

E' un po' presto per tirare le somme in fatto di Campionato Mondiale Piloti tuttavia Buenos Aires ci ha già fornito soggetti di meditazione che mamma nostra non approverebbe. Viene quindi spontaneo domandarsi quali mai possano essere le ragioni per cui un certo Jarier girasse in prova 41'45/100 al di sotto del suo tempo di partenza l'anno prima mentre la Ferrarini più rapida permetteva a Lauda solo uno stitico miglioramento di 1'85/100 per non parlare dei 25/100 di Regazzoni.

A questo punto sarebbe per noi causa di intima soddisfazione potervi sottoporre una serie di documenti e, col dito puntato, stabilire al di là di ogni ragionevole dubbio che... madamina, il catalogo è questo. E già con una serie di stupende osservazioni sul perché questa va bene e/o sul come mai quell'altra (mannaggia!) non tira. Ma, a parte il fatto che se fossimo così bravi un assemblatore che ci copra d'oro lo troveremmo senz'altro, non è certo sufficiente uno sguardo al giornale per diagnosticare la virulenza di certe malattie.

Se non altro per la sparata bionerense, la Shadow DN5 merita l'onore della prima citazione; un progresso del genere necessita evidentemente di sostanziosi motivi e vediamo infatti che Tony Southgate non ha avuto la mano tremula nel modificare la DN3 del 1974. Quello che colpisce prima del resto è l'apparenza della sospensione anteriore, che abitura il brabhamesimo dei due bracci ad «A» per passare nel numero di coloro che tuttora son fedeli al bilanciario superiore.

Che si può dire su questa soluzione? Innanzi tutto, che un bilanciario del genere va soggetto a gagliardi momenti flettenti nel piano trasversale per effetto delle spinte antagoniste ai suoi due estremi. Chi ne fa le spese immediate è il punto di articolazione, sul quale finiscono per scaricarsi le forze dovute allo scuotimento ruota nonché le relative contospinte dovute alla molla. Fra due litiganti, detto futuro si ritrova a ponzare sotto impeti assai più temibili di quelli che si rimediano allorché l'elemento elastico viene a fare più o meno da diagonale al trapezio di sospensione.

La DN3 ci aveva copiti per le speranze molle anteriori esterne accoppiate coi radiatori laterali. L'inclinazione delle molle stesse rispetto alla verticale pare venga usata per ottenere una certa progressività di indurimento lungo l'arco di escursione. Se questo sistema libera dalle complicazioni di un doppio leveraggio «ex McLaren», non ci sembra altrettanto lampante il relativo modus operandi.

Alla squadra di casa si fanno le solite reprimende sulla base — quest'anno — della insufficiente collaborazione fra gommivendoli e telaiisti. Scivolando su un piano generico, è molto vero che lo sviluppo del pneumatico a impronta larga ha ridotto all'isterismo più d'un ingegnere. Non meno petulante la realtà del fatto che spostando magari di poco, l'attacco di un ammortizzatore lungo il braccio di sua competenza variano, magari di molto, le condizioni operative.

Tornando a noi, ci sembra quanto mai attuale fare qualche considerazione spicciola sul cinematismo di una sospensione a trapezi deformabili, di uso ormai generalizzato sulle moderne monoposto. Un trapezio può comporsi di bracci uguali e paralleli, magari con fulcri a due a due sottostanti, e darci così l'errata sensazione di aver inventato qualcosa di bello. Infatti i due bracci, oscillando, descriveranno nell'azzurro spazio archi identici e ciascun punto del portamozzo ne seguirà l'esempio. La caratteristica distintiva di questo leveraggio consiste nel parallelogramma articolato che i bracci formano, in combutta col montante e gli attacchi al telaio.

Allorché il montante stesso percorre l'arco di cui sopra, i bracci paralleli si comporteranno suppergiù come un tecnigrafo le cui righe — avete presente? — viaggiano sempre parallele a se stesse. Il che è come dire che, stabilita una corrispondenza angolare tra l'asse del mozzo e la retta passante per i centri di articolazione dei bracci sulla scocca, il detto angolo rimarrà immutabile e sempiterno per quanto si faccia ballare la ruota, fino a mettersela in testa o almeno fino ai limiti di scuotimento.

Fin qui gioia dei sensi, perché abbiamo stabilito arbitrariamente che il corpo vettura sta dritto impettito. Ma non appena la scocca si inclina di un grado, ecco che quel grado ce lo ritroviamo pari pari come variazione di camber, proprio per effetto di quei pregi appena accennati.

L'effetto globale può essere valutato anche senza l'intuizione di un Von Braun: ci rimetteremo ovviamente qualcosa in fatto di potere direzionale anche se rotoliamo su gomme da passeggio la cui impronta a terra non varia gran che entro un certo arco di camberaggi. Ma che succederebbe, verbigrazia, campanando a distesa un pneumatico modello «parmigiano reggiano» di quelli usati al giorno d'oggi?

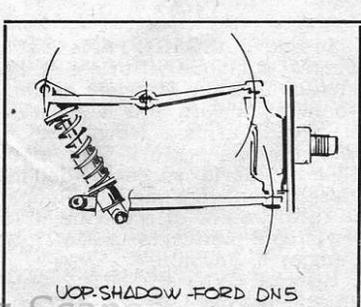
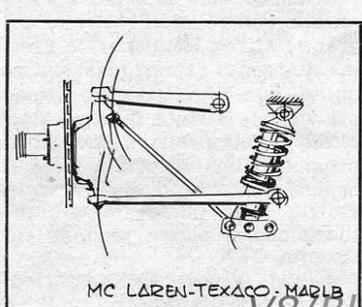
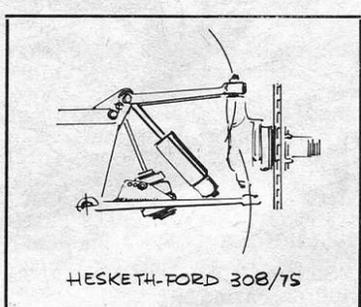
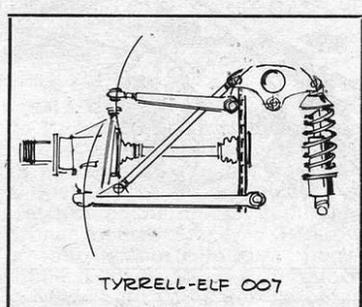
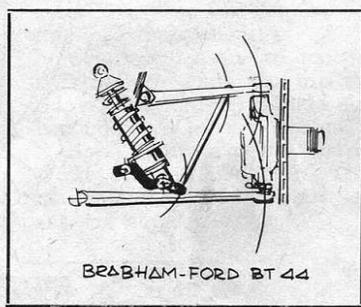
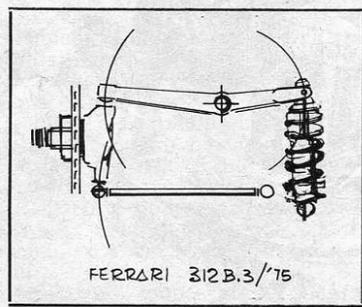
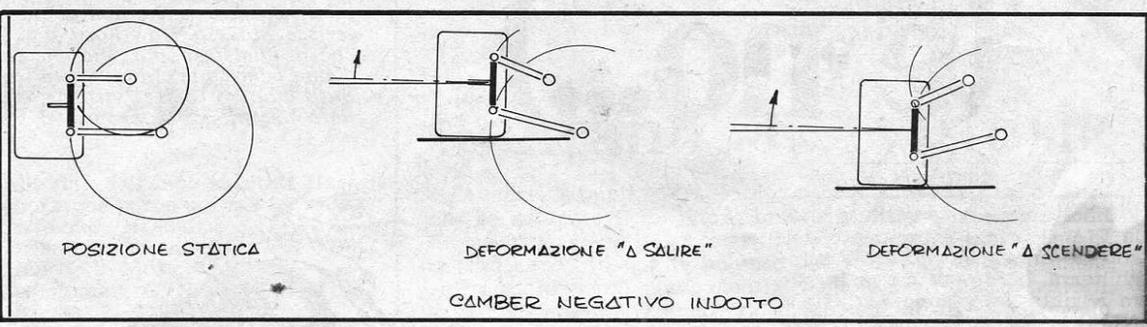
I recenti problemi di differenze sostanziali (come prestazioni ed usura) delle stesse gomme sulle varie monoposto, ripropongono una realtà tecnica che resta motivochiave nei risultati delle gare F.1 attuali

# SOSPENSIONI queste sconosciute

Altro inconveniente dei bracci uguali e paralleli è dato da una rimarchevole escursione di spazzolamento delle ruote, ossia della variazione di carreggiata che si verifica nel piano trasversale passante per le impronte a terra ogniqualevolta il corpo vettura si solleva o si abbassa. Questo fenomeno influisce sull'aderenza proprio nei punti dove dà più fastidio, favorisce l'usura del battistrada e, nel caso di ruote propulsive, riduce verosimilmente la tanto agognata «motricità».

Ritornando al legittimo desiderio di mantenere i ruotoni perpendicolari alla strada anche per un certo grado di rollio del corpo vettura, dovremo far sì che la ruota sollevata virtualmente rispetto al telaio modifichi il suo camber in senso negativo, ossia si inclini all'interno; il contrario sarà bene che accada alla ruota che si abbassa. Questo può essere ottenuto in vari gradi modificando la lunghezza dei bracci di sospensione ed ottenendo così il classico trapezio che, essendo tale, avrà le basi (leggi bracci) disuguali.

Troviamo di regola il braccio più corto in alto il che significa, negli scuotimenti, che l'attacco superiore al portamozzo si avvicina maggiormente al telaio che non il suo collega del piano di sotto. In tal modo l'estroversione da rollio di cui soffre il bordo superiore della ruota «esterna» (definiamola così figurandoci la vettura coricata in curva) risulta curata da una certa dose di camber negativo indotto. Tutto un altro paio di ciabatte per la ruota interna alla curva che, «tirando a



Nel disegno vediamo che solo per un determinato angolo di rollio del corpo vettura si potrà far sì che l'appoggio gomma-suolo avvenga sull'intero battistrada e non sulla sola spalla come lo schizzo indica nei due esempi di deformazione. Gli elementi da considerare nell'adattamento della vettura alla pista saranno, com'è noto, il tracciato del circuito, il suo rilievo verticale, le caratteristiche specifiche dei pneumatici piegati, nonché lo stile di guida del pilota. Le moderne sospensioni sono dotate di un buscherio di possibili regolazioni, quali altezza da terra, camber, caster, convergenza, barre, ammortizzatori, durezza, molle. Solo una selezione giudiziosa di questi diversi elementi permette di stabilire la personalità definitiva della vettura e tutto ricomincia se si cambiano gomme o pilota.

scendere», si presenterà — ohibò — più sbilanca che mai rispetto al terreno; però ci possiamo in parte consolare osservando che il danno è più estetico che sostanziale.

Comunque, per non fare la figura dei disordinati, possiamo introdurre una ulteriore modifica atta a contrastare questo indesiderabile effetto. Si tratta di introdurre una tendenza al camber positivo nell'escursione verso il basso della ruota interna. Per ottenere questo, possiamo dare al braccio superiore una inclinazione ascendente verso l'esterno. Se questa sarà la posizione del braccio a vettura ferma ossia in condizioni statiche, l'articolazione braccio superiore-portamozzo si troverà in posizione leggermente interna sull'arco di scuotimento; cosicché dovrà muoversi verso l'esterno allorché il trapezio si deforma «a scendere»: ed ecco qua il nostro bravo camber positivo indotto.

Tutto tranquillo sul lato opposto, anzi l'induzione di camber negativo viene qui esaltata dal fatto che si parte da una quota superiore a quella del centro di oscillazione e quindi si ha maggior componente trasversale a parità di innalzamento.

Il discorso vale fino a un certo punto ovvero entro i limiti di questa «preinclinazione» del braccio superiore che, insistendo col rollio, può essere superata dall'angolo che il braccio stesso viene a formare col corpo-vettura. Si ricadrà allora nei camber negativi indotti simili a quelli che ammiriamo nei meriggi parabolici della 4 Ore o della Carri; ma tutto a questo mondo non si può avere, come diceva Adamo già ai suoi tempi.

Un giornalista inglese propone un nuovo sistema di punteggio per il MONDIALE PILOTI (e cifre alla mano spiega gli «errori»)

# I campioni sbagliati (e no...)

LONDRA - Clay Regazzoni è un vero pilota da corsa. Il suo atteggiamento realistico e focoso gli ha procurato molti amici fra gli appassionati di corse e pochi nemici fra i suoi avversari. Arrivati all'ultimo round 1974 del campionato mondiale, a Watkins Glen, moltissima gente desiderava che « Rega » vicesse il titolo e per farlo gli sarebbe bastato precedere Fittipaldi e Scheckter. Per fortuna la sua Ferrari ha invece avuto problemi e così è arrivato soltanto undicesimo, lasciando il titolo per tre punti a Fittipaldi, arrivato quarto.

Dico « per fortuna » perché credo fermamente che il campione del mondo debba essere il pilota che vince il maggior numero di gare durante la stagione e che il sistema del punteggio è tanto ingiusto quanto poco realistico. Grazie al sistema del punteggio Fittipaldi, che aveva vinto tre Grandi Premi, per un pelo non è stato battuto da Regazzoni che ne aveva vinto uno solo. Complessivamente cinque piloti avevano vinto più corse di lui: Fittipaldi, Reutemann, Peterson (tre per uno) Lauda e Scheckter (due per uno) eppure uno soltanto lo ha superato nella tabella del campionato. Per quanto ammiri il modo in cui Regazzoni affronta le competizioni, non aveva diritto di occupare una posizione così alta nella tabella, e tanto meno di avere la possibilità di vincere il titolo!

D'altro canto finché continueremo a servirci dell'attuale sistema di punteggio continueremo ad avere ogni tanto questi risultati. Nessun conduttore si è ancora aggiudicato il campionato senza vincere un Grande Premio, anche se Hawthorn ci andò molto vicino nel 1958. Come Regazzoni nel 1974, anche lui vinse una sola corsa, mentre il suo principale avversario ne vinse quattro e il terzo piazzato tre!

Il principale avversario era naturalmente Moss, uno dei « grandi » di tutti i tempi, destinato a restare per sempre famoso quale il pilota più bravo che non abbia mai vinto il titolo. Che qualcuno preferisse Moss o Hawthorn non ha importanza: si deve riconoscere che in qualsiasi sport ciò che conta è vincere e un sistema che proclama campione chi ha vinto una sola volta, a danno di chi ha ottenuto quattro (o tre) vittorie, è certo incredibile. Nel nostro campionato del mondo è proprio il sistema del punteggio a creare tutti i

1950

Ufficialmente riconosciuto dalla FIA, il primo campionato del mondo prende l'avvio al GP d'Inghilterra, a Silverstone, e la gara è vinta dal grande « stilista » NINO FARINA; Fangio, la sensazione giunta dall'Argentina, vince la corsa successiva a Monaco e i due si aggiudicano tutte e sei le prove del campionato, terminando così con tre vittorie a testa. Farina ottiene il titolo coi punti dato che ha due piazzamenti (quarto e settimo)

Sistema punteggio: NINO FARINA; 2. Fangio; 3. Fagioli.  
Sistema CVN: NINO FARINA; 2. Fangio; 3. Fagioli.

1951

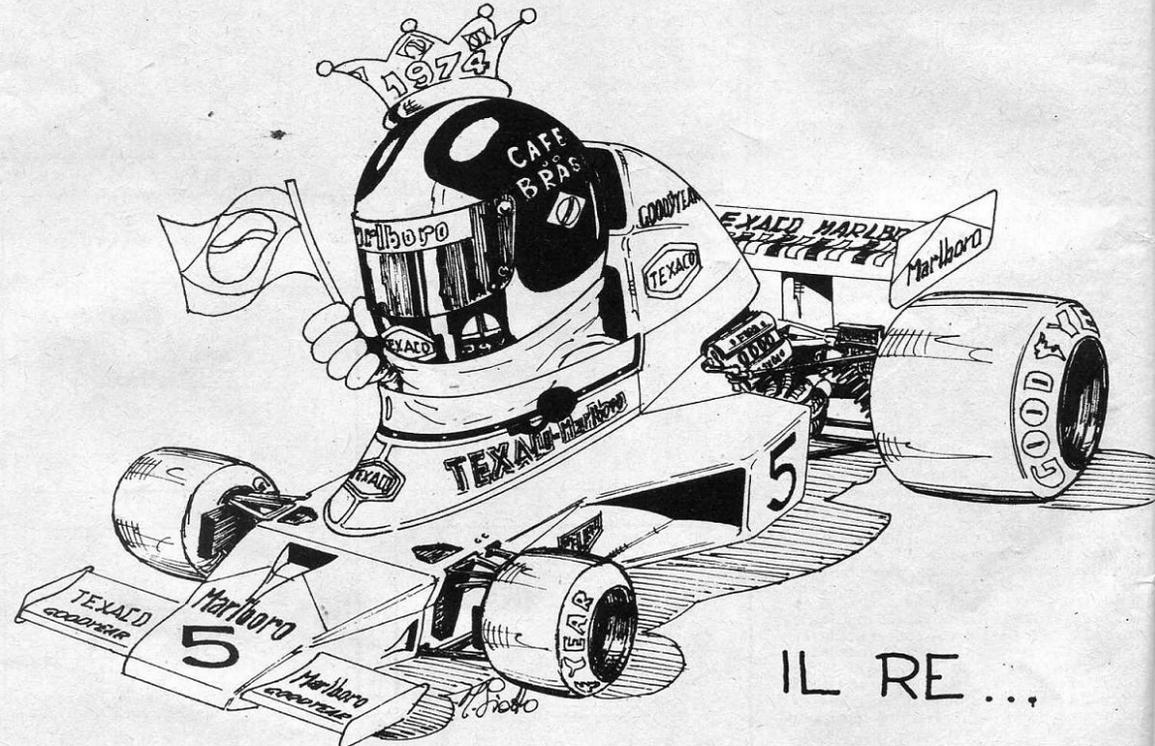
Il primo di cinque campionati per il grande FANGIO. Ottiene tre vittorie (anche se una è condivisa con Fagioli) per l'Alfa, che poi si ritira dalle competizioni. Ascari mette in luce le sue doti con due vittorie (Germania e Italia) e Gonzalez e Farina ne ottengono una per uno (Inghilterra e Belgio). Gonzalez è terzo sulla tabella, sia per punteggio che col sistema « Campionato della Vittoria Nixon ».

