. Cipriani-Nannei (Lancia Fulvia) 8'21"4; 5. Nocentini-Canocchi (Simca R1) 8'22"4; 6. Gragnoli-Cortese (Gordini R12) 8'22"6; 7. Naldoni-Greco (Alfasud TI) 8'29"4; 8. Carneseccchi-Cecchini (Fiat 124 Abarth) 8'32"8; 9. Brenti-Compagnoni (A 112) 8'38"4; 10. Burzio-Zamerra (A 112 Abarth) 8'39"4; 11. Ricci-Camici (Alfetta) 8'39"4; 12. Bagiardi-Lucacci (Fiat 124) 8'42"6; 13. Fochi-Borghini (Simca R2) 8'51"; 14. Peruzzi-Prodon (Mini 1000) 8'52"2; 15. Ceramelli-Quattieri (Fiat 128) 8'58"6; 16. Zanobini-Carcasci (Alfasud) 8'59"6; 17. Ricci-Cortigiani (Fiat 850 coupé) 9'00"8; 18. Falagiani-Tocci (Fiat 125) 9'08"8; 19. Conti-Lenzi (Fiat 128 c.s.) 9'10"4; 20. Grifoni-Marazzini (Fiat 127) 9'10"6; 21. Corti-Corti (Lancia Beta) 9'12"8; 22. Siciliano-Casoli (Fiat 127) 9'13"; 23. Nozzoli-Spighi (Fiat 127) 9'15"; 24. Ciandella-Rossi (A112) 9'19"2; 25. Sisondi-Carpisassi (Simca R2) 9'21"; 26. Fani-Fani (Cooper 1000) 9'27"; 27. Benedetti Ceccarini (R5L) 9'27"; 28. Beltrandi-Nelli (A.R. 1750 GT) 9'32"8; 29. De Felice-Moretti (Alfasud) 9'39"4; 30. Mazzei-Masi (Escort 1300) 9'43"2; 31. Lapi-Agnoloni (Mini 1000) 9'46"2; 32. Pasi-Speranza (Renault R4) 9'48"6; 33. Barlacchi-Valenti (Fiat 127) 9'48"8; 34. Maoggi-Laschi (A112) 9'53"2; 35. De Felice-Steinhauslin (Fiat 127) 9'53"2; 36. Cavigli-Renzetti (Renault R5) 9'53"6; 37. Passigli-Portacasucci (A 112) 9'54"6; 38. Ciaccheri-Bellini (Fiat 127) 9'56"; 39. Ricci-Falli (Fiat 126) 10'06"6; 40. Cecchi-Contini

m. g.

# Diverte il minirally by night toscano

**FIRENZE** - Doveva essere una «sgambata» a quattro ruote fra alcuni amici della Scuderia «Biondetti-Firenze Corse», ma appena si è saputa la notizia sono pervenute richieste di partecipazione da tutta la Toscana. E così sono stati un'ottantina gli equipaggi che hanno fatto le verifiche presso la Scar-Autostrada per partecipare all'Autoraduno Rally notturno sulle colline di S. Polo in Chianti.

Ed è stata una festa, bella e sportiva che ha lasciato tutti soddisfatti e con la voglia di correre un'altra volta, forse durante l'inverno con la neve. 171 chilometri il percorso, tre prove speciali della lunghezza di m. 1650 l'una; partenza alle ore 21 per quattro ore di gara. Sul percorso collegamenti radio, jeep per recupero dei mezzi. Incredibilmente numeroso il pubblico che ha assistito alla gara: moltissimi giovani che rientravano a casa dal cinema o dal ballo si sono fermati fino all'alba a seguire i caroselli. Cosa questa che ha fatto particolarmente piacere agli «organizzatori». Alle sei di domenica mattina premiazione e poi tutti a letto.

La gara è vissuta sul duello a distanza tra gli equipaggi Contesini-Piacani, su

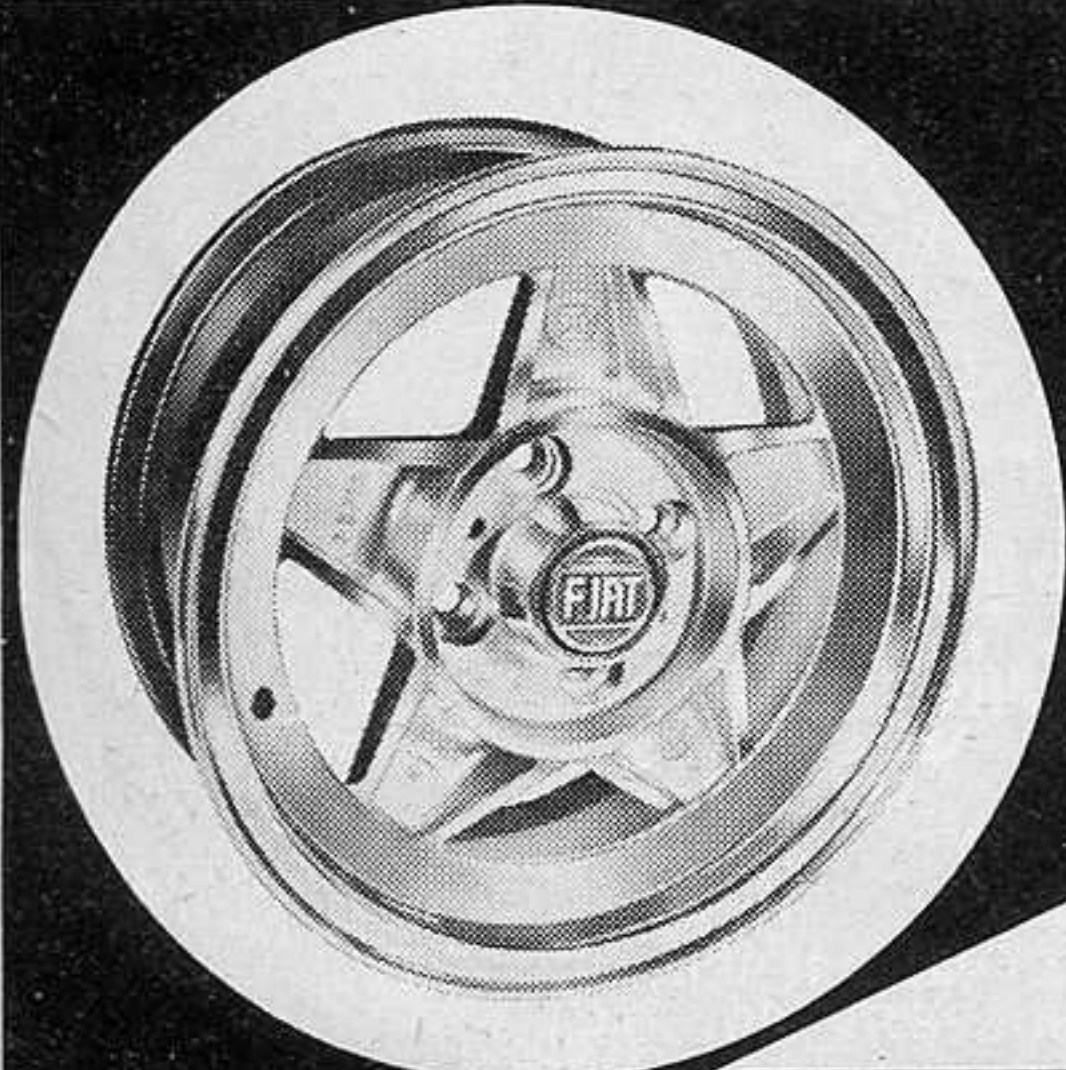
**QUALITA'  
ELEGANZA  
SICUREZZA**



**RUOTE  
IN LEGA  
LEGGERA**

**STILAUTO**

MILANO - VIA BARNABA ORIANI 22/10 - TEL. 3086165



C'è anche a chi è seccato vedere



Clay a Canzonissima

# La Scuola PILOTI in tivvù

«Non si può pensare di eliminare l'auto salvaguardando tutto ciò che abbiamo proprio grazie all'automobile. L'auto c'è e resterà... La crisi esiste ma è temporanea. La supereremo. Molti ci accusano di aver troppo creduto nell'automobile. Non è stato un errore. Continuiamo a crederci». Questo sintetico stralcio della lettera-messaggio di Giovanni Agnelli è stata letta anche in tv — martedì sera — nel corso del telegiornale in un servizio dal titolo «Austerità ma non troppo».

L'automobile — la grande accusata dello scorso inverno — è tornata dunque alla televisione (e nei discorsi televisivi) in una diversa dimensione. Non se ne parla più in termini di eliminazione totale, non la si guarda più come la «nemica» dell'uomo e dell'ambiente; ma la si considera e la si osserva con una inaspettata e rinnovata obiettività. Ennio Mastrostefano, infatti, nell'introdurre il collegamento con Gino Rancati — presente al Salone di Torino —, ha precisato che se vi era stata una contrazione della domanda a causa della crisi energetica ora la situazione appare mutata anche se il pubblico chiede un'auto più



tv



radio

**Programmi dal 6 al 12 novembre 1974**

<p><b>MERCOLEDÌ 6</b> NAZIONALE Ore 21,50 - Mercoledì sport</p> <p><b>GIOVEDÌ 7</b> NAZIONALE Ore 18,20 - «Campioni del brivido».</p> <p><b>SABATO 9</b> SECONDO Ore 19,00 - «Dribbling» - Telegiornale sport</p> <p><b>DOMENICA 10</b> NAZIONALE Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport</p> <p>Ore 17,15 - Notizie sportive Ore 21,40 - «La Domenica sportiva»</p> <p style="text-align: center;">SECONDO</p> <p>Ore 19,50 - Telegiornale sport</p> <p><b>LUNEDÌ 11</b> NAZIONALE Ore 12,30 - Sapere: «La Mille Miglia» (replica 3. puntata)</p> <p><b>MARTEDÌ 12</b> NAZIONALE Ore 12,30 - Sapere: «La Mille Miglia» (settimana puntata)</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> SECONDO (esclusi sabato e domenica) Ore 18,45 - Telegiornale sport</p> <p><b>SABATO 9</b> Secondo programma Ore 11,35 - Ruote e motori</p>	<p><b>DOMENICA 10</b> Secondo programma Ore 12,00 - Anteprima sport Ore 17,00 - Domenica sport</p> <p><b>LUNEDÌ 11</b> Programma Nazionale Ore 8,00 - Lunedì sport</p>	<p style="text-align: center;"><b>TV Svizzera</b></p> <p><b>GIOVEDÌ 7</b> Ore 22,00 - Cronaca diretta di un avvenimento sportivo</p> <p><b>SABATO 9</b> Ore 17,00 - Cronaca diretta di un avvenimento sportivo Ore 22,40 - Sabato sport</p> <p><b>DOMENICA 10</b> Ore 17,55 - Domenica sport, primi risultati Ore 22,05 - «La Domenica sportiva (parzialmente a colori)»</p> <p><b>LUNEDÌ 11</b> Ore 18,00 - Per i bambini: «Educazione stradale» Ore 19,45 - Obiettivo sport</p> <p><b>MARTEDÌ 12</b> Ore 23,00 - Notizie sportive</p>
--	--	---

economica soprattutto dal punto di vista del consumo. «Ecco perché — ha precisato Mastrostefano — è interessante vedere come le Case di tutto il mondo rispondono a questo nuovo tipo di domanda».

Se, tuttavia, abbiamo avuto l'auto al Salone non abbiamo potuto ottenere al-

cuna notizia di carattere sportivo. La rubrica domenicale ha completamente ignorato la «2 Ore» di Vallenga, una manifestazione non certo da meno di tutte le altre presentate, con dovizia di particolari nella trasmissione stessa. In compenso nel prossimo sabato, in DRIBBLING andrà

in onda, a cura di LINO CECCARELLI un servizio sulla Scuola Piloti. Tra gli intervistati Fittipaldi, Merzario e NATILI.

