

LEGGETE SUBITO

I retroscena di KYALAMI



DA PAGINA 6



FIAT rally aria pesante

DA PAGINA 49



LANCIA '75 a GINEVRA



A PAGINA 12



DOMENICA SPRINT

34 LA ZANZARA

40 MOTORAMA

42 GIORNALE SCUDERIE

46 TUTTE SPRINT

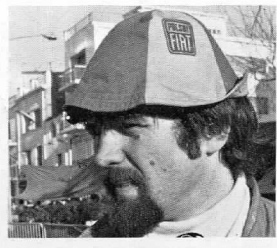
64 POSTA ESPRESSO

66 COMPRA VENDITA



Ripensamento (e rivincita) per l'automobile

Andrea Jaroszewicz è il figlio del primo ministro della Repubblica di Polonia, che alla Costa Brava ha guidato una Fiat-Polski ma una Fiat Abarth spider, ex ufficiale, classificandosi al quinto posto. Anche un fatto come questo dimostra quanto sta cambiando anche all'EST il giudizio verso l'automobile e le sue manifestazioni.



Contrordine, compagni...

La maggioranza della stampa naturalmente l'ha ignorata. Eppure la notizia dovrebbe essere considerata abbastanza clamorosa perché è un rovesciamento globale delle posizioni fin qui assunte ed espresse nel quadro della liturgia anti-automobilistica, che ha preso lo spunto dalla crisi energetica per far esplodere tutta la retorica demagogico-politica contro il «feticcio» della civiltà del benessere. L'hanno riportata solo pochissimi giornali. Anzitutto l'attento quotidiano dell'economia e, per forza di cose, il quotidiano romano del dic. della Fiat di Torino, il positivistico giornale milanese partito comunista direttamente coinvolto nella nuova dimensione del problema. La notizia è questa e ve la riportiamo nelle sue parti essenziali da «La Stampa»:

«... I dieci partiti comunisti dell'Europa occidentale che si sono riuniti due giorni a Düsseldorf per esaminare la crisi dell'automobile, si sono trovati d'accordo nel contestare la politica punitiva adottata nei suoi confronti in molti Paesi e nel chiedere ai governi misure fiscali, creditizie, operative, per risolvere una recessione che non ritengono giustificata dai problemi petroliferi.

... Sulle "dimensioni" di questo futuro c'è qualche divergenza. I comunisti italiani, hanno riconosciuto il ruolo dell'automobile e giudicata "non ragionevole" una politica punitiva nei suoi confronti, ma hanno detto di ritenere che l'industria dell'auto "ha un futuro più limitato", non può essere più l'industria trainante dello sviluppo economico...».

... I comunisti tedeschi, invece, hanno affermato che «un aumento della produzione di automobili «è non solo possibile, ma necessario», anche perché si allungano le distanze dalla casa alla fabbrica, ed aumentano e più dovranno aumentare le ore del tempo libero... Quindi chiedono: un alleggerimento di tutte le tasse che gravano sul mantenimento dell'automobile, un maggior numero di giorni di ferie ecc...».

... Ma i portabandiera di questo «rilancio dell'automobile», sono i comunisti francesi che... «rifiutano l'austerità», sottolineano che esiste un vasto mercato potenziale dell'automobile e affermano che la sua crisi si può risolvere con il pieno impiego e l'aumento del livello di vita...».

Salta agli occhi che la novità è grossa. Si dimostra, anzitutto, che i comunisti restano sempre i più pragmatici dello schieramento politico e sono pronti ad adeguarsi, senza troppe preoccupazioni di coerenza, alle modifiche oggettive che le situazioni impongono. La sciocca e banale campagna contro l'automobile, nata da una retorica campagna pseudo-intellettuale che voleva ascrivere a debito del mezzo di locomozione individuale tutti i guai del nostro tempo, dimenticando il merito che essa ha avuto nel riscatto dell'uomo in questo ultimo secolo pre-duemila, ha dimostrato in questi pochi mesi di selvaggio misconoscimento come fosse soltanto un alibi per la mediocrità della classe politica e cosiddetta intellettuale. Essa ha trovato persino comodo addebitare al mezzo meccanico le colpe che in realtà risiedono tutte nell'uomo. Quell'uomo al quale, con troppa facilità, sono state aperte le porte del paradiso della civiltà meccanica, nello stesso momento in cui veniva ignorata, anzi mortificata, la contemporanea necessità di una educazione morale nei suoi comportamenti. Invece lo si liceizzava a tutte le permissività, lasciandolo esposto a divieti correttivi e repressivi, che solo in chiave automobilistica diventavano ferrei ed inappellabili per dare credibilità alle strutture e ordinamenti statali altrimenti mortificati e depauperati in tutte le sue altre manifestazioni.

E' molto importante ora che siano stati proprio i partiti comunisti a proporre la revisione critica di tutta la politica attuata nei confronti della automobile negli ultimi due anni. Ed è significativo che le valutazioni sopravvenute abbiano condotto ad uno stato d'accusa per i comunisti italiani che si erano fatti vessilliferi da sempre (nella esasperazione della loro politica anticapitalistica, visceralmente identificata negli Agnelli, padroni-del-vapore-nazionale), nel linguaggio dell'automobile. E in questo purtroppo assecondati da quegli stessi sindacati dei metalmeccanici che forse solo ora si sono accorti di aver posto essi stessi in discussione il posto di lavoro degli operai associati, più che per gli errori di impostazione e programmazione delle politiche aziendali.

I comunisti italiani si sono trovati in imbarazzo al convegno di Düsseldorf e sono stati messi sotto accusa in particolare dai francesi e dai tedeschi, che hanno sottolineato persino la ridicolaggine di tutta la politica attuata nei confronti dell'automobile. Quella che, per quanto ci riguarda, ci ha portati a quello che è stato il vero disastro ecologico-

automobilistico, culminato nei comportamenti e nelle decisioni di quel Governo Rumor che, con l'alibi della famosa austerità petrolifera e con l'avallo dei profeti dell'autofobia di sinistra, ha avallato e attuato quella dissennata campagna (anche fiscale) contro l'automobile e gli automobilisti.

Le tappe sono tante e le conoscete bene: dai super bolli sulle patenti all'una tantum, dal blocco della velocità con la mortificazione delle autostrade ai rincari in proporzione geometrica della benzina. Rincari che non hanno certo risolto il disavanzo della bilancia dei pagamenti, causato non dai litri di carburante consumati dall'italiano in vacanza, ma dalle esigenze della nostra industria alle forniture di gasolio, che i dirigenti politici e i loro profeti non sapevano essere un sottoprodotto della benzina ma evidentemente lo credevano uno stadio precedente nella raffinazione del greggio.

Recentemente il Ministro delle Finanze Visentini ha detto in Parlamento, facendo capire la rinuncia del Governo all'iniziativa, che la ventilata una tantum sulle case è da considerare una tassa medioevale. Però l'autocritica del tecnocrate politico non è arrivata al punto di avere il coraggio di ripetere la stessa considerazione per quella che è stata l'una tantum sulle automobili e di tutte le altre invenzioni fiscali a loro carico.

L'autocritica dei nostri uomini di Governo sembra non arrivi al pragmatismo intelligente del comunismo europeo, che nei suoi settori più coinvolti all'interesse di buon governo pubblico, anziché ai semplici compiti da grimaldello di opposizione, ha appunto portato al clamoroso ripensamento di Düsseldorf. Non a caso la rivolta degli anni passati in Polonia fu fatta dagli scaricatori di porto di Danzica invocando «pane e utilitaria». Non a caso in URSS e negli altri Paesi dell'Est la levitazione dell'incremento motoristico non è più intesa come sconfitta dell'uomo ma come riscatto. Non a caso è sotto accusa quella politica di trasporti collettivi che adesso è proprio il partito guida di sinistra a definire complementari e non più sostitutivi del mezzo di trasporto individuale.

Sarebbe proprio curioso ascoltarli adesso i corifei della politica opposta che ebbero il loro primo vessillifero, tra l'altro (e purtroppo), nell'ex ministro dei Trasporti Preti in una famosa conferenza del traffico a Stresa qualche anno fa. E che dire degli ortodossi amministratori dei Comuni nazionali cosiddetti più avanzati, come per esempio quello di Bologna, che si sono distinti nella maniera più selvaggia nella repressione del mezzo di trasporto individuale arrivando al punto di vietare al traffico o di ridurre la scorrevolezza persino nelle strade più larghe, proprio per indurre al non uso dell'automobile individuale?

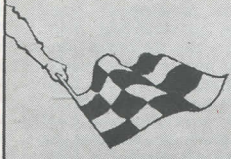
Come si farà adesso ad avere ancora assessori del traffico o ministri dei trasporti che si vantano di non avere la patente e contemporaneamente si permettono di disoettare e di decidere sui problemi dell'automobile? I risultati sono stati proprio quelli denunciati a Düsseldorf. Una velleitaria politica punitiva che non ha tenuto conto della realtà di evoluzione della società, dell'uomo, della civiltà, del benessere, in una politica di pieno impiego e di aumento del livello di vita, non come manifestazione di dissennato epicureismo ma come meritato traguardo per una vita umana, che già dura poco tra tante ambascie.

AUTOSPRINT non si può che compiacere di questo ripensamento che si apre, e che parte proprio da un settore politico che aveva mostrato sempre di guardare con sospetto a tutte le manifestazioni collegate all'automobile. Ciò fa sperare in un sollecito ripensamento anche degli attuali orecchianti, finora apparsi pronti ad ascoltare le indicazioni che arrivano da questo settore. Tutta la nostra campagna da un anno e mezzo a questa parte, quasi solitaria in un deserto di conformismo persino servile (la TV al solito è stata in prima fila e forse per questo si è dimenticata di citare quello che ora è avvenuto a Düsseldorf) dimostra la sua validità. Perciò siamo orgogliosi di averla portata avanti senza remore, in tutta la pienezza di significato pro automobile, non feticcio ma prodotto dell'ingegno umano e mezzo di espressione dell'uomo 900, vuoi nell'uso di tutti i giorni che alla giovanile esaltazione su traguardi sportivi.

E' per questo che nelle prossime settimane porteremo avanti una inchiesta a livello nazionale sull'argomento, chiamando in causa tutti i protagonisti di ieri di questa disacrazione: dai politici ai sindacalisti, dai costruttori agli esteti dell'ecologia intellettuale, per vedere fino a che punto e fino a che livello si vorrà da noi interpretare e raccogliere il ripensamento critico indicato da Düsseldorf.