Sistema punteggio: FANGIO; 2. Ascari; 3. Gonzalez.  
Sistema CVN: FANGIO; 2. Ascari; 3. Gonzalez.

1952

Fangio resta ferito in una gara non di campionato e non può difendere il suo titolo. Avrebbe, comunque, battuto ASCARI? L'italiano è in forma smagliante e vince sei dei sette Gran Premi. Taruffi si aggiudica l'altro e arriva così secondo, col sistema CVN, anche se a punti lo è Farina.

Sistema punteggio: ASCARI; 2. Farina; 3. Taruffi.



IL RE ...

Sistema CVN: ASCARI; 2. Taruffi; 3. Farina.

1953

Di nuovo ASCARI! Porta la sua Ferrari a cinque vittorie e si aggiudica il titolo. Fangio è di nuovo in pista (ora con la Maserati) e lui, Farina e Hawthorn ottengono una vittoria per uno. Il leggendario successo dell'inglese davanti a Fangio, a Reims, lo fa diventare di colpo un divo

Sistema punteggio: ASCARI; 2. Fangio; 3. Farina.  
Sistema CVN: ASCARI; 2. Fangio; 3. Farina.

1954\*

Sensazionale! La Mercedes torna alle competizioni! Dirette dal grande Alfred Neubauer, le Freccie d'Argento fanno quasi piazza pulita, con FANGIO che ottiene sei vittorie e vince il titolo staccatissimo. Gonzalez e Hawthorn ottengono una vittoria a testa e, benché l'argentino sia dietro a Fangio come punteggio, è Hawthorn che si piazza secondo col sistema CVN

Sistema punteggio: FANGIO; 2. Gonzalez; 3. Hawthorn.

Sistema CVN: FANGIO; 2. Hawthorn; 3. Gonzalez.

1955\*

Con quattro vittorie, FANGIO si aggiudica il terzo titolo. Neubauer invita Moss a entrare nella squadra Mercedes e Fangio « gli permette » di vincere il GP d'Inghilterra. Trintignant ottiene una vittoria a sorpresa per la Ferrari a Monaco.

Sistema punteggio: FANGIO; 2. Moss; 3. Castellotti.  
Sistema CVN: FANGIO; 2. Moss; 3. Trintignant.

« guai », poiché dà importanza a un aspetto sbagliato, cioè al fatto di portare a termine una gara anziché vincerla. Come dimostrerò in seguito, finire una corsa è relativamente facile, vincerla è maledettamente difficile.

Da quando ebbe inizio, nel 1950, il campionato del mondo ha sempre seguito un sistema di punteggio. Fino al 1958 questo sistema funzionò abbastanza bene: ogni anno nasceva un campione che aveva vinto più corse degli altri e quando due piloti ottenevano lo stesso numero di vittorie il campione aveva però piazzamenti migliori. Invece nel 1958 Moss vinse quattro gare, Brooks tre, Hawthorn una, però Mike aveva un punto più di Stirling per cui ottenne il titolo. Pazzesco, assolutamente pazzesco.

Moss era il mio idolo e non riuscivo a capire perché, con più vittorie degli altri, non potesse essere campione del mondo. Ciò che contava non era forse vincere? Sì senz'altro, ma a quanto pare la FIA trovava il fattore regolarità durante tutta la stagione più importante di qualche vittoria qua e là. A quei tempi io ero un giovane reporter della rivista inglese Autosport, il cui direttore era il fu Gregor Grant. Gregor era l'oracolo dello sport automobilistico, capace di rispondere a qualsiasi domanda. Quando, però, gli chiesi come mai Hawthorn aveva battuto Moss, ottenendo il titolo con una vittoria contro quattro, Gregor mi fissò con il suo sguardo penetrante e mi disse di non fare domande sciocche. Devo aggiungere che era molto amico di Mike.

Da allora il sistema del punteggio si è dimostrato più volte sbagliato, o non dando il titolo al pilota col maggior numero di vittorie o mettendo più in alto, sulla tabella, conduttori con meno vittorie di altri. Sono state proposte varie modifiche al sistema, come per esempio quella di assegnare 20 punti per una vittoria, lasciando i punti dei piazzamenti come sono. D'altro canto nessun sistema di punteggio sarà mai soddisfacente, perché tenderà sempre a favorire chi finisce una gara anziché vincerla. Invece l'importante è **VINCERE!** e io vorrei inaugurare un sistema di campionato basato appunto sulla Vittoria.

### 1956\*

Dopo la tragedia dell'anno precedente a Le Mans, la Mercedes abbandona le competizioni e FANGIO passa alla Ferrari, Moss alla Maserati. Hawthorn va alla BRM, che poi lascia per la Vanwall e sulla scena dei Gran Premi compare Collins con la Ferrari. Ancora una volta il titolo va a Fangio, però per il rotto della cuffia. Vince due corse, passa alla vettura di Musso per vincere in Argentina, poi a quella di Collins con la quale arriva a Monaco e in Italia Collins gli dà la sua vettura, permettendogli di arrivare secondo, conservando così il titolo. Moss e Collins ottengono due vittorie per uno, ma col sistema CVN Collins è secondo, con due secondi posti contro uno.

**Sistema punteggio:** FANGIO; 2. Moss; 3. Collins.

**Sistema CVN:** FANGIO; 2. Collins; 3. Moss.

### 1957

FANGIO di nuovo! A quarantasette anni, pilotando per la Maserati, ottiene quattro vittorie e il titolo per la quinta volta. Hawthorn raggiunge l'amico Collins alla Ferrari, mentre Moss e Brooks vanno alla Vanwall. Moss ottiene due vittorie e vince il GP d'Inghilterra con la vettura di Brooks.

**Sistema punteggio:** FANGIO; 2. Moss; 3. Musso.

**Sistema CVN:** FANGIO; 2. Moss; 3. Musso.

### 1958\*

Il sistema del punteggio impazzisce! Hawthorn vince il titolo con una vittoria, contro le quattro di Moss e le tre di Brooks! Fangio si ritira a metà stagione, Musso e Collins muoiono a Reims e al Nurburgring.

Alla fine dell'anno si ritira Hawthorn che perde poi la vita in un incidente stradale.

**Sistema punteggio:** HAWTHORN; 2. Moss; 3. Brooks.

**Sistema CVN:** MOSS; 2. Brooks; 3. Hawthorn.

### 1959

Poiché la Vanwall si ritira, Moss firma per Rob Walker e Brooks va alla Ferrari. Con le loro Cooper con motore centrale Moss e Brabham si aggiudicano due vittorie per uno. Anche Brooks ne ottiene due e tutti e tre hanno un secondo posto. BRABHAM ne ha però due terzi, Brooks e Moss nessuno. E finiscono così, con entrambi i sistemi.

**Sistema punteggio:** BRABHAM; 2. Brooks; 3. Moss.

**Sistema CVN:** BRABHAM; 2. Brooks; 3. Moss.

### 1960\*

BRABHAM vince il suo secondo titolo con autorità, ottenendo cinque vittorie. Moss manca due gare dopo un tragico week-end a Spa, ove ha un incidente e si frattura entrambe le gambe in prova, mentre Stacey e Bristow trovano la morte in gara. Incredibile a dirsi, Moss è di nuovo in pista in tempo per la corsa portoghese e vince in America. Poiché ha già vinto a Monaco, ha così due vittorie, davanti a Mc Laren e a Phil Hill che ne hanno una a testa, però McLaren gli porta via il secondo posto per punteggio.

**Sistema punteggio:** BRABHAM; 2. McLaren; 3. Moss.

**Sistema CVN:** BRABHAM 2. Moss; 3. McLaren.

### 1961

Primo anno della Formula 1500 cc. e quella della Ferrari è l'unica squadra pronta. Con tre vittorie

Questi (in 25 anni) i tre piloti che non avrebbero meritato il titolo di campione del mondo a base di vittorie:



1958  
Hawthorn



1964  
Surtees



1967  
Hulme

Come si articola il  
CAMPIONATO-NIXON

## Contano le vittorie

Abolirei i punti. Sarà campione del mondo il conduttore che ha ottenuto il maggior numero di vittorie nella stagione. Se ne ottiene quattro e si ritira in ogni altra corsa, purché nessun altro ottenga un numero più grande di vittorie (anche se ha molti buoni piazzamenti) il pilota con quattro vittorie sarà il campione. Quando due o più conduttori ottengono lo stesso numero di vittorie (come hanno fatto Fittipaldi, Peterson e Reutemann l'anno scorso) sarà campione quello coi migliori piazzamenti.

Se si applica questo concetto agli anni trascorsi, viene fatto di riflettere come sto ora per dimostrare. Saltano fuori tre nuovi campioni del mondo e per ben undici volte cambiano la seconda e la terza posizione in classifica.

Sono debitore per i fatti e le cifre che seguono a Stephen Hirst, autore dell'ottimo « Grand Prix Chronology », e « Auto-course » che mi ha fornito le tabelle del campionato dei passati tre anni.

NOTA - Un asterisco accanto all'anno (1954\* ecc.) indica un cambiamento nell'ordine dei primi tre piazzamenti nel campionato, quando è stato usato il sistema « Campionato della Vittoria Nixon ».

### 1963\*

Un anno incredibile per CLARK, che porta la sua Lotus a sette vittorie, un secondo e un terzo posto. Graham Hill ottiene due vittorie, Surtees una. Ginther, però, arriva terzo nel campionato con lo stesso numero di punti di Hill, ma senza vittorie. La vittoria di Surtees lo rende terzo, col sistema CVN.

**Sistema punteggio:** CLARK; 2. Graham Hill; 3. Ginther.

**Sistema CVN:** CLARK; 2. Graham Hill; 3. Surtees.

### 1964\*

Vince di nuovo l'uomo sbagliato! SURTEES ottiene il titolo per un punto davanti a Graham Hill; entrambi, e anche Gurney, hanno una vittoria a testa, mentre Clark ne ha tre! E' dunque lui a vincere, col sistema CVN; Surtees è secondo (due vittorie, tre

Charles Nixon

CONTINUA A PAGINA 12

CONTINUAZIONE DA PAG. 11

secondi e un terzo posto) Hill terzo  
**Sistema punteggio:** SURTEES; 2. Graham Hill; 3. Clark.  
**Sistema CVN:** CLARK; 2. Surtees; 3. Graham Hill.

1965

Questa volta **CLARK** è imbattibile, con sei vittorie! Graham Hill ne ottiene due, Stewart e Ginther una per uno.

**Sistema punteggio:** CLARK; 2. Graham Hill; 3. Stewart.  
**Sistema CVN:** CLARK; 2. Graham Hill; 3. Stewart.

1966\*

**BRABHAM** ottiene il suo terzo titolo e diventa il primo pilota a vincerlo con una vettura che porta il suo nome. Quattro vit-

muore in una gara di F. 2 in Germania, poco dopo avere vinto il suo venticinquesimo grande premio. **GRAHAM HILL** rimette in sesto il Team Lotus e vince il titolo per punteggio. Tanto lui che Stewart hanno tre vittorie, ma Hill ha migliori piazzamenti.

**Sistema punteggio:** GRAHAM HILL; 2. Stewart; 3. Hulme.

**Sistema CVN:** GRAHAM HILL; 2. Stewart; 3. Hulme.

1969\*

**JACKIE STEWART** dal principio alla fine! Sei vittorie, due per il secondo piazzato, Ickx Rindt è terzo col sistema CVN, con una vittoria, un secondo, un terzo e un quarto posto, contro l'unica vittoria di Hill, più un secondo, un quarto e un settimo posto, e l'unica di Hulme, più un terzo e due quarti posti. Mac Laren arriva però terzo per punteggio,

è secondo Peterson senza vittorie e questo lo pone molto indietro col sistema CVN, alle spalle di Cévert, Ickx, Andretti, Siffert e Gethin i quali hanno una vittoria a testa. Cévert arriva secondo con due secondi e un terzo posto, contro un secondo e un terzo di Ickx.

**Sistema punteggio:** STEWART; 2. Peterson; 3. Cévert.

**Sistema CVN:** STEWART; 2. Cévert; 3. Ickx.

1972

Emerson **FITIPALDI** diventa il più giovane campione del mondo mai esistito, vincendo ai punti e per vittorie (cinque contro le quattro di Stewart). Hulme è terzo con entrambi i sistemi; con una vittoria, due secondi e quattro terzi posti batte Ickx che ha una vittoria e due secondi posti

**Sistema punteggio:** FITIPAL-

DI; 2. Stewart; 3. Hulme.  
**Sistema CVN:** FITIPALDI; 2. Stewart; 3. Hulme.

1973\*

**STEWART** si aggiudica il terzo titolo e si ritira. E' un triste addio, perché il suo amico Cévert ha trovato la morte a Watkins Glen. A punti è secondo Fittipaldi, terzo Peterson e il sistema CVN proietta una luce interessante sulla lite di Emerson con la Lotus dopo il GP d'Italia. Prima della gara aveva tre vittorie contro le cinque di Stewart e le due del compagno di squadra Peterson. Se la Lotus avesse detto a Peterson di lasciare che Fittipaldi passasse e vincessesse, Emerson avrebbe ancora potuto battere Stewart con le vittorie (sei contro cinque). Per Peterson, il meglio che avrebbe potuto fare sarebbe stato di uguagliare il totale di Stewart, ma avrebbe perso il titolo per via dei piazzamenti. All'atto pratico, Peterson è secondo col sistema CVN, con quattro vittorie contro le tre di Fittipaldi.

**Sistema punteggio:** STEWART; 2. Fittipaldi; 3. Peterson.

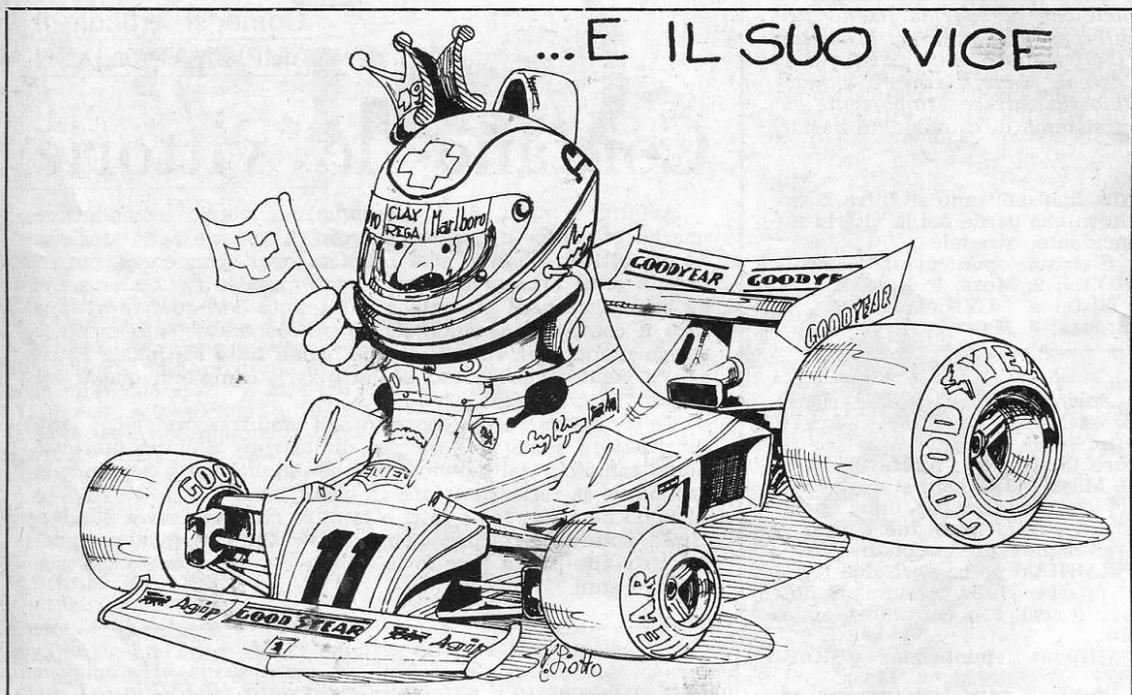
**Sistema CVN:** STEWART; 2. Peterson; 3. Fittipaldi.

1974\*

**FITIPALDI** si vendica e vince il titolo per la seconda volta, pilotando ora una McLaren. Con tre vittorie è però quasi battuto da Regazzoni che ne ha una. Reutemann e Peterson hanno pure tre vittorie a testa, ma finiscono dietro a Regazzoni ai punti e anche dietro a Scheckter e a Lauda, e che hanno due vittorie per uno. Col sistema CVN invece Fittipaldi vince con tre vittorie, due secondi e due terzi posti, contro tre vittorie, un terzo e un quarto posto di Peterson e tre vittorie, un terzo e un sesto posto di Reutemann.

**Sistema punteggio:** FITIPALDI; 2. Regazzoni; 3. Scheckter.

**Sistema CVN:** FITIPALDI; 2. Peterson; 3. Reutemann.



torie. Surtees è secondo con due vittorie, Rindt terzo per punteggio; con il sistema CVN, invece, scende al sesto posto, perché Clark e Stewart hanno una vittoria a testa. Clark.

**Sistema punteggio:** BRABHAM; 2. Surtees; 3. Rindt.

**Sistema CVN:** BRABHAM; 2. Surtees; 3. Clark.

1967\*

Sbagliato di nuovo! **CLARK** ottiene quattro vittorie, ma a punti arriva soltanto terzo alle spalle di Hulme e di Brabham che hanno due vittorie a testa! Così Clark vince il suo quarto campionato, col sistema CVN, e Brabham è secondo con quattro secondi posti contro i tre di Hulme.

**Sistema punteggio:** HULME; 2. Brabham; 3. Clark.

**Sistema CVN:** CLARK; 2. Brabham; 3. Hulme.

1968

Un altro anno terribile. Clark

anche se non ha ottenuto nessuna vittoria.

**Sistema punteggio:** STEWART; 2. Ickx; 3. Mc Laren.

**Sistema CVN:** STEWART; 2. Ickx; 3. Rindt.

1970

Per la prima volta nella storia, il campionato ha un vincitore postumo. Vince **RINDT**, morto in prova a Monza. Alla fine dell'anno ha tuttora cinque punti più di Ickx. Le sue cinque vittorie gli danno il titolo anche col sistema CVN. Ickx rimane secondo, con tre, e ci sono cinque piloti con una vittoria a testa (Regazzoni, Brabham, Stewart, Fittipaldi e Rodriguez).