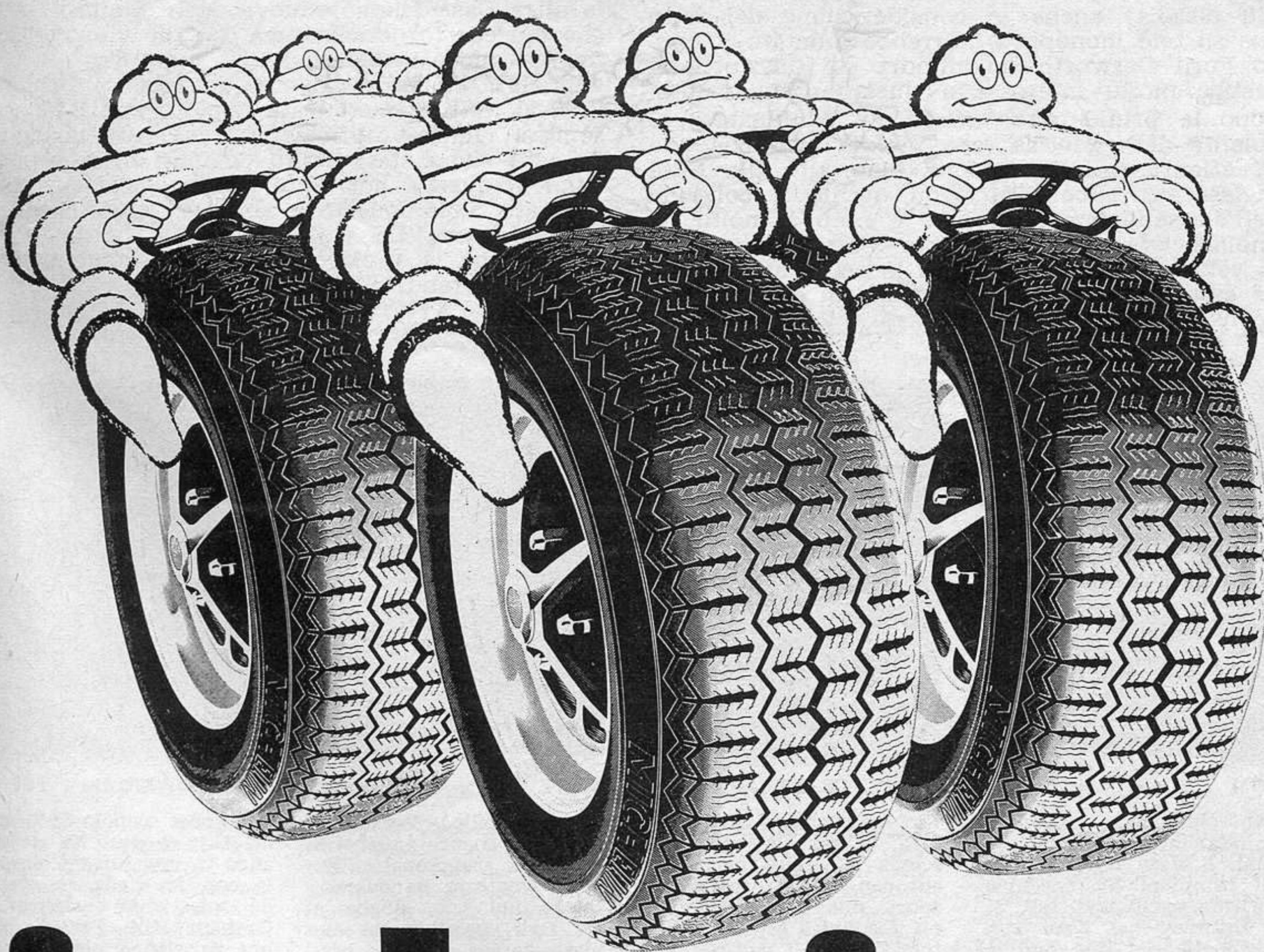
A questo punto ci sembra interessante riuociparci di Clay Regazzoni e della sua partecipazione a «Canzonissima». La scorsa settimana avevamo scritto che l'immagine serena che ci era stata offerta dalla trasmissione canora non sarebbe forse piaciuta a quei telespettatori che — proprio perché condizionati da un certo tipo di «propaganda» televisiva — «pensano al campione di automobilismo, chiunque esso sia, come a una sorta di mostro, spaventosamente teso, intemperante e nevrastenico». Non ci eravamo sbagliati. O, almeno, non completamente: perché i primi a trovare da ridire sull'esibizione di Regazzoni sono stati i colleghi critici dei quotidiani. Non tutti, naturalmente, perché alcuni — sul «Corriere della Sera» e su «Paese Sera» — hanno espresso compiacimento per un Regazzoni «tutto nuovo» e che «ha dimostrato con signorile semplicità, che si può essere graditi al pubblico essendo semplicemente se stessi».

Altri, invece — soprattutto tra coloro che non saprebbero distinguere una 500 da un'auto da competizione — hanno dichiarato che avrebbero preferito che «il campione automobilistico fosse rimasto nell'abitacolo della sua "formula uno", anziché vederlo lanciarsi in un approssimativo tango con la conciliante Carrà»!

Ma non basta: un quotidiano fiorentino tenta maldestramente la spiritosaggine e dichiara che Clay «non riuscendo a vincere il campionato del mondo automobilistico (!) per sfortune varie, cerca evidentemente di consolarsi facendosi la fama del "meglio ballerino"...».

Gio' Luni

## radiali **ZX** MICHELIN



**multipneumatici  
polivalenti  
superdotati**

**larghe le spalle, possente il torace, robusto il dorso, scattanti i fianchi:**

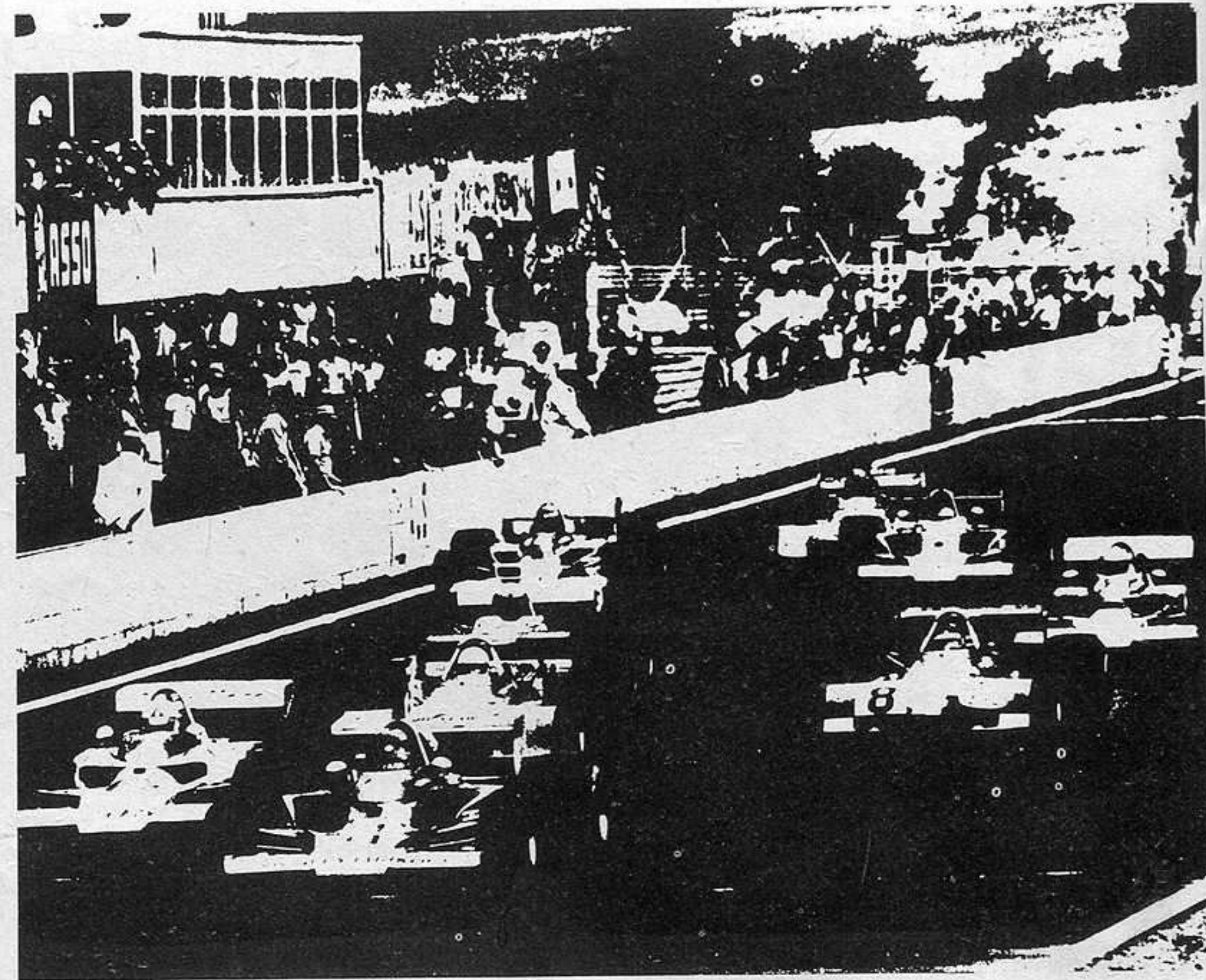
sicuri e forti contro le insidie, con ogni tempo e in ogni dove, divorano chilometri dopo chilometri; sempre fedeli sino alla meta, vi fan viaggiare sopra il velluto e...

**grande o piccola sia la vettura, il carburante fan risparmiare.**

# i plurimaticci

Dopo 5 anni di maxi-formula monopo-  
 posto all'inglese, il cambiamento  
 di sponsor non fa temere il peggio

# Brindisi alle 5000



LONDRA - Con la vittoria di stretta misura di Bob Evans sul solito Peter Gethin si è concluso questo campionato Rothmans per F. 5000, bello e avvincente fino alla sua ultima gara. Quattro vittorie a testa per i primi due, sette punti di distacco per il biondo Evans, che pur non prendendo punti nell'ultima gara a punteggio doppio di Brands Hatch, grazie al secondo posto di Ashley, è riuscito a mantenere quel minimo di vantaggio che gli permetteva di riportare la vittoria finale. Vittoria quanto mai meritata per il lungo inglese della Helley Forklift, che con molta probabilità passerà quest'altro anno ad altri impegni, probabilmente di F. 1.

Gethin comunque non ha sfigurato: anzi, ha ottenuto nella maggior parte delle gare disputate posizioni di rilievo, grazie forse alla strapotenza del suo Chevrolet Morand accuratamente seguito dalla Casa svizzera e naturalmente alla perfetta organizzazione della scuderia del conte van der Straeten che con grande passione ha seguito anche quest'anno, personalmente, tutte le gare disputate da Gethin e Pilette. E non gli sono certamente mancate le soddisfazioni: infatti il suo team, il VDS, si è abbondantemente aggiudicato la speciale classifica per scuderie davanti alla Shellsport Luxembourg e alla McCechnie Racing. Terzo è giunto Ian Ashley, la prima guida della Shellsport, che ancora una volta Jackie Epstein è riuscito a portare a livelli di grande rilievo: dietro di lui la seconda macchina del VDS, la Chevron di Pilette (ex campione '73) e quinta assoluta la nostra Lella Lombardi.

Merita un discorso particolare la prestazione finale dell'alessandrina, prima e unica donna, oltre che unica italiana in questa serie di gare (l'altro italiano fu Andrea de Adamich che nel '69 vinse una sola gara ma non di campionato).

Per nulla intimidita al volante dei bestioni da 500 cavalli (anche se il suo motore ne ha sempre avuti certamente molti meno) Lella ha disputato veramente una stagione positiva: partita più come numero d'attrazione che come seconda guida vera e propria, si è conquistata a « colpi di gomito » il suo posticino al sole, impegnando più di una volta piloti al volante di fior di vetture.

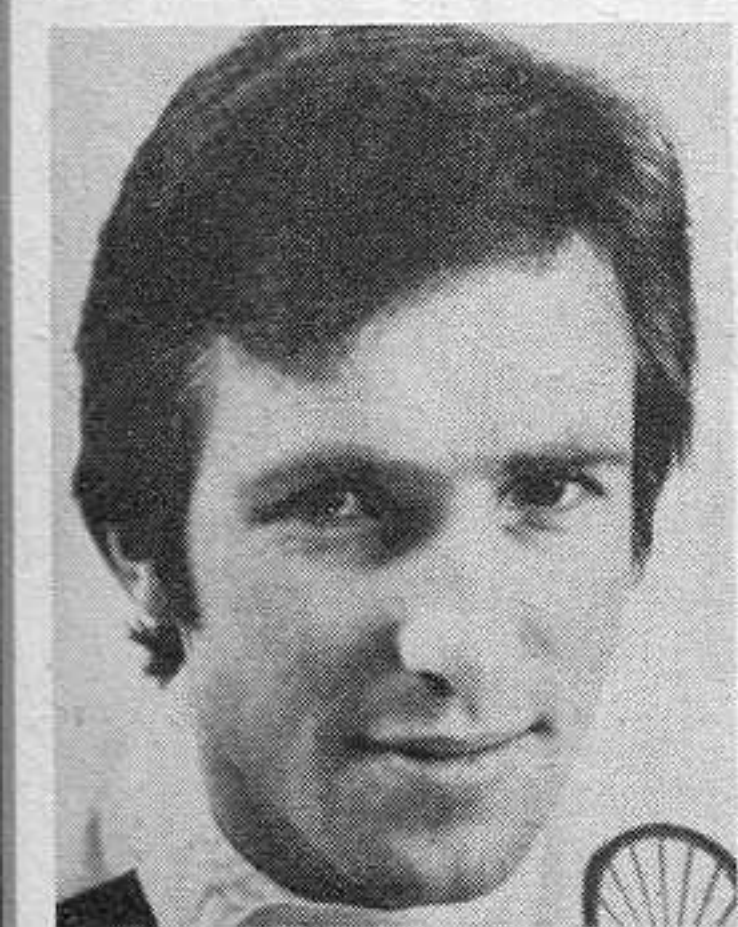
Nonostante abbia sofferto un'infinità di guai, soprattutto per il fattore pneumatici e con motori non proprio all'altezza dei migliori, con una continuità di piazzamenti che le fanno certamente onore, il nostro piccolo casco di bronzo ha ottenuto in Inghilterra e negli Stati Uniti un tale indice di popolarità che la rilanciano per la prossima stagione come stella di prima grandezza. E difatti, per la prossima stagione, Lella ha già firmato un contratto per disputare tutta la serie delle gare americane di F. 5000, al volante di una nuova Lola assistita da Francisco Mir e sponsorizzata da Mister Marty. Continuerà inoltre anche in Inghilterra, disputando come prima guida della Shellsport il campionato inglese di 5000, al volante di una nuova Lola, che Eric Broadley le costruirebbe su misura (evidentemente molto più piccola) anche in considerazione del fatto che su tale monoposto verrebbe montato il nuovo Ford Cosworth sei cilindri. La Cosworth avrebbe molto interesse a questo abbinamento: dopo le prime prove infatti di Walkinshaw al volante della Modus (che non è altro che una F. Atlantic con le « pance » laterali) alla Casa inglese vedrebbero di buon occhio il collaudo dell'alessandrina, che come è noto è molto pignola per le messe a punto e le sistemazioni della vettura. Per queste prove la macchina dovrebbe essere pronta per i primi giorni dell'anno: lo sponsor inglese della Lombardi, oltre alla Shell-

sport sarebbero ancora la APG, oltre alla Etienne Aigner.