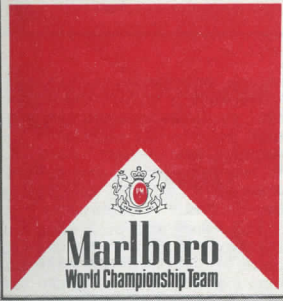
**AUTO
SPRI
NT**

e **Marlboro World Championship Team**
presentano



DOVE

corriamo domenica



MARZO 1975

Le corse in calendario dal 15 al 23 marzo in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITTORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
15	Autoraduno Rally Coll'i Fiorentini	Mugello Corse Sez. Galluzzo	Partenza: Galluzzo	ore 16	Ris.	Gara sprint	
15-16	Salita Ampus-Draguignan	Francia	Percorso Draguignan-Ampus di km 6,800	ore 8-17,30	●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in salita (Camp. Europeo)	Jimmy Miesusset (March 742) in 3'16"2 (nuovo record su una salita)
15-16	G.P. d'Albi	Francia	Circuito di Albi di km 3,636		●●● FR	Velocità in circuito	
15-16	Corsa a Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch di km 4,265	ore 10	●●● F1, F5000, FA, T1	Velocità in circuito	F.1: Ickx (Lotus) in 1.03'37"6 F.5000: Gethin (Chevron) in 47"002, F.A: Scott (Proto) in 45"07"3
15-16	Salita di Condroz	Belgio	Percorso Huy-Condroz	ore 9	●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in salita	Eris Tondelli (Chevron 2000) in 1'25"92
15-16	Slalom Dusseldorf-Zolder	Germania	Circuito di Zolder di km 4,220		●●● T1, T2, GT3, GT4	Slalom	
15-16	Summer Drag Festival	Filippine			●●● DGT	Accelerazione	
15-16	Ronde de la Giraglia	Francia	Bastia-Bastia km 786 in 2 manches	ore 16 (15) ore 7,30 (16)	●●● T1, T2, GT3, GT4, Camp. Europ. Rally	Rally	Andruet-Biche (Stratos)
15-16	Circuito delle Ardenne	Belgio			●●● T1, T2, GT3, GT4	Rally	Brink-Petersen (Porsche Carrera)
15-16	A. Trofeo Team '71	Sc. Team '71	Settimo Tor Km. 201,500	ore 22 (15) ore 5 (16)	● TRN	Rally	Pelganta-Orlando (Lancia Fulvia HF)
16	Corsa a Phoenix	Stati Uniti	Circuito di Phoenix Park di km 4,458	ore 14,30	●●● Camp. USAC	Velocità in circuito	Max Mosley (Eagle) alla media di 202,520 kmh.
16	Corsa a Calder	Australia	Circuito di Calder		●●● T1	Velocità in circuito	
16	Salita di Heisdorf	Lussemburgo			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in salita	Koob (Brabham) in 1'16"38 (nuovo record)
16	Autocross Steyr	Austria			●●●	Autocross	
16	Rallycross Valkenswaard	Olanda			●●●	Rallycross	
16	1. Trofeo Duca di Gualdo	Scud. S. Marino	P. Gualdicciolo A. Gualdicciolo Km. 200	ore 7 ore 14	●	Rally-sprint	
19	Trofeo d'Inverno «Luigi Rinaldi»	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	«Vagabondo» (Alpi-1800) 96,336 kmh			
21-23	Rally Firestone	●●● T1, T2, GT3, GT4 Europ. Con. Rallyes coeff. 3	Rally	Rohrl-Berger (Opel Ascona) punti 18,265			
21-23	Bergischer Lowe	●●● T1, T2, T3 GT3, GT4, FV, FSV, FF	Velocità in circuito				
21-25	Economy-Run Rally	●●●	Rally				
22	Sar Ticino	●●●	Regolarità				
22-23	Qualificazione 24 Ore di Le Mans - 4 Ore	●●● T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in circuito	Chasseuil (Ligier)			
22-23	300 Km. del Fuji	●●● S, C2	Velocità in circuito				
22-23	Kristall Rally	●●●	Rally				
22-23	Trifels Rally	●●●	Rally				
22-23	6 Ore di Waremme	ris.	Rally				
22-23	Scuola Piloti Morregh	●●●	Scuola pilotaggio				
23	Mondiale Marche Mugello 1.a Coppa Renault	●●● GT4, S, camp. Mond. Marche	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta			
23	4 Ore di Monza	●●● T2, Camp. Europeo Turismo	Velocità in circuito	Peltier-Lafosse (BMW-CSL) in 183,817 kmh			
23	Atlanta 500	●●● STK	Velocità in circuito	Cale Yarborough (Chevrolet) media 220,320 kmh			
23	Salita di Zoltenbach	●●● T1, T2, GT3, GT4, in salita S, C2, F3, FV, FSV	Velocità in salita				
23	Salita di St. Ignazio	●●● T1, T2, GT3, GT4, in salita S, C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in salita				
23	Salita di Wiltz	●●● T1, T2, GT3, GT4, in salita S, C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in salita				

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

● 23 marzo - SALITA DI MULLACHEN - annullata.

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = chiusa



TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà TELESPIRINT, il servizio speciale d'informazioni istantanee per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovrete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

(051) **45.54.48**

Questi definitivi calendari delle

COPPE CSAI confermano la «crisi»

Davvero poche le CORSE tricolore '75

TURISMO
gruppo 2

MARZO
23 Monza - Quattro Ore
APRILE
13 Vallelunga (classi fino a 1154)
27 Casale
MAGGIO
18 Vallelunga (classi oltre 1150)
GIUGNO
15 Casale
22 Vallelunga - 500 Km.
LUGLIO
20 Misano - Trofeo Città dei Mille
27 Mugello
OTTOBRE
5 Monza - Coppa Carri

Un buco di due mesi

Poche gare in programma; appena otto e con in più lo svantaggio di una suddivisione poco omogenea. La settima gara si disputerà infatti al Mugello il 27 luglio mentre per la volata finale occorrerà attendere la Coppa Carri del 12 ottobre, con un «buco» dunque di due mesi e mezzo. Anche quest'anno il primo via verrà dato alla Quattro Ore di Monza che però è rimasta tale solo per le classi 2000 e 3000 che dunque hanno la bella consolazione di dovere «rubare» i punti agli equipaggi ufficiali. Lo stesso accadrà alla 500 Km. di Vallelunga del 22 giugno ed a proposito di questa gara, caduta in un periodo infelicitissimo per l'autodromo romano, si spera ancora di poterla spostare nella seconda parte della stagione sfruttando una data lasciata libera da qualche rinunciatario.

GRAN TURISMO
gruppo 4

APRILE
13 Imola
MAGGIO
25 Mugello
GIUGNO
1-2 Pergusa 3 Ore
8 Vallelunga
LUGLIO
13 Targa Florio
AGOSTO
2 Misano
SETTEMBRE
14 Pergusa
21 Vallelunga
28 Monza
OTTOBRE
14-18 Giro d'Italia

Un grazie ai siciliani

E' il campionato con il calendario più fitto ed omogeneo anche per merito dei siciliani che al pari del '74 organizzeranno tre gare: due a Pergusa e l'intramontabile Targa Florio stradale. Gli appuntamenti sono in tutto dieci e spaziano per tutto l'arco dell'anno con un criterio finalmente intelligente. Si inizierà il 13 aprile ad Imola con l'attesa gara di Campionato Europeo GT mentre l'atto di chiusura verrà ratificato dall'ormai classico Giro d'Italia che verrà sicuramente disputato dal 14 al 18 ottobre. Come è noto l'AC Torino avrebbe preferito vedere la propria gara in giugno ma il progetto si è chiuso con un nulla di fatto per l'impossibilità materiale di inflare a metà stagione una gara che coinvolge tutti in circuiti, in piena attività

SPORT
gruppo 5

Si spiega la preferenza alle 1300

Discreto il numero delle gare (otto in tutto) ma finché la CSAI non si renderà conto del grave stato di disagio dei piloti della classe 2000 costretti in quattro occasioni almeno (Mugello, 1000 Km. di Monza, Pergusa e Targa Florio) a lottare con gli «ufficiali» della 3000 per racimolare i punti, le gare effettive per le due litri saranno soltanto quattro. Si capisce dunque per quale ragione i piloti preferiscano la 1300 che, problema delle qualificazioni a parte, può puntare all'assoluto con maggiore facilità. Disordinata anche la disposizione delle date, tutte raggruppate nei primi quattro mesi della stagione e con un'ultima solitaria appendice il 12 ottobre a Vallelunga. Inoltre dal 10 agosto in poi (Euromarche ad Enna) le due litri potranno scendere in pista soltanto un paio di volte tra campionato e gare non valide. E' vero che ci sono le salite ma non ci sembra comunque una politica sportiva favorevole al nostro unico piccolo costruttore rimasto sulla breccia. Da notare infine la gara di Varano del 21 marzo dove naturalmente saranno ammesse anche le 3000. La SC Circuiti e Sicurezza questa volta ha fatto marcia indietro e sia per il circuito emiliano come per Magione non ci saranno i tanto temuti divieti per alcuni tipi di macchine impegnative.

Quest'anno non deve essere stato facile per la CSAI mettere assieme i vari calendari delle gare valide per i campionati e trofei italiani che con un monte premi che in molti casi sfiora i tre milioni sono guardate come il fumo negli occhi da gran parte degli organizzatori. La bozza di calendario presentata a Genova era estremamente striminzita ed anche ora, pur con alcuni ritocchi che hanno portato un po' di ossigeno, i piloti non sono certo soggetti al rischio di una indigestione. Speriamo almeno che il calendario venga interamente rispettato dagli organizzatori per evitare, come si è verificato nel '74, che alcuni titoli non possano essere attribuiti o siano attribuiti in forma non del tutto sportiva. L'unica è deppennare quella sciocca regola delle 5 presenze minime. I primi a rischiare di correre

invano per inseguire la Coppa CSAI sono i piloti della classe 1000 gr. 5 che in condizioni normali possono già togliere dal loro potenziale carriera i punti delle tre gare valide per il Mondiale Marche dove per loro la qualificazione è impossibile.

Sono anni che si predica sui regolamenti dei campionati che come sono attualmente non piacciono a nessuno: da quello del gr. 2 dove il titolo finisce per forza di cose ai piloti delle classi più «facili» a quello del gr. 4 che vede i piloti della 1300 impossibilitati a prendere il via in alcune gare a causa della qualificazione. Sono soltanto alcuni esempi ma il discorso diventerebbe perfino ozioso se elencassimo tutte le storture ormai note a tutti e che soltanto la CSAI fa finta di non vedere. La prossima gestione triennale si darà da fare in merito?

MARZO
23 Mugello (M.M.)
31 Varano
APRILE
13 Imola
20 Monza (M.M.)
MAGGIO
4 Monza
18 Pergusa (M.M.)
25 Mugello
LUGLIO
13 Targa Florio
OTTOBRE
12 Vallelunga

MARZO
30 Magione
APRILE
13 Imola
27 Casale
MAGGIO
3 Varano
11 Imola
18 Vallelunga
GIUGNO
1 Magione
8 Vallelunga

FORMULA ITALIA

Non più due gironi

15 Casale
29 Magione
LUGLIO
13 Mugello
AGOSTO
24 Misano
31 Varano
SETTEMBRE
7 Monza
NOVEMBRE
1 Magione

Sciolta ormai dai legami parternalistici mediante i quali è stata vincolata per un triennio alla CSAI, la F. Italia non ha più il trattamento di favore dei tempi passati. Risulta evidente dal ritardo con cui è stato presentato l'aggiornamento tecnico (e non si tratta di cose da poco) e dalla mancanza di un regolamento sportivo che a tutt'oggi non si è ancora visto. Di sicuro si sa che sono stati eliminati i due gironi dell'anno scorso ed i piloti correranno sempre assieme in tutte le quindici gare previste, a cominciare da quella del 31 marzo a Magione. Sembra altrettanto certo che per l'aggiudicazione del titolo verranno presi in esame i cinque migliori risultati mentre la nota negativa del campionato sarà l'abolizione delle 20 mila lire di ingaggio che venivano corrisposte in precedenza. Anche il monte premi (invariato) sarà a carico dell'organizzatore mentre la CSAI clargerà solo un contributo.

FORMULA 850

APRILE
13 Vallelunga
GIUGNO
1 Magione
29 Monza
LUGLIO
6 Casale
AGOSTO
10 Magione
31 Monza
SETTEMBRE
7 Magione
14 Casale

A Monza anche sullo «stradale»

Curiosa la situazione della F.850. Negli ultimi due anni il campionato stentava sempre ad ingranare e si finiva per correre quasi sempre a Vallelunga mentre quest'anno, con la formula riportata sulla cresta dell'onda da alcuni ritocchi regolamentari, il calendario prevede solo una gara nell'autodromo campagnanese. Potrebbero comunque essere di più perché Palangio non dovrebbe negare le sue due gare annuali ma al momento il fatto più positivo resta proprio la ripartizione delle date su quasi tutti gli autodromi. Inoltre Gino De Sanctis e la buona volontà dell'AC Milano hanno fatto il miracolo di riportare le piccole monoposto a Monza dove tra l'altro correranno anche il giorno del Gran Premio Lotteria circuito stradale. E' un segno di fiducia che darà altro ossigeno alla formula e speriamo che piloti e preparatori facciano di tutto per dimostrare che il rilancio della otto e mezzo non è stata una mossa avventata. Comunque pare che l'ambiente stia reagendo positivamente e di sicuro si sa che Paparuso ed i fratelli Del Giovane stanno approntando nuove macchine.