**Sistema punteggio:** RINDT; 2. Ickx; 3. Regazzoni.

**Sistema CVN:** RINDT; 2. Ickx; 3. Regazzoni.

1971\*

Di nuovo **STEWART**. Ha piazza pulita con sette vittorie. Ai punti

**ECCO FATTO.** Applicate il sistema CVN lungo gli anni e cambierà oltre il 50% dei risultati del campionato mondiale: 14 su 24. Moss si aggiudica il campionato che meritava e Clark ottiene quattro titoli anziché due! Per coloro i quali ritengono ancora che portare a termine molte corse vale di più che vincerne alcune, vorrei far notare che dal 1950 circa 360 piloti hanno gareggiato in 239 Grandi Premi e molti sono indubbiamente riusciti ad arrivare spesso in fondo. Ma su quei 360, quanti hanno effettivamente vinto? Ve lo dirò io: QUARANTA! Come ho detto, finire una corsa è relativamente facile, vincerla è maledettamente difficile!

E' ora che la FIA se ne renda conto e faccia della vittoria il punto chiave del campionato mondiale. Non è un'idea nuova, d'accordo ma si direbbe che prima d'ora non sia mai stata presa sul serio e il quasi disastro del 1974 rende indispensabile che questo concetto venga messo alla prova. Non importa a nessuno di chi arriva quinto, sesto o nono nel campionato, quindi perché non ricorrere al metro delle Olimpiadi, ammettendo soltanto i primi tre posti, con una medaglia d'oro per il campione, una d'argento per il secondo e una di bronzo per il terzo? Sono certo che una mossa simile darebbe più valore al campionato, dal punto di vista dei piloti, delle squadre, dei patrocinatori e degli appassionati di tutto il mondo.

Il sistema CVN potrebbe entrare in vigore subito, in tempo per la stagione 1975. Poiché è improbabile che succeda (è raro che la FIA si muova e tanto meno in fretta!) perché AUTOSPRINT non pubblica una tabella di punteggio basata sul CVN, accanto a quella dei punti, per ogni corsa della stagione? In questo modo concorrenti, squadre e appassionati avrebbero la possibilità di vedere quale dei due sistemi funziona meglio. Secondo me, la risposta è scontata. Dopo tutto, ciò che conta è vincere e i campioni devono essere dei vincitori!

LONG BEACH - Da molti anni l' SCCA chiedeva alla CSI di concedere agli Stati Uniti un secondo Grande Premio di F.1. Il motivo della richiesta era del tutto plausibile: la nazione è tanto grande che gli abitanti della parte occidentale non avevano mai la possibilità di vedere i più bravi piloti del mondo. Pertanto la CSI concesse il permesso di organizzare la seconda corsa di F.1 nel 1973, sul circuito di km 8 all'Ontario in California. La data fu stabilita agli inizi della primavera, epoca in cui nella maggioranza le squadre non erano ancora pronte per la stagione, per non parlare del fatto che alla Speedway Corp. venne chiesto di mandare una garanzia di 350.000 dollari, somma ritenuta



# LONG BEACH come MONTECARLO nell'aprile '76 Ecco il circuito-salotto USA

assurda. Quale risultato, il circuito dell'Ontario rinunciò al progetto.

L'anno scorso ci fu qualcuno che aveva in animo di organizzare un secondo Gran Premio di F.1 degli Stati Uniti addirittura al Central Park, nel cuore di Manhattan a New York. Naturalmente si trattava soltanto di un sogno, dato che era inconcepibile che lo Stato di New York potesse organizzare due gare dello stesso tipo nella stessa stagione.

Adesso il progetto per il secondo Grande Premio degli Stati Uniti è stato definito, con la recente decisione della CSI di dare il suo consenso per la gara di F.1 United States West, da svolgersi a Long Beach, città in cui il primo Gran Premio si correrà nell'aprile 1976. La corsa sarà valida per il campionato mondiale piloti. Fra i maggiori sostenitori della competizione ci sono Dan Gurney, le cui officine si trovano a Santa Ana, nei pressi di Long Beach, e Les Richter, direttore generale del circuito di Riverside.

Il circuito, di km 3,59, con dieci curve a destra e sei a sinistra, somiglia molto a quello di Montecarlo, dato che è vicino alla spiaggia sull'Oceano Pacifico e che parte del percorso, compreso il «dépôt», si snoda lungo l'Ocean Boulevard, cioè la strada principale di Long Beach. Le tribune d'onore potranno ospitare 105.000 spettatori e nel punto più stretto il percorso è largo tredici metri. Questo tracciato è stato studiato e modificato da Giuseppe Baccigaluppi che nello scorso novembre trascorse tre giorni a Long Beach; dopo averlo ispezionato mostrò agli organizzatori ove non «era materialmente possibile» che passasse una F.1 e suggerì i cambiamenti necessari. Quando partì il percorso era stato allungato di 800 metri e Baccigaluppi lo aveva reso «valido», dal punto di vista della sicurezza sia dei piloti che degli spettatori. Diede infatti il suo benestare.

Sempre dietro suggerimento di Baccigaluppi, lungo tutto il percorso ci saranno le più recenti innovazioni, in fatto di sicurezza. Comprendono uscite appunto di sicurezza, zone ove dirigersi in testa-coda, modernissime barriere e reti speciali, tutti accorgimenti che dovrebbero rendere impossibili tragedie come quelle che succedono a

## La QUEEN MARY farà da casinò

Si parla di...  
**4 MILIONI e mezzo di dollari d'incasso!**

Watkins Glen e in Sud Africa.

A scopo di prova generale ci sarà una gara di F. 5000 l'8 settembre 1975 e si prevede che le velocità saranno attorno ai 145-150 kmh.

Si può aggiungere che durante la riunione della CSI a Parigi l'unica voce che si oppose al circuito fu quella di Beltoise, che però in seguito votò in favore della gara.

Abbiamo parlato con Gurney, il quale ci ha detto: «Penso di essermi ritirato dalle corse cinque o sei anni troppo presto. Gareggiare in strade cittadine è la più bella esperienza che si possa avere. C'è qualcosa di eccitante, nel procedere a 200 orari su una strada progettata per velocità di 65...».

Charles G. Proche

RIVERSIDE - Durante il folcloristico week-end automobilistico californiano di Riverside si è avuto conferma che per il 2. GP americano si attenda soltanto l'approvazione della data da parte della FIA. Dice Chris Pook, fondatore della Grand Prix Association di Long Beach California:

«Abbiamo stabilito la data dell'undici aprile 1976. La manifestazione sarà una decalcomania ingrandita della corsa di Montecarlo. Basti pensare che il percorso scende dalla città sino a 30 metri dall'oceano Pacifico, con un tracciato di 2,23 miglia che potrà essere percorso alla media di circa 150 kmh».

La città di Long Beach — con 337 mila abitanti — all'ombra della babelica Los Angeles, è d'accordo. La popolazione ha accettato con piacere l'idea e sono stati stanziati tre milioni e 200 mila dollari necessari per le operazioni generali e premi (questi ultimi si aggireranno intorno ai 350 mila dollari, superando così il primato di Watkins Glen di quest'anno di 300 mila dollari). Mancheranno gli yacht famosi di Onassis e Niarchos, ma in compenso ci sarà il transatlantico «Queen Mary» (nella foto panoramica) che funzionerà da Casinò per gli amanti del gioco.

La CSI aveva detto tempo fa che gli Stati Uniti avrebbero potuto effettuare un secondo Grand Prix qualora questo fosse completamente lontano dal primo geograficamente, pertanto seimila chilometri di distanza dovrebbero essere sufficienti per i soloni della CSI.

E' prevista una tribuna centrale capace di accogliere 100 mila spettatori seduti e stando ai propositi di mister Pook il numero degli spettatori, provenienti dalla costa pacifica e Stati vicini dovrebbe superare 300 mila unità; il che, alla media bassissima di 15 dollari a biglietto, farebbe incassare quattro milioni e mezzo di dollari, somma che coprirebbe la spesa di costruzione, ingaggi e premi lasciando un giusto guadagno.

«Vogliamo cancellare l'immagine di Long Beach che viene descritta come la città dei pensionati dello Stato dell'Iowa in una seconda Montecarlo più moderna, più sviluppata ed egualmente sofisticata, — dice mister Pook — e son certo che ci riusciremo».

Ma l'inflazione, la crisi del carburante... Come la mettiamo?

«Alla loro barba. Se tutte le città si dessero da fare — in senso sportivo — l'inflazione creperebbe e tutti starebbero bene... Il nuovo circuito darà lavoro a 3000 persone e tanto basta».

I. m.

Battuto nettamente

**Mc CORMACK**  
a **TERETONGA**

# Oooh!! AMON vince!

Dopo 4 anni di astinenza dalla vittoria, Chris Amon ha vinto, in Tasmania, la quarta prova del campionato australe, con la Talon F. 5000



TERETONGA - Dopo quattro anni di magra, Amon ha ottenuto con la Talon una vittoria, aggiudicandosela nettamente a Teretonga, con un vantaggio di 24" su McCormack che pilotava la Elfin MR6 Repco Holden. Per il secondo week-end in fila Mc Rae e Amon dividevano la prima fila sullo schieramento, nell'ultimo round neo-zelandese della Coppa Tasmania.

Presto nelle prove l'australiano Warwick Brown ha dato il ritmo col tempo di 54"1, questo nella prima delle tre sessioni, però era infastidito da una spalla e dal collo che gli dolevano e quindi non è riuscito a migliorare quel tempo. McRae ed Amon si sono insediati nei primi posti tirando al massimo nell'ultima sessione, segnando entrambi il tempo di 53"6. Quello di Amon è stato ottenuto con un tremendo sforzo proprio nell'ultimo giro di prove della giornata. Ottimo terzo è stato il neo-zelandese Smith in 54"; per brevissimo tempo pilota è stato il più veloce nell'ultima sessione. Lawrence, leader del campionato ex aequo, ha uguagliato il tempo di Brown in 54"1 ottenendo la quinta posizione nello schieramento; stesso tempo Walker.

Nonostante la presenza di Frank Gardner (che torna a vivere in Australia) e correrà, oltre a svolgere prove, per il Bob Jane Racing Team, facendo inoltre un paio di trasferte in Inghilterra per svolgere lavoro di messa a punto alla Lola che faceva qualche prova, la miglior Lola T 400 è stata quella di Bartlett, tempo 55"1, anche se le sue prove sono state interrotte per guasto al motore. Più lento di un decimo di secondo Max Stewart, tempo 55"2, uguale a quello del neo-zelandese Murdoch. Dopo il suo ottimo sesto posto al Lady Wigram Trophy, David Oxtton correva di nuovo con la Lola T 330 di scorta di Stewart e ha segnato l'undicesimo miglior tempo in 55"6. Robertson ha ottenuto 57"2, Doyle pure 57"2 e Millen era in fondo con 59".

TERETONGA - Come negli anni scorsi, su questo circuito (quello più a sud del mondo, con condizioni meteorologiche adeguate) il tempo variava di continuo e i concorrenti sono partiti su pista bagnata, con grande costernazione delle squadre meno bene attrezzate, prive dell'organizzazione necessaria per procedere alla sostituzione dei pneumatici. McRae non ha neppure visto la bandiera, in quanto si è ritirato dopo i giri di riscaldamento per guasto, brutto colpo per il neo-zelandese che dopo la gara di Wigram aveva il morale molto alto.

Fin dall'inizio Amon si è portato al comando, tallonato da Brown, Smith e Lawrence. L'australiano Walker ha fatto un testa-coda, ben presto imitato da Lawrence che al termine del primo giro è pure incappato in un testa-coda nello stesso punto. Smith e Murdoch non sono stati da meno e si sono girati in fondo al circuito, alla prima tornata, tornando poi in pista in fondo al gruppo. L'unico veramente sfortunato è stato Lawrence che ha danneggiato parte della carrozzeria anteriore della Lola, costretto quindi a sostare al box per la riparazione che gli ha fatto perdere parecchi giri.

All'inizio della terza tornata Brown aveva già il motore della vettura che fu-

mava per surriscaldamento e due giri dopo è stato costretto ad andare al box; ove si è diagnosticata la rottura di una testa di valvola. È stato rimandato in pista con soli sette cilindri che funzionavano, ma al quindicesimo giro il motore ha rinunciato alla lotta.

La «risalita» di Smith in mezzo al gruppo è stata ritardata da due forature verificatesi una dopo l'altra nei pneumatici posteriori di destra: quattro in quattro gare. Lawrence non è mai stato veramente in lizza, nonostante provasse in ogni modo di riguadagnare il terreno perso nell'«escursione» fuori pista. All'ingresso

**CORSA A TERETONGA, quarto round della Coppa Tasmania - Invercargill, 26 gennaio.**

1. Chris Amon (Talon) 1.20"2"; 2. McCormack (Elfin) 1.44"4"; 3. Bartlett (Lola) 1.55"2"; 4. Walker (Lola) 1.14"9"; 5. Stewart (Lola) 2.17"2"; 6. Robertson (Elfin) 58 giri; 7. Millen (Chevron) 55 giri; 8. Smith (Lola) 54 giri; 9. Lawrence (Lola) 52 giri.  
**Giro più veloce:** Lawrence, 55"4.

**CAMPIONATO TASMANIA (dopo 4 prove)**  
Brown e Lawrence punti 15; Walker e McCormack 13; McRae e Amon 9; Bartlett 8; Murdoch 7; Stewart 5; Smith 4; Oxtton e Robertson 1.

### Così (in 14) al via

Graham McRae 53"6	Chris Amon 53"6
Ken Smith 54"	Warwick Brown 54"1
Graeme Lawrence 54"1	John Walker 54"1
John McCormack 54"7	Kevin Bartlett 55"1
Max Stewart 55"2	Jim Murdoch 55"2
David Oxtton 55"6	Baron Robertson 57"2
Neil Doyle 57"2	Steve Millan 59"

● E' probabile che AMON partecipi, con la Talon che attualmente usa in Tasmania, a qualche gara europea di Formula 5000. Sempre a proposito di questa categoria, è confermato che Oliver sarà il pilota dell'attesa F. 5000 della Shadow. Sono in corso trattative anche con Hunt e Peterson per la seconda vettura ufficiale.

● DAVID MORGAN è stato iscritto alla «Corsa dei Campioni» con la Surtees TS 16. Non è improbabile che Morgan possa partecipare con la Surtees anche a qualche altra gara europea di Formula 1. Si dice che DAVE WALKER guiderà la Maki, quest'anno.

del rettilineo principale ha rischiato di uscire di nuovo, mentre inseguiva Walker.

Oxtton è sparito di gara dopo 45 giri per rottura del cambio della seconda Lola Coca Cola, mentre Amon doppiava il duo formato da Stewart e Walker, che battagliavano per la quarta posizione. Per il resto della corsa l'unico cambiamento nelle posizioni ha riguardato questi due, quando Walker ha superato Stewart al cinquantatreesimo giro, occupando così la quarta posizione. Praticamente Stewart non aveva possibilità di fare nulla contro il ritardato attacco di Walker, perché il suo motore era ormai «a secco» tanto bolliva e, per di più, uno dei Goodyear si era deteriorato rendendo la vettura molto poco maneggevole. Con Amon che ormai se la prendeva più comoda, essendo in vista della bandiera, Walker e Stewart sono riusciti a «sdoppiarsi» nei confronti del leader. McCormack è stato abbastanza soddisfatto di finire a 24", in seconda posizione, ottenendo così altri sei punti di campionato che lo pongono fra i primi quattro nella Coppa. Dopo un periodo poco fortunato, Bartlett si è accontentato del suo terzo posto e ha poi ringraziato i meccanici per il duro lavoro svolto nel montare un nuovo motore durante la notte.

## Piloti austriaci nella F. FORD italiana?

ROMA - Se il settore sportivo della Ford Italiana attualmente non è molto allegro, l'analoga sezione austriaca certamente non ride. Recentemente infatti la CSAI ha ricevuto da Vienna una lettera con la quale si chiede di ammettere nel nostro campionato di F. Ford (o almeno in alcune gare) anche i piloti austriaci visto che in quel paese si stenta a mettere in piedi un calendario valido. Certo nei vari campionati continentali di F. Ford il clima è ben diverso rispetto a quello della Gran Bretagna dove il Super-Ford è in gran rilancio grazie alla Allied Polymer (è la ditta che ha sponsorizzato la Brabham di Lella Lombardi nel Gran Premio inglese del '74) che non ha esitato a mettere in piedi ben 17 gare per la formula. Sempre in tema di sponsor la Texaco Italiana è più che mai interessata ad appoggiare il nostro campionato di F. Ford, soprattutto dopo il mancato accordo con la Lancia, fallito per ragioni di tempestività. L'unico ostacolo è rappresentato dalla casa-madre inglese della compagnia petrolifera che è poco propensa a distogliere capitali dalla F. 1.

Amon era felice di avere vinto, dopo un così lungo periodo di delusioni, e ora è di nuovo in lizza per il titolo, per la prima volta dal 1969 quando vinse la Coppa Tasmania con il Dino Ferrari di 2400 cc, la stessa vettura con la quale Lawrence vinse nella stagione seguente. Nessuno dei due leaders nel campionato ha aumentato il punteggio, in questo quarto round, e Lawrence ha occupato un deludente nono posto. Brown e Lawrence conducono, mentre la serie si prepara al primo round australiano che si svolgerà ad Oran Park e il quadro dà premesse per una serie australiana più combattuta che si sia mai vista dopo il 1968. McCormack e Walker sono secondi a parità con 13 punti, McRae ed Amon ne hanno nove con un'unica vittoria a testa, poi viene Bartlett con otto. La settimana che inizia sarà molto indaffarata per le squadre, che devono portare macchine e attrezzature in volo a Sydney da Christchurch (quasi 200 miglia da Invercargill) trovando poi il tempo per preparare le vetture per il quinto round. Ora il gran punto è questo: con quattro vincitori diversi nelle prime quattro corse, il quinto round darà un altro vincitore, rendendo quindi sempre più incerto il possibile risultato finale?

Thomas Floyd

Una valvola  
per i «turbo»

# Potenze ridotte per INDY

INDIANAPOLIS - Dopo un periodo burrascoso, e carico di « suspense », sull'orizzonte della USAC torna a spuntare il sole. Questo week-end, infatti, il « deus-ex-machina » delle competizioni, Dick King ha descritto il futuro della USAC che stava per franare come la consorella Can-Am per una infinita serie di circostanze molto discutibili.