Una novità interessante, sempre a proposito di sponsor, sarebbe quella che riguarda tutto il campionato di F. 5000. Come è noto la Rothmans si è ritirata, dopo aver patrocinato per anni ed anni la serie di gare create da John Webb, mettendo il medesimo patron inglese in serie difficoltà. Per fortuna pare che tutto si sia risolto, questa volta con uno sponsor alcolico: si tratterebbe della Charles Heidsieck, la nota marca di champagne che già patrocinava una speciale classifica basata sui migliori tempi in prova nelle gare inglesi e irlandesi, che dovrebbe assumersi il patrocinio del campionato di F. 5000, del tutto identico a quello degli anni precedenti.

E passiamo alle novità: già detto della Lola, che sta collaudando una nuova vettura, apparsa a tutti molto più affusolata della precedente (che è tutto dire) e sempre con radiatori laterali. Detto pure del motore Ford, molto interessante soprattutto per la leggerezza che presenta rispetto al tradizionale Chevrolet, anche se per ora, come potenza pura, siamo ancora lontani dai migliori Alan Smith o Morand a iniezione. Anche le altre Case stanno muovendosi: è quasi certo che Surtees tornerà in lizza con un nuovo telaio, mentre anche la March ha già approntato il modello 1975. Anche la Chevron dovrebbe presentare la B 30, vettura modificata rispetto alla B 28: ma sembra che i proprietari delle vetture modello '74 non siano stati molto contenti delle prestazioni di quest'anno, tanto da minacciare di passare alla Lola. Questo è almeno l'intenzione dei due del team VDS, Gethin e Pilette che correrebbero anche la prossima stagione sempre con i motori Morand.

**Leopoldo Canetoli**



IAN ASHLEY

La nuova prima guida della scuderia ShellSport Luxembourg ha 26 anni e vive a Lincoln: scapolo, proviene dalla scuola di Jim Russell, dove si mise in luce nel '66 e da quella data corse in F. 3 con vetture Lola, Merlyn, March, Lotus e Royale. La prima corsa in F. 5000 la disputò nel '69 al volante di una Eitchiner K3: poi ha continuato con una vecchia Lola fino ad avere solo nel '73 la T 330.



CLIVE BAKER

Passato dalla March alla Lola, il pilota del Devonshire ha disputato una stagione molto scarsa. Sposato e con due bambini, 32 anni, Clive abita a Torquay. Aveva cominciato a correre in Australia con una Austin A 35, poi era passato alla Austin Healey Sprite: ritornato nella nativa Gran Bretagna nel '62 continuava a correre in F. 3 con la squadra BMC. Partecipa alla F. 5000 dal '71.



TOM BELSO

Conosciuto come il « danese sorridente », Tom, 30 anni, è stato uno dei primi campioni di macchine turistiche scandinavi. Dal '71 a Bromley nel Kent con la moglie e i due figli, è ancora ricordato in Danimarca come un eroe nazionale, da quando aveva cominciato a vincere al volante di vetture Volvo. Passato alle monoposto nel '71, Tom ha veramente bruciato le tappe dalle F. Ford alla F. 5000, nella quale ha debuttato nel '73.



CHRIS CRAFT

Trentaquattrenne da Woodford, Essex, è stato la scorsa stagione campione europeo nella categoria sport due litri. Scapolo, ha una lunga esperienza su tutti i tipi di vetture: cominciò infatti negli anni '60 al volante di vetture Anglia, per poi passare gradatamente a tutte le altre categorie. Lo scorso anno aveva già corso in 5000 con la Chevron, come compagno di Pilette nel team VDS: quest'anno ha avuto ancora una Chevron.



TONY DEAN

Nativo dello Yorkshire, Dean ha mancato per tre punti il campionato '73: pilota maturo, ha quarantatré anni con moglie e tre figli, possiede un avviato garage. La sua carriera in mezzo ai motori era cominciata nel 1959, quando debuttò con i karts, per poi abbandonare lo sport quattro anni dopo. Ma presto riprendeva, per correre in gare internazionali al volante di vetture sport: dal 1971 corre in F. 5000.



GUY EDWARDS

Londinese scapolo di 31 anni, Guy è riuscito quest'anno a raggiungere la F. 1, con la quale ha corso da quest'anno assieme a Graham Hill. Per di più era riuscito a programmare una stagione ulteriore in F. 5000, interrotta quest'anno da un incidente: alla ripresa però riusciva a vincere davanti ad Ashley. Aveva cominciato a correre nel '65 con la Ford Anglia, per poi passare alle Mini e alle più impegnative sport due litri.



L'ALBO D'ORO della F. 5000

- 1969  
 1 Peter Gethin 2365  
 2 Trevor Taylor 2170  
 3 Mike Hailwood 2045  
 4 Keith Holland 2000

- 1970  
 1 Peter Gethin 90  
 2 Howden Ganley 61  
 3 Frank Gardner 52  
 4 Mike Hailwood 51

- 1971  
 1 Frank Gardner 95  
 2 Mike Hailwood 58  
 3 Mike Walker 40  
 4 Alan Rollinson 35

- 1972  
 1 Gijs van Lennep 65  
 2 Brian Redman 61  
 3 Graham McRae 57  
 4 Alan Rollinson 51

- 1973  
 1 Teddy Pilette 136  
 2 Tony Dean 133  
 3 Keith Holland 116  
 4 Steve Thompson 114



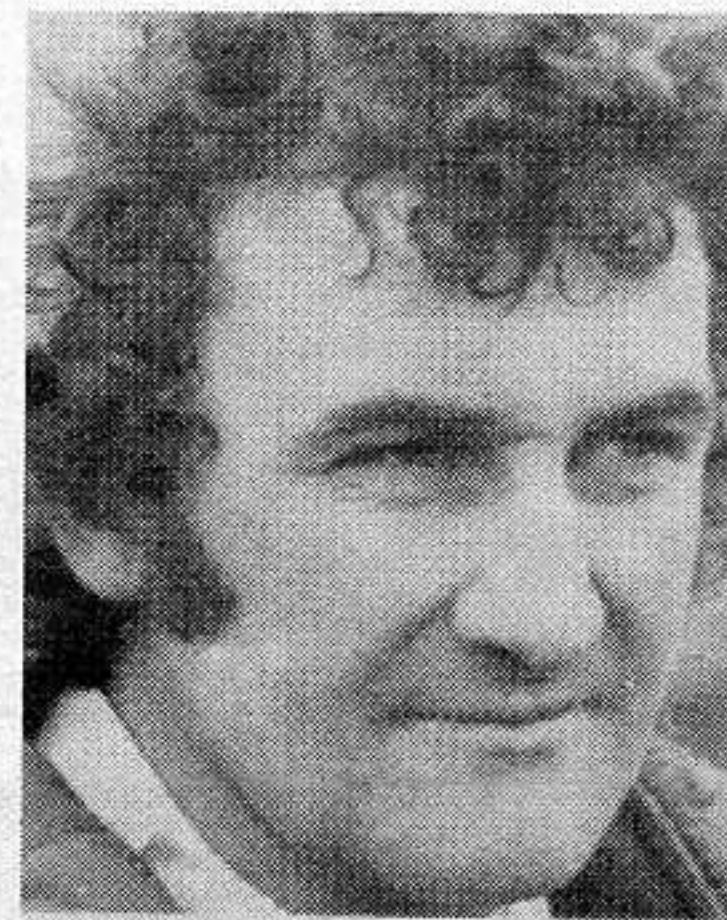
BOB EVANS

Bob vive con la famiglia a Newent, a pochi passi dalla Scuderia McKechnie per la quale ha corso al volante della Lola T 332 che gli ha dato il titolo quest'anno. Figlio di un commerciante in oli minerali, aveva cominciato a correre nel 1967 con una Austin Healey Sprite: era giunto alla F. 5000 la scorsa stagione, durante la quale aveva gareggiato con una Trojan.



PETER GETHIN

Il più famoso campione di F. 5000 (titolo da lui vinto nel '69 e nel '70) ha 34 anni ed è diventato quest'anno la prima guida del Team VDS, che utilizza vetture Chevron e motori Morand. Figlio di un famosissimo fantino, scapolo, Gethin ha corso anche in F. 1: aveva cominciato a correre nel '62 con una Lotus Seven, per poi passare alla F. 3 e alla F. 2, fino alla BRM F. 1



KEITH HOLLAND

Nativo di Maidstone, Kent, Keith è uno dei più noti piloti di F. 5000. Trentottenne, proviene dalle vetture sport con le quali negli anni '60 aveva ottenuto grandi successi: nel 1969 aveva iniziato in F. 5000 con la Lola T 142 di Alan Fraser, con la quale si era classificato quarto. Dopo un paio di anni veramente difficili, è riuscito a trovare l'appoggio sufficiente da Ian Ward.



LELLA LOMBARDI

Finalmente anche la trentenne alessandrina, stranamente conosciuta oltre la Manica come la « Tigre di Torino » è approdata alla F. 5000, con la quale quest'anno ha disputato l'intera serie di gare terminando onorevolmente quinta nella classifica finale. Unica concorrente di sesso femminile, Lella ha ottenuto un enorme successo anche in America, dove farà il campionato '75.



DAMIEN MAGEE

Dalla guida particolarmente spericolata, l'« Irlandese volante » è noto in tutta l'Inghilterra già da quando correva in F. 3. Ha iniziato a correre prima in Irlanda poi dal '71 corre in Gran Bretagna, prima con la Ford Palliser per poi passare alla F. 3 Brabham BT 41. Da quest'anno è passato alle F. 5000 pilotando con discreto talento la Lola T 330 di Mankey Brown.

Il calendario '75

- 15 marzo Brands Hatch
- 28 marzo Oulton Park
- 31 marzo Brands Hatch
- 12 aprile Silverstone
- 27 aprile Zolder
- 4 maggio Pilette
- 19 maggio Silverstone
- 25 maggio Zandvoort
- Thrupton
- 15 giugno Redman
- Jyllandsringen
- 22 giugno Casale
- 29 giugno Monza
- 27 luglio Snetterton
- 10 agosto Oulton Park
- Mallory Park
- 17 agosto Thrupton
- 25 agosto Brands Hatch
- 7 settembre Oulton Park
- 21 settembre Circuito da stabilirsi
- 5 ottobre Snetterton
- 12 ottobre Mallory Park
- 19 ottobre Brands Hatch

La classifica finale '74 della F. 5000

	Brands Hatch 16-3	Mallory Park 24-3	Silverstone 6-4	Oulton Park 12-4	Brands Hatch 15-4	Zolder 28-4	Thrupton 27-5	Zandvoort 3-6	Mugello 23-6	Monza 30-6	Mallory Park 14-7	Mondello Park 28-7	Thrupton 8-8	Brands Hatch 26-8	Oulton Park 8-9	Snetterton 6-10	Mallory Park 13-10	Brands Hatch 20-10	Punti validi
Evans		12	3	6	20	15	12	15	15	12	20	20	20	12	6		8		193
Gethin	20		15		10	20	15	20		20	15		15				12	24	186
Ashley	6		10	12	12		20	3	2		12		10	20			15	30	152
Pilette			8		4		4	8	12	15	6	10	4		15	10		12	108
Lombardi	10		1	8	3		2	4	6	10	4	6	6	1	10	8	10		88
Hobbs		20	12	15		3			20	8				3					81
Schuppan	2			8						6	8	15						40	79
Belso			2				8						12			20		20	72
Redman	12		20	20	15						10		12						67
Craft				4		12		10			3	12	10	8				8	67
Wilds	15	15	6		6	10								6					58
Santo	4	10					8			4	3	1						16	46
Magee	8			10		2						8		15					43
Robinson		8						1	10					4	3	15	1		42
Edwards	1						1	12		4							20		38
Dean			4			4								20					28
Summer					2	6	3					4	3	1	4		4		27
McGuire									3	2	2					12		6	25
Holland							6												18
Thompson															8	3	6		17
Wunderlink						1		6	8										15
Verhoeven								2								6	3		11
Wattiez		6											2	2	1				11
Bell							10												10
Keizan													8						8
Twaites				1					1						2			4	8
Baker																4			4
Hayes	3																		3
McInerney																	2		2
Featherstone																		2	2



TEDDY PILETTE

Il campione '73 della F. 5000 è di origine belga: trentun anni, sposato e con due figli possiede un garage a Bruxelles. Figlio di noti campioni automobilistici, il nonno Theodore e il padre Andree furono entrambi nomi noti nell'ambito dei Gran Premi, ha cominciato a correre in una delle scuole di Jim Russell, per poi passare seriamente alle competizioni nel '62. Dal 1966 corre per la scuderia del conte var der Straeten.