Il sempre giovanile e simpatico Gianni Pirola presenta le gentili pilottesse Andreina Papanti (A. 112) e Marina Giovannini (Cooper 1300), accanto alla F. Ford Pirola con cui forse si cimenteranno

Nel quadro della legge sugli impianti sportivi

Con i soldi della CASSA autodromi al SUD?

ROMA -- Riusciranno i comuni del sud intenzionati alla costruzione di un autodromo a vedere parte dei 50 miliardi stanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno e destinati alla realizzazione di impianti sportivi nelle regioni meridionali? L'interrogativo non è affatto ozioso come sembrerebbe al primo sguardo superficiale del nuovo progetto perché pur se fondamentalmente la spinta maggiore viene data agli sport di base (campi di calcio ed atletica, palestre e piscine), non esiste alcuna remora che impedisca la sovvenzione ad altre attività sportive, automobilismo compreso.

Certo, togliere fondi agli sport giovanili non sarà facile, viste le continue e pressanti richieste dei comuni, ma gli stessi ambienti della Cassa per il Mezzogiorno e la segreteria del CONI che nell'operazione fornisce la sua collaborazione pratica e tecnica non hanno affatto escluso

che a priori debba essere scartato un progetto che riguardi la costruzione di un autodromo. D'altronde gli stessi promotori dello speciale intervento (CIPE e C.p.M.) tengono a sottolineare la particolare importanza della delibera che «tende a colmare, sia pure parzialmente, il divario esistente nella dotazione di impianti sportivi tra il mezzogiorno ed il resto del paese». Dunque, quale migliore occasione per colmare il divario tra nord e sud in fatto di impianti automobilistici che attualmente è bloccato ad otto contro uno.

Almeno in teoria il primo passo per la richiesta di aiuti è abbastanza semplice. Ogni comune (che comunque deve avere almeno 30.000 abitanti) interessato alla richiesta del finanziamento deve preparare un progetto di massima e presentarlo alla Regione specificando le ragioni che hanno consigliato la costruzione di un autodromo. A questo punto i casi sono due: la regione può bocciare immediatamente l'idea oppure cerca di convincere la Cassa per il Mezzogiorno a soddisfare le aspettative del comune che in questo caso può cominciare a sperare.

Il progetto prevede anche il finanziamento per il riattamento di impianti già esistenti e dunque potrebbero beneficiarne anche l'autodromo di Pergusa ed addirittura anche il «fantasma» Putignano se il tempo non ha già distrutto l'ossatura dell'autodromo elettorale. Chissà che il progetto tanto caro all'onorevole Moro non possa essere portato a compimento con l'aiuto dell'onorevole Andreotti ora al vertice del CIPE e della C.d.M

Due sentenze chiare del Tribunale d'Appello

Non conta l'anno della omologazione

ROMA - Particolarmente interessanti le ultime due sentenze rese pubbliche dal Tribunale Nazionale di Appello e relative ai casi Scelti e Tabaton che al Rally dei Monti Savonesi del settembre scorso furono esclusi dalla classifica alberi a camme non conformi alla fiche e per cerchi anteriori diversi da quelli montati posteriormente per quanto riguarda il primo pilota mentre nei confronti del giovane figlio dell'esponente della Grifone l'accusa parlava di discordanza tra l'asse a camme di aspirazione e quello di scarico oltre che di condotti di aspirazione allargati.

Entrambi gli appelli come è noto sono stati rigettati ma le decisioni del dottor Arzeno e dei suoi collaboratori sono destinate, soprattutto per quanto riguarda il caso Scelti, a diventare un precedente del quale non si potrà non tenere conto in futuro. Alla Lancia HF 1600 gruppo 3 di Scelti i commissari tecnici avevano infatti rilevato il montaggio di assi a camme corrispondenti ad una variante omologata per vetture con numero di telaio successivo a quello della 1600 HF in esame. In parole povere dunque la Lancia quando aveva ritenuto necessario cambiare il tipo di camme aveva soltanto aggiornato la fiche di omologa-

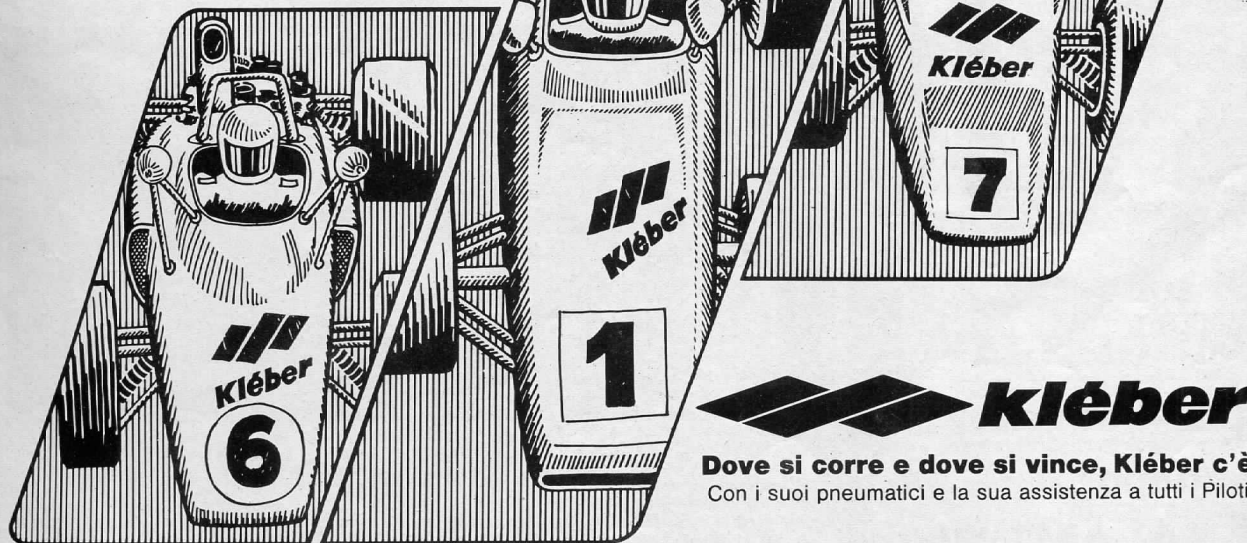
zione senza ritenere necessario richiedere una nuova fiche perché tutti gli altri particolari della macchina restavano inalterati.

Secondo un convincimento che è proprio di molti super-esperti in regolamenti, i commissari del rally ligure non reputavano che le cammes della prima serie potessero essere montate sul motore della versione successiva o viceversa mentre il TNA non ha esitato a dare parere opposto. Infatti l'articolo 252 dell'allegato J precisa che qualora la verifica tecnica di una vettura rilevi la completa conformità con la scheda di omologazione non occorre preoccuparsi dell'anno di fabbricazione. E' dunque evidente che i montaggi di tutti i particolari menzionati dalla fiche sono in qualsiasi caso ammessi e per questa ragione Scelti non poteva essere messo fuori classifica. Purtroppo però non c'era niente da fare per quanto riguarda la differenza dei cerchi perché l'allegato J specifica che tutte e quattro le ruote della vettura devono appartenere ad una medesima serie omologata. In questo caso tutte e due i tipi di cerchi utilizzati erano omologati in gruppo 3 ma il regolamento nega la possibile intercambiabilità e per Scelti non restava che una amara esclusione.

Un più più complesso ed ugualmente interessante il caso Tabaton che nel particolare delle cammes ricorda da vicino il caso dei cerchi dell'amico Scelti. Infatti sulla macchina del giovane grifonico erano stati montati promiscuamente un albero a camme della seconda serie per l'aspirazione mentre lo scarico era comandato da un albero a camme della prima serie. Ancora una volta veniva tirata in ballo l'impossibilità di combinare fra loro i particolari omologati e per Tabaton il pollice era verso. Non è detto comunque che se non vi fosse stato altro il giovanissimo pilota non avrebbe potuto cavarsela con una multa ma ben più grave era l'incontestabile maggioranza di tutti e quattro i condotti di aspirazione, per la quale il tribunale ha negato che il fatto potesse attribuirsi alla semplice asportazione di sbavature di fusione.

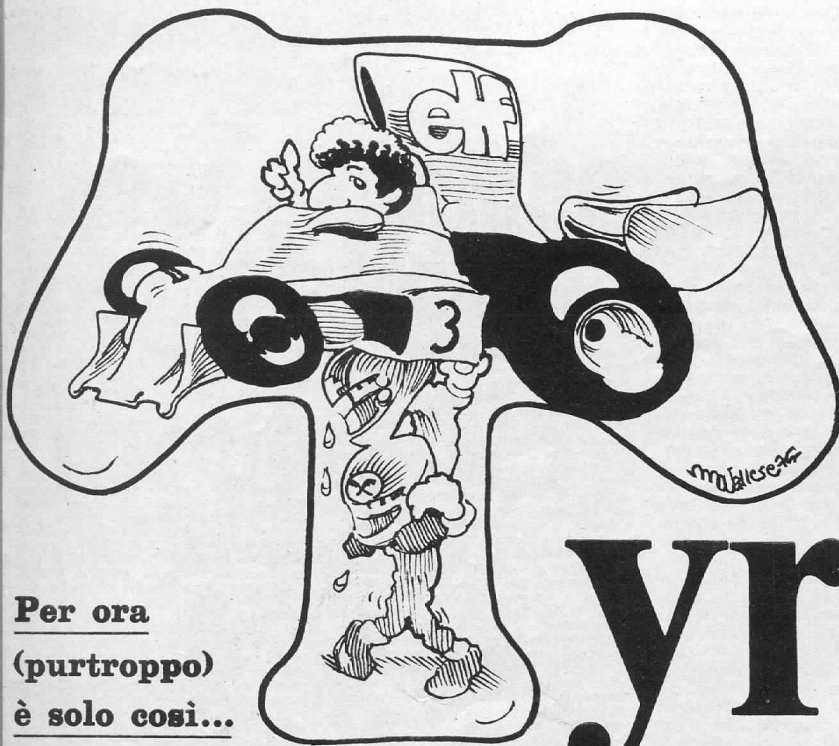
Daniele Buzzonetti

**Formula Italia - Formula Ford
Formula 850 - Challenge Kléber
Ford Mexico - Giro automobilistico
d'Italia - Gare in salita - Rallies
nazionali ed internazionali**



kléber

Dove si corre e dove si vince, Kléber c'è.
Con i suoi pneumatici e la sua assistenza a tutti i Piloti.



come tyrrell

**Per ora
(purtroppo)
è solo così...**



A 26 anni, Jody Scheckter ha avuto la grande soddisfazione di vincere il Gran Premio organizzato dal proprio paese. Lo vediamo, qui sopra, mentre si cinge della corona d'alloro



«Ma lei, lo vorrebbe avere un manager come Tyrrell?», così chiese un giovane tifoso toscano a CLAY REGAZZONI qualche giorno prima del suo volo destinazione Kyalami. «Non facciamo confusione. Tyrrell è diventato un grande costruttore solo perché aveva un certo STEWART. Ora...». Purtroppo dal circuito dello Stato di Città del Capo il responso che è arrivato è stato altrettanto brutale, ma non confortante per la tesi di REGAZZONI, che tra l'altro ha sempre poco creduto a super qualità di SCHECKTER. Anche senza quel certo STEWART, una vettura che comincia per T ha vinto sfacciatamente il terzo G.P. della stagione. Ma non è (purtroppo per noi) la T che si aspettava, la rossa Terribile, la Taumaturgica, la Trasversale, la Tremenda (vendetta), purtroppo è la T blu di quel certo signor TYRRELL, un uomo che come FERRARI non è, come si suol dire, un tecnico progettista ma un team-manager, un animatore di programmi,



un talent-scout un affarista da ambiente di corse. Magari lo zampino di STEWART ci sarà lo stesso. Non a caso appena JACKIE è arrivato anche in Sud Africa le prove della blu Tyrrell sono andate subito meglio. SCHECKTER così l'ha cominciata a buttare con spavalderia da tutte le parti finché non l'ha portata vittoriosa al traguardo, quest'altra T che per ora sta solo per TYRRELL.