Finalmente, dicevamo, King ha dato l'annuncio: la USAC sopravviverà perché ha finalmente deciso di mutar volto alla competizione aprendo le porte a tutti i piloti e alle macchine che rientrano nel limite stabilito dalla commissione tecnica. Durante il 1973 e '74 le pressioni da parte dei piloti e soprattutto dei costruttori avevano messo i « soloni » di Indianapolis con le spalle al muro. Ogni qualvolta un motore « saltava » con esso volavano 25-30 mila dollari con grande giubilo della ditta Mayer-Offenhauser.

Soltanto qualcuno (vedi A.J. Foyt) ha insistito per il turbocompressore ma alla fine la maggioranza ha avuto il sopravvento. Pertanto, a partire dal prossimo giugno, i mostri di Indianapolis saranno muniti di una valvola speciale capace di ridurre la potenza.

Tale valvola ridurrà la potenza dell'Offenhauser con turbocompressore mettendolo allo stesso livello di un motore « stock » di 5 litri e mezzo. Questa è la battaglia principale che i dirigenti e costruttori avevano iniziato. Un motore « stock » costa soltanto 10 mila dollari e se si rompe, col prezzo di un Offenhauser essi possono acquistarne due. Ma entro il 1977 tutti i motori dovranno avere la medesima cilindrata, con o senza turbocompressore.

« Otterremo ciò — ha detto King — aiutando così tutti i costruttori, piccoli e grandi, ed aprendo altresì la porta ad un maggior numero di partecipanti. Le macchine con turbocompressore avranno un rapporto di sovralimentazione ridotto. Noi vogliamo vedere motori europei anche ad Indy e soltanto applicando la "legge" appena varata potremo rendere la gara USAC internazionale ».

King avrebbe voluto applicare le disposizioni per le gare in programma per il 1975, ma il tempo a disposizione (appena un mese) non consentiva tale modifica, per cui buona parte delle gare in programma di quest'anno verranno effettuate alla stessa maniera della passata edizione (Indy compresa). Comunque resteranno i vecchi « Offenhauser » quattro cilindri contro gli otto cilindri dei « Turbocharged » Foyt e ciò sarà già un buon passo.

Foyt al telefono ha detto ad Autosprint: « Quest'anno vedrete molti bolidi con i miei motori e gli avversari avranno vita dura. Ho perso molte gare nel 1974 appunto per il motore, che purtroppo non era ancora completo. Quest'anno vedrete grandi cose ».

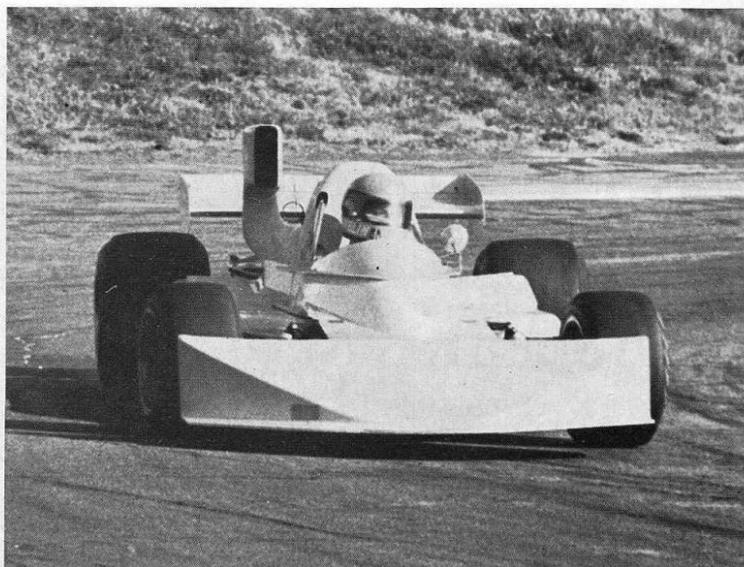
**l. m.**

● Dopo l'imbattuto millino 4/cilindri e l'8V2 litri che ben presto apparirà in versione definitiva, Romeo Ferraris intende stupire ancora una volta con un nuovissimo 1300. Sarà un boxer 6 cilindri raffreddato ad acqua di fattura estremamente raffinata come tutte le realizzazioni del mago di viale Ripamonti. Completamente abbandonato invece il 1300/4 cilindri perché, dice lo stesso Romeo, « era troppo simile al 1000 e non c'era nessun gusto... ».

● VALLELUNGA. Proseguono, sul circuito corto della pista romana, i collaudi finali delle coperture Kleber-Colombes che equipaggeranno le Formula 850 nella stagione che va ad incominciare. Nell'ambito di queste prove, a dimostrazione della loro bontà (e di una ritrovata buona forma personale), Massimo Ciccozzi ha più volte abbassato il record ufficiale della categoria. Il cronometraggio elettronico della Firestone ha sancito un 58"3 che abbassa di un secondo il giro migliore. Ciccozzi, che sta cercando caparbiamente di ritrovare il suo momento, guidava la consueta De Sanctis con Kleber CM24, a profilo alto:

## Il fratello della CARRÀ in F. 850

● A ringiovanire la F. 850 ci hanno pensato le gomme Kleber mentre a darle anche la nota curiosa ci penserà il (prossimo) debuttante Enzo Pelloni, fratello minore della super-diva dei 21 pollici: Raffaella Carrà. Dopo aver fatto qualche corsa in kart, il giovane 25enne ha ora preso la licenza di seconda cat. ed ha acquistato la Tecno di Mario Venanzi.



Gabriele Serblin durante le prove a Vallelunga della sua nuova March 752

# SERBLIN ha preferito Vallelunga a FIORANO

## SPECIALE AUTOSPRINT

VALLELUNGA - Mancavano soltanto le scritte definitive che probabilmente saranno aggiunte solo alla presentazione ufficiale, ma la March 752 di Gabriele Serblin, portata a Vallelunga dal Team Trivellato assieme a quella analoga di Alberto Colombo (quest'ultima nel classico colore giallo della Stebel, nuovo sponsor del pilota di Varedo) per un primo assaggio in vista della stagione di F. 2, portava già i colori bianco-azzurri delle Cucine Elba, a conferma dell'accordo che ormai lega il pilota vicentino Casco d'Oro 1974 alla ditta del commendatore Baggio.

Per Serblin dunque, che finalmente può contare su uno sponsor che ben più di tante aleatorie promesse può contribuire alla sua completa maturazione internazionale, il futuro si presenta abbastanza roseo anche per il contributo di Pino Trivellato, quest'anno più che mai assertore della teoria dei « pochi ma buoni ».

« Certamente. — ci ha confermato lo stesso importatore della March — Mi sono convinto che per fare le cose bene non si possono seguire più di due macchine e dunque la squadra sarà a completa disposizione di Serblin e Colombo. Avremo cinque motori e come terza macchina-muletto porteremo la 742 con la quale Gabriele ha corso a Roma ».

Al momento il test romano non ha fornito molte utili indicazioni perché le macchine ancora troppo nuove necessitano della normale messa a punto che si è preferito rimandare ad un altro momento ed inoltre quella di Serblin, attualmente più allenato di Colombo che non monta su una monoposto dall'ultima gara italiana di F. 2, aveva un motore un po' stanco (era l'esemplare usato a Vallelunga in ottobre) e soprattutto era completamente sfornita di gomme accettabili. Comunque i circa 120 giri di pista compiuti da Serblin ed i circa 75 di Colombo sono serviti a mettere in luce il comportamento della nuova 752 che è completamente diverso da quello della « vecchia » 742.

L'ultima F. 2 della casa di Bicester ha del tutto perduto il caratteristico rollio delle precedenti March che per molti piloti era un indice di sicurezza e di maneggevolezza. Ora la macchina ha un aspetto decisamente « piatto » mentre affronta le curve ed esige una guida piuttosto pulita e precisa pur se i piloti hanno notato una fastidiosa tendenza della 752 a « partire di muso » che nei circuiti sinuosi si trasforma in un accentuato sottosterzo a stento corretto da un forte carico sull'allettone. Potrebbe dunque essere questa la ragione del tempo-record segnato dalla

FIORANO - Seconda sessione di prove per la scuderia del Passatore sulla pista privata della Ferrari, con Serblin assente giustificato per completa assenza di gomme, sostituito da Giancarlo Martini. Minardi quindi ha portato i suoi due gemelli, al volante entrambi di March (quella di Martini era ancora il modello vecchio) entrambi con i colori arancioni della Everest, che hanno continuato nella serie di prove prestabilite. Assente dicevamo Serblin, che d'altronde in compagnia di Alberto Colombo aveva girato a Vallelunga all'inizio della settimana scorsa e anch'egli privo di gomme aveva finito dopo qualche giro sulle tele. Qualche altro giro l'ha fatto con gomme vecchie, tanto per sistemare un po' la nuova March: tra l'altro disponeva di un motore vecchio, per cui non sono stati spiccati tempi di rilievo. E' probabile che il vicentino si sposti nella settimana entrante prima a Misano, per alcune verifiche su una pista a lui già nota, per poi tornare di nuovo nella pista-scuola di Fiorano.

Per Leoni e Martini prove di routine: alla mattina, con pista bagnata giri di riscaldamento, terminati presto nel pomeriggio anche per loro per l'assenza di gomme Goodyear che tutti aspettano ardentemente. Martini soprattutto è risultato particolarmente soddisfatto: Leoni invece appariva dolorante per un principio di appendicite che vedrà in questi giorni di risolvere drasticamente. Le prossime prove sono fissate settimanalmente: ora i due giovani attendono con ansia il ritorno dell'equipe Ferrari dalla trasferta sudamericana, per continuare, magari superassistiti da Lauda e Regazzoni, la messa a punto delle loro monoposto di F. 2.

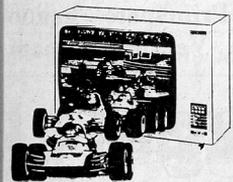
752 sul circuito di Silverstone che con la presenza di lunghi curvoni certamente favorisce una macchina sottosterzante? Potrebbe essere una ipotesi valida, come potrebbe essere vero che la 752 sia una macchina più professionale e meno versatile della commercialissima 742 ma, ripetiamo, ci sembra prematuro esprimere un giudizio definitivo almeno fino a quando i piloti non si saranno assuefatti al nuovo stile di guida e non abbiano trovato un giusto equilibrio nelle regolazioni. Lo stesso Trivellato, più che mai deciso a controllare la veridicità di alcune voci di provenienza inglese tendenti a sminuire l'effettivo valore della 752, ha preferito rimandare il confronto diretto fra la macchina vecchia e quella nuova in attesa di avere le idee più chiare in merito.

Con una giornata veramente eccezionale anche per Roma, il primo a scendere in pista è stato Serblin che con il suo solito stile impulsivo ma redditizio non impiega molto a prendere una certa confidenza con la macchina. Inizia con tempi intorno all'1'15" per scendere quasi subito sotto il minuto e tredici ma verso l'una dovrà fermarsi per cambiare le gomme posteriori rese inservibili da doppio testa-coda causato da una eccessiva confidenza con il cordolo all'uscita dei Chini. Purtroppo la mancanza di gomme non permetterà al pilota, una volta ripresa la guida, di scendere al di sotto di 1'12"7 mentre nel pomeriggio riuscirà a miglio-

rare la sua prestazione di un decimo togliendo la carenatura posteriore ed aggiungendo la presa d'aria adottata l'anno scorso. In ogni caso è sicuro che il convogliatore d'aria ultimo tipo sarà uno dei primi particolari ad essere modificato perché con il vecchio sistema il motore ha « visto » immediatamente 200 giri in più. Dal canto suo Colombo (come al solito accompagnato dallo zio e dal fido Pavanello che comunque non lo seguirà nelle gare di F. 2 perché impegnato nella sua nuova veste di sub-agente March per i ricambi di F. 3) non aveva alcuna fretta di impegnarsi al limite ma ha approfittato dalla trasferta per una salutare « sgambata ». Ha girato a lungo con tempi oscillanti tra 1'15" e 1'14"9 mentre nel pomeriggio non ha potuto migliorare la prestazione a causa di un inconveniente all'alimentazione che non permetteva al motore di salire oltre gli 8400 giri. « Mi sta bene ugualmente — ha detto il campione italiano della F. 3 — Come ho sempre fatto preferisco migliorarmi per gradi come d'altronde farò nelle gare. Nella prima parte della stagione starò alla finestra ma da giugno in poi cercherò anche i risultati ».

Alle prove hanno assistito, interessatissimi, Flammini, Carlo Giorgio e Turizio che è indeciso se prendere o meno la nuova macchina ma sicuramente disputerà anche quest'anno molte gare dell'Euro Formula 2.

**Daniele Buzzonetti**



Frajese e la Tivvù ci hanno ripensato?

# Il G.P. in «apertura»!

Se la competizione di Montecarlo avesse riguardato lo sci oppure il ciclismo o il tennis — in non parlare del calcio — la nostra tv ci avrebbe sommersi di collegamenti diretti e quinti di lunghie e ripetute telecronache.

A Montecarlo, invece, si è svolto un rally automobilistico. Di conseguenza spostare uomini e mezzi per riprendere le varie fasi della gara diventava un'impresa a dir poco titanica. Costa troppo, non ci sono sufficienti apparecchiature, manca soprattutto il pubblico... Queste sono le ragioni — o meglio gli ingenui quanto assurdi pretesti — che l'IRAI porta a sostegno del suo persistente assestismo nei confronti dello sport dell'Automobile. A differenza di quanto fa la TV Svizzera che da Radio Monteceneri ci ha dato un servizio ogni mezz'ora con i giornalisti Noseda e Folletti. E' vero che in qualche telegiornale sport e nella «Domenica sportiva» son state mostrate immagini filmate della competizione ma, come al solito, il confronto non può reggere con altri tipi di discipline. Perché nelle stesse trasmissioni si è parlato e si sono mostrate anche le sintesi di quegli avvenimenti che nel corso della giornata o della settimana erano stati abbondantemente «reclamizzati» con le telecronache di ditte.

Ci riferiamo, ad esempio, allo sci che in quindici giorni ha avuto tra le cinque e le sei ore di trasmissione giustificata dal fatto che si tratta — oltre che di uno sport di stagione — di un Campionato del mondo. Nulla da eccepire su questo incontrovertibile dato di fatto. Ma sì dal caso che anche l'Automobilismo sia «di stagione» e che i diversi tipi di competizione (dal rally alla formula 1) siano a livello mondiale. Ma alla RAI si sottolinea anche un altro «importante» fattore: il pubblico che secondo i rilevamenti statistici dell'Enis, sarebbe piuttosto esiguo e troppo poco interessato agli avvenimenti motoristici.

Potremmo, al limite, accettare questa tesi — sempre se credessimo ai rilevamenti statistici in generale e a quelli della RAI in particolare — e ribattere ai signori di viale Mazzini e via Teulada che la tesi stessa non regge per diversi e svariati motivi.

LONDRA - Una società che opera nel campo delle promozioni ha garantito un minimo di 100.000 sterline per un «flash» televisivo dalla pista salata di Bonneville, su cui si vedano affiancate per due miglia le vetture che tenteranno di battere il primato di velocità su terra. Dovrebbe essere la gara più veloce mai vista. Art Arfons, che stabilì il record nel 1965 con il Green Monster, riapparirà con una nuova versione del suo veicolo e si lasserà contro una speciale vettura da record costruita per il pilota di dragsters Billy Myers. In un passato tanto la Goodyear che la Firestone ci tenevano a partecipare a questi tentativi di record, ma l'interesse si affievolì di fronte al pauroso aumento della velocità (e dei costi) dovuto all'uso di razzi. I veicoli monteranno infatti ruote di metallo senza pneumatici e Arfons ha detto che userà acciaio o alluminio, a seconda del pneumatico!

● Il signor GIUSEPPE MEDICI aveva l'aria molto soddisfatta di sé all'asta per vetture veterane, organizzata di recente dalla Bonham a Londra. Poco prima aveva infatti offerto 3600 sterline (oltre 5 milioni di lire) per comprare una berlina Ferrari tipo 225 1951/2 in ottime condizioni, forse il «pezzo» migliore messo all'asta, per chi s'interessava a vetture sportive. Secondo il catalogo, la macchina gareggiò nel Tour de France, nel Giro di Corsica e nella Mille

Miglia. Arrivò in Inghilterra nel 1959 ed era l'unica berlina tipo 225 esistente nel paese. Questo fino al momento in cui l'ha comprata il signor Medici, la cui intenzione era di portarla a Reggio Emilia per aggiungerla alla sua collezione.

● Come si sa ROGER PENSKÉ è un privilegiato, in quanto dispone di un proprio circuito per le prove, quello del Michigan (che prima era una rimessa, mentre ora è florido).



## LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG

Quando abbiamo chiesto se c'era la possibilità di vedere organizzare una gara di F. 1 sul circuito, la risposta è stata negativa. Donohue sostiene che i piloti della F. 5000 vi gareggerebbero subito, ma che le «prime donne» della F. 1 irrobberanno troppi obiezioni. «Alcuni di quei fini ha detto — si siedono in tali carrolino per gareggiare, che secondo me dovrebbero stare più attenti alla cosa con cui urtano la barriera, che alla barriera stessa...».

tv
radio

**Programmi dal 29 1 al 4 2 1975**

<p><b>MERCOLEDÌ 29 NAZIONALE</b> Ore 21.40 - Mercoledì sport</p> <p><b>SABATO 1 SECONDO</b> Ore 19.00 - Dribbling - Telegiornale sport</p> <p><b>DOMENICA 2 NAZIONALE</b> Ore 13.30 - (dopo il Telegiornale) Sport</p> <p>Ore 17.15 - Notizie sportive Ore 21.35 - La Domenica sportiva</p> <p style="text-align: center;"><b>SECONDO</b></p> <p>Ore 19.50 - Telegiornale sport</p> <p><b>TUTTI I GIORNI SECONDO</b> (esclusi sabato e domenica)</p> <p>Ore 18.45 - Telegiornale sport</p>	<p><b>SABATO 1 Secondo programma</b> Ore 11.35 - Ruote a motori <b>DOMENICA 2 Secondo programma</b> Ore 12.00 - Anteprema sport Ore 17.00 - Domenica Sport</p> <p><b>LUNEDÌ 3 Programma Nazionale</b> Ore 8.15 - Lunedi sport</p> <p style="text-align: center;"><b>TV Svizzera</b></p> <p><b>SABATO 1</b> Ore 17.00 - Cronaca, diretta di un avvenimento sportivo Ore 22.50 - Sabato sport</p> <p><b>DOMENICA 2</b> Ore 17.55 - Domenica sport, primi risultati</p> <p>Ore 22.10 - La Domenica sportiva (generalmente a colori)</p> <p><b>LUNEDÌ 3</b> Ore 19.45 - Obiettivo sport</p>
--	---

Uno dei quali va ricercato proprio nella funzione stessa della tv — di essere cioè, un mezzo di massima divulgazione — che in molte altre occasioni è servita proprio a far conoscere e apprezzare sport pressoché sconosciuti o semplicemente snobbati. Lo abbiamo sentito ripetere più volte (e con noi i telespettatori che non peccano certo di memoria corta) da atleti e da dirigenti di alcune discipline come, ad esempio, la pallacanestro, l'atletica e, di recente, la pallanuoto. Discipline che, sempre per ammissione degli interessati, hanno trovato una propria valida collocazione grazie proprio alla divulgazione televisiva che ha permesso a un maggior numero di persone di partecipare — sia attivamente che passivamente — agli sport in questione.