BRIAN REDMAN

Nativo di Colne nel Lancashire, trentasettenne, è probabilmente uno dei più esperti piloti inglesi per il numero di corse e soprattutto per il numero di vetture che Brian ha guidato. Anche quest'anno ha preferito la F. 5000 ed ha disputato un bell'inizio di stagione in Inghilterra, per poi passare negli USA dove ha poi vinto il titolo. Aveva cominciato a correre nel 1959 con una Mini Morris: in seguito ha fatto parti di squadre famose.



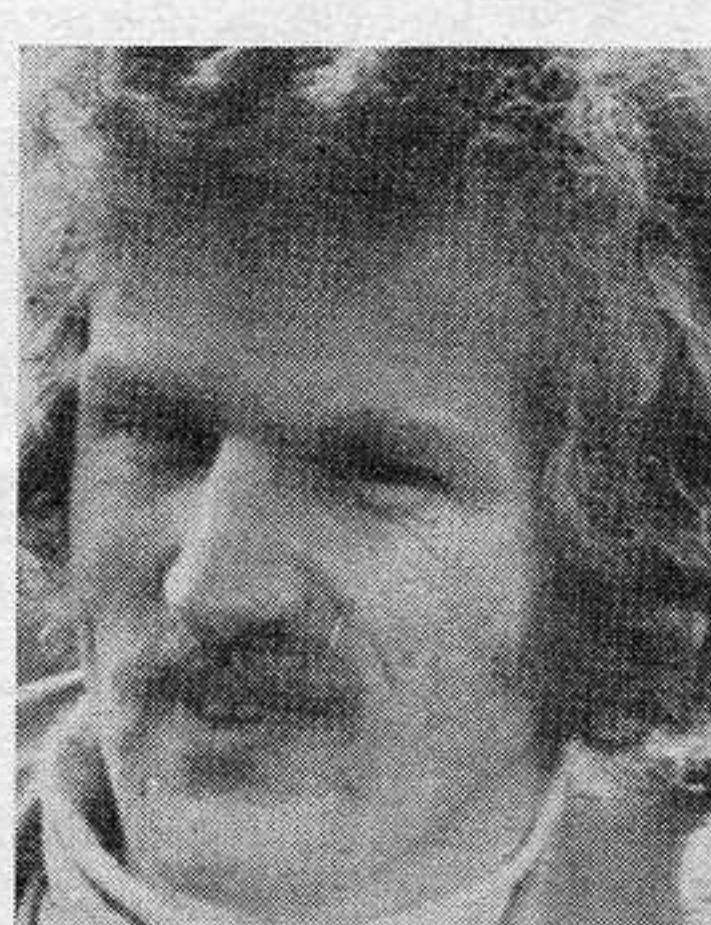
CLIVE SANTO

Scapolo nativo di Beckenham, nel Kent, Clive possiede un negozio di francobolli. Lo scorso anno faceva parte della scuderia Shellsport, mentre quest'anno ha corso su una Lola T 330 iscritta da lui stesso. Ha cominciato a correre nel 1969 su piccole vetture sport, passando poi alla F. Ford l'anno seguente: nel '71 correva in F. Atlantic, poi acquistò una McLaren M10B. Clive ha 27 anni.



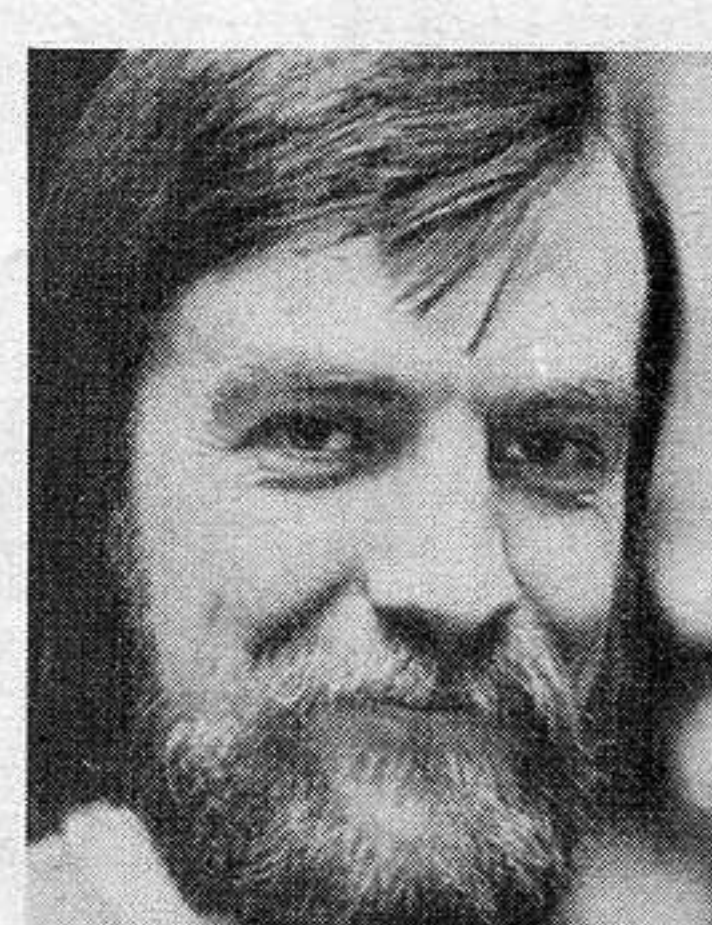
VERN SCHUPPAN

Australiano, trentenne, vive da anni a East Horsley con la moglie. Aveva cominciato con la F. 5000 correndo per Sid Taylor: prima di arrivare in Gran Bretagna Schuppan non aveva mai corso. Nel 1969 al volante di una Palliser vinceva il campionato Yellow Pages di F. Atlantic: nel '71 passava addirittura alla BRM F. 1. Quest'anno ha corso in F. 5000 e in F. 1 patrocinato da Teddy Yip.



STEVE THOMPSON

Ex campione di kart, il ventiseienne Steve gestisce un garage nella nativa Walsall. Nel 1965, all'età di 18 anni passava dai kart alle macchine da corsa: giungeva alle F. 5000 nel 1972, quando disputava l'intera stagione al volante di una Surtees TS 8A iscritta da Alan Brodie e sponsorizzata dalla Servis Appliances. Lo scorso anno ha corso con una Chevron: è anche sposato da 1 anno.



MIKE WILDS

Figlio di un notissimo fotografo londinese, Mike si era preposto fin da piccolo di giungere alle più alte vette dell'automobilismo: ora ha 28 anni e vive a Londra. Aveva cominciato addirittura come meccanico, prima di entrare sotto la protezione del team Dempster che lo ha fatto correre in F. 3 prima con una Ensign e poi con una March. Da quest'anno corre in F. 3 al volante di una March 73 A.

## Troppo caro il CONSUL per F. FORD?

ROMA - Periodo di indecisione nel settore sportivo della Ford. Poco più di un mese fa la Casa aveva ufficialmente confermato che la F. Ford del prossimo anno avrebbe adottato (adeguandosi d'altronde ai dettami della Ford inglese che ha già fatto correre le nuove monoposto) il motore Consul 2000. Attualmente invece non sono in pochi a pensare che il passo in avanti dovrebbe essere fatto soltanto nel '76, divulgando il nuovo regolamento con notevole anticipo e non all'ultimo momento come accadrebbe ora. La preoccupazione della Ford è basata sul generale aumento dei prezzi che potrebbero fare diminuire il numero dei piloti interessati alla formula.

• Anche in seno al settore sportivo della G.M. vi è una corrente che vedrebbe volentieri l'istituzione di una serie di gare riservate ad un modello della OPEL in versione gruppo 1 e 1/2. Sembra anzi che verrebbe data la preferenza alla Kadett Rally S.

• Il programma ralistico dell'ALFA tramite l'Autodelta prosegue. Negli ultimi giorni della scorsa settimana un'Alfetta gruppo due è stata provata (a lungo) da Dall'Ava sulle prove del Sanremo e lo stesso Dall'Ava dovrebbe averla al 333 Minuti in calendario per il 10 novembre nel varesino.



## MERZARIO MM in LIGIER?

• GUY LIGIER ha annunciato che nel 1975 due JS2 parteciperanno a tutte le corse del campionato marche. I piloti saranno Chasseuil e Lafosse. Sono in corso trattative per l'ingaggio di altri due piloti molto noti. Uno potrebbe essere Merzario. Pare lo solleciti la Maserati.

• Ultima settimana di vacanza (forzata) per Maurizio AMBROGETTI ed Enrico Gigli, ai quali il tribunale sportivo ha inflitto un mese di sospensione della licenza a seguito della squalifica subita ai Monti Savonesi. Il «rosso» del Jolly-Club equivocando sulla data d'inizio del provvedimento sperava di poter essere alla via già a Saluzzo e si era regolarmente iscritto.

• Il finlandese HANNU MIKKOLA ha vinto il Rally di Finlandia al volante di una Ford Escort.

## PINTO torna all'ovile?

• Continua il mercato piloti-rally. Ovviamente il nome più chiacchierato è quello di «LELE» PINTO, il cui accordo con l'Alfa non pare più tanto fattibile. Per il comasco ora si parla di un possibile ritorno-Lancia non solo per i rallies ma anche per qualche prova velocistica.

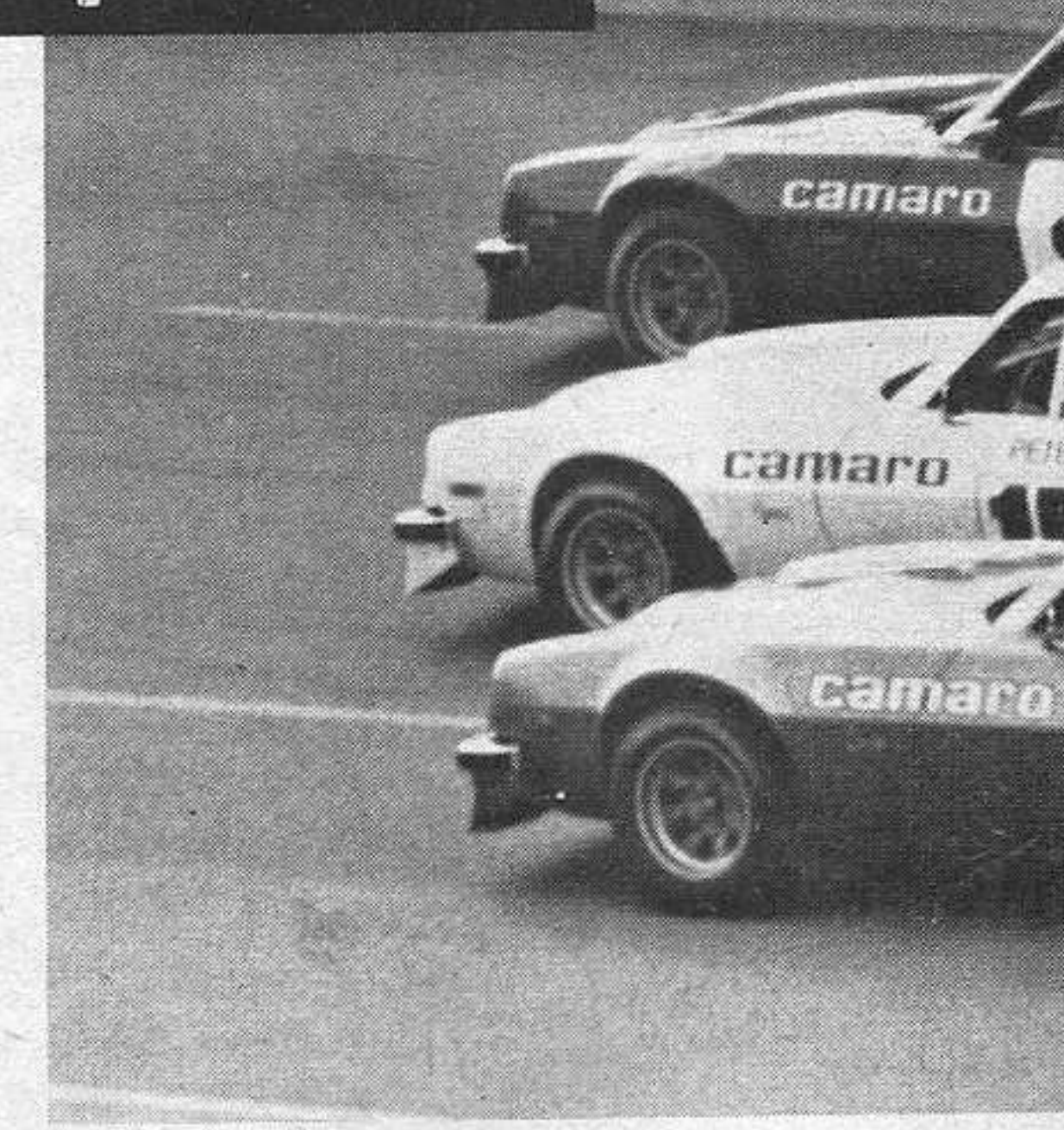
• FORD, CHRYSLER e GENERAL MOTORS hanno chiesto al presidente Ford un rinvio di tre anni per le leggi relative alla sicurezza e alla lotta contro l'inquinamento, questo perché la loro applicazione renderebbe più costosa la costruzione delle vetture.