**Ci sono
dei «GIALLI»
nel «durante»
e «dopo»
KYALAMI '75**



Il «mistero» di un motore (rotto) e di un superecord

«Certo, non abbiamo fatto quel che si dice una bella figura...». Queste prime amare parole di commento, alla terza tappa del mondiale piloti F. 1 '75, sono arrivate per prime alle orecchie degli appassionati ferraristi lettori di AUTOSPRINT sul filo diretto Kyalami-Modena. Le hanno poi riportate tutti i giornali come sincera e realistica testimonianza del giudizio reso senza troppe perifrasi, una tantum, dall'assistente-sul campo (agonistico) Ferrari-Fiat, avvocato Luca Montezemolo. Pare peraltro che a Maranello esse non siano state troppo accolte di buon animo.

Chi ha avvicinato qualcuno dei collaboratori più vicini a Ferrari, quelli della «vecchia guardia» per intenderci, avrebbe notato espressioni di fastidio e anche di maliziosa sogghignante soddisfazione perché il giovane avvocato, la cui influenza a dirla chiara non può mai essere stata troppo ben accolta nel clan ortodosso ferrarista, si era messo forse nei pasticci col «vecchio». Impressioni, sussurri di corridoio naturalmente, ma certo, conoscendo le abitudini di Ferrari, il parlar chiaro sulle sconfitte

è un privilegio che al massimo egli si riserva personalmente, quando gli piace farsene vezzo.

Alla Ferrari non è mai piaciuto, anche quando le cose andavano peggio, dire («e sentirsi dire») la verità. Si è faticato sempre ad adeguarsi alla spietatezza del gioco moderno, ma tant'è! E dire che, invece, stavolta proprio la sincerità di quella valutazione a caldo del risultato di Kyalami, è apparso l'unico vero arcobaleno di speranza per un futuro migliore quello che tutti gli appassionati ferraristi si augurano. Prendere coscienza delle difficoltà non è una debolezza ma è una forza.

La preoccupazione che, davvero, nel clan maranellese le reazioni al dire del biondo avvocato siano state più di fastidio che di apprezzamento, hanno trovato una immediata convalida nelle notizie diffuse da Kyalami su un record-consolazione spiccato da Niki Lauda 48 ore dopo il GP. Cioè in quelle prove di gomme che sono continuate sulla pista sudafricana, con tutti gli altri piloti e macchine tra l'altro visibilmente infiacchite. La notizia, l'avrete letta sui giornali enfaticamente rasserrenati, è questa:

con la T che ha disputato il GP (il motore sarebbe quello di Lauda nel primo giorno delle prove) la Ferrari ha eguagliato il record ufficiale sul giro di Kyalami, stabilito da Hulme con la McLaren nel '73 in 1'16"28 (quando cioè le F. 1 avevano ben più libere appendici aerodinamiche).

In parole povere Niki Lauda ha battuto il suo tempo delle prove iniziali di venerdì (1'16"53) e il record di pole-position del G.P. di sabato scorso stabilito da Pace con la Brabham-Martini.

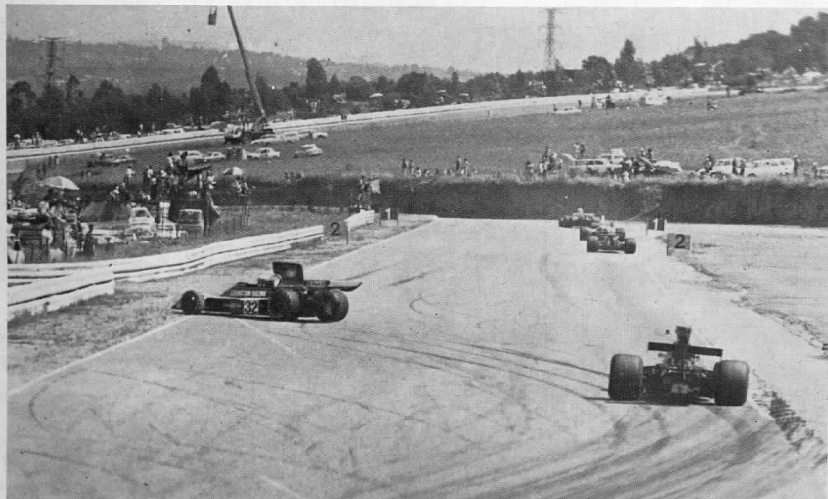
Laggiù in Sud Africa, per quel test di allenamento, erano rimasti i tecnici e i piloti ferraristi. Le notizie che hanno rissedito a casa sono state molto lusinghiere, anche se il paragone con gli avversari, tutti a girare tranquilli sull'1' e 17", scaricati come erano dagli impegni del G.P. e tali da consolare della delusione appena patita in corsa. Quel che è singolare però è che queste informazioni (tutte fornite dai responsabili ferraristi) contrastano un po' con quella che è stata la realtà di queste prove succedanee. A parte leggette il resoconto diretto del nostro corrispondente. Altri osservatori presenti laggiù sottolineano che non

si sa bene quando sia stato spiccato l'1'16"28 di Lauda. Infatti all'inizio mattinata, di lunedì 3 marzo, quando sono cominciate le prove, la «T» n. 12 reduce dal GP, dopo un paio di giri si è ritrovata col motore K.O. (come dire che, se fosse durata due giri in più la corsa, Lauda non avrebbe ottenuto nemmeno il quinto posto). Questa avaria spiega perché Lauda avrebbe ottenuto il tempo record con il motore utilizzato nelle prove del mercoledì precedente, (la 312T, dopo che ebbe l'incidente fu messa a posto e fu cambiato anche il motore, diventato cioè quel motore che è stato messo sotto accusa per le prestazioni negative in gara).

I meccanici così sono stati costretti ad un nuovo tour de force, per rimontare il «primo» motore sulla T di Lauda. Comunque se il tempo agli avversari non risulta, delle due l'una: o Lauda l'ha fatto nei primi due giri iniziali (ma allora sarebbe stato realizzato col motore di gara) oppure verso le 16 di mar-

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 10



Gli Scheckter hanno movimentato il Gran Premio di casa loro. Jody lo ha vinto, Ian si è esibito in molti numeri fuori programma, come quello che vedete, al volante della terza Tyrrell-Ford 007

Come mr. BLIGNAULT reagisce... all'improvvisazione

L'organizzatore un po' manesco

KYALAMI - Non c'erano telefoni, non c'erano telex per informare i lettori dei quotidiani e di Autosprint che facevano diventare «rosse» le linee nell'impazienza di «sapere» della Ferrari. Due giorni di prove con i giornalisti abbandonati a se stessi. Nonostante le assicurazioni di Alex Blignault l'organizzatore del G.P. del Sud Africa, essi non hanno avuto a disposizione il minimo indispensabile per non essere licenziati dai propri direttori.

Franco Lini ha mandato questo telegramma al Principe Metternich: «Gruppo di giornalisti europei venuto al GP del Sud Africa elevano protesta per le scandalose condizioni di lavoro di Kyalami. Malgrado le sollecitazioni avanzate da diversi anni gli organizzatori locali ignorano le esigenze della stampa che è parte essenziale della divulgazione dello sport automobilistico. Poiché la CSI dovrebbe vigilare per il mantenimento della buona immagine dello sport auto-

mobilitico al suo presidente le lamentele di questa situazione intollerabile, che si verifica anche in altri circuiti. Domandiamo un intervento d'urgenza perché sia previsto un minimo di telefoni e di telex in ogni circuito.

Questo telegramma altro non è che la ripetizione di una lettera inviata nell'ottobre del '74 a Lei indirizzata e che non ha mai ricevuto risposta. Firmato: Franco Lini - AUTOSPRINT». Seguivano le firme di 30 giornalisti in rappresentanza di oltre 50 testate mondiali.

Appreso dell'esistenza di questo telegramma il sig. Blignault si è scagliato contro il nostro Lini aggredendolo verbalmente e minacciandolo. Non andrà oltre, ma si stogherà poi più tardi con un ragazzo, un tifoso che era salito sul podio per essere vicino a Scheckter (lo vedete nella foto). Poi lo butterà dalle scale, raggiungendolo poi per picchiarlo quando questi microlosamente non era caduto.

- Chi voleva raggiungere e farsi venire a prendere dal Kyalami Ranch dove erano alloggiati tutti i piloti al circuito c'era un apposito elicottero, che trasportava alla modica spesa di lire 10.000 per persona. Per raggiungere invece l'aeroporto dal circuito la cifra saliva a 40.000 sempre a persona.

- Emerson Fittipaldi a Lauda scherzando dopo l'uscita di strada dell'austriaco: «Ti piace l'olio Texaco?».

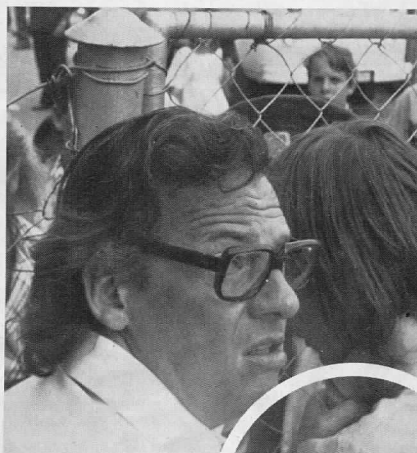
- Il motore esploso di Fittipaldi portava il numero 0098.

- La BRM di Evans ha fatto due giri la seconda giornata inondando di olio la pista, andando oltretutto molto piano. I piloti si affiancavano per avvisarlo, ma lui andava sempre avanti non accorgendosi di nulla. Alcuni hanno avanzato l'ipotesi che si fosse addormentato!!!

- Nelle prove libere di sabato la Ferrari di Lauda ha girato con il pieno in 1.17.9, mentre la Brabham-Martini girava in 1.17.2.

- Sulla March di Lella Lombardi vi era la pubblicità della Dorian Hats, una ditta che produce cappelli particolari con la pelle di leopardo attorno alla base, meglio conosciuti come cappelli del «cacciatore bianco».

- Il giorno della gara diretto a Nairobi per organizzare l'EAS di Munari e C. è giunto Audetto, ma non la sua valigia che è andata dispersa non si sa bene dove. Audetto si è fermato solo il giorno dopo con il bireattore del conte Zanon.



Dà già fastidio (per la «torta») la COPERSUCAR

KYALAMI - Adesso, definitivamente, non si capisce proprio più chi sia a governare, nelle vicende dello sport dell'automobile. Fino a qualche tempo fa era chiaro che certe decisioni erano prese dal potere sportivo centrale, con talune deleghe a poteri periferici. Regolamenti e cose del genere erano rispettati. Come per esempio le decisioni del collegio dei commissari sportivi, o di un direttore di corsa. Adesso pare che le cose siano decisamente cambiate, almeno nello strano mondo della F. 1 attuale.

A Kyalami dovevano essere ammesse alla partenza 26 macchine, secondo quanto è stato deciso dai... costruttori, che hanno posto le loro condizioni. Era scritto sul regolamento e quindi poteva andar bene a tutti.

Tuttavia a Kyalami, come leggete a parte, si sono verificati quest'anno fatti curiosi, con l'accorciamento delle prove (causato da forza maggiore), per cui i concorrenti hanno avuto a disposizione 40 minuti in meno di quello che era stato previsto (e scritto sul regolamento). In considerazione di questo fatto eccezionale, ed anche di quello che in sostanza alle prove ultime hanno partecipato soltanto 27 macchine, il direttore di gara d'accordo con l'organizzazione, ha deciso di ammettere anche la ventesimesima macchina, che nella scala dei tempi era la Copersucar di Wilson Fittipaldi. Lo schieramento di partenza diffuso dopo la fine delle prove, e firmato dal direttore di corsa sig. F.B.K. Tucker, comportava appunto 27 macchine, con la chiara dizione che «la macchina numero 30 è ammessa alla partenza dato l'accorciamento delle prove».

Tutto bene, anche perché la pista di Kyalami è abbastanza larga e lunga da contenere più di 26 macchine.