Comunque, magari sarà perché Frajese si è preoccupato della reazione suscitata alla sua banale domanda sull'Automobilismo da corsa e l'Austerità, la «Domenica Sportiva» stavolta ha addirittura «aperto» dopo i tabelloni del calcio, con le notizie del GP. Brasile, addolcendo persino a pa-

role la portata della non felice giornata Ferrari. E poi Poltronieri ha avuto persino occasione di rifare coppia col «Pigna '75» per un'intervista-recupero con Sandro Munari, Manucci, il d.s. Audetto e Bacchelli, a sottolineare il trionfo menegasco anche in chiave social-economica pro bilancio pagamenti. Frajese finalmente non appariva più seccito...

Gio' Lunì

## WILLIAMS motociclista

ROMA - Jonathan Williams, non dimenticato pilota della De Sanctis, dell'Abarth e della Ferrari, è stato tenuto in natalizia secondo una vecchia usanza di (Manarolo) da un po' di tempo si sfoga con un nuovo hobby: la motocicletta; che (per il suo caso) una Honda 500 Four (ex-Picciotti) preparata per le gare di serie. Pare che a McGuire, deve non è difficile vederlo in azione e dove ha subito abbastanza i tempi di alcuni reucci della categoria, il suo unico problema sia quello di trovarsi gli stivali ma inevitabilmente le sue «pieghe» alla Agostini lo costringono sempre a tornare a Roma con i buchi.

## La ESSO fa stop CASTROL no

LONDRA - In Inghilterra, la Esso ha virtualmente cessato ogni forma di sponsorizzazione nello sport automobilistico, ivi compreso l'aiuto fino ad ora dato alle Esport ufficiali. Non ostante ciò, la Esso manterrà il suo patrocinio per il Rally di Scozia e per una serie di gare minori del campionato Turismo a Silverstone.

Invece, fortunatamente è stato confermato che la Castrol continuerà il suo programma sportivo a dispetto dei problemi della sua consociata Burrrah Oil.

● Il gruppo dei creditori della Aston-Martin, la gloriosa azienda inglese messa in stato fallimentare un paio di settimane fa, ha concesso una dilazione di sei mesi sui tempi di esecuzione della liquidazione. Infatti, pare certo che un gruppo finanziario Americano-Canadese abbia intenzione di rilevare la Aston-Martin in maniera tale da proseguire la produzione.

## Trofeo Sprint in notturna a Colle Val d'Elsa

SIENA - Nella notte fra il primo ed il due febbraio si disputerà a Colle Val d'Elsa (Siena), il quarto «Trofeo Sprint» ed aperto a tutti non essendo richiesta la licenza sportiva. La prova, tutta notturna, si disputa sulla distanza complessiva di 195 chilometri ritenuta riservata da 65 chilometri l'uno. Controlli sono le prove speciali, sei i quattro orari e quattro quelli a timbro. La partenza è fissata per le ore diciannove del primo febbraio a Colle Val d'Elsa.

Le iscrizioni si ricevono presso la sede della squadra Valdesa in via Garibaldi 3 a Colle fino alle ore 13 del primo febbraio. Il regolamento prevede queste classi: 500, 750, 850, 1000, 1200, 1500, 1600 ed oltre 1600.

# Cresce in FRANCIA l'interesse per il «tout terrain» Un buggie - ALFA sorprende nel Criterium INFERNAL



reporter  
HUNT

## Il Giappone perchè no?

LONDRA - Ultimamente sono stato molto pigro e arrivo quindi con ritardo al mio appuntamento coi lettori.

L'ultima tappa del '74 dei miei lunghi viaggi è stata quella giapponese per la dimostrazione di cinque vetture di F.1, al Monte Fuji. Aveva organizzato tutto Ecclestone e poiché le squadre stavano già preparando per la prossima stagione in generale avevano un solo meccanico e tutto l'insieme mi faceva pensare più a un ritorno a casa di studenti in vacanza, infatti eravamo allegri come per una gita.

Per i primi tre giorni a Tokio non avevo niente da fare ed è stato veramente piacevole perché gli organizzatori giapponesi sono stati dei padroni di casa impareggiabili, portandoci ovunque volessimo andare. Questo vuole dire molto in una grande città, ove ci si può sentire veramente depressi, non conoscendo né la gente né i luoghi. Dopo tre giorni di baldoria eravamo tutti un poco malconci, quando siamo andati al circuito sperando che un paio di giorni di lavoro servissero a farci fare la necessaria cura di riposo! Non parlerò della dimostrazione, che è ormai storia vecchia e conosciuta, ma farò un accenno al circuito il cui panorama è bellissimo, essendo ai piedi del vulcano, la cui vetta era coperta di neve, e circondato da colline ondulate. Passando al lato negativo, la zona ha fama di essere spesso in balia del maltempo, con molta pioggia durante le corse, anche se a noi non è successo. Le tribune d'onore hanno 30.000 posti e tutto l'insieme è più che adatto per lo svolgimento di un Grande Premio. La pista in sé, però, è piuttosto pericolosa perché per ora non si è fatto alcun lavoro per garantirne la sicurezza. Piuttosto corta, somiglia un poco a quella di Dijon, ma ha una caratteristica importante che purtroppo manca su quasi tutti i circuiti da Grand Prix, cioè un posto in cui superare. Spero dunque sinceramente che i proprietari facciano quanto occorre perché il circuito risponda alle esigenze dei Grandi Premi, perché secondo me un GP del Giappone sarebbe un'ottima aggiunta al calendario.

James Hunt

CREPY UN VALOIS - Più importante prova francese di una categoria verso la quale l'interesse aumenta sempre, quella «tout-terrain», il Criterium Infernal ha inaugurato tradizionalmente la stagione delle corse in Francia. Per la settima edizione della gara, nel cui albo d'oro figurano nomi famosi (Consten, Nicolas, Thèrier) gli organizzatori avevano voluto andare oltre il semplice rally «tout-terrain» e avevano pertanto organizzato due prove parallele, una valevole per il campionato francese rallies, l'altra per la coppa di Francia «tout-terrain». Purtroppo era stato adottato il medesimo percorso per entrambe le prove: una boucle di 120 chilometri, con cinque prove speciali, per un totale di km. 60.

E' stato ben presto chiaro che il percorso, cosparsi di profondi solchi, molto stretto e per di più fiancheggiato da alberi, era come sempre molto adatto ai buggie e ai veicoli «tout-terrain».

All'atto pratico sulle diciotto macchine che avevano preso il via per il campionato soltanto cinque sono arrivate in fondo e occorre precisare che unicamente quella al comando ha mantenuto un'andatura normale. Fra chi disputava il campionato i favoriti erano Lagniez e Schim-

pf su Gordini R12, Therond e Sarrazin su Citroen DS21 e l'ottimo pilota di F. 2 Coulon, con la Peugeot 304 del concessionario locale.

I due «gordinisti» sono partiti col collo fra i denti e si sono portati in testa. Non ci sono purtroppo rimasti a lungo, perché la parte posteriore delle due R12 non ha resistito alle sollecitazioni. Da quel momento Sarrazin ha portato al comando la sua DS21 e, più veloce su 17 delle 24 prove speciali, non è più stato disturbato fino all'arrivo.

Nel rallye «tout-terrain» una delle

grandi attrazioni era rappresentato dal duello fra i veicoli «tout-terrain» veri e propri (jeeps, Range Rovers e così via) e i buggie. Fino dal primo giorno, il sabato, i buggie si sono nettamente avvantaggiati, occupando i primi sei posti, e verso la fine della serata, avendo il grande favorito, Brianvoine, vincitore della Coppa di Francia 1974, perso oltre un'ora, prima per un superamento azzardato, poi per una panne di carburante, la lotta si è fatta particolarmente fraticida fra tutti gli outsiders. A poco a poco però un concorrente si è staccato dal gruppo, cioè Bellanger alla guida di un bugster con motore Alfa 1300. Il sabato sera si era garantito un vantaggio notevole sui buggie Apal di Sunhill e di Petitjean. L'indomani Bellanger ha fatto una corsa abbastanza saggia per evitare guasti o uscite di strada.

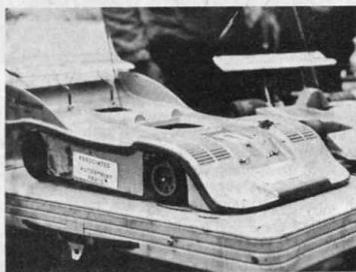
I buggie Apal avendo dovuto abbandonare entrambi, Chatriot (bugster) e Kerc (Bab-Buggy) ereditavano le piazze d'onore, mentre il quarto posto andava all'inglese Smith su Range Rover, autore di una magnifica rimonta.

Daniel Boutonnet

RALLY INFERNAL - 11-12 gennaio 1975.

LE CLASSIFICHE  
CAMPIONATO DEI CRITERIUM: 1. Sarrazin-Depoilly (Citroen DS21) 5.26'; 2. Chenu-Brandmeyer (Renault 4); 4. Derville-Pitroa (Peugeot 104); 4. Chateaux-Pareau (Citroen DS21); 5. Coulon-Dujardin (Peugeot 304).

TOUT-TERRAIN: 1. Bellanger-Chevalier (Bugster-Alfa); 2. Chatriot-Légrand (Bugster-Strakit); 3. Kerc-Dupuis (Bab-Buggy); 4. Smith-Harper (Range-Rover); 5. Lefort-Ricci (VW Strakit); 6. Fougerousse-Serre (Toyota 4X4), etc. etc.



## Minaccia USA ai radiomodelli nazionali

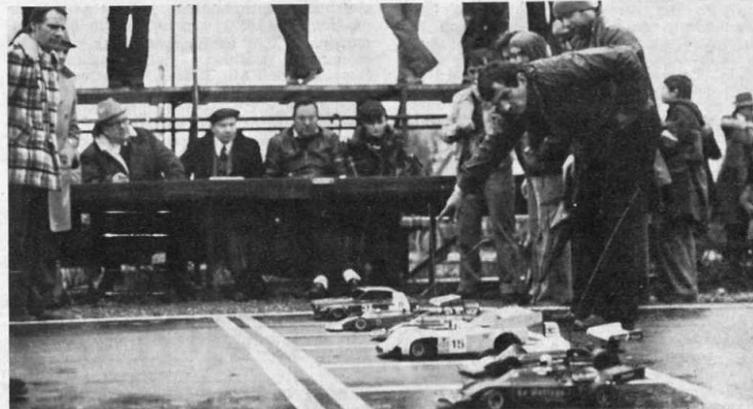
PRATO - Probabilmente la lunga inattività nuoce ai soci del Club Autosprint locale; basta inventare, fare qualcosa, ben inteso sempre che abbia a che fare con lo sport delle quattro ruote. Ecco che in pochi giorni, (la scorsa settimana), viene concluso un abbinamento, con un gruppo di piloti che partecipano al campionato italiano, e toscano, per vetture radiomandate. La fusione è nata sotto questo nome: Associated - Club Autosprint Prato. L'Associated, è un nome delle piccole vetture made in USA, il Club non ha bisogno di presentazioni. E miglior debutto non poteva esserci.

Domenica scorsa, nel piccolo Autodromo di S. Guido di Prato, si è svolta la prima prova del Trofeo «COUPE d. HIVER», (la seconda prova si svolgerà il 9 febbraio), articolata per somma di giri. La gara ha visto alla partenza il campione europeo Sabattini, i campioni italiani Domamin, e Cherici, il toscano Giorgetti, Borettili, i coniugi Codeluppi, ed altri. Ventuno piloti decisi a darsi battaglia, in una giornata fredda e piovosa, e proprio da questo sono nati tanti inconvenienti alle piccole ma veloci macchine.

n. c.

### LA CLASSIFICA

1. Borettili - Giorgetti giri 134 ex aequo; 3. Leccadito 100; 4. Bertuzzi 99; 5. Macchioni - Marzocchi 96 ex aequo; 7. Domamin 92; 8. Damon - Codeluppi 95 ex aequo; 10. Salvi 83; 11. Collina 64; 12. Chiodo 61; 13. Sabattini 54; 14. Cherici 51; 15. Dabizzi 48; 16. Signorini 44; 17. Innocenti 31; 18. Verrocchio 23; 19. Veronesi 22; 20. Chesi 19; 21. Prezzolini 10.



Immagini della «Coupe d'Hiver» per radiomodelli disputata a Prato. A sinistra, la Associated della signora Codeluppi. Qui sopra, parte una batteria

## Una «speciale» di rally a VARANO

PIACENZA - Decisamente l'A.C. Piacenza non dorme sugli allori. Dopo il successo tecnico-organizzativo del 4. Rally delle Valli Piacentine, s'è messo subito in moto con serietà ed impegno per preparare la quinta edizione delle «Valli» che sarà, com'è noto, internazionale. Sono stati presi immediati contatti con il titolare della Ditta Elecar di Castelsangianni (che aveva patrocinato la manifestazione del dicembre scorso) per assicurarsi ancora la sua «sponsorizzazione» anche in relazione ai nuovi e maggiori oneri comportanti dalla «internazionalità» della «competizione». Si ha ragione di confidare che il signor Pancotti, il quale con molta sportività ha dato ampie garanzie in proposito, assicuri il massimo appoggio finanziario alla manifestazione dell'8 dicembre 1975.

L'Ente automobilistico piacentino, da parte sua, con il Direttore dott. Maurizio Piccoli in testa (coadiuvato dal notissimo rallymen Attilio Rossi e dall'addetto all'ufficio sportivo Renato Bonadè) sta predisponendo il nuovo itinerario della gara che dovrebbe essere «visionato» da

un verificatore C.P.R. Tale tracciato, della presumibile lunghezza di 700 chilometri, si snoderebbe interamente sulla nostra provincia, in considerazione delle condizioni ottimali che possono aversi sia per lo sterrato che per l'asfalto.

La definizione del percorso del 5. Rally delle Valli Piacentine potrà avvenire quanto prima e dopo aver esposto gli opportuni approcci con il prof. Quaroni presidente dell'A.C. Pavia (organizzatore del Rally delle 4 Regioni) e allo scopo di non creare inutili e dispendiosi «doppi» di tracciato. A quanto ci consta sarebbero stati avviati contatti per inserire nel tracciato anche una prova speciale di velocità che si effettuerebbe sulla pista di Varano de' Melegari: approcci in tal senso sono stati avviati con i dirigenti dell'impianto varanese per il noleggio dell'autodromo di S. Cristoforo.

Purtroppo la realizzazione d'una manifestazione rallystica della portata delle «Valli» a carattere internazionale comportando una spesa di oltre dieci milioni determinerà un «ridimensionamento» dei programmi annuali dell'A.C. Piacenza il quale, con ogni probabilità, si vedrà costretto, suo malgrado, a rinunciare alla effettuazione della manifestazione di velocità iscritta a calendario nazionale sulla pista di Varano per il 25 maggio p.v.

Per non far «cadere» tale manifestazione, la scuderia «Piacenza Corse», con l'appoggio di qualche altra scuderia o «sponsor» potrebbe assumersi l'onere di tale organizzazione. In proposito dovrebbero pronunciarsi nel corso della assemblea annuale che avrebbe luogo, a quanto ci risulta, non più tardi della prima quindicina di febbraio.

# Sono cominciate le ELEZIONI per la CSAI

## Il delegato ANCAI - FISA ha vinto in UMBRIA

### SPECIALE AUTOSPRINT

PERUGIA - Abituati ad andare per le spicce, gli umbri non hanno perso tempo e nel primo pomeriggio di sabato sono stati i primi, fra tutte le regioni italiane, a dare il via alle operazioni di voto che si concluderanno il 16 febbraio a Palermo mentre il primo votante nella storia della nuova CSAI « semi-elettiva » è stato l'architetto Giuliano Carrozza, progettista dell'autodromo di Magione.

Come era stato ampiamente previsto, il dottor LORENZO RONDINI ha superato con facilità lo scoglio elettorale e per il triennio '75-'77 sarà il delegato-CSAI di zona per l'Umbria. Erano esattamente le 16,36 quando il dottor Erasmo Saliti, chiamato a coordinare le operazioni (a presiedere il seggio era comunque l'avvocato Maori, presidente dell'AC Perugia, assistito dal direttore dello stesso ente Vincenti e dal direttore dell'AC Terni Sanguineti mentre in veste di scrutatore è stato chiamato il vice-presidente della FISA, Beccarini, che « per caso » si trovava nella sala), ha ufficialmente sancito la vittoria di Rondini che è molto noto nell'ambiente automobilistico nella duplice veste di presidente della Scuderia Carpine e dell'autodromo di Magione, del quale è anche uno dei più validi animatori.

Trentenne, laureato in farmacia, Lorenzo Rondini non è un praticante effettivo ma fa parte di quella « nouvelle vague » di dirigenti sportivi, attivi e guidati solo dalla passione, che cercano di svincolarsi quanto più possono dalla vecchia politica sportiva sempre troppo legata al carro dell'ACI. Candidato ufficiale della FISA e dell'ANCAI, Rondini ha ricevuto 57 voti mentre Antonio Antonini, candidato (poco convinto) dell'AC Perugia che non ha fatto nulla per favorirlo, ha fatto convergere su di sé 13 voti. I votanti sono stati dunque 70 (i presenti erano comunque molto meno perché circolava un gran numero di deleghe) su 117 licenziati chiamati alle urne. Considerate le previsioni pessimistiche la percentuale del 60% è abbastanza confortante ma occorre sottolineare che la scuderia Carpine, tramite il direttore di Magione, Berardi ed il segretario Biancalana, si è recata di casa in casa per invitare i licenziati ad intervenire.