• Nei primi sette mesi dell'anno il fatturato della BMW è calato del 4,5%. Le vetture vendute sono state 99.000 contro 104.967 e c'è stato un altro brusco calo in ottobre.

# TUTTESPRINT • TUTTESPRINT



## 1 punto per FITTI



# giannini

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

PIU' VELOCE  
PIU' ECONOMICA

# 126/800

cmc

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

CANDELE

NEW YORK - Ecco il riassunto della CORSA DEI CAMPIONI (Trofeo IROC) tra i migliori piloti EUROPA-USA, tutti su Camaro.



Pearson; 5. Petty; 6. Schecter; 7. Peterson; 8. Yarborough; 9. Rutherford; 10. Hill; 11. Unser. Ritirato Allison.

### CLASSIFICA DOPO 2 PROVE

1. FITTIPALDI, punti 27; 2. Pearson e Follmer, punti 26; 4. Yarborough, punti 23; 5. Unser, punti 22; 6. A. J. Foyt, punti 20; 7. Peterson, punti 16; 8. Petty e Allison, punti 15; 10. Rutherford, punti 13; 11. Schecter, punti 12; 12. Hill, punti 11.

1. Prova - Cambridge Junction  
**Classifica:** 1. Bobby UNSER, 50 giri; 2. Yarborough, 50 giri; 3. Pearson, 50 giri; 4. Allison, 50 giri; 5. Follmer, 50 giri; 6. Fittipaldi, 50 giri; 7. Peterson, 50 giri; 8. Rutherford, 50 giri; 9. A. J.

Foyt, 38 giri; 10. Petty, 38 giri; 11. Hill, 35 giri; 12. Schecter, 16 giri.  
 2. Prova - Riverside  
**Classifica:** 1. Emerson FITTIPALDI, alla media di 159,250 kmh; 2. Follmer, a 4'2; 3. A. J. Foyt; 4.

## SALERNO ha perduto un pioniere in DEMASI

SALERNO - L'ambiente sportivo salernitano è in lutto per la scomparsa dell'ING. MAURIZIO DEMASI, già direttore dell'Automobile Club di Salerno dalla costituzione dell'ente fino al 1968. Apparteneva alla vecchia scuola dei dirigenti ed ha sempre ritenuto l'attività sportiva il primo fra gli scopi istituzionali dell'ACI. Principale organizzatore dell'attività sportiva in Campania dal dopoguerra, all'ing. Demasi si devono le varie edizioni della Cetara-Capo d'Orso, Atrani-Ravello, Circuito di Salerno, Rally del Cilento, Cava-Badia ed Amalfi-Agerola. Per la sua vasta esperienza e la sua capacità organizzativa, la sua attività è stata richiesta anche dagli organizzatori degli AC vicini. L'ing. Demasi ha dedicato la sua intera vita all'Automobile Club di Salerno, sapendovi creare una singolare atmosfera di cordialità fra dirigenti ed impiegati, col risultato della massima efficacia dei vari servizi dell'ente. Ecco perché la sua scomparsa lascia un vuoto incalcolabile fra tutti gli sportivi della Campania.

• In GIAPPONE i costi di produzione sono saliti più che in Europa e negli Stati Uniti. I prezzi delle Toyota sono aumentati nel 1974 del 16-20% a seconda dei modelli.

• Le perdite della CITROEN nel primo semestre dell'anno sono state di 395 milioni di franchi e le voci su una perdita annuale minima di 800 milioni aumentano.

# La STILAUTO

è presente al

## 55. Salone dell'auto a Torino

PAD. 5. - STAND 8126

• Alcuni giorni or sono, dalla fabbrica di Emden, è uscito il 18. milionesimo «MAGGIOLINO» della Volkswagen: un vero record per un solo modello di automobile! La storia del Maggiolino può essere paragonata a una vera scalata: scilata: 1 milione di esemplari all'agosto 1955, 5 milioni nel dicembre 1961, 10 milioni cinque anni dopo, 15 milioni nel febbraio 1972 ed ora 18, milioni, con una produzione media giornaliera di 2.600

• Nei primi quattro mesi dell'anno negli STATI UNITI i morti per incidenti stradali sono stati 12.480, cioè 4.020 in meno in rapporto allo stesso periodo del 1973.

V8/Blog Scans  
**DRIVE IN alla... parigina**

● Benché un ristorante nei pressi di Parigi avesse chiuso i battenti, il **parcheggio** ospitava ancora molti clienti: gli automobilisti erano attirati da sei ragazze-facili, che li invitavano nelle loro abitazioni poco lontane. La polizia è intervenuta soltanto dopo parecchio tempo, perché le ragazze causavano problemi nel traffico. « **Ci sono stati sessanta incidenti nei pressi, per via degli ingorghi** » è stato detto.



**GIRO MONDO**

**TUTTESPRINT • TUTTESPRINT**

• La polizia di Daytona in Florida cercava un sospetto pirata della strada, descritto con le semplici parole « **marrone e bianco ed enorme** ». E' poi emerso che un automobilista che cercava di disincastare un'automobile dalla sabbia era stato colpito da dietro, con conseguente frattura di una gamba da un allegro cane **S. Bernardo**.

• La **MERCEDES** ha annunciato che fino a questo momento ha conservato le ottime posizioni sul mercato che aveva nel 1973 e che spera, anzi, di migliorarle l'anno prossimo.



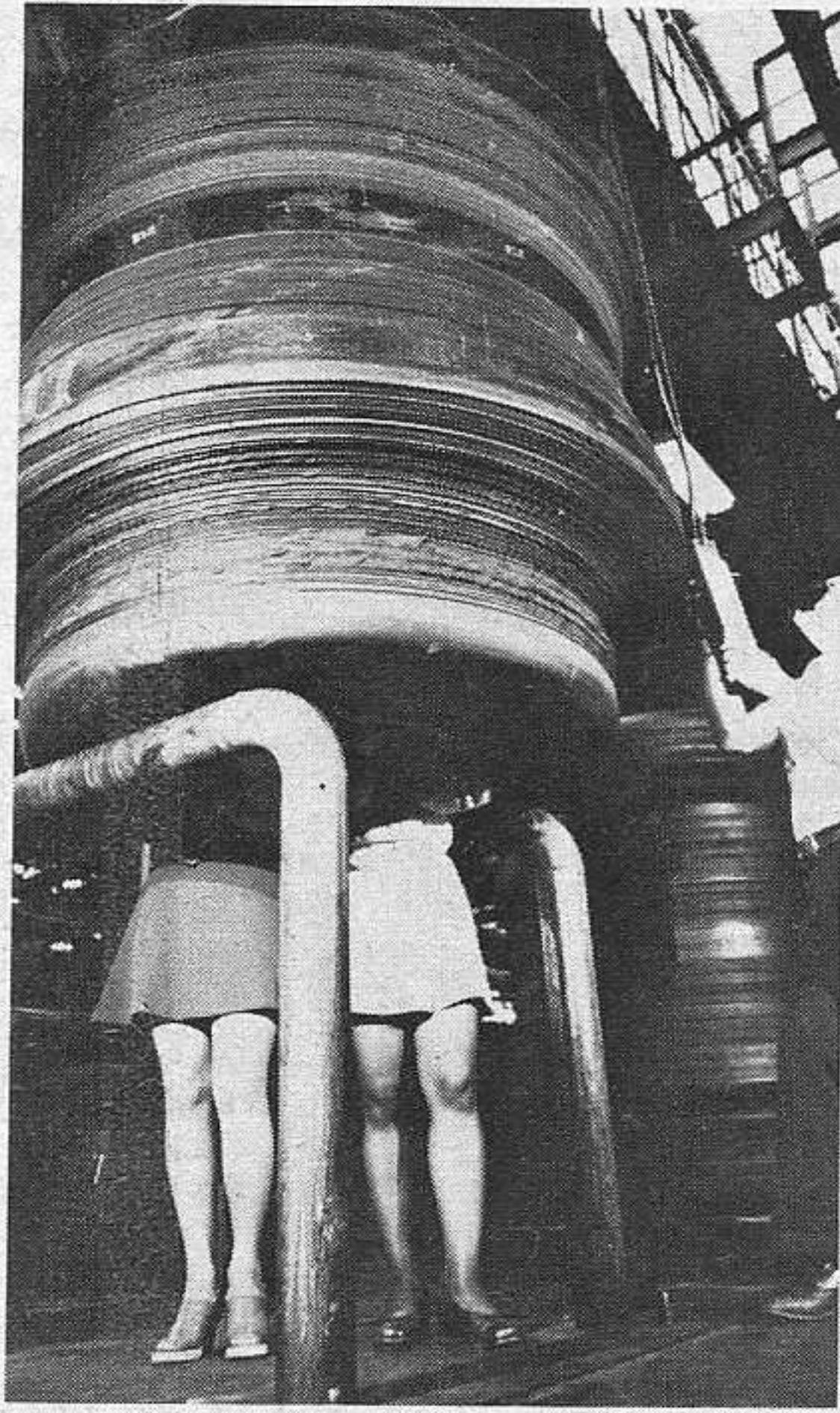
**Diminuisce l'... alibi**

• Secondo il New York Times l'**Arabia Saudita** ricorrerà di meno di un dollaro il prezzo del suo « greggio » nel prossimo futuro e altre nazioni produttrici faranno forse altrettanto. Come farà il Governo italiano a continuare con le sue « giustificazioni » di crisi legate al petrolio?

**Il caro patente**

• Un **automobilista** dell'Ohio, di settantenne anni, ha venduto la sua macchina dicendo che non guiderà più. Lo ha deciso dopo essere stato multato per guida senza patente. Allora ha detto al giudice che guidava da quarant'anni con una patente comprata per un dollaro.

• E' stata presentata a **PARIGI** una proposta di legge, secondo la quale sarebbe obbligatorio per tutti i francesi donare sangue almeno una volta, prima di ottenere la patente di guida. Viene anche proposto che su ogni patente si indichi se l'automobilista sarebbe disposto a donare organi umani per trapianti, in caso d'incidente mortale.



• Questa foto sembra avvalorare il detto che la « curiosità è donna ». Infatti l'obiettivo ha colto due ragazze intente a curiosare nell'interno di un gigantesco pneumatico per macchine di movimento terra, in fase di costruzione nello stabilimento di Topeka della **GOODYEAR**.

**Le renne col fanalino**

• Dopo la notizia che in Belgio i **CAVALLI** devono avere la targa, ora un'associazione di possessori di mandrie di renne nella Finlandia del nord ha annunciato che metterà « fanalini di coça » agli animali, in quanto migliaia di **RENNE** vengono investite durante le lunghe notti artiche.

• I cali della produzione della **CHRYSLER** vengono colmati dalle numerose filiali in Giappone e nei paesi del terzo mondo e del Medio Oriente. Le vendite su scala mondiale sono aumentate nel terzo trimestre (rispetto all'anno precedente) del 21,7%.