Senonché sabato mattina si è appreso che la partecipazione della Copersucar era stata rimessa in discussione. Non si è saputo bene da chi, per un po', ma poi è saltato fuori che erano stati i membri della F. 1 association, a «decidere» il che ha dato già un bel motivo di perplessità. Successivi colloqui con taluni membri di questa associazione ci hanno permesso di stabilire che essi erano molto preoccupati di «rispettare i regolamenti», e che essendo scritto che le macchine erano 26 dovevano essere 26. Una posizione che era comunque pochissimo sportiva, soprattutto perché era in ballo una macchina che parteciperà a tutte le gare del campionato mondiale, non soltanto a questa. Una macchina da incoraggiare, non da avvilire, insieme coi suoi uomini. Gira gira, comunque, la verità vera è venuta fuori. Quando uno dei personaggi della asso-

ciatione ha esclamato: «and what about money?», vale a dire: «e cosa succede coi soldi»? Intendendo che si ammetteva una macchina in più la spartizione della «torta» del monte premi doveva avere un convitato in più.

A questo punto abbiamo capito tutto. Non erano di certo le preoccupazioni di carattere legale (regolamenti) a dettare la presa di posizione; e nemmeno quelle della sicurezza (affollamento in pista). Era semplicemente la preoccupazione di dover cedere una parte dei quattrini.

Bene, adesso abbiamo le idee un poco più chiare sui principi che la F. 1 Association difende e sui fini che persegue. Adesso sappiamo che la cosa che preoccupa di più sono i quattrini. Non è molto edificante.

Come non è edificante che davanti a questo genere di cose gli organizzatori debbano essere costretti a cedere, per mancanza di sostegno da parte del governo dello sport internazionale, sempre più evanescente.

L'invitato speciale (Mercedes)

- Un personaggio la cui presenza era veramente inattesa, e che si è visto aggirarsi a Kyalami, è stato Arthur Keser, che per lungo tempo è stato a capo delle relazioni pubbliche della Mercedes Benz e che era molto popolare ai tempi in cui lo

squadrone argenteo del «sergente» Neubauer dominava le corse monopo-
posto e sport.

La presenza di Keser tuttavia non ha nessun significato, ma era dovuta all'invito rivoltogli da un appassionato sudafriicano che è riuscito ad entrare in possesso di una delle monoposto Mercedes del 1954 (del tipo «sigaro») e che ha voluto festeggiare l'avvenimento con una riunione di uomini dell'epoca. Tra questi c'era anche Stirling Moss, che però aveva anche altre cose da fare, per conto della TV britannica.

CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

tedi 4 marzo ormai quando altri teams avevano quasi tutti fatto le valigie. Dal canto suo anche la T di Regazzoni ha accusato nelle prove dello stesso martedì avaria al propulsore, peraltro indicata come disfunzione ad una non meglio identificata valvola di sicurezza, a leggere le informazioni raccolte dal nostro corrispondente. Il quale purtroppo non ci ha detto che Clay girava praticamente sul passo di 1'e 18" (che è stato un po' il tempo generale medio), e che Lauda, il secondo giorno certo, ha girato con la vecchia B3, della quale poi sono state accuratamente tenute riservate le prestazioni.

Tutto il guaio della spedizione Vello d'Oro della T è proprio nella contraddittorietà dell'euforia messa in scena di prestazioni, quando manca il riscontro della gara, con quelle del con-

bio: quello del motore boxer. Da Monza in poi, vuoi a ricercare i regimi più alti per maggiore potenza, vuoi a dosarli anche nella ulteriore modifica verso «più coppia in basso», è stata una continua emorragia sia di cavalli che di tenuta motori.

Le avarie, inaugurate peraltro sin da Zeltweg, sono tornate alle quantità degli anni neri '72-'73. E anche allora si verificò un complesso gioco di scelte che risentivano del famoso errore '71, quello per intenderci della affrettata giubilazione B1 a vantaggio della B2. Anche questa aveva una trovata rivoluzionaria: quella negli ammortizzatori posteriori orizzontali. E anche in quella occasione i piloti (che erano Regazzoni e Ickx) insistettero a volerla, specie dopo la vittoria-illusione di Brands Hatch nella Corsa dei Campioni da parte dello svizzero. Fu così che si rinunciò frettolosamente alla monoposto che a fine '70 aveva fatto ritor-



l'abbigliamento ignifugo dei campioni

nei migliori negozi specializzati

OMOLOGATO C.S.A.I.

Tuta doppia	L. 105.000
Sottotuta	L. 42.000
Sottocasco	L. 7.500
Calze	L. 4.500

I.V.A. COMPRESA



Tomaini, Forghieri e Montezemolo: piano di battaglia antegara con Niki e Clay. A Kyalami c'era anche Stirling Moss, che si è pure esibito in un giro con la vecchia Cooper Climax F. 1 di 1500

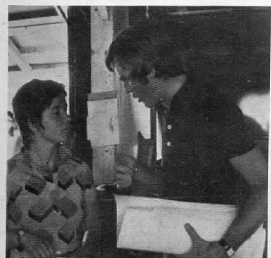


fronto diretto. E poi un tempo non vuol dire nulla: è sempre il ritmo-medio quello che conta e non vale illudersi su un elemento, magari occasionale (vuoi per condizioni ambientali o tipo di gomme usate) per mostrare che si sta battendo la giusta strada. Non c'è niente di male che la T abbia dei problemi di giovinezza, l'importante è stabilire esattamente se si tratta di problemi superabili oppure se essa ha peccati congeniti.

Si è capito ormai bene perché la T è stata buttata nella mischia. La FIAT ha risposto picche al finanziamento parallelo dell'aggiornamento B3 con la messa a punto delle nuove T. E allora si è deciso di puntare tutto sulla monoposto trasversale. Tutto giusto e tutto regolare. Ma quanto è avvenuto in corsa dimostra che la Ferrari ha tuttora insoluto un grossissimo dub-

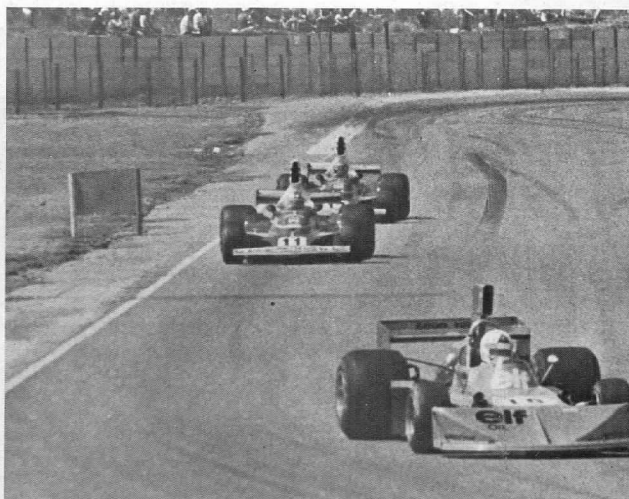
biare la Ferrari vincente. Anche allora si portavano a convalida tempi di allenamento con secondi in meno. E poi ci fu il drammatico risveglio di Monza quando la Ferrari, per tornare in prima fila, dovette accettare l'aut-aut di Ickx che disse: o mi date la B1 o io con la B2 che si divarica con le ruote posteriori non corro più.

Si dice che l'esperienza debba servire a evitare ulteriori errori. E' solo questo che si chiede alla Ferrari. E l'esperienza può servire solo se si guarda in faccia la realtà; cosa che, almeno a stare alle nuove notizie da Kyalami (postGP) e ai citati umori di Maranello, pare non si mostri di voler troppo fare. Il problema resta sempre quello suggerito dal grande Shakespeare: to be or not to be. Essere o non essere. (L'aggettivo mettete lo voi).



Ecco le prime
impressioni
della signorina...
MUSCOLO

A sinistra, Lella con il suo « patron » Max Mosley. A destra, le due Ferrari stanno per raggiungere la sua ormai superata March 741 del 1974.



Il camion di LELLA

La prima intervista a Lella Lombardi durante la vigilia del G.P. del Sud Africa l'ha fatta, per conto del maggior quotidiano di Johannesburg, una graziosa ragazza, che aveva tra l'altro il pregio di esprimersi in un perfetto italiano, avendo studiato all'università di Perugia per stranieri. La « Lella's story » della collega sudafricana pubblicata in prima pagina con grande rilievo e con contorno di foto a colori, ovviamente si impennava più che sugli aspetti tecnici ed agonistici di un impegno gravoso come il debutto in F. 1, sulle motivazioni esplicite e recondite che hanno spinto una donna a tentare una carriera generalmente di dominio maschile.

« E' una storia a cui ho fatto il callo — commentava la Lombardi mentre le riferivamo il fatto —. All'inizio è sempre stato così. L'anno scorso in Inghilterra all'esordio con la F. 5000, negli Stati Uniti, in Australia. Forse solo in Italia, quando ho cominciato mi hanno lasciato in pace. Certo capisco come, anche se io non ho mai dato corda, durante le interviste, con storie "femministe" e balle del genere, soprattutto perché non ritengo siano problemi da trattare nei boxes di un quotidiano, al primo impatto alla gente interessi sapere di me prima come donna e poi come pilota. Però tutto sommato per me questa falsa pubblicità, che molto spesso sono gli stessi organizzatori di orchestra, non è un limite. Anzi direi proprio che è il contrario: è uno stimolo ».

— In che senso? Forse ti facilita nel trovare gli « sponsor »?

« Non è questo che volevo dire. Certo in tutta onestà per trovare degli aiuti mi può aver facilitato il fatto di essere donna. Ma se in seguito io non avessi dimostrato ai miei "sponsor" che la loro iniziativa era valida, state certi che gli aiuti non mi sarebbero stati mantenuti. Lo stimolo cui alludevo invece era un altro. Cioè quello di dimostrare in pista con il volante in mano che posso essere anch'io eguale e forse, in certi casi, anche superiore a tanti miei colleghi ».

— Fino ad oggi, visto come sono andate le cose, c'è da dire che lo stimolo ha sempre funzionato...

« Beh, non tocca a me dirlo. Però se debbo dire la verità posso essere d'accordo. Perché se qualcuno è arrivato ad affidarmi una F. 1, che volente o nolente è il punto di arrivo per chiunque corra in macchina, è segno che al di là del fatto che sono una donna e del "colore" e della pubblicità che necessariamente si fa attorno a questa cosa, qualcosa in pista come pilota debbo aver dimostrato di saper fare ».

— Proprio in Sud Africa alla vigilia del Grand Premio però ci sono state delle dichiarazioni, come quella di Graham Hill sulla forza fisica necessaria per guidare una monoposto di F. 1, che una donna non dovrebbe avere proprio a causa della sua conformazione, o quella molto più pungente e quasi offensiva per te e

per Ferrari di Bernie Ecclestone « Ferrari ha fatto male a non prendere la signorina Lombardi come pilota (!!) » che hanno lasciato in molti il sospetto che la tua avventura come pilota nel mondiale conduttori è solo e semplicemente una manovra pubblicitaria.

« Potrei parlare per ore in proposito, ma preferisco limitarmi alla sintesi. Le dichiarazioni di Hill e di Ecclestone sono state fatte prima della partenza, e possono valere quelle di Peterson e di Fittipaldi, i quali in maniera diversa, hanno affermato che essendo la guida un fatto di concentrazione e di coraggio, l'automobilismo non è certo uno sport chiuso a priori alle donne. Secondariamente vorrei ricordare come con una vettura dello scorso anno io sia riuscita a qualificarmi per il via. Cosa che per esempio non è riuscita alla nuova Copersucar di Wilson Fittipaldi, che in fatto di muscoli non dovrebbe

far certo invidia a nessuno. Infine ricordo che delle 24 vetture allineate al via di Kyalami l'unica a non aver scritte pubblicitarie, fatte eccezioni per quella dei pneumatici Goodyear e del carburante Elf, era proprio la mia: questo perché chi ha voluto aiutarmi lo ha fatto per pura passione e convinzione nelle mie capacità e non per secondi fini. D'altronde io spero di aver già ripagato in parte la sua fiducia arrivando a qualificarmi su una pista difficile come quella sudafricana, e avrei forse potuto farlo ancora meglio se la pompa della benzina in corsa non avesse cominciato a fare i capricci subito dopo pochi giri ».