In chiusura dell'assemblea, che è durata in tutto poco più di un'ora, il presidente dell'AC Perugia mentre si complimentava con Rondini ha aggiunto che: « Come padre di queste elezioni per le quali mi sono battuto fin dallo storico convegno di Taormina, sono particolarmente felice per l'ascesa di Rondini ». Conoscendolo come fervente « carpiniano » non si può dubitare della convinzione con la quale l'avvocato Maori ha sostenuto le elezioni, ma certamente l'AC Perugia non ha avuto la stessa convinzione nel sostenere il proprio candidato Antonini.

La cosa merita un commento perché è l'ennesima dimostrazione di come i fatti sportivi siano tenuti in ben poca considerazione in seno all'AC umbro. Non si capisce infatti per quale ragione quest'ultimo, quando da un pezzo conosceva i propositi della Carpine, abbia chiesto all'ultimo momento ad Antonio Antonini — che naturalmente non aveva più il tempo di farsi conoscere — di contrastare il passo a Rondini. Senza contare che quest'ultimo, se avesse conosciuto i propositi dell'AC (tenuti nascosti a tutti fino al giorno prima) non avrebbe avuto alcuna difficoltà a ritirare la sua candidatura per appoggiare Antonini che, come pilota e sportivo appassionato, offriva ampie garanzie e sarebbe stato sicuramente un delegato in grado di svolgere ottimamente il proprio compito.

Daniele Buzzonetti

● Iniziate in Umbria, Puglia, Calabria e Basilicata, le elezioni per i delegati CSAI di zona proseguiranno il 1. febbraio con una « tornata » molto importante. Sono infatti in calendario le elezioni in Piemonte, in Lombardia (prima zona), in Trentino, in Sardegna e in Abruzzi-Molise.

Ripetiamo, assieme all'invito di votare bene, l'elenco dei candidati proposti in comune da ANCAI e FISA, acciocché i piloti praticanti possano ispirarsi e far convergere i loro voti su un candidato appoggiato dalle loro associazioni di categoria.

**Piemonte e Valle d'Aosta:** Giorgio Pianta; **Lombardia 1 (MI-CO-VA-PV):** Roberto Angiolini; **Lombardia 2 (BS-BG-MN-CR-SO):** Sandro Uberti; **Veneto:** Zeffirino Filippi; **Friuli-Venezia Giulia:** Claudio De Eccher; **TrentinoAlto Adige:** Fritz Egger; **Liguria:** Sergio Barbario o Luigi Tabaton; **Emilia-Romagna:** Paolo Moruzzi; **Toscana:** Ugolino Beccarini Crescenzi; **Marche:** Enzo Cencarini; **Lazio:** Cristiano del Balzo (« Gero »); **Abruzzi-Molise:** Leandro Terra; **Campagna:** Tonino Nicodemi; **Sardegna:** Miro Marongiu; **Sicilia:** Nino Vaccarella.

● Intanto giovedì 30 gennaio, alle ore 11 si svolgerà a Bologna l'annuale assemblea dell'AICA (associazione circuiti) che dovrà anche eleggere il suo delegato presso la CSAI (democratica).

## AMATI per le PUGLIE

● **BARI** - Anche a Bari un netto consenso in favore di LUIGI AMATI, popolarissimo sportivo del sud noto a tutti come Don Luigi, futuro delegato-CSAI per le Puglie. Amati che ha un buon passato di sportivo militante (ha preso la licenza nel lontano 1932) è commissario sportivo nazionale CSAI ed ha rivestito a lungo la carica di presidente della Commissione Sportiva dell'AC Bari. Ha ottenuto 91 consensi mentre a Bruno Ottomano, pilota di buon nome e secondo candidato in lista, sono andati 41 voti. Contando dunque anche un'unica scheda bianca, i votanti sono stati 133 su 197 aventi diritto al voto. Più che buona in questo caso la percentuale del 67,5%.

## SOLIMENA nel MOLISE

● **POTENZA** - In Basilicata dove la percentuale dei votanti è stata appena superiore al 50% non ha avuto difficoltà a superare lo scoglio delle elezioni il Presidente dell'AC Potenza, FRANCESCO SOLIMENA. In questa regione i licenziati con diritto al voto erano appena 30 e dei 16 che si sono recati alle urne, ben 13 hanno votato per Solimena. Quest'ultimo, giovane e piuttosto attivo nell'ambito dello sport, ha anche un precedente agonistico alla Amalfi-Agerola di qualche anno fa, mentre sotto la sua presidenza l'AC Potenza ha portato a buoni livelli la corsa in salita di casa.

## « Zio PO » in Calabria

● **COSENZA** - Con dodici voti su ventuno Alfonso Rizzo, ex-pilota cosentino noto come « zio Po » è stato eletto delegato di zona della CSAI per la Calabria. L'Assemblea dalla quale è scaturita la votazione si è svolta allo Sporting Club dell'AC Cosenza, a Mendicino, presieduta in rappresentanza della CSAI dal napoletano Giovanni Gallo. Ai lavori hanno partecipato 21 tra piloti e commissari di gara tutti cosentini ad eccezione di Gaetano Di Paola commissario sportivo CSAI in rappresentanza dell'AC di Catanzaro. Di Paola per la cronaca, pur giocando « fuori casa », ha riportato nove voti. E tanto basta per dimostrare quali contrasti vi siano in seno all'automobilismo sportivo cosentino.

Ma il fatto più importante scaturito dall'assemblea, è stata la conferma dell'indifferenza che la maggior parte dei piloti e dei commissari di gara calabresi

● D'accordo che questa volta ci si è messa anche l'epidemia neozelandese a rallentare i lavori della non certo veloce CSAI, ma due mesi e mezzo di tempo per definire alcune importanti proposte che già erano state discusse a Genova a metà novembre ci sembrano davvero troppi. Finalmente il 29 si terrà la tanto attesa riunione milanese che già era stata rinviata il 16, nella quale si spera verranno definiti alcuni punti-chiave dei regolamenti tecnici e sportivi (chi pagherà i premi della F. Italia e quando si decideranno a distribuire quelli del '74?) relativi a tutte le nostre formule nazionali (Italia, 850 e Monza) nonché le nuove disposizioni in materia di sicurezza. Tutte cose insomma che a stagione già iniziata tengono ancora bloccati piloti e preparatori.

### MEMENTO d'ATTUALITA'

## COME si vota

● Sono 16 gli articoli del regolamento delle votazioni per l'elezione dei delegati di zona che la CSAI ha diramato quando già molti votanti erano ormai chiamati alle urne. Per chi ancora deve compiere il proprio dovere di elettore ricordiamo per l'ennesima volta che hanno diritto al voto i titolari delle seguenti licenze ottenute non oltre il 31-10-1974: internazionale di concorrente, internazionale e nazionale di conduttore, internazionale o nazionale di conduttore karting. Inoltre tutti coloro che entro il 30-11-1974 hanno fatto domanda per ottenere una delle nuove licenze previste per il 1975: autodromo, costruttore, direttore sportivo, dirigente, organizzatore, preparatore, scuderia e ufficiale di gara.

Al momento del voto sarà necessario esibire la licenza mentre nessun licenziato può disporre di più di una delega che deve essere data per iscritto e deve essere accompagnata dalla licenza del delegante. Le candidature devono essere presentate dagli interessati che possono anche non essere licenziati CSAI ma devono possedere la tessera di un AC della propria zona. Nessuna difficoltà per la presentazione della candidatura: sarà sufficiente renderla nota il giorno stesso dell'assemblea, 30' prima della sua apertura.

Del tutto normali anche le norme per l'operazione di voto che sarà segreto e espresso su una scheda elettorale timbrata. Risulterà eletto dall'assemblea di zona chi avrà raggiunto la maggioranza assoluta dei votanti e se non sarà possibile raggiungerla al primo scrutinio si procederà al ballottaggio tra i primi due candidati.

## Crescono i voti a ROMA!

ROMA - Certo se i piloti del Lazio si ritroveranno ancora una volta il dottor Erasmo Saliti nelle vesti di delegato regionale della nuova CSAI, non potranno assolutamente piangere sul latte versato. Martedì scorso all'AC Roma si è tenuta la pre-elezione ufficiale per designare i candidati da presentare l'8 febbraio ma purtroppo i piloti erano assenti.

In ogni caso a fine assemblea Saliti è stato apertamente contestato dai (pochi) piloti presenti e soprattutto dal preparatore Angelini che come al solito non ha avuto peli sulla lingua nel ricordare all'ex-segretario le sue pressoché totali assenze in occasione delle gare di Vallelunga, peraltro compensate con gli interessanti viaggi per i Gran Premi di Argentina, Sud Africa, Inghilterra e simili.

Comunque Cristiano Del Balzo (« Gero »), candidato ufficiale di ANCAI e FISA ha totalizzato dieci voti ma ormai può contare oltre che sui colleghi, sull'aiuto della scuderia Gruppo Piloti Romani che apertamente è con lui, e sulla piccola ma compatta compagine di commissari di gara che avevano proposto la candidatura di Giovanni Guerisoli che, paventatosi lo spettro Saliti, ha convogliato i suoi voti sul giovane « driver » romano. Anche il direttore di gara Mirto Ventura ha ricevuto dieci suffragi ma al pari di Guerisoli ha ritirato la sua candidatura mentre Fazio e Tritapepe hanno totalizzato due voti a testa. Ben 17 invece ne ha raccolti Saliti che ha trovato l'appoggio forse inaspettato ma comunque incondizionato del direttore di gara Romano Fazio. E' stata per molti l'amara sorpresa della serata ma non è stata comunque l'unica. Infatti non pochi stanno ancora domandandosi come mai su 37 votanti contattati, alla fine i voti siano risultati addirittura 51.

mostrano per i problemi dell'automobilismo. E' infatti sintomatico che solo ventuno persone di cui venti cosentine abbiano partecipato all'assemblea: in Calabria tra piloti e commissari gli aventi diritto al voto sono più di un centinaio. Evidentemente è sfuggito ai più il significato di una assemblea che poteva essere un'occasione per discutere i problemi dello sport automobilistico calabrese che soltanto fra mille difficoltà e superando numerosi ostacoli è riuscito a raggiungere ottimi risultati ma che rischia ora di ritornare tra i « paria ».

La Coppa Sila ad esempio che lo scorso anno ha avuto validità per il Campionato Europeo resterà quest'anno fuori dal giro, per il semplice fatto che la validità per l'Europeo, come è noto, è stata data alla Trento-Bondone, alla Bolzano-Mendola e alla Rieti-Terminillo. L'Italia

automobilistica, è il caso di dirlo, si è fermata a Roma. Sarebbe stato infatti più consono alle esigenze dello stesso sport automobilistico se la CSAI avesse diviso le tre prove valide per l'Europeo tra Nord, Centro e Sud.

Eppure basta seguire una qualsiasi delle gare del Sud per capire che il futuro dell'automobilismo a livello agonistico ha proprio qui un grande serbatoio di entusiasmo. Ma Roma continua a essere lontana. Da quanto si è visto allo Sporting comunque, bisogna dire che anche Reggio Calabria, che pure vanta una ricca tradizione sportiva è lontana: i grandi assenti erano proprio i rappresentanti dello sport automobilistico reggino. E' stato un peccato ripeterlo perché si è perduta una grossa occasione per puntualizzare i problemi di uno sport che così stando le cose, rischia al Sud di scomparire.



La prima delle casette - Marlboro presto su tutte le piste kart

A sinistra, Emanuele Pirro, che qui sotto vediamo assieme ad Andrea Cesaris a scuola da Morrogh, Vallelunga



ROMA - I vecchi kartisti come Francisci e Giambruno Del Fante, sono ormai clienti fissi di Vallelunga e costantemente abbonati a vittorie, una dopo l'altra. Ora è anche la volta di Italo Ider che, dopo due titoli tricolori nel K 250, comincia a cimentarsi con la Formula 850. I giovani invece, anzi i più piccoli dei kartisti romani, che sono assetati di sport motoristico, fanno uso di Vallelunga nelle giornate festive quando le piste kart tacciono, andando ad ingrossare i clienti delle scuole di Henry Morrogh che dedica ai futuri piloti particolare amore e cura.

Edy Cheever è un cliente di lusso già abituale e su uno standard di grande rendimento; ora è la volta di Lele Pirro e di Andrea De Cesaris che ai primi contatti con le vetture scuola, dimostrano di essere predisposti all'automobile. La passione dei piccoli trascina i papà e le mamme. In qualche caso più giovanile anche nonne che trovano rifugio, come a Roma, nelle ospitali casette del Team Marlboro che ne sta approntando su tutte le piste italiane. Ben vengano le casette rifugio: sarà un motivo per tener lontano dai tracciati tante mamme e più che mai i papà più focolosi.

## E' anche... dedicato ad ANDRUET questo esame a fondo della sentenza sul GIRO Non accettare il reclamo un torto dei C.S.

ROMA - « Chi è causa del suo mal pianga sé stesso ». Questo detto popolare è più che mai valido per Pinto e « Mici » che si sono visti escludere dalla classifica del Giro d'Italia proprio a causa della avventata linea di difesa che li ha portati a dichiarare che si erano recati in autostrada per fare rifornimento di benzina. Secondo quanto risulta dalla interessante sentenza emessa dal Tribunale Nazionale di Appello la loro dichiarazione è stata determinante pur se per risolvere nel pieno rispetto della legge sportiva questo intricato e sibillino caso il presidente Arieno ed i suoi collaboratori sono stati costretti a ricorrere ad un sottilissimo cavillo regolamentare, in mancanza del quale il procedimento sarebbe stato chiuso (facendo nostra la formula dei tribunali civili) con un classico « assolto per insufficienza di prove » che avrebbe lasciato la bocca amara non solo ai piloti presi in giro in quella famosa tappa del Giro.

Ma esaminiamo dunque la sentenza. Innanzitutto viene specificato che l'appello è valido non fosse altro perché i motivi che hanno spinto i commissari sportivi torinesi a respingerlo non hanno alcun valore a causa di grossolani errori

giuridici. Non è vero infatti che non può essere presentato un reclamo cumulativo contro più concorrenti (tutti si erano accorti che la regola è valida solo nel caso di reclami su particolari meccanici, tranne i commissari della CSAI) ed inoltre la decisione presa a fine gara era comunque irregolare a causa della mancata audizione dei reclamanti Bigliuzzi, Nardini e Fortini che in realtà non sono stati molto incoraggiati dagli organizzatori che avevano solo voglia di procedere alla premiazione. Ancora, viene considerato un torto dei commissari sportivi l'aver rifiutato il reclamo perché, secondo la loro interpretazione, il regolamento della gara non vietava espressamente l'uso dell'autostrada. Infatti secondo il TNA, indipendentemente dalle norme specifiche, il Codice della Strada vieta lo svolgimento di competizioni motoristiche sulle strade pubbliche in generale, salvo speciali autorizzazioni che nel caso del Giro di Italia erano ben stabilite e non riguardavano le autostrade.

Fuori discussione l'impossibilità di uscire dalla strada statale, il TNA non ha comunque reputato che i due concorrenti dovessero essere esclusi dalla classifica soltanto per le dichiarazioni del

supertestimone degli appellanti che pur essendo attendibile (come è specificato nella sentenza) non ha logicamente potuto fornire prove assolutamente certe. A questo punto entriamo nel campo delle ipotesi perché naturalmente la sentenza non riporta tutti i dubbi che il collegio giudicante si è trovato a risolvere ma non occorre certo essere indovini per seguire l'iter che è sfociato nella nota decisione finale che ha salvato la giustizia sportiva.

Il teste dice che ha visto i piloti percorrere l'autostrada mentre gli interessati sostengono che una volta superato il controllo di Pontremoli (situato nella area di un distributore aperto) sono tornati a sud per cercare benzina in autostrada. Quest'ultima dichiarazione lascia indubbiamente perplesso il TNA che comunque non può condannare soltanto per quanto ha visto il testimone attendibile ma non determinante ed addirittura i componenti della Camera di Consiglio arrivano a stabilire che non si debba dubitare (in astratto, viene comunque specificato) della lealtà sportiva di Pinto e « Mici ». Dunque, anche se non pochi erano a conoscenza dell'ormai storica « svolta autostradale », il caso poteva

chiudersi con un nulla di fatto.

A questo punto il cavillo che ha consentito al Tribunale Nazionale di Appello di non avere dubbi sulla esclusione dei due concorrenti che si sono giocati la posizione acquisita in gara proprio con la loro dichiarazione. « Abbiamo volontariamente abbandonato il percorso comune per fare il pieno in autostrada », hanno dichiarato. Ebbene, la manovra esplicitamente ammessa è stata giudicata contraria all'articolo 9 del Regolamento Particolare di gara che prevede di riprendere il percorso comune nel punto dove è stato abbandonato (in questo caso il controllo di Pontremoli) solo « nel caso di errore ».

Si è trattato di uno sbaglio di percorso per Pinto e « Mici »? Certamente no, visto che gli stessi piloti hanno fornito un'altra spiegazione e dunque non potevano esserci dubbi: fuori tutti e due. La norma stabilita dall'art. 9, dettata evidentemente dal tentativo di evitare che i piloti se ne andassero a spasso per l'Italia per cercare assistenza o altro, non è risultata quindi inutile.

d. b.

**LE PROSSIME GARE** 9 febbraio, PISTA D'ORO - Roma - naz. cl. 100 e 125 cc; 16, PISTA DEL MARE - Fano - naz. riservata cl. 125 e 100 (3. cat.); 23, PISTA D'ORO - Roma - naz. cl. 100 e 125 cc; 23, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - naz. cl. 100 e 125 cc; 23, PISTA PERGUSA - Enna - ch. cl. 100 e 125 cc; 1 marzo, PARMA - Assemblea generale ordinaria della Federazione, ore 16; 2, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - naz. cl. 100 e 125 cc; 9, PISTA AZZURRA - Jesolo - naz. cl. 100 e 125 cc; 9, PISTA DEL MARE - Fano - naz. riservata cl. 125 e 100 (3. cat.); 16, PISTA CALABRIA - Vibo Valentia - naz. cl. 100 e 125 cc; 16, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - naz. cl. 100 e 125 cc; 16, PISTA MILLE MIGLIA - Brescia - naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA PERGUSA - Enna - ch. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA LE SIRENE - Viverone - naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA ROMEO - S. Giuseppe - naz. cl. 100 e 125 cc; 23, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - naz. cl. 100 e 125 cc.