**Neo Club AS a MARSCIANO**

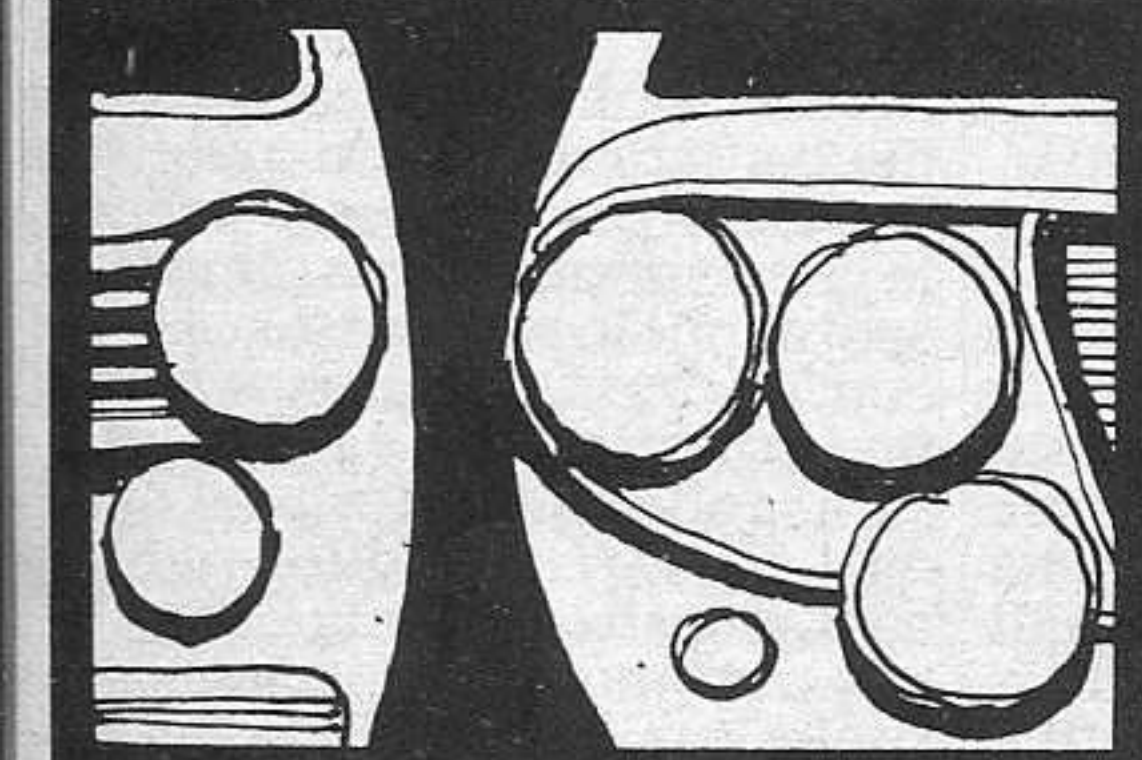
• E' nato in questi giorni il « **CLUB AUTOSPRINT MARSCIANO** », un nuovo figlio del nostro grande Club che va ad aggiungersi ai confratelli sparsi in tutta Italia ed anche all'estero. L'iniziativa di alcuni giovani è stata ben presto coronata da successo: molte le adesioni e tante altre preannunciate. Fra breve avrà luogo la prima assemblea sociale per la costituzione di un consiglio direttivo e per la stesura dei programmi futuri. Ai giovani perugini che hanno lanciato l'iniziativa e a tutti coloro che formeranno la compagine sociale, il più vivo ringraziamento e l'augurio di « lunga vita » da parte di **AUTOSPRINT**.



**MOTUL**

**sicurezza nella lubrificazione**

AEROSTUDIO BORGHI

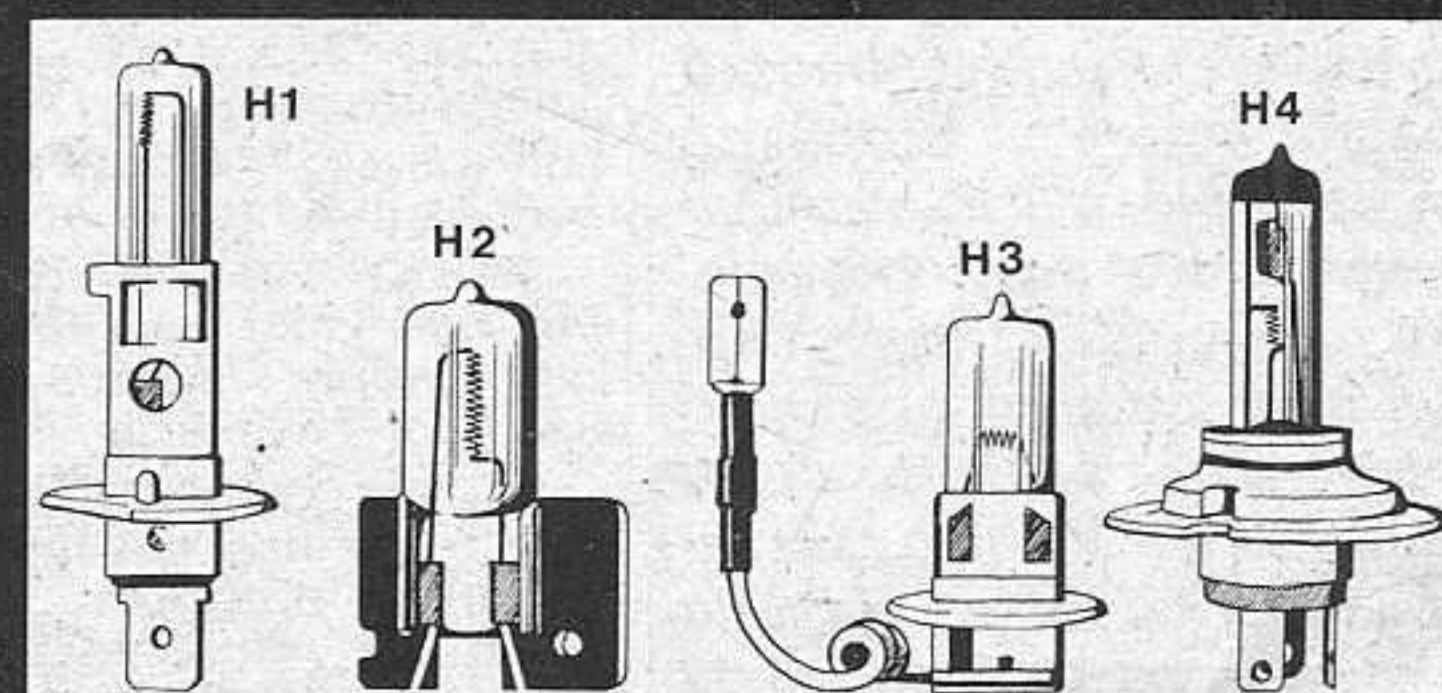


**PIU' LUCE, MA...**

**MAZDA**

**LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI**

richiedetele presso i migliori elettrauto



# Quattro centri di potere elettorale

ROMA - Placata la voce sportiva, il mondo karting è proteso verso Firenze, dove il 10 novembre, l'Assemblea Straordinaria dovrà eleggere il nuovo Consiglio Federale e da esso la nomina del Presidente e delle cariche operative. C'è fermento perché in tutti si nota una volontà di rinnovamento, una carica sportiva non comune ed una decisa volontà di portare alla ribalta, stanandoli dai loro ambienti, tante personalità che in effetti possono imprimere al karting una svolta nuova.

Quattro sono i centri, diciamo elettorali, che faranno sentire, con gli intenti di cui sopra, il peso della loro volontà rinnovatrice ed il senso responsabile con il quale intendono agire nel prossimo triennio. C'è quello di Fano, con una carica non comune, pronto a giocare la sua forza elettorale, il suo spirito nuovo in aperta confluenza d'intenti con gli altri due, di Piacenza e Milano; c'è quello di Roma, che farà senz'altro blocco con i tre, ora che avrà sistemato qualche anima in pena ed avuto il coraggio di portare alla ribalta

lo stesso spirito che anima gli altri gruppi. Cioè uno spirito che prescinde da particolari esigenze di dosaggio che porterebbero già le polemiche in un Consiglio che tale già in partenza non vuole essere.

I nomi, naturalmente, non sono eccedenti la necessità, anzi sono pochini, ma tutti fortunatamente personaggi sotto ogni profilo validi per la nuova politica da mandare in esecuzione, senza nulla concedere al paternalismo, ma tutto all'interesse dello sport. Il dopo Firenze prevede naturalmente delle delusioni per tanti sinora alla ribalta, ma ormai supratati dalle nuove impostazioni e forse anche un tantino logori. Sono tredici le poltrone non comode del Consiglio Federale. Siano riservate ai personaggi operanti e responsabili. Sia assente una volta tanto la facile demagogia e le persone con i paraocchi, impediti così a spaziare, come dovrebbero, nell'ambiente nazionale senza distinzioni.

## È finito in stanchezza il Campionato alla PISTA D'ORO

# Le SCUDERIE tricolori

ROMA - La stagione agonistica nazionale e quella dei tricolori si è conclusa sulla Pista d'Oro di Roma con le due prove finali, la quarta per classe 100 e la quinta per la 125, del Campionato Italiano Scuderie 1974. Un campionato meno brillante di quanto si potesse prevedere in virtù delle prove precedenti e di quanto, ancora, era giusto che si attendesse la FIK che in verità ha profuso energie e mezzi non indifferenti per assicurarne il successo fino alla fine, senza nulla concedere al caso.

Forse stanchezza di fine stagione, rammarchi per successi preventivati e non più raggiungibili con l'ultima prova, una certa acidità che alberga in qualche classe, una tal forma di falso professionismo (fosse almeno professionismo serio, sempre rispettabile), hanno contribuito all'assenza di molte scuderie a scapito di una brillante conclusione. Voler tenere nello scrigno vittorie o successi imprevedibili e imprevedibili, è la negazione dello sport la cui base è riproporre ad ogni occasione la possibilità di vittoria.

Pensiamo, però, che il nostro sia un discorso ai sordi per cui sorvoliamo e veniamo alle due prove, dando atto ai vincitori ed alle scuderie presenti dell'alto senso sportivo dimostrato, la qual cosa merita un particolare elogio.

La Scuderia BM1 è la vincitrice del campionato '74 per la classe 100. Composta da quattro piloti del calibro di Gorini, Scarabelli, Graziano e Corrado Fabi, ha veramente meritato di vincere il titolo tanto conteso e tanto pregno di polemica sino all'ultima battaglia. Inizialmente le più quotate Parma K.C., Sirio e Arcionia hanno fatto quadrato pur di battere l'avversaria, ma il campo di gara che è, come nella vita il tempo, l'unico galantuomo che si preoccupa di ridimensionare le chiacchiere del tavolino, ha evidenziato il dilagare delle due punte di diamante della BM.1, Gorini e Corrado Fabi,

ben coadiuvati da Scarabelli e Graziano, consacrandosi il successo di questa scuderia che viene così a fregiarsi degnamente del titolo nazionale.

Segue al secondo posto la tribolata Scuderia del Parma K.C. che nell'ultima prova ha dovuto privarsi di un Santini infortunato, sostituito peraltro da un positivo Bernazzoli in vena di strafare. Merita un discorso a parte l'Arcionia di Roma che partiva con quattro piloti di tutto rispetto, con una formazione cioè che agonisticamente si presentava come l'antagonista numero uno della BM, nel corso del campionato si è disfatta. Le bizze di Cheever che è andato in cerca di un successo personale, senza peraltro mai raggiungerlo, ha messo in difficoltà l'economia dell'intera squadra. Sino ad arrivare all'ultima prova di Roma nella quale la «su brettina» tipo Wanda Osiris ha perduto, per così dire, la tramontana, giungendo a farsi togliere dall'ordine d'arrivo con grande danno della scuderia che oltre a vedersi privata del punteggio del pilota ribelle, ha dovuto sopportare anche una pesante penalità. Così il complesso è precipitato dal secondo all'ottavo posto nella classifica finale, quando poteva essere una sicura seconda posizione. Oltre tutto un danno economico rilevante, senza la negativa considerazione del poco rispetto sportivo con cui Cheever ha ricambiato le superbe prestazioni dei compagni di squadra.

E' mancata all'ultima prova la Scuderia Sirio e i commenti non certo benevoli, si sono sprecati.

Ed ora parliamo del campionato 125.

Una scuderia così massiccia da essere un complesso sportivo di tutto rispetto, la Tricolore di Reggio Emilia, a conclusione delle cinque prove si è meritatamente laureata Campione d'Italia 1974 per la classe 125. Sua antagonista diretta la «Naddeo» di Roma che ha opposto alla continuità dei risultati della rivale, una tattica più elastica, magari

**LE PROSSIME GARE** 10 novembre - FIRENZE - PALAZZO DEI CONGRESSI - Assemblea Straordinaria - Elezioni cariche Federali (ore 9); 17 - BOLOGNA - ALBERGO GARDEN - Compilazione Calendario Nazionale ed Internazionale 1975 (ore 10); 17 - PISTA S. PANCRAZIO - Parma - Ultima prova Torneo delle Industrie; 24 - CIRCUITO DI VAZZOLA (TV) - Gara naz. cl. 100 e 125 cc.

## Alla conquista degli autodromi il K. 250

VARANO DI MELEGARI - Il karting nazionale ed internazionale va, con una certa progressione, prendendo possesso degli autodromi, mettendo in evidenza possibilità tecniche rilevanti e, così facendo, ha imboccato una strada che se seguita, dovrà a breve segnare una evoluzione positiva, di quelle che erano sino a ieri prospettive ed indirizzi per lo sport karting di un certo livello sportivo.