— Veniamo alla corsa ed al tuo primo vero contatto con la F. 1 considerato che quello dello scorso anno a Brands Hatch, a causa dell'incompetitività della Brabam che avevi, non poteva certo darsi un « test » valido.



Tra Regazzoni e la Lombardi, presenti Pace e Brambilla, è avvenuta a Kyalami la famosa spiegazione a proposito della mancata sponsorizzazione da parte della Etienne Aigner alla nostra pilota. Regazzoni ha offerto che lui non ha per niente ostacolato i rapporti della ditta tedesca con la Lombardi, anzi il contrario. Lella ha ascoltato ed accettato la spiegazione

« Non c'è molto da dire. La pista di Kyalami non è certo delle più facili, con quella staccata in fondo al rettilineo e con tutte quelle curve veloci. Comunque è solo questione di girarci e di prenderci la mano. Al momento il tracciato che più mi ha impressionato è ancora quello di Riverside, dove ho corso lo scorso anno con la 5000. Per quanto riguarda la macchina anche se le accelerazioni e le velocità sono molto più immediate della F. 5000, in tutta onestà debbo dire che non risentivo in maniera molto brusca del salto di categoria. Certo, trovare i limiti è molto impegnativo, ma con l'esperienza che ho alle spalle penso di poterci riuscire abbastanza in fretta. D'altronde la mia March 741, avrà la 751 solo in Spagna, non aveva un assetto dei migliori, e con quei suoi sbandamenti da "ballerina" in prova mi costringeva più a concentrarmi per tenerla in strada che a cercarne i limiti. Comunque considerato che il primo giorno non ho potuto provare a lungo in seguito ad una авария, il fatto di essermi qualificata è stato per me un risultato più che soddisfacente. In corsa forse avrei potuto fare qualcosa di buono se la pompa della benzina non mi tradiva. Anche perché dopo il via mi ero accorta che lo "choc" della vettura a pieno carico di benzina, durante le prove libere del mattino mi sembrava un camion tanto era pesante da mettere dentro le curve, nel clima della gara si era già disciolto. Per il resto credo di essermi comportata come una vera professionista, sia quando i primi mi hanno sorpassata, sia in ogni occasione, visto che nessuno ha trovato nulla da ridire, come sempre succede quando i "big" si trovano fra i piedi i "deb". Ora comunque in Spagna e in tutte le altre corse del mondiale 1975 vado tranquilla. A Kyalami molti hanno cominciato a capire che la Lella Lombardi è un pilota-donna e non una donna-pilota, e credetemi è una differenza a cui tengo molto, moltissimo ».

Tito Zogli

Una PANTERA gr. 3 per l'EUROPEO della MONTAGNA

MODENA - L'ing. Aurelio Bertocchi si dedica sempre con grande passione ai clienti piloti della De Tomaso. Ora si annuncia che il milanese Marco Capoferri ritornerà al volante presidiare parte al Campionato Europeo della Montagna. Lo sponsorizzano due ditte Promet e Allumed che operano nel settore dei metalli non ferrosi. Debutto all'Ampus.

Ci sarà sempre Odoardo Govoni a difendere i colori della « Pantera » con una nuova vettura mentre lo stesso Casoni intenderebbe presentarsi in Pantera con l'Europeo G.T. 75. Si parla anche di nome ancora più grosso, da F. 1, per due gare già in Pantera: alla 1000 km. Monza e a Le Mans.

Quell'acceleratore rompente di MERZARIO ...

Forse dalle memorie di DUCKWORTH si può ipotizzare la causa, ma



mr. Williams:

perchè non fa come sui MAS?

Tre Gran Premi disputati in questa stagione e tre volte lo stesso sciagurato pezzetto di ferrometallo che si rompe e lascia Arturo a piedi. Proprio il caso di definirla una rottura, a prescindere alle scienze meccaniche...! Rivediamoci insieme la sequenza dei flash-back; ma per cominciare dal principio dobbiamo considerare anche il Nurb'ring dell'anno scorso, dove un Merzario scatenato rifaceva i numeri che avevano spinto anni prima Carlo Abarth a chiedere: « Chi è costui? ».

Al quinto giro, ossia poco più di mezz'ora dopo il via, chi avesse teso l'orecchio avrebbe inteso (ne siamo certi) comasche giaculatorie fra gli abiti dell'Eifel. Cosa resa possibile dall'improvviso ammutolire del Cosworth installato sulla (allora) ISO-Marlboro N. 20. Era successo che una astina componente il cinematismo di comando dell'acceleratore aveva scelto proprio quel momento per spaccarsi in due, col bel risultato di ridurre a zero la portata di benzina del dosatore di iniezione.

Il seguito dell'annata non vedeva il ripetersi di tale inconveniente (almeno in gara), ragion per cui la cronaca non registrava soprassalti in merito.

Venne il '75 e l'apertura ufficiale del Mondiale Conduttori a Buenos Aires. Già dalle prove, a quanto pare, si trepidava per la salute dello stesso componente già sperimentato in varie versioni e sempre dimostratosi votato a vita breve.

Dopo un'ora e mezza di G.P. di Argentina, è comunque probabile che Frank Williams cominciasse a rilassarsi. Merzario aveva ormai percorso 45 dei 53 giri in programma, Laffite si era ritirato ma per via del cam-

bio, probabile che il buon Frankie avesse già scritto fra le poche cospette all'attivo: « Problema acceleratore risolto ».

E invece, dopo 1 ora e 28', nuovo « snap », nuovo silenzio, nuovi moccoli, nuovo ritiro della (adesso) Williams-Ford N. 20.

Brasile, nonché Interlagos, 26 gennaio 1975. Alla questione si è pensato seriamente, facendo anche ricorso ad astine irrobustite che regolarmente fanno il mestier loro sulle macchine della concorrenza. Esperto di public relations e amico di tutti Frank riesce infatti a procurarsi i pezzi che gli servono con lo shopping diretto pres-

so altri teams come March e Brabham.

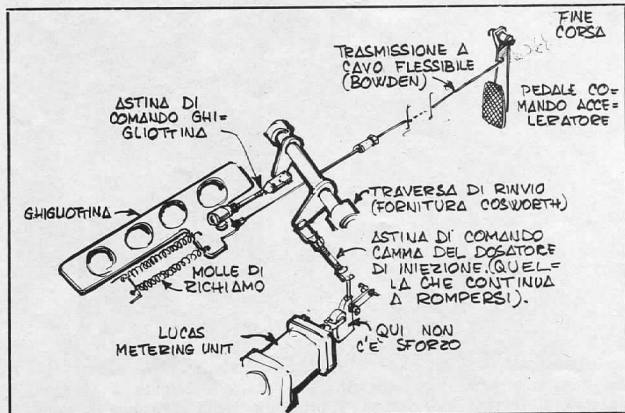
Mezz'ora di corsa e Merzario è di nuovo fermo per lo stesso motivo: non sappiamo se Williams sia stato visto rotolarsi per terra e sporcarsi tutto, ma conveniamo che ne avrebbe avuto ben donde. Arriviamo alla storia di ieri: Arturo in ottava posizione a Kyalami, comincia il guaio in prova, poi dopo trentaquattro minuti, riflette sul da farsi ma non ha il tempo di concretizzare alcun programma prima di ritrovarsi con la solita astina in tocchi e un tacito Cosworth DFV, serial number 207 per la cronaca. In apparenza Arturo non se la

prende, ma non sappiamo se quando si è presentato all'appuntamento da noi richiesto non fosse fresco reduce da una seduta esorcistica, lui e la macchina. Se non lo ha fatto è proprio uno scettico blu...

Ammettiamo ora che qualcuno domandi perché Merzario rompe e Laffite no: l'unica soluzione che rimane a chi scrive è quella di salutare tutti e ringraziare di cuore, ricordando all'improvviso un impegno della massima importanza. Oppure potremmo anche buttare la questione sul piano di una diversa « frequenza naturale » di oscillazione fra Arturo e Jacques, difficilmente accertabile. Salvo (forse) sospendere i due a identici fili e quindi batterli — magari con palette d'argento — porgendo orecchie allenate ad ascoltare i suoni egregi che se ne traggono.

Tornando seri, non è un mistero per nessuno che la vibrazione forzata, o risonanza, è un fenomeno fisico capaccissimo di frantumare elementi meccanici dal fiero e florido aspetto. Conosciamo però anche il rimedio solitamente efficace, che consiste nell'alterare la massa o la rigidità dei pezzi minacciati. Sia l'una che l'altra soluzione variano la già citata frequenza naturale con la quale il componente vibra, e, insistendo nel verso giusto, si arriva di solito a portare la risonanza del pezzo stesso fuori dal « campo » di vibrazioni indotte dal motore.

Già perché, anche se non lo abbiamo finora dichiarato ad alta e squillante voce, è pacifico che alla base di tutto c'è sempre lui, la bestia urlante e caratterizzata da un certo numero di cilindri. Già dal tempo della progettazione, scrive Duckworth in una sua



Lo schema del comando dell'acceleratore della Williams di Merzario, con indicato il pezzo di « circuito » che si rompe. Si tratta dell'astina che comanda il pedale del gas e aziona il dosatore del distributore d'iniezione



Attro sistema, simile ma non identico a quello schematizzato nel disegno nella pagina a sinistra, è quello della Lola Embassy. Le astine impiegate sono di robuste dimensioni, nonché equipaggiate di snodi sferici della miglior marca. Da notare, sul braccio di comando delle ghigliottine, la serie di fori per la sincronizzazione grossolana dei comandi. Di « fino » si lavora poi di dado e controdado (foto Orzali)



memoria: « Non ero del tutto soddisfatto all'idea di impiegare un albero con manovelle a 180 gradi su un motore di rispettabili dimensioni; tuttavia, fatta la somma delle somme agli effetti dello sbilanciamento, ci risultava che il massimo « shake » trasversale sarebbe risultato di + 0,0003". Il che non ci sembrava insopportabile anche se l'aggeggio doveva essere rigidamente accoppiato a una monoscocca, vista inoltre la notevole semplificazione che questa soluzione permette in fatto di scarichi. (Si eliminano i grovigli e gli incroci fra i tubi, n.d.r.) »

« In pratica, abbiamo avuto qualche piccolo problema di vibrazioni su certe macchine, soprattutto a causa di questo o quel pannello che entrava in risonanza naturale col motore su una certa e ristretta banda di frequenza compresa nel campo di lavoro. ABBIAMO INOLTRE AVUTO UNA CERTA QUANTITA' DI FASTIDI CON LA STRUMENTAZIONE A CAUSA DEI CRUSCOTTI CHE SBATACCHIAVANO GLI STRUMENTI IN MALO MODO, tuttavia, in generale, il livello di vibrazione è accettabile ».

Lungi da noi, a questo punto, la pretesa di spiegare in dettaglio ciò che accade sulle Williams-Ford e particolarmente sulla FW-03 di Arturo lo sterminatore (di astine). Tuttavia il fenomeno ha tutte le apparenze di un cedimento a fatica accelerato da persistente risonanza: tanto più che (vedi schizzo) la frattura si verifica su un pezzo obiettivamente al riparo da sovraccarichi anche dovuti a eventuali « indurimenti » delle ghigliottine. L'astina che si rompe serve solo a muovere la camma del distributore

e possiamo valutare lo sforzo cui è sottoposta — in trazione e compressione — nell'ordine delle centinaia di grammi.

Una nostra domanda alla quale Arturo non ha saputo dare risposta potrebbe forse fornire qualche lume per la ricerca di una terapia: se il controdado di bloccaggio — sull'astina rotta — è stato trovato ancora serrato oppure libero perché allentato dalle vibrazioni. Riteniamo comunque che, se fosse vera la seconda ipotesi, il motore avrebbe denunciato per tempo ciò che stava accadendo con notevolissime anomalie di progressione.