# La FIK anticipa le gare sociali

ROMA - Per un'annata agonistica le cui prime avvisaglie non sono confortevoli, la FIK anticipa i tempi delle gare riservate ai soci. Gare cioè particolarmente dotate anche di premi in denaro per alleviare le onerose spese di trasferte dei piloti, oltre ad un consistente monte premi in motori e telai. Ne agevola il compito, naturalmente sempre pronto ad ogni iniziativa promozionale, il Motor Club Fano con il suo Trofeo Elizabeth che avrà svolgimento sulla pista del Mare in tre prove così programmate: 16 febbraio, 9 marzo e 6 aprile.

Il Trofeo è riservato alle classi 125 cc. e 100 cc. (3. categoria) e possono partecipare i conduttori in possesso della licenza CSAI in corso di validità e che siano anche soci della FIK. Il Motor Club di Fano si riserva di annullare, dopo la prima prova, quelle categorie che non dovessero avere almeno 15 partecipanti.

La gara è così articolata: a) prove libere; b) tempi di qualificazione; c) eventuali batterie per selezionare i piloti in ragione della agilità del tracciato (20-24 piloti); d) due manches a punteggio, per categoria, su 30 giri.

Nella manches sarà assegnato il seguente punteggio: 0-2-3-4-5-6-7 ecc. seguendo l'ordine d'arrivo dal primo classificato in poi; dopo le manches sarà redatta una classifica con il seguente punteggio: 50,

49, 48, 47, 46, 45, 44, ecc. seguendo lo stesso ordine.

E' prevista una premiazione parziale per ogni gara e per ogni categoria oltre quella finale assoluta. La classifica parziale è dotata dei seguenti premi: Lire 50.000 al 1., L. 30.000 al 2., L. 20.000 al 3., L. 10.000 al 4., L. 10.000 al 5. La dotazione in denaro è riservata esclusivamente alla classe 125 cc. 1. e 2. categoria. Premi di rappresentanza, Trofei e Coppe, fino all'ottavo classificato delle classi 125 cc. 1. e 2. categoria e della classe 100 cc. 3. categoria.

Ed ecco i premi per la classifica assoluta:

Cl. 125 cc.: 1. della 1. categoria: motel con motore BM di 3. cat. offerto dalla F.I.K.; 2) motociclo di cc. 50 marca Europa Motor (valore di listino Lire 185.000) offerto dalla Europa Motor di Marotta; 3) motociclo di cc. 50 come sopra; 4) motociclo di cc. 50 come sopra.

Cl. 125 cc.: 1) della 1. categoria: motore Hiro; 1. della 2. categoria: idem.

Sono previsti ulteriori premi che saranno comunicati di volta in volta. Nel ribadire il concetto che è obbligatoria la partecipazione alle tre prove per aver diritto alla premiazione finale, i conduttori sono peraltro liberi di partecipare anche ad una o più prove, concorrendo alla sola premiazione della prova cui hanno preso parte.

# Resuscita la F.3

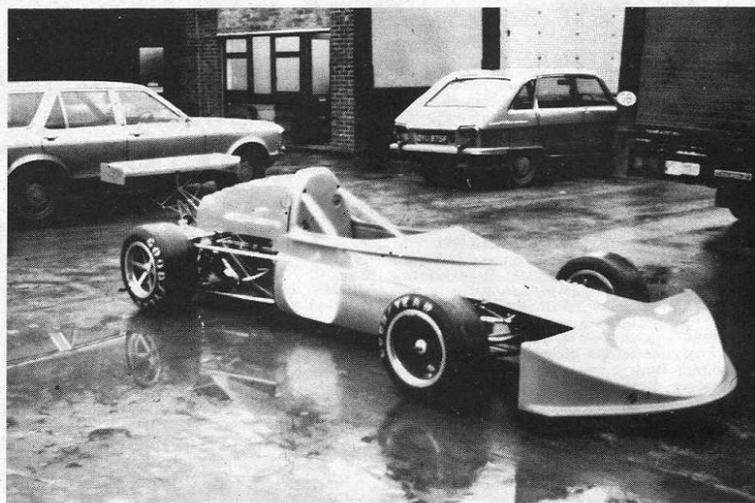


## ... però sono ancora magri i calendari

Vediamo di analizzare le possibilità che un pilota di F. 3 può avere per correre quest'anno con la sua vetturessa. E dobbiamo notare a malincuore che queste occasioni non sono certamente aumentate: anzi, al contrario. Prendiamo in esame il *calendario italiano*, con nove prove in programma delle quali certamente una salterà (la gara di Imola, che cade proprio in concomitanza con la più titolata prova di Montecarlo) e al momento attuale le due prove in programma a Varano e a Magione, per i quali tracciati la

CSAI si è per ora espressa con pareri negativi. Speriamo che questa situazione si possa sbloccare: gli organizzatori di Imola ad esempio potrebbero richiedere a qualche altro organizzatore di scambiare la loro data, anche se vediamo un po' problematica la cosa, mentre per l'agibilità dei due miniautodromi aspettiamo che «qualcuno» cambi idea, specie in un momento di così grande carenza di prove. Sarebbe veramente squallido dover aggiudicare un campionato su sei prove, ma pare proprio che siamo avviati su questa strada. Le prove internazionali rimangono comunque le due di Casale e quelle di Monza.

Ben più nutrita la *serie inglese*, quest'anno sponsorizzata dalla BP e comprendente 14 prove, delle quali quella di Silverstone in concomitanza con il GP di F. 1. Avevamo già accennato al rinnovato interesse degli inglesi per questa categoria,



Per la stagione '75, ritorno in grande stile della Formula 3. Come al solito, tutti puntano al successo nella prova-clou, Montecarlo. Qui a sinistra, Tony Brise con la Modus nella gara dell'anno scorso. Sopra, la March 753

**L'ERRORE**, se di errore si può parlare, l'avevano fatto proprio loro e stava quindi a loro porvi rimedio. Erano stati gli inglesi, o almeno uno di loro, di quelli che contano naturalmente, a cancellare la F. 3 dai circuiti d'oltre Manica per sostituirla con la F. Atlantic, suo parto evidentemente: ma la manovra non è riuscita e sono stati proprio la maggior parte degli spettatori inglesi a richiedere a gran voce le belle e combattute gare di F. 3. La Atlantic, se era nata come alternativa economica alle «strozzate» F. 3, di economico non ha mostrato un bel niente e soprattutto dal punto di vista spettacolare ha perso in maniera enorme.

Ed è stata giustamente ridimensionata a livello di formula nazionale, dal momento che nessun altro ha voluto assumersi la responsabilità (canadesi e americani a parte) di sobbarcarsi questa nuova categoria.

F. 3 a furor di popolo quindi: con giusta soddisfazione di noi italiani che abbiamo contribuito in maniera sostanziale a mantenerla in vita, se non altro per conservare un parco macchine che aveva raggiunto notevoli dimensioni. E con altrettanta soddisfazione degli inglesi, che di queste monoposto a metà strada tra la scuola e il professionismo producono la maggior parte degli esemplari.

Chi aveva il maggior interesse a questa restaurazione erano naturalmente alcune Case che queste monoposto producevano, e segnatamente la March che ha insistito ferocemente a livello associazione costruttori per inserire gare con monoposto F. 3 in combinazione con i GP di F. 1. Pare che i costruttori abbiano accettato la proposta e infatti quest'anno avremo almeno quattro gare di

F. 3 assieme a gare di F. 1 a Monaco, Nurburgring, Anderstorp e Silverstone.

Anche la CSI si è mossa: al termine di questa stagione attribuirà una speciale coppa al conduttore europeo maggiormente distintosi, seguendo le norme dell'art. 8 prescrizioni generali dei campionati FIA. E sarà il primo passo: è ormai certo infatti che nel '76 vi sarà addirittura un campionato FIA per la F. 3, con una serie di gare in tutto il vecchio continente. L'agitazione era visibile già al Racing Car Show londinese, il classico appuntamento di gennaio, che fa un po' da termometro dell'andamento generale specialmente nel campo delle piccole monoposto. Un gran numero di Case erano presenti, realizzando un alto numero di vendite.

Dopo un '74 quindi in secondo piano, si prevede un grosso '75 per la F. 3: gli inglesi hanno organizzato un buon campionato con una quindicina di prove, sponsorizzato dalla BP, gli svedesi pare abbandoneranno la Super Vau per la F. 3 e hanno già previsto una partecipazione massiccia a tutte le gare europee. Solo la nostra CSAI non se ne è accorta, subendo un calendarietto striminzito, privo di gare all'estero, e con molte prove inficiate da seri dubbi. Speriamo proprio che in via di realizzazione le cose cambino in meglio anche per noi e che i nostri registratori ed organizzatori si rendano conto che la F. 3 rimane il vivaio più abbondante per i giovani piloti.

Sono in diversi infatti che quest'anno balzeranno alla F. 2: dal campione uscente Alberto Colombo, che avrà una March sponsorizzata dalla Stebel, a Pesenti Rossi che continuerà la strada già intrapresa, a Giorgio Francia, dominatore del Polifac che sarà al

volante di una Osella e in squadra con Duilio Truffo, a Lamberto Leoni che sta già collaudando la sua March a Fiorano e ai probabili Cinotti, in trattative a metà con la Scaini e la Beta e Roberto Marazzi, che per il grande salto dovrebbe avere la March ex Truffo.

Per questi che passano alle classi superiori avremo certamente dei nuovi nomi in F. 3: a parte i soliti Mantova e Pavesi, i più probabili dominatori almeno nelle prime gare, avremo un Ghinzani su una vettura inedita che il giovane sta costruendo sempre per la scuderia Allegrini, un Bertaccini che ha cambiato la sua vecchia BT 35 con la March ex Cerulli e i nuovi Rampinini, che dalla F. 850 è passato alla March 753, Brancatelli in attesa dei contributi CSAI che gli spettano come vincitore della F. Italia, Pedersoli con la BT 41 ex Francia, Riva (sempre dalla F. Italia) al volante della March ex Colombo, mentre tanti altri come Farneti, Ponzone ecc. sono ancora indecisi sul da farsi.

Ad ogni modo il parco macchine si rinsanguerà certamente e potremo pronosticare senza paura di sbagliare, almeno una trentina di vetture competitive già dalla prima gara, quella internazionale di Casale. Sarà un campionato duro quello di quest'anno: e potremo aspettarci anche qualche soddisfazione in gare all'estero, visto che ormai le macchine e i motori sono quasi sullo stesso piano per tutti.

Ma attenzione agli svedesi! Già da Montecarlo si presenteranno a valanga (non dimentichiamo che la scorsa stagione erano in 12) guidati da quei Nilsson e Andersson che costituiranno un team semiufficiale March.

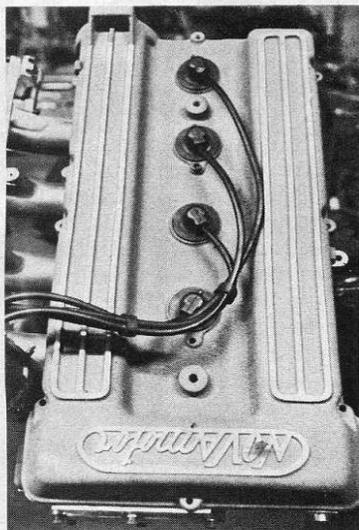
che tra l'altro dà vita a una nutrita compagine di piccole aziende, per non citare la March e la Lola già a livello industriale, specializzata nel settore. E così quest'anno è rinato questo campionato: e molti altri organizzatori, sollecitati in special modo dalla associazione costruttori di F. 1, hanno messo in calendario prove internazionali in concomitanza dei Gran Premi nelle loro nazioni. Oltre a Montecarlo, che ha già una tradizione da diversi anni, si sono allineati anche Silverstone, Anderstorp e il Nurburgring che hanno messo in calendario prove internazionali di F. 3 in occasione dei titolati appuntamenti. Tra l'altro rimangono una serie di gare, specie in Germania nel mese di agosto, che potranno giustificare, specie dopo i successi a ripetizione del nostro Francia nel Polifac dello scorso anno, una vacanza estiva all'estero.

## Scontato il dominio MARCH

Dopo aver vinto quasi il 90 per cento delle prove in calendario la scorsa stagione, la March ancora rinnovata si ripresenta sul mercato come la vettura più completa e naturalmente la più blasonata del lotto. La 753 è stata ancora migliorata rispetto al modello dello scorso anno: in particolare modo Herd ha lavorato sull'aerodinamica, ridisegnando il frontale e l'abitacolo e migliorando le prestazioni dell'alettone posteriore. Sono state anche cambiate le geometrie delle sospensioni anteriori e il disegno del telaio nella parte posteriore, per aumentarne la rigidità torsionale. Sempre importata da Trivelatto, si presenta già pronta con gli attacchi per i Novamotor, con gom-

## Il calendario del campionato inglese BP Super Visco F.3

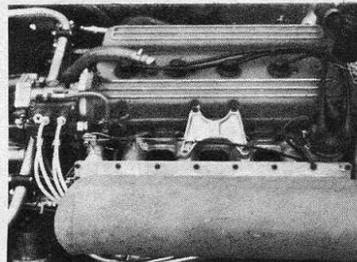
3-4 marzo	Thruxton *
27 aprile	Silverstone
18 maggio	Mallory Park
26 maggio	Thruxton
15 giugno	Snetterton
13 luglio	Cadwell Park
19 luglio	Silverstone (in concomitanza alla F. 1)
26 luglio	Oulton Park
17 agosto	Thruxton
25 agosto	Silverstone
31 agosto	Silverstone
21 settembre	Brands Hatch
5 ottobre	Silverstone
20 ottobre	Thruxton



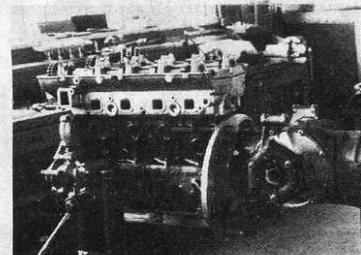
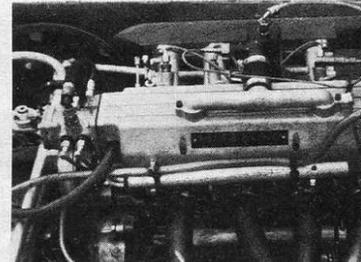
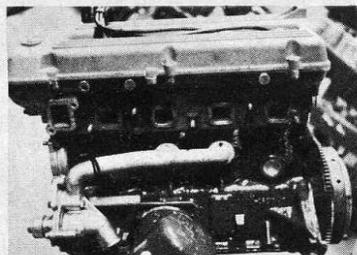
**Esteriormente immutato il Toyota Novamotor: sarà quest'anno ancora di più il motore da battere in F. 3**

## Altre gare internazionali di F.3 in Europa

10 maggio	Montecarlo (in concomitanza alla F. 1)
1 giugno	Nurburgring (in concomitanza alla 1000 km)
8 giugno	Anderstorp (in concomitanza alla F. 1)
6 luglio	Hockenheim
27 luglio	Wunstorf
2 agosto	Nurburgring (in concomitanza alla F. 1)
3 agosto	Yjllands Ringen
17 agosto	Kassel Calden
24 agosto	Mainz
31 agosto	Avus
7 settembre	Zandvoort



**Ancora tre immagini del Toyota Nova in fase di preparazione: il più duro avversario sarà ancora l'Holbay (sopra a destra) che è stato in questi giorni riabilitato dall'accusa di irregolarità tecniche dai verificatori inglesi**



## Quale sarà il cuore più generoso?

Questa volta, e con un pizzico di orgoglio, parliamo di casa nostra. E' ormai noto che i migliori motori per la F. 3 vengono dall'Italia, anche se i basamenti in partenza sono marcati England o Japan. Parliamo ovviamente della Novamotor dei fratelli Pedrazzani, che ha ormai il posto di maggior rilievo in questo settore specifico.

Lavoratori instancabili, Gianni e Oreste hanno ancora migliorato, se era possibile, il loro Toyota studiando nuovi alberi a cammes e tante piccole modifiche, non visibili esternamente, ma altrettanto efficaci specialmente ai bassi regimi. E qui è rispuntato fuori il problema della «debolezza» delle frizioni, per ora risolto con il montaggio ancora di una doppio disco ma con diaframma che spinge meno. Forse sarà il caso di montare i rapporti dello Hewland MK 5 ma in tutti i casi pare che il problema si potrà risolvere abbastanza agevolmente.

Saranno pure disponibili quest'anno le «famigerate» (per il prezzo, s'intende!) bielle al titanio, per le quali, dati gli smisurati costi di questo materiale ormai da orfice bisognerà aggiungere qualche soldino. La seconda novità sta nel nuovo Twin Cams, ora di cilindrata due litri, ottenuta mediante un nuovo albero a gomiti. Costerà attorno ai tre milioni e potrà difendersi egregiamente su molti tracciati, specie se tortuosi, dato che di coppia in basso può ben competere con il Toyota. Sul giapponese sono state fatte prove anche con la doppia accensione, prove che proseguiranno per stabilire se si adatterà definitivamente o no. Su questi motori si orizzonerà la maggior parte della clientela italiana e non: ci risulta che la March stessa, per i suoi semiufficiali si deciderà per questo tipo di propulsore.

Rimanendo a casa nostra dovremo parlare anche dei progressi che continua a compiere l'alessandrino Repetto, che utilizza come base il Lancia Beta: saremmo ben lieti che anche questo secondo propulsore italiano potesse giungere al livello da infastidire gli straripanti Novamotor.

Gli inglesi, da parte loro, hanno cercato di controbattere con gli Holbay, che quest'anno si ripresenteranno rinnovati con bielle al titanio, corsa corta ed altri aggiornamenti, sempre sul basamento monoalbero della Ford. Del motore BMW, del quale si parla già da almeno due anni, si sono visti qualche esemplare, che le case si sono precipitate a provare: ma risulta che, nonostante i 160 cv denunciati, non ci si riesca ancora ad avvicinarsi ai tempi dei Novamotor.

Leopoldo Canetoli



**La GRD 375 è ancora ottenibile ed a prezzo veramente competitivo: è probabile che una vettura ufficiale debutterà a Montecarlo con l'inglese Sutcliffe**

me Goodyear per un prezzo (privo di IVA e di trasporto) di 4450 sterline, pari a circa sette milioni di lire. I possessori di vetture March quest'anno avranno ulteriori facilitazioni, come una particolare assistenza che Pavanello, subconcessionario per questa casa, svolgerà sui campi di gara, portandosi dietro un camion (preziosissimo!) carico di pezzi di ricambio ed accessori.