A Varano de' Melegari è ritornato infatti il K 250 e la 125 che trova modo su circuiti di quel tipo di esprimere una validità tecnica di assoluto rispetto, con medie che fanno pensare agli automobilisti, ed il tutto con pericolosità diremo zero. Con questi presupposti la classe 125, non al completo perché i migliori erano a Roma per l'ultima prova del Campionato Scuderie, con Bressan nella seconda categoria, seguito da Cancarini e Zanotti, ha sfrecciato sul traguardo a 100,125 km. di media, mentre la stessa è stata elevata a 103,818 da Picchioni della prima categoria con al seguito a cortissima distanza De Biasi e Comini.

Di tanto alloro ne ha fatto le spese anche il K 250, nel quale la media del vincitore di sempre, Italo Ider, è stata di 99,463 kmh.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 250

1. Ider I.; 2. Maiolino; 3. Pasini; 4. Galvagni; 5. Marino; 6. Galimberti.

Cl. 125 - 1. cat.

1. Picchioni; 2. De Biasi; 3. Comini; 4. Carrara; 5. Volta; 6. Maiolino.

Cl. 125 - 2. cat.

1. Bressan; 2. Cancarini; 3. Zanotti; 4. Fortunati; 5. Berselli; 6. Scheda.

## Le speranze K messe d'accordo da PIRRO

ROMA - La terza categoria è sempre il vivaio karting. A Roma hanno pressato per avere la loro gara e ne avevano ben donde. La constatazione poi che già sfolgora dei big per essere passati di categoria, la terza categoria propone al vertice i rincalzi sinora relegati nelle posizioni di attesa, cioè i tredicenni smaniosi e validissimi, è la conferma di una politica sportiva valida.

Sono tornati i frugoletti capeggiati questa volta da Emanuele Pirro con autorità, seguito da Melmeluzzi, Bottura, De Cesaris il piccoletto e da quella furia del terzo dei De Angelis, il quale pretende già di emulare il capostipite dei fratelli. E' stata, fra le tante, la più bella delle gare per la gittata a piene mani dell'antagonismo dei «puledrini» e del senso tattico già affiorante in dose non comune ed ancora con la spassionata sportività con la quale tutti hanno gareggiato.

### LA CLASSIFICA

1. Pirro; 2. Melmeluzzi; 3. Bottura; 4. De Cesaris; 5. De Angelis A.

**ASA**  
racing line

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

DISTRIBUTORE

L'AUTOACCESSORIO di MILANO



Ariston il casco

La sicurezza di questo casco è data dai materiali impiegati, la calotta è tutta in Makrolon Bayer e l'imbottitura è molto accurata, in modo da conferirgli eccezionali caratteristiche di resistenza 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.

L'anno prossimo il TOUR dell'isola prova mondiale

# Anche CHITI in CORSICA per le ALFA

BASTIA - « Se in Francia deve sussistere un solo rally, può trattarsi soltanto del Giro di Corsica ». Questa riflessione, udita tante volte, pare purtroppo dimostrarsi anche troppo vera... D'accordo, le prove su strada riescono a sopravvivere, ma si possono definire ancora tali delle competizioni nelle quali si passeggia a 45 orari su strade dipartimentali? Il Giro di Corsica, di cui si correrà la diciottesima edizione il 30 novembre, salva la tradizione delle grandi prove su strada: grazie alla comprensione, fors'anche alla complicità, dei poteri pubblici insulari, rimane come lo si è sempre conosciuto, cioè uno sprint di 24

ore, in cui i settori di collegamento svolgono un ruolo non trascurabile. Quest'anno la media generale oscillerà fra i 65 e i 75 orari e gli organizzatori non nascondono che passare senza penalizzazione in certi settori rappresenterà quasi un exploit, mentre le quattordici prove a cronometro (km 375) decideranno le sorti fra i leaders, pur non essendo determinanti.

In tali condizioni tanto più ci si rammaricherà per l'iscrizione al campionato mondiale rallies, del quale non si può negare l'aureola, ma che soddisfa i motivi di esistenza della prova insulare: viene fatto di ricordare con nostalgia i

tempi in cui le strade della Corsica rappresentavano il terreno di prova ideale per i prototipi... Quando lo si dice ai dinamici organizzatori, che anche quest'anno godono del prezioso appoggio della Esso, li si trova evasivi. « I regolamenti della CSI si evolveranno, forse... aspettiamo... ». Del resto il Giro di Corsica 1975 è già iscritto al campionato del mondo e non sarà dunque in quell'edizione che si vedrà un confronto sul genere di quello cui si assistette nel 1972...

Naturalmente al via a Bastia ci saranno l'Alpine Renault e la Renault con la sua Gordini 17, come pure Fiat, Lancia, Alfa e Porsche per l'intermediario della Sonauto-BP: per cui, nonostante tutto, non bisogna lamentarsi troppo...

Infatti l'edizione 1974 partirà da Bastia, senza che per questo lo schema del tracciato risulti molto modificato. Ha dovuto essere abbandonata soltanto la costa ovest nei pressi di Calvi, dovendo i concorrenti passarvi di notte, in un momento in cui è difficile organizzare in loco un efficace servizio di sicurezza. Questa modifica consente però di ritrovare un grande classico, entrato nella « storia del Giro di Corsica » soprattutto nel 1961, quando soltanto le DS 19 di Trautmann e Bianchi passarono: si tratta del Col du Vergio. Altrimenti si ritrova la « boucle » sud Ajaccio-Ajaccio che, appunto perché riportato in mezzo al rally, può rivelarsi tanto più decisiva... nonostante la « Castagniccia » posta in fine percorso.

Tenendo conto delle osservazioni degli equipaggi, gli organizzatori dell'ASAC di Corsica hanno accorciato certe prove e anche deciso, sui circa km 1300 del percorso, di disporre giudiziari tempi di assistenza: 15' ad Ajaccio dopo km 330 di corsa, un'ora al ritorno ad Ajaccio (km 320) 35' a Kamiash (km 235) e 10' a Ponte Leccia, dopo km 218 di sprint.

Quanto alle prove a cronometro, si trovano soltanto delle « classiche »... con qualche passaggio in altitudine, di cui ci si ricorda bene dopo l'anno scorso! A questo proposito, precisiamo che il Giro di Corsica riprenderà la sua data originale nel 1975 (8 e 9 novembre).

Valevole per il Trofeo del Mediterraneo, con i Rallies di Antibes e di San Remo, il Giro di Corsica vale per i vari campionati di Francia con il coefficiente 12, dotato di 60.000 franchi di premi. Nella sua forma e nella sua assenza, la gara sembra godere di ottimi auspici e lo schieramento ha le premesse per una lotta molto aperta... Tra i più sollecitati ci son stati anche gli alfisti. L'Autodelta ha affidato le sue Alfetta e Alfasud alla SOFAR che provvede con piloti e navigatori francesi alla nuova uscita della Casa milanese alla ricerca di una nuova dimensione sportiva. Ballot Lena e Beguin sono i piloti dichiaratisi disposti alla sortita. A visionarli in allenamento è venuto in Corsica, in questo lungo ponte festivo di primo novembre, lo stesso direttore generale Autodelta ing. Chiti.

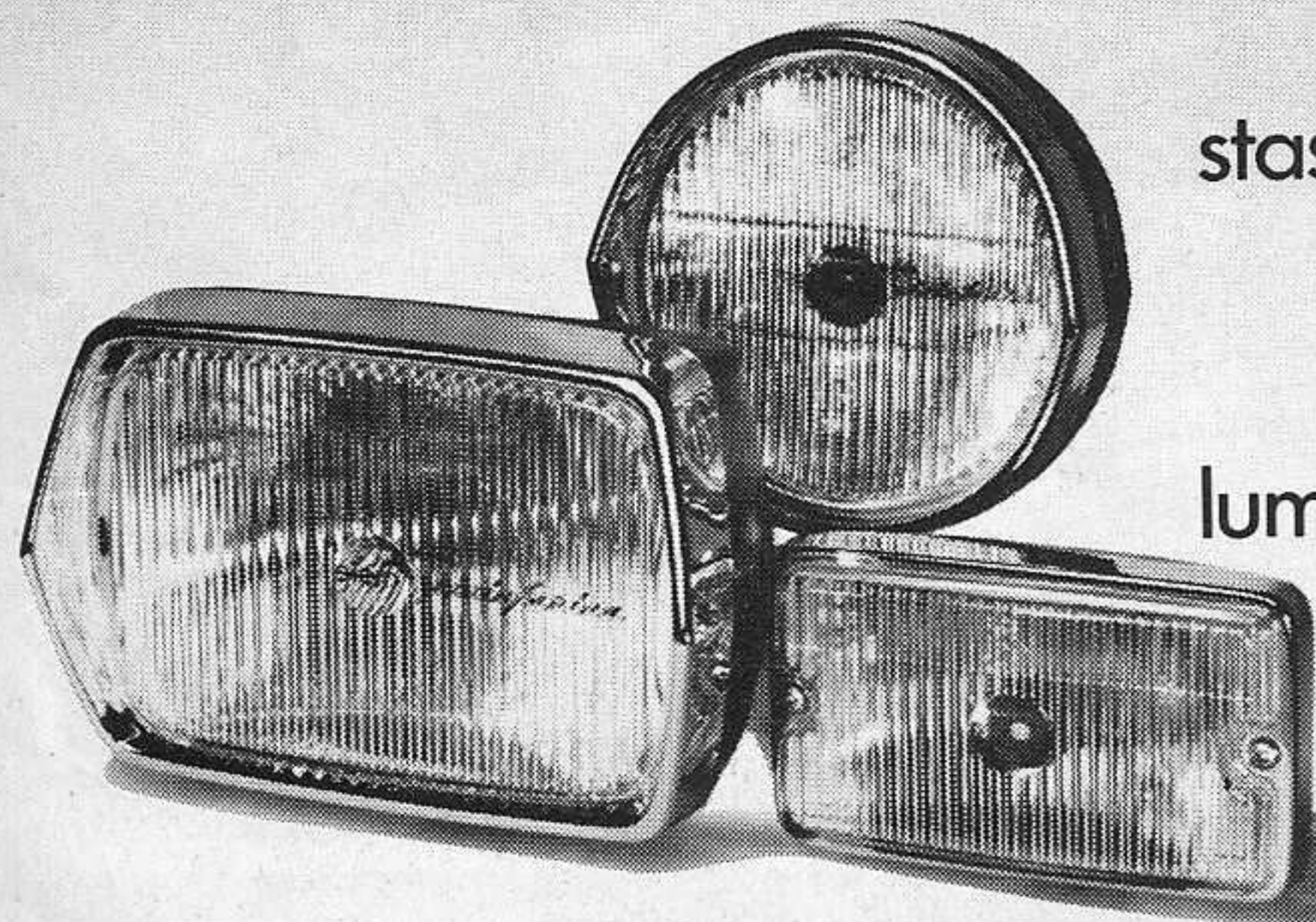
j. r. j.

# Vediamoci stasera



Viaggiamo sicuri per vederci stasera.

Soprattutto nella "NEBBIA".  
Lo sai, è importante vederci.  
Il nostro cammino è più luminoso con



**siem**

**Fari-Fanali-Fendinebbia**

Adottati dalle più importanti Case Automobilistiche  
Concessionaria esclusiva prodotti **stars** e **CAVIS**

**Nessuna sorpresa nel campionato italiano rallies**

Non è che Giulio Bisulli, dopo i 100.000 Trabucchi della scorsa settimana, sia balzato in testa al campionato italiano rallies... come la classifica da noi pubblicata a corollario del servizio potrebbe far pensare. In testa sono sempre (ed ormai impareggiabili) Verini-Macaluso, con 111 punti: si vede che il nostro corruttore dava ormai per scontato il loro predominio, e la riga è « saltata »!

# LUNGA VITA alla tua auto



Aggiungilo all'olio nuovo del motore  
Aggiungilo all'olio del differenziale  
Aggiungilo all'olio del cambio

Parlane col tuo meccanico  
lui è un tecnico  
e ti spiegherà perché



Lo usano i meccanici competenti

è un prodotto

## CHALLOILS

Direzione Generale:  
00138 Roma - Via Radicofani 35  
Telefono (06)84.00.643 (2 linee)

Quanto può essere amaro anche vincere in ITALIA: GIORGIO FRANCIA (profeta al POLIFAC) è un caso-tipo

## All'estero non «ti puntano»

ROMA - Noto per il suo carattere schivo oltre che per i modi spicci e sbrigativi che poco o nulla concedono al divismo, Giorgio Francia questa volta è «sbottato». E' accaduto al suo rientro nei ranghi della F. 3 nostrana quando il pilota milanese si è accorto che sul suo conto circolava l'accusa, più o meno velata, di avere disertato le gare italiane per rincorrere la facile gloria del Trofeo Polifac, dove la concorrenza, sempre a detta di questi detrattori, non sarebbe stata poi così spietata.

Saputo questo Francia, come al solito, non se l'è presa, ed ha aspettato la prima corsa per dimostrare che anche in Italia non era inferiore ai primi attori della categoria. A Monza gli è andata male per il noto tamponamento ma al Mugello ha vinto «di cattiveria», piantando in asso tutti fin dal primo giro. «Soltanto se domani vinco ti autorizzo a riportare il mio sfogo sul Polifac», ci aveva detto il milanese alla vigilia della gara, preoccupandosi di non parlare se non davanti ai fatti concreti. E la chiacchierata, oltre che rendere giustizia al portacolori della Mirabella, è anche servita a conoscere più da vicino questa sorta di campionato europeo della F. 3 che ha permesso a Francia di essere attualmente più noto fuori delle mura di casa che da noi.