Non riteniamo che gli addetti ai lavori abbiano bisogno dei nostri consigli. Tuttavia, solo per completare la conversazione coi lettori, aggiungeremo pochi e vaghi cenni sulle tecniche solitamente usate per modificare la frequenza naturale di oscillazione di un semplice e qualsiasi tirante:

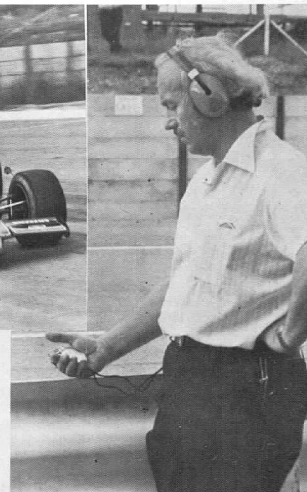
1. Usare un tubo o una barra cava anziché un pezzo ricavato dal pieno, o viceversa.
2. Aumentare il diametro della barra se piena, il diametro e/o lo spessore di parete nel caso di un tubo.
3. Aggiungere un controdado supplementare a uno o ad entrambi gli estremi dell'astina, approfittando dei relativi tratti filettati.
4. Riportare una o più nervature saldate sul corpo centrale dell'astina, anche se la cosa può sembrare suggerita da disperazione. Ci raccontava un « capo » motorista della fu Regia Marina che, sui MAS dei tempi eroici, molti problemi di vibrazione si risolvevano così.

Giuliano Orzali

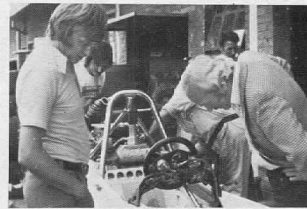


Come vuol farla la nuova LOTUS ms. CHAPMAN ?

KYALAMI - Nonostante che anche qui in Sud Africa la Lotus abbia portato le ormai solitissime 72 (Peterson però aveva un telaio nuovo e non quello già affaticato che aveva Ickx), le espressioni della gente di questa squadra non erano quelle solite piuttosto funeree, ma distese e sorridenti. Le nuove Lotus, che probabilmente prenderanno la sigla 79, sono in arrivo e pare saranno pronte già per il Gran Premio di Spagna di aprile. Lo auguriamo di cuore a Peterson e Ickx che proprio hanno bisogno di... una macchina.



Ronnie s'impegna, ma Chapman ha poco da cronometrare: la 72 fa quello che può: si aspetta la nuova



Negli intervalli delle prove, Peterson e Chapman si ispiravano. La nuova Lotus è attesa per la Spagna



Son rispuntati i tecnici

KYALAMI - I tecnici delle maggiori squadre, di cui si era notata l'assenza nei grandi premi americani, si sono rivisti in pista in Sud Africa. C'erano Gordon Coppuck della McLaren, Derek Gardner della Tyrrell e Robin Herd della March, oltre a Mauro Forghieri della Ferrari, a completare il quadro dei responsabili tecnici delle macchine da F. 1.

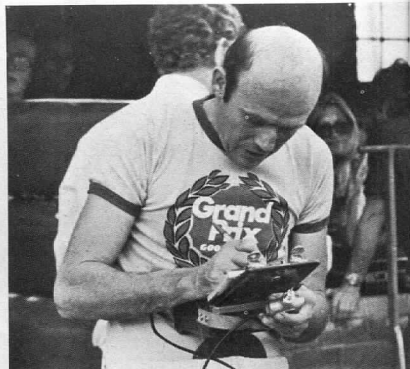
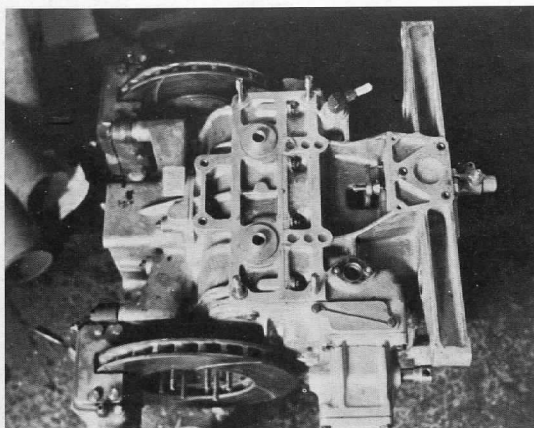
La interpretazione che possiamo dare a queste rinnovate presenze è che adesso essi sono soddisfatti del lavoro compiuto e che possono venire a verificarne il valore sulle piste. Abbiamo infatti visto le nuove March, le nuove Ferrari, la Tyrrell rinnovata (in attesa di quella 009 che arriverà più tardi), ma niente di particolare sulla macchina di Fittipaldi e Mass. Coppuck della McLaren afferma che se era stato assente in Argentina e Brasile era perché ha dovuto andare in California per certe prove di gomme legate al programma di Indianapolis. Può darsi. Resta comunque il fatto che non si è visto ancora Bellamy della Lotus, che sta ovviamente lavorando duro a finire le nuove macchine.

Le prove del giorno

dopo a KYALAMI

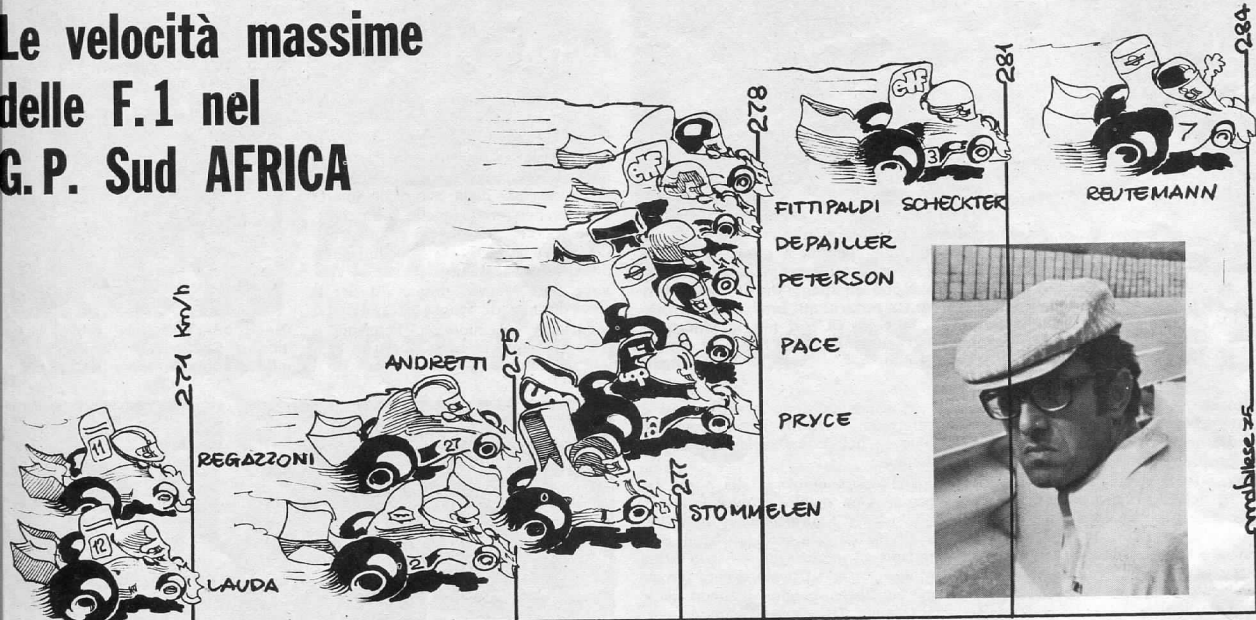
Il record consolazione di LAUDA

A destra, isolato dal resto dei componenti, il famoso cambio trasversale della Ferrari T. Sulla destra, il comando idraulico della frizione



Bellentani al lavoro. E' lui l'uomo delle gomme per Ferrari. E' un ex-capo meccanico del team prototipi

Le velocità massime delle F.1 nel G.P. Sud AFRICA



● Hanno pagato poco le quote degli allibratori inglesi che accettano le scommesse anche per i Gran Premi F. 1. Per il Gran Premio del Sudafrica infatti il favorito era proprio il poi vincitore Jody Scheckter dato 5-1, mentre Pace e Fittipaldi erano a 6-1, Reutemann 7-2, Jarier 9-1, Lauda 8-1, Hunt 10-1, Depailler e Regazzoni 14-1, Mass 16-1, Peterson 20-1, Andretti 25-1.

● Sapete con quanti milioni per il momento Williams riesce a far correre la F. 1 di Merzario nei Gran Premi? Poco più di 100 (più quelli che il pilota si guadagna in pista con quote ingaggi e premi previsti dalle «tabelle del circo»). Quando certuni fanno tante storie di difficoltà (e di risultati) dovrebbero pensarci.

KYALAMI - Dopo la domenica di riposo, hanno riaffollato i box di Kyalami per una sessione di prove organizzata dalla Good-year. Nonostante ormai la tensione dei giorni di gara fosse scemata, e la fatica si facesse sentire, erano da seguire con particolare interesse le prove delle Ferrari, che assistite dai tecnici della casa di pneumatici cercavano di trovare il compromesso migliore per guadagnare qualcosa nei tempi sul giro.

Il lunedì si è cominciato piuttosto tardi, poiché la pista era molto sporca e per la necessità di organizzare un minimo di assistenza dai bordi del circuito. Poiché non c'erano più commissari, ogni team ha «prestato» un uomo e si è così messa in piedi una piccola rete di addetti, con bandiere di segnalazione, a presidiare i punti più importanti del tracciato. Il primo ad uscire dai box è Lauda, con la T nelle me-

desime condizioni in cui ha terminato la gara. Non passano tre giri che il 12 cilindri della Ferrari n. 12 si rompe, e l'austriaco continua le prove con la B3. Lo stesso succede a Peterson, dopo una decina di giri, e le prove vengono interrotte per recuperare le auto. Nel frattempo, Regazzoni ha girato con la sua T da gara riparata nel comando dell'acceleratore.

Le prove tecniche sono state molte e continue, ma le differenze con i vari tipi di pneumatico sono state minime. Con la B3, Lauda girava in tempi attorno all'1'17"6 - 1'17"8. Dopo l'intervallo per il pasto, veniva pronta la T di Lauda con un nuovo motore, precisamente quello che egli aveva utilizzato nella prima giornata di prove ufficiali, e che era stato cambiato approfittando dello smontaggio della vettura dopo il suo incidente. Il martedì, con vento a sprazzi i cronometri ferraristi annunciano la prodezza dell'1'16"28 di Lau-

da, che eguaglia il record di Hulme '73, mentre Regazzoni, dopo aver fatto alcuni passaggi attorno all'1'18", rompeva a sua volta il motore e toccava a lui ora continuare i tests con la B3, con la quale continuava in pratica sugli stessi tempi. Anche per gli altri piloti presenti era «palpabile» la relativa mancanza di concentrazione e di foga tipica dei giorni antegara, tant'è vero che in pratica nessuno è sceso sotto l'1'17"0.

Questi i migliori tempi resi noti degli altri: Hunt 1'17"2, Fittipaldi 1'17"3, Pryce 1'17"7, Andretti 1'17"8, Reutmann 1'17"9.

Chiacchierando con i vari responsabili di squadre e piloti, si sono chiariti alcuni aspetti della corsa. Alla Ferrari hanno ribadito il concetto che si chiede troppo alla Ferrari, ma che il debutto della T è stato incoraggiante, considerando l'altitudine.

Quanto a Merzario, nelle prove libere ante-gara è cominciata ad uscire l'acqua dal radiatore crepato per una «toccata», ed il comasco si è fermato non appena si è accorto dell'alzarsi della temperatura. Per precauzione, dato che ce n'era il tempo, si è poi sostituito il nuovo Cosworth con quello di scorta. Merzario attende la nuova Williams per Montecarlo, dato che per la Spagna non crede che si faccia in tempo ad approntarla. Egli comunque sarà certamente presente alle gare fuori campionato di Brands Hatch e Silverstone.

b.b.