Ma non solo la March al Racing Car Show londinese presentava la sua novità: si sono viste anche le nuove Lola T 390, che debutteranno presumibilmente a Montecarlo con una squadra forte di Patrick

Neve e Robert Joubert mentre è stata annunciata anche una nuova Chevron, la BB 34 (che costerà come la Lola sulle 4300 sterline) e che debutterà anch'essa nella gara monogasca. Presente anche la GRD, giunta al salone in tono minore, che esibiva un aggiornamento della sua 374 con la quale Ribeiro aveva vinto l'ultima gara del trofeo Lombard. Il telaio costa 4000 sterline.

Uscita la GRD dal mercato italiano entra quest'anno la Modus, la monoposto ora curata da Jo Marquart e importata al prezzo di 4200 sterline\* (sempre prezzo di listino franco England) dal torinese Librizzis.

Definite le nuove norme della 24 ORE 1976  
disputabile solo da vetture di serie e proto GT

# LE MANS alle origini

**PARIGI** - I dirigenti dell'AC dell'Ovest hanno presentato martedì scorso 22 gennaio, nel corso di due riunioni simultanee, una a Montecarlo in occasione del rally e l'altra nella sede parigina del club, il regolamento interamente rinnovato che sarà applicato alla 24 Ore del 1976. In disaccordo con la CSI sulla definizione di vetture sport-prototipo, l'AC dell'Ovest si è già abbastanza allontanato dalle norme internazionali ufficiali, apportando al regolamento specifico della 24 Ore di quest'anno numerose modifiche che sono proprie di questa corsa, come la limitazione dei consumi.

Per il 1976 l'AC dell'Ovest ha deciso di spingersi oltre, come già aveva fatto nel '58, e ha perfezionato il suo proprio regolamento tecnico. Sono così state definite due grandi categorie di autovetture:

a - **vetture normalmente commercializzate alla data del 31 dicembre 1975**

b - **vetture GT-prototipi**

La prima categoria comprenderà dunque

Pertanto, se passo e carreggiata rimangono liberi, la lunghezza massima complessiva non potrà essere superiore a 4,80 metri, la differenza delle parti a sbalzo davanti e dietro (in cui totale non potrà superare l'80% del passo) dovrà essere al massimo del 15% del passo della vettura.

I cerchi dovranno essere obbligatoriamente lo stesso diametro davanti e dietro e dovranno rispettare le larghezze massime seguenti: 6 pollici per le vetture inferiori ai 1300 cc, 7,5 per quelle comprese da 1300 a 2000 cc, 9 per quelle da 2000 a 3000 e 11 pollici per quelle oltre tre litri. In più la differenza di larghezza tra i cerchi anteriori e posteriori non potrà superare i 2 pollici e la battistrada del pneumatico non potrà essere più largo del cerchio sul quale la gomma è montata. I serbatoi di carburante non potranno essere laterali e la loro capacità sarà limitata in questa maniera: 95 lt. per le vetture inferiori a 1300 cc, 110 per le comprese tra 1300 e 2000, 120 per quelle superiori.

Il bagagliaio avrà una capacità massima di 275 dm cubi, la larghezza minima interna non dovrà essere inferiore ai 130 cm, l'altezza totale della vettura (piena di carburante e con il pilota a bordo) dovrà essere superiore a 110 cm, essendo l'altezza minima da terra, nelle stesse condizioni superiore ai 12 cm.

dei veicoli, commercializzati e normalmente reperibili nei vari paesi dove sono stati costruiti per l'uso di tutti i giorni su strade aperte al traffico. Nessun minimo di fabbricazione sarà imposto e queste vetture non potranno essere oggetto che di poche modifiche strettamente controllate. Una preparazione del motore che resta ancora da definire con precisione sarà tollerata; la carrozzeria non potrà in alcun caso essere modificata, nemmeno con il montaggio di cerchi più larghi autorizzati nei limiti di larghezza definiti per le vetture Gran Turismo-prototipi. La sostituzione delle pastiglie per freni e degli ammortizzatori pone termine a questa lista di modifiche consentite.

Oltre a queste, le vetture verranno classificate nella categoria GT-prototipi, che si caratterizzano innanzitutto per una definizione molto precisa delle dimensioni esteriori della carrozzeria, dell'abitabilità e delle norme da rispettare nella concezione del telaio.

Quanto al parebrezza, in vetro stratificato, dovrà rispettare una larghezza minima di 95 cm e la sua inclinazione massima dovrà corrispondere a un angolo di 25 gradi con l'orizzontale.

Infine una scala di pesi minimi così definita: 800 kg per le vetture inferiori a 1300 cc, 900 kg per quelle comprese tra 1300 e 2000, 1000 per quelle da 2000 a 3000 e 1100 kg per quelle oltre tre litri.

Per quel che riguarda la parte meccanica praticamente è lasciato tutto libero. In compenso i concorrenti dovranno combattere con un regolamento ancora più draconiano per quel che riguarda i consumi di carburante, poiché se nel '75 sono obbligati a percorrere almeno 20 giri tra due rifornimenti, nel '76 questa distanza sarà portata a 23 giri.

In questo, modo dunque, l'AC dell'Ovest desidera giustificare l'esistenza della sua 24 Ore, che afferma ritornata alla sua idea primigenia: lavorare in funzione del miglioramento dei veicoli commerciali con il confronto diretto tra auto di serie e prototipi che possono prefigurare le future vetture Gran Turismo.

Conoscendo il passato c'è da chiedere all'AC dell'Ovest se non teme che l'assenza di una limitazione di cilindrata non possa condurre, malgrado tutto, a una escalation, anche se le norme imposte sul piano del consumo mostrano di limitare questo rischio.

Daniel Boutonnet

## 550 corse nel '75 in FRANCIA

**PARIGI** - Già dal mese di novembre la Federazione Francese dello Sport Automobilistico aveva sottoposto al Governo francese il suo calendario sportivo per la stagione entrante. Questo accordo aveva tardato sfortunatamente a venire ratificato e per questa ragione è stato deciso lo spostamento della Ronde Invernale di Serra-Chevalier dalla prima settimana di gennaio al 1. di febbraio. Quanto al Criterium Infernal sarà necessaria una deroga speciale del ministero degli Interni per poter essere organizzato.

Finalmente Jean-Marie Balestre ha ricevuto il 17 di gennaio l'approvazione definitiva del calendario '75' praticamente tale quale era stato presentato. Seicento gare erano state in effetti richieste dalla FFSA e 550 sono state accettate dal Governo: il che rappresenta un aumento di 50 gare rispetto al 1974.

«E' un buon risultato» ha detto ms. Balestre «noi potremo far fronte a tutte le nostre attività in buone condizioni, e questo è particolarmente incoraggiante per l'avvenire».

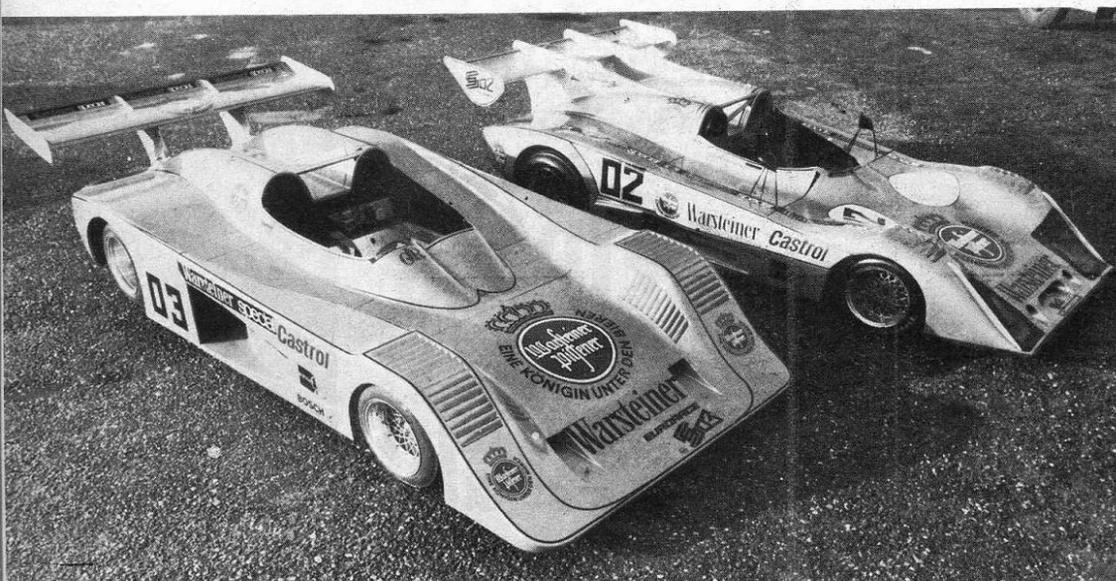
## La formula turismo SPA si allarga con i trofei dell' AVVENIRE

**BRUXELLES** - Nel 1974 il regolamento tecnico della 24 Ore di Le Mans aveva scatenato una discreta rivoluzione, riportando se non altro a un livello più «umano» le gruppo due divenute quasi dei prototipi inavvicinabili dai clienti. Perfezionato da Paul Frère in pieno accordo con Hubert de Harlez il regolamento ha avuto in tutti i casi il merito di permettere a un numero più grande di piloti di partecipare alla prova, essendo il numero delle elaborazioni possibili nettamente più a buon mercato rispetto allo snaturato gruppo 2. Per il 1975 si era pensato di elaborare ancora tale regolamento, ma alla fine per diverse ragioni si è rimasti alle regole '74, alla formula «Francorchamps».

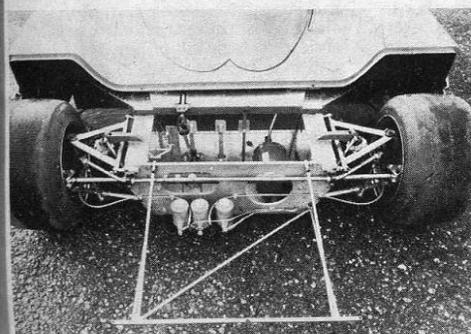
Avremo l'occasione di ritornare su queste regole al più presto: comunque è chiaro che anche quest'anno la 24 Ore sarà riservata alle vetture turismo (fabbricate in 5000 esemplari in 12 mesi) nelle divisioni da 1000 a 1300, da 1300 a 1600, da 1600 a 2000 e più di 2000 cc. Queste vetture potranno essere modificate secondo gli articoli 253 e 257 dell'annesso J del Codice Sportivo Internazionale ma ancora in funzione del regolamento specifico della prova.

● **I TROFEI DE L'AVENIR** - Molti paesi si sono dimostrati interessati alla formula «Francorchamps» come l'Italia, la Spagna, la Francia, il Portogallo e ciascuno di questi paesi organizzeranno un certo numero di prove sotto il nome di «Trofei de l'Avenir». In Belgio faranno parte di questa serie la 500 KM di Spa, le 24 Ore di Francorchamps e l'E.E.G. Trophy. Naturalmente un regolamento sta sorgendo per questa serie di gare per l'attribuzione del Trofeo.

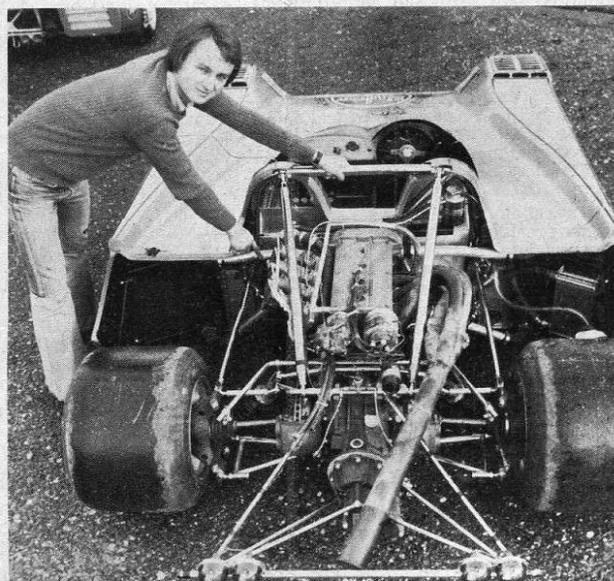
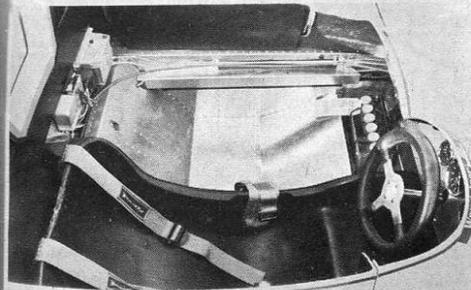
André Royez



A confronto, il nuovo modello Toj 03, in primo piano, ed il precedente 02. Le modifiche esteriori non sono appariscenti ma sostanziali. Molto ben curata, come al solito, la finitura e lo studio dei dispositivi aerodinamici



La scocca si prolunga fino alla pedaliera. Sospensioni classiche. Sotto, la «vasca» dell'abitacolo



Achim Storz, il consulente aerodinamico di Obermoser, indica il consueto BMW-Schnitzer 4 valvole utilizzato sulla 2 litri

# Anche a LE MANS la TOJ così rinnovata

**BRUCHSÄL** - Dopo l'incoraggiante stagione '74 della sua Toj SS02, la bella sport 2 litri che Jorg Obermoser aveva elaborato sulla base della monoscocca GRD, il pilota costruttore tedesco, aiutato dal tecnico aerodinamico Achim Storz e dal progettista Jo Marquart (ex-McLaren ed ex-GRD) ha ultimato una versione completamente nuova della sua « barchetta ». La nuova Toj, siglata SC 03, è ora dotata di una monoscocca originale sulla quale possono essere applicati tre tipi di motore, 1600, 2000 e 3000. In tutti i casi, la scocca è costruita in modo da utilizzare il motore in funzione portante, con i gruppi meccanici posteriori distaccabili dal telaio con quattro bulloni.

Il campione tedesco ha grandi progetti per la stagione entrante; sponsorizzato dalla Warsteiner, una produttrice di birra, parteciperà all'intero campionato marche 2 litri ed anche alla 1000 Km del Nurburgring ed alla 24 Ore di Le Mans montando un motore 3 litri. Per l'europeo 2 litri Obermoser potrà contare su due modelli di propulsore, cioè il BMW da Formula 2 consueto, 4 valvole aspirato, ed un 1300 turbocompresso preparato sempre da Schnitzer, che pare eroghi ben 350 CV.

L'attività del team non si limita a quella del titolare, ma potrà contare su Peter Scharmann e Gunnar Nordstroem. Poi, con i piloti privati, parteciperà ai campionati tedeschi della Formula 3 e della Super Vau, monoposto i cui telai sono costruiti anch'essi dalla Toj. Per ora, di barchette SC 03 ne esiste un solo esemplare, ma Obermoser conta di poterne preparare almeno 5 prima dell'inizio del campionato europeo 2000.

## Una STRATOS da velocità per GIANI

FIRENZE - E' dagli anni trenta che Giovanni Giani elabora le Lancia, ma il successo è arrivato a partire dal 1968 a bordo delle Fulvia HF e delle Zagato; oltre ai tanti successi di Pavanello nella regolarità, fra i quali due campionati italiani, notevoli le affermazioni nella velocità, specie in salita con i piloti Runfola, Palmas e Chieli.

Nel 1972 le vetture di Giani (già conosciuto come «Rage Milano») hanno riportato 16 vittorie di classe e figurando spesso ai primi posti delle classifiche assolute; nel 1973 quindici vittorie e l'anno scorso 8 in seguito alla pausa agonistica di Runfola. Giovanni Giani, coadiuvato dal 1959 dal genero Mauro Ciucchi, ha ormai svelato ogni segreto dei motori Lancia arrivando a tirar fuori dalla Fulvia 1300

136 cavalli ad 8 mila giri e 155 dalla 1600 a 7.500 giri. Alle spalle dell'officina fiorentina stanno molti successi che cominciano con le Mille Miglia.

Dopo i successi delle ultime stagioni anche la Lancia ha seguito con particolare interesse l'attività di Giani inserendolo fra i suoi « collaboratori » ufficiali, riconoscimento che ha fatto particolarmente piacere ai due preparatori fiorentini piuttosto schivi nel farsi pubblicità. Conferma di questa intesa l'invio a « Firenze Motori » della Stratos, invio che forse sarà senza ritorno in quanto sono in corso trattative per preparare questa vettura per la velocità per la guida del rientrante Runfola.

Gianni e Ciucchi sono convinti che la Stratos possa dare molti pensieri alle Porsche e sono decisi a preparare una macchina competitiva al livello delle vittoriose Fulvia. Per questa Stratos è anche quasi certa la sponsorizzazione da parte di una importante azienda a livello nazionale in modo da programmare una stagione particolarmente intensa. Per il 1975 l'officina Giani ha anche realizzato elaborazioni sulla A 112 Abarth portata ad una potenza di circa 90 cavalli.

## Com'è la 128 IAVA argentina



**BUENOS AIRES** - Da qualche tempo i lettori che ci seguono leggono delle affermazioni della FIAT 128 IAVA nella categoria fino a 1300 cc del campionato Turismo Nazionale, spesso a spese delle Renault. La IAVA è una vettura che si differenzia dalle normali 128 uscite dalle catene di montaggio FIAT. Pur usando i pezzi originali della grande Casa, in una officina completamente autonoma detti pezzi vengono assemblati con particolare cura, subendo una preparazione completamente differente per un'impronta nettamente sportiva. Le IAVA nascono fuori dall'ambiente FIAT pur essendo una netta derivazione. Esse si distinguono dalle altre 128 per una striscia che parte dall'angolo superiore del faro e finisce, attraverso tutta la vettura, lungo gli sportelli, fino a fianco del baule. Detta striscia porta appunto la scritta IAVA. Il motore della IAVA è un 1290 con 82 CV uguale a quello di serie, così come di serie sono alesaggio, corsa e rapporto di compressione. Il carburatore è un Solex 34/34 con apertura simultanea (quelli di serie sono 32/20), mentre la coppia di riduzione finale è la medesima. La IAVA monta inoltre ammortizzatori speciali, ruote 5" x 13" (di serie 4" x 13"), gomme radiali 155x13 (145x13), freni con servofreno a depressione ed ha una velocità massima di 160 kmh mentre quella di serie è data a 145 kmh.

Le vittorie, in gran numero, riportate in questi ultimi anni, fanno della 128 IAVA una delle più interessanti vetture sportive create in Argentina.