Ditta dalle dimensioni enormi (22.000 dipendenti) la Polifac è una ramificazione della Thompson (gruppo Heuche) che

mente 20.700 marchi che comunque se ne sono andati quasi tutti nelle spese di viaggio (ben 26.000 km percorsi), soggiorno e soprattutto nella manutenzione della March 743 Toyota. E' stato comunque un investimento calcolato perché quello che si prefiggeva in partenza l'ex campione della F. Italia è stato pienamente raggiunto; ormai il suo nome è piuttosto noto in Germania ed Inghilterra e soprattutto la BMW lo ha contattato per un test in vista della stagione '75.

«Fin dall'inizio dell'anno ero deciso a puntare tutto sul Polifac — dice il primo attore del campionato —. Anche se mi fossi trovato in testa al campionato italiano sarei andato ugualmente all'estero perché a me premeva farmi esperienza e cercare di farmi conoscere il più possibile. Credo di essere riuscito nel mio intento anche se ora da noi molti sostengono che ho preferito la facile gloriuzza di un campionato senza avversari alle insidie delle gare italiane. Questi ragionamenti non mi toccano ma perché costoro non aggiungono che più di una volta nel Polifac mi sono trovato in compagnia dei più bei nomi della F. 3 italiana che sono stati sonoramente battuti non solo da me ma anche dagli stranieri miei abituali avversari? E perché non aggiungono che in circuiti che non avevo mai visto c'erano sempre più di 50 concorrenti ed il tempo preciso per le prove di qualificazione non superava mai, secondo il sistema inglese, i 10 minuti? E da noi qualcuno si lamenta che un'ora e mezza di prove non basta!».

Tutto questo ci viene raccontato tranquillamente come se le chiacchiere che intendono minimizzare le sue vittorie non lo riguardassero. Tiene però a sottolineare che i suoi avversari non erano certo gli ultimi arrivati: le macchine in circolazione erano ottime ed i Toyota-Novamotor, erano più numerosi che da noi. Non aggiunge che ha battuto il decantato Brian Henton perché questo aveva un motore Holbay ma precisa che gli svedesi Anderson e Nilsson non gli hanno certo permesso di passeggiare, pur se nessuno ha fatto ricorso a qualche «colpo basso», come capita talvolta da noi.

«No venire Monza. Lì sempre crack monocoque...», si è sentito rispondere dai due svedesi invitati a correre in Italia. «Certo — continua il molto ex-kartista —. Mi sono reso conto che il clima agonistico era sempre molto più sportivo rispetto alle gare italiane. In otto gare non ho mai cambiato un unibal mentre da noi si è continuamente "puntati". Eppure non andavamo certo a spasso: nella prima gara a Monaco (dove c'erano anche Colombo, Mantova e Pesenti Rossi, precisa) la pista, ricavata da un aeroporto era molto veloce e lo stesso per le gare di Wustorp e di Kassel-Calden, entrambe su aeroporti. Mi dispiace di non avere vinto in Svezia a Knutstorp, dove ho perso tempo per evitare di centrare Henton in testa-coda. Era una pista "nervosissima", lunga soltanto 2500 metri ma con salti terribili, dove nello stesso giorno si è capotato Peterson con una BMW 3500 CSL. Le vittorie più belle comunque sono state quelle del Nurburgring, soprattutto la prima perché c'erano tutti i più bei nomi della F. 3 ed anche per il mio record sul giro in 8'10"8».



Giorgio Francia con De Sanctis e Saliti, in occasione del GP Roma. Per una March F. 2, Lewis voleva 5 milioni, così Francia ha rinunciato

ha una vasta attività nel settore dei prodotti chimici per auto. Dotato di buoni premi di fine gara (circa 400.000 lire italiane al primo) e soprattutto di ottimi premi di partenza che si aggirano, sempre secondo il cambio, intorno alle 300.000 lire per i piloti delle prime file, il Trofeo Polifac, basato quest'anno su otto prove da disputarsi in Germania più una gara che ha visto impegnati i protagonisti in un piccolo circuito svedese, è stato coronato da un ottimo successo.

Per affermarsi, comunque, il pilota milanese aveva una organizzazione veramente ridotta al minimo tanto che per tutto il ciclo delle gare è andato a spasso per l'Europa assieme al meccanico-factotum Ferdinando sul furgone Bedford della Scuderia Mirabella che aveva acquistato la macchina e fornito i primi aiuti. In otto gare disputate ha incassato complessiva-

Petty è stato il primo a provare il «COOL HEAD», un sistema che l'astronautica regala alle corse: contribuisce alla freschezza fisica e mentale del guidatore riducendone lo stress

# Il pilota in frigo

LONG BEACH - Eccettuato per il campionato mondiale marche le cui prove richiedono da 6 a 24 ore, le altre competizioni in circuito sono limitate a una o due ore. D'altro canto agli americani piacciono le corse lunghe, ove ogni vettura ha un solo pilota che non può prendersi neppure un minuto di riposo.

E' un fatto noto che durante tali competizioni il peso di un pilota può anche calare di cinque chilogrammi per via della traspirazione, per lo sforzo fisico, per l'alta temperatura nell'abitacolo e per lo stress, dovendo il conduttore studiare il funzionamento del suo motore, le posizioni dei suoi avversari e il livello del carburante che cala. Oggi la scienza tecnologica, che in passato era dedicata soltanto alla vettura e al motore, ha messo a punto sistemi per rendere più facile la professione di pilota, tanto fisicamente che mentalmente.

Non molto tempo fa descrivemmo il sistema di comunicazione SETCOM fra pilota e meccanici e adesso c'è un'altra cosa che sarà gradita ai conduttori, soprattutto nei climi caldi: un nuovo sistema per stare freschi.

Durante una recente gara di 400 miglia per vetture di serie, svoltasi in California a temperatura molto elevata, durante la quale al pilota si dovette dare ossigeno dopo che ebbe tagliato il traguardo perché riuscisse a mettersi in piedi, Richard Petty (che non aveva vinto) era l'unico che non si lamentasse del caldo, nella sua Dodge STP. Il motivo ristava nel suo personale dispositivo «Cool Head» (testa fresca) che gli aveva impedito di disidratarsi.

Il sistema «Cool Head» è nato da un contratto con il Centro di Ricerche della NASA, nei pressi di San Francisco. Fu messo a punto per gli astronauti e per i piloti di elicotteri, appunto perché non soffrissero il caldo, ma Petty è stato il primo a spe-



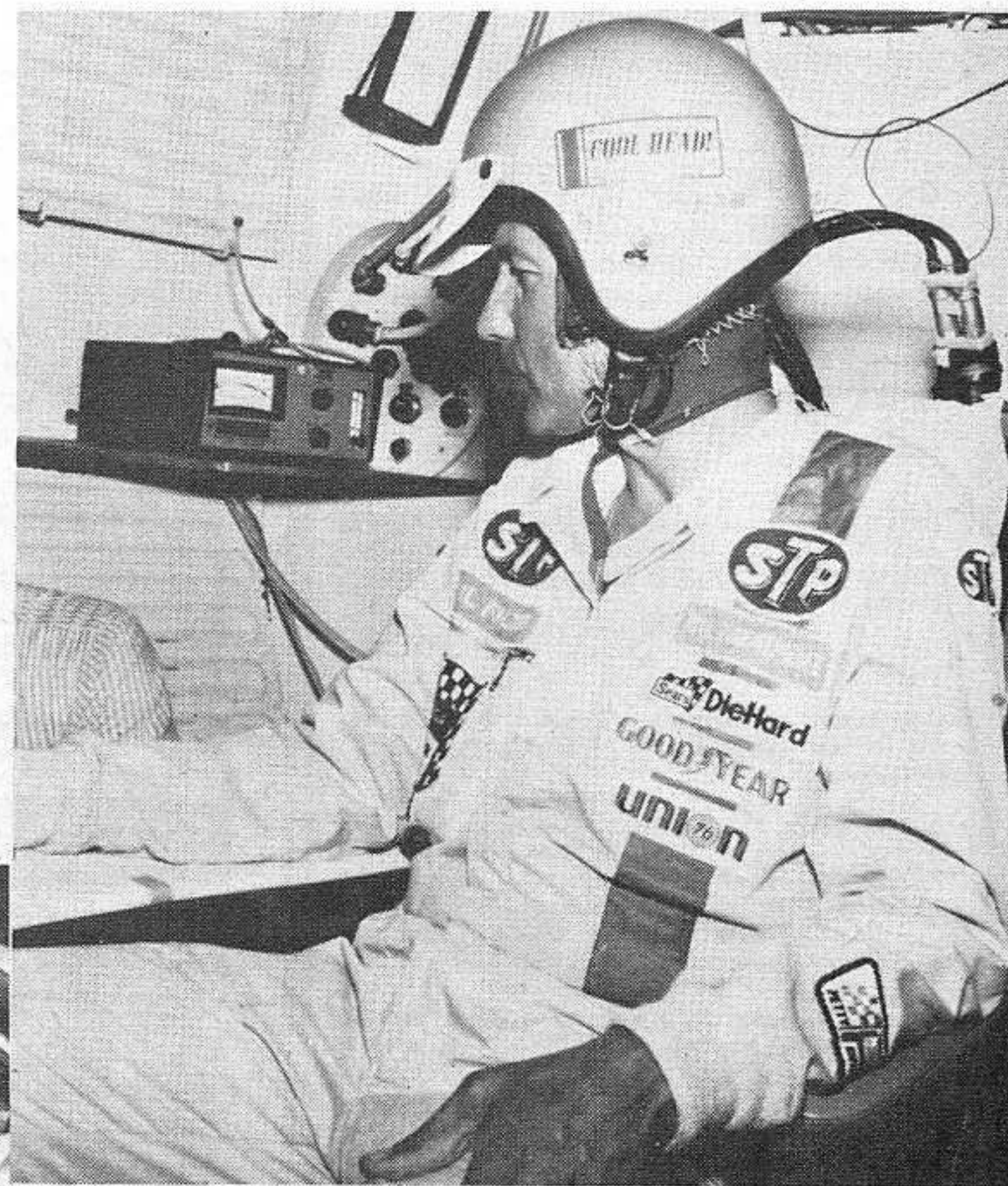
Prima di immettere il nuovo congegno di raffreddamento direttamente sulle piste Richard Petty ha fatto alcune prove presso la NASA: (in alto a destra) poi il tutto è stato applicato sulla STP Dodge, una vettura stock e pare che i risultati dopo alcune gare siano stati veramente sorprendenti

rimentarlo in una vettura da corsa. Prima lo aveva provato nel laboratorio della ditta costruttrice (l'Aerotherm Acurex), indossando la sua normale tuta in un ambiente che riproduceva le condizioni di umidità e di temperatura esistenti in gara.

Dai risultati emerse che la normale perdita di peso del pilota può essere ridotta di due terzi, che l'aumento della temperatura del suo corpo può essere dimezzato

e la visibile traspirazione ridotta quasi a zero.

Il segreto del sistema «Cool Head» consiste nei Flexitherm, o «scambiatori di calore» flessibili (strisce di cm. 5x10 di un leggero materiale plastico) che formano la fodera all'interno di un normale casco. Dato che questi Flexitherm sono molto sottili, si può usare il casco delle consuete dimensioni. Una miscela di acqua e propilene glico-



le circola attraverso la fodera per mezzo di una piccola pompa, situata nel dispositivo di raffreddamento. Questo liquido viene pompato attraverso un recipiente per ghiaccio che si trova all'interno del raffreddatore. Raffredda la miscela e offre un facile sistema per rifornire la fonte di raffreddamento durante una sosta al box. Un recipiente pieno di acqua e di materia solida gelata prima della gara, dura circa tre ore nelle condizioni che si trovano durante la corsa e per sostituirlo occorrono circa cinque secondi. Tutto il complesso pesa soltanto kg 7 e consuma 1,25 ampères del sistema di accensione della vettura.

La sostituzione del recipiente può essere effettuata facilmente da un meccanico o dallo stesso pilota. Il liquido non è tossico e non provoca irritazioni. In caso d'incidente (o d'incendio della vettura) un dispositivo che toglie rapidamente la corrente isola automaticamente il conduttore dal sistema di raffreddamento, senza che egli debba preoccuparsi di staccare la corrente.

Petty, che ha ormai usato il dispositivo in quattro competizioni, ci ha detto: «Ho notato che in certe gare più lunghe, quando cominciano a risentire gli effetti del caldo e della stanchezza, i piloti prendono a commettere errori di guida, mentre io mi sento fresco e in forma come quando ho iniziato la gara...»

Per via di questi benefici, ora molte squadre usano il sistema «Cool Head» per le loro vetture di serie nella stagione estiva.

Charles G. Proche



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