INDUSTRIA RUOTE
SPECIALI IN LEGA LEGGERA

STILAUTO

20156 MILANO
VIA BARNABA ORIANI 22/10 TEL. 02/30 86 165

La CAMPAGNOLO lo ha appena realizzato per la Ferrari

Cerchione inedito per la 312 «T»

Tra le tante novità che l'autotelaio 015 (in altre parole la Ferrari F. 1 «T») sta collaudando ve n'è una che potrà passare inosservata agli occhi indiscreti che riusciranno a spiarla dalle reti che circondano la pista privata di Fiorano. Si tratta dei nuovi cerchi in lega al magnesio «componibili» che la Campagnolo, abituale fornitrice della casa di Maranello ha approntato da moltissimo tempo, con soluzioni tecniche differenti rispetto agli altri smontabili già visti anche sulle stesse Ferrari. Il prototipo di questa nuova serie è già giunto a Fiorano: dopo le prime prove la Campagnolo dovrà fornire una quarantina di cerchi per dotare le nuove F. 1 di Lauda e Regazzoni. Dicevamo che i cerchi sono diversi: infatti invece di essere in tre parti, con una ghiera centrale che si imbullonava al mozzo

e due «scodelle» laterali, ora il tutto si compone di due sole parti, delle quali quella centrale va imbullonata al mozzo mentre quella esterna, che può essere canale variabile, viene unita mediante 12 bulloncini da 7/10". La differenza sostanziale sta poi nel materiale: il nuovo cerchi Campagnolo è stato fuso a bassa pressione con le solite leghe al Magnesio-Zirconio, mentre il precedente aveva le due parti in lega di alluminio ottenuto non in fusione. Naturalmente si mira ad ottenere, con quest'ultima soluzione, un cerchio che mantenga le doti caratteristiche dello smontabile, ma che allo stesso tempo dia garanzie maggiori, per la tenuta e la bilanciatura del precedente.

Questa prima commessa, studiata in tandem dai tecnici della Ferrari e dagli ingegneri della Campagnolo, consisterà in cerchi anteriori e posteriori per la nuova Ferrari nelle misure 10 e 11/13 e 18/13. Ma naturalmente non è che il primo passo: con lo stesso metodo la Campagnolo pro-

che la notte. Tra l'altro nelle medesime fonderie si producono almeno una ventina di altri particolari in lega di magnesio per la casa di Maranello, che da ottobre scorso ha chiuso definitivamente il suo reparto fonderia: si tratta di flange (ad esempio quella che separa il motore dal cambio), coppe, scatolette e coperchi, tutte fuse con la meticolosa precisione della Campagnolo.

Che oltre a questa punta di diamante della produzione sportiva manda avanti un prodotto commerciale di alta qualità: l'Alfa Romeo si serve abitualmente per i cerchi delle sue gran turismo e non, dall'Alfetta alla futura 119 fino alle vetture da rally, poi oltre case prestigiose come la Lancia, la Maserati, la Lamborghini e la De Tomaso.

Lo scorso anno è stata toccata la produzione più alta: ben 93 mila cerchi, con un incremento rispetto al '73 pari al 30 per cento, che si spera man-



I cerchi campagnolo hanno uno dei loro impieghi specifici in campo rallies

Alla corsa dei Campioni di B. Hatch

Iscrizioni boicottate delle F. 1 «minori»

LONDRA - Le discussioni per la Corsa dei Campioni di domenica 16 marzo fanno tornare l'eco di quanto accadde nel 1974, questo perché l'Associazione dei Costruttori di F. 1 sta cercando a quanto pare di «ordinare» quali vetture di F. 1 dovranno partecipare alla gara, oltre (come si era già detto) a porre severi limiti alle iscrizioni delle F. 5000. Al momento la disputa è accentrata sulle vetture iscritte da chi non appartiene all'Associazione. Lyncar di Nicholson, nuova Ensign per Wunderink, una March 741 per Schuppan e la Safir (in effetti ribattezzata Token) per Trimmer, il quale come si ricorderà si piazzò quarto in questa corsa nel 1974. Tutto ciò potrebbe, è chiaro, avere serie ripercussioni su concorrenti privati quali l'Ensign, che spera di partecipare alle gare del campionato in Europa. Per ora la

questione dell'iscrizione delle F. 5000 non è risolta. Pare che i costruttori continuino a volere che lo schieramento non superi dovranno accettare piloti di F. 5000 che hanno buona esperienza di F. 1 (vedi Gethin ed Amon). Per ora le iscrizioni per i piloti di F. 1 sono le seguenti: Fitipaldi e Mass, Schecker, Peterson e Ickx, Lella Lombardi, Jarier e Pryce, Merzario, Hill e Stommelen, Donohue, Nicholson, Wunderink, Trimmer, Shuppan. A quanto sembra la Brabham resta in Sud Africa per effettuare prove e la Hesketh ha ritirato la domanda d'iscrizione. Ora, poi, è confermata l'iscrizione di Amon con la Talon utilizzata in Tasmania, che ha come le 18 vetture, però si ritiene tuttora che prato.

a.h.

A sinistra, il comm. Tullio Campagnolo assieme al figlio rag. Valentino dopo aver offerto a Regazzoni una speciale bicicletta dotata dei gruppi super-record Campagnolo realizzati in titanio



durrà una serie di cerchi per le vetture di F. 2, per le F. 3 e per le sport, che metterà in cantiere al più presto. E la cosa si preannuncia veramente interessante, dal momento che, anche sul piano del peso questa nuova soluzione non ha niente da invidiare alle precedenti. Ora a S. Lazzaro si lotta contro il tempo: hanno veramente fatto un miracolo nelle fonderie emiliane a produrre questa piccola serie in meno di 15 giorni! Ma la Ferrari rimane uno dei clienti più prestigiosi, per i quali si può bene lavorare an-

tenere in questa stagione.

E non finiscono qui i segreti dei maestri della fusione in bassa pressione: si parla di parti speciali per missili, naturalmente «top secret» e di una nuova serie di cerchi, accoppiati a speciali freni, per la moto da competizione, già collaudati la scorsa stagione dalla Morbidelli. Ora è la volta dell'Harley Davidson e della MV: i tecnici non si vogliono sbilanciare, ma è ormai evidente che per la stagione entrante anche la moto si dovranno allineare alla tecnica più moderna e passare alle Campagnolo.



Tra specchietti obbligatori sulle auto e contraddittorie norme di collaudo per gli «helmets» ce n'è di avanzo per confondere le idee

A prova di caschi

TORINO. - Abbiamo approfittato della presentazione del nuovo casco Stratos da Cross, (progettato con l'aiuto tecnico di Emilio Ostorero pluri-campione della specialità) e della nuova squadra motociclistica Vitaloni racing team, con il sanremese Guido Mandracci pilota di punta, al quale sono affidate due Vitaloni special 350 costruite dallo stesso Mandracci e dal suo meccanico Novella, per scambiare due parole col dottor Renato Matta capo servizio commerciale Italia della Vitaloni riguardo al problema della omologazione Snell per i caschi sollevato recentemente dalla C.S.A.I.

Attualmente in Italia due enti stanno per emettere norme sulla omologazione dei caschi: l'ispettorato della motorizzazione di Roma e l'Ente Nazionale Prevenzione Infortuni, che hanno studiato sistemi di prova che rispecchiano le norme CEE. Prima di parlare quindi della necessità di allinearsi sulle norme Snell, che in effetti sono molto restrittive ma in assoluto non più severe delle norme comunitarie, sarebbe assai interessante varare un rapido programma comune di studi sui caschi e sulla loro progettazione, esecuzione e scelta di materiali più ampio e serio, che non accettare brutalmente una legislazione americana. Il casco Bell che rispecchia le

norme Snell ad esempio non può essere venduto in Francia in quanto non rientra nelle norme di omologazione francese.

Per rispettare queste norme infatti non è sufficiente la calottina interna in polistirolo, ma occorrono le bretelle a croce registrabili, quindi in Francia le norme Snell non sono sufficienti. Occorre poi tenere conto che l'Italia è tra i maggiori produttori di caschi, e quindi sarebbe interessante, come detto, avviare un discorso europeo comune di verifica piuttosto che recepire norme americane che per ora almeno favoriscono costruttori americani e giapponesi.

Nessun costruttore italiano di caschi ha ancora l'omologazione della Snell in quanto sinora sarebbe servito solo per affrontare commercialmente il mercato americano. Tra l'altro in America esiste anche la specifica AZ 90 che invece molti costruttori italiani hanno già superato e anche la Vitaloni sta per ottenere. E' chiaro che dopo quanto è successo tutti sono partiti per ottenere al più presto l'omologazione Snell. Però vi è un grosso problema di tempo da risolvere: infatti occorre mandare cinque caschi in Inghilterra, un laboratorio esegue una serie di prove che se positive, saranno ripetute su due caschi in California.

Se tutte le prove hanno dato esito positivo o compatibile una commissione dalla California (a spese della Ditta italiana naturalmente) viene in Italia a verificare e a provare alcuni campioni dalla produzione. Dopo oltre sei mesi insomma vi è la speranza di avere infine, se tutto è andato bene il famoso certificato Snell da appiccicare all'interno del casco.

Per finire, il dottor Matta ci sottolinea un'incongruenza grave nelle richieste della C.S.A.I., cioè se solo i caschi omologati Snell sono validi e sicuri, allora tutte le migliaia di motociclisti che girano nel traffico su moto più o meno missilistiche «sono dei pazzi e degli incoscienti ad usare caschi omologati in modo diverso dalle norme Snell». E' stata intanto varata la legge che obbligherà entro quest'anno gli automobilisti a dotarsi dello specchietto retrovisore esterno. Questo comporta una enorme produzione di specchietti alla quale le ditte italiane e la Vitaloni in particolare si stanno preparando.

La legge sarà molto severa con chi non sarà dotato di questi specchietti per cui gli automobilisti saranno pregati di cominciare ad interessarsi al problema sin d'ora e non aspettare come è già successo per il triangolo

Giorgio Rossotto

PASQUA

in amicizia con
le VETERAN

Firenze. - Appuntamento a Pasqua per la prima uscita sportiva delle vetture veterane: l'occasione sarà la prima edizione del «Rally dell'amicizia - Trofeo Marlboro Autosprint» organizzato da comuni ed associazioni turistiche di Agostino Barlacchi della Biennale antiquaria di Firenze.

Il mini rally prevede il concentramento a Carmignano per Pasqua con le operazioni di punzonatura e verifica. Lunedì 31 partenza alle ore 10 sull'itinerario La Serra, Carmignano, Signa, Lastra a Signa, Olmo, Casellina, Scandicci, Bagnese, Galluzzo, Tavarnuzze a passo turistico.

Da qui scatterà, si fa per dire, la gara vera e propria con la prova individuale a cronometro fino a Greve in Chianti, particolarmente impegnativa date le venerande età delle concorrenti e per la lunghezza di 22 chilometri.



Entusiasta Ghinzani
delle KLEBER
per la F. ITALIA '75

CASALE MONFERRATO - Alla presenza dello Stato Maggiore della Kleber, guidato dall'italiano Claudio Valla ma integrato da un consistente nucleo di tecnici e collaudatori francesi, si sono svolte a Casale le annunciate prove dei nuovi racing radials francesi che saranno adottati sulle monoposto di F. Italia. Appunto su una di queste monoposto si è cimentato in veste di collaudatore Piercarlo Ghinzani, che ha compiuto scrupolosamente almeno 150 giri dell'autodromo casalese, riportando una entusiastica impressione delle nuove coperture, anche dopo una messa a punto per lo meno affrettata. Proprio per studiare le eventuali modifiche di assetto si sono svolte queste prove, che continueranno su altri circuiti italiani: in queste occasioni i tecnici Kleber cercheranno di appuntarsi il maggior numero di notizie utili ai piloti per poi comunicarle in blocco all'atto della vendita dei pneumatici, onde agevolare il lavoro di messa a punto della nuova gomma.

Nella foto, Ghinzani nella monoposto calzata con le nuove Kleber che sono gomme «ognitempo», cioè per asciutto e bagnato. Sulla destra, Claudio Valla capo del servizio corse della Kleber Italiana.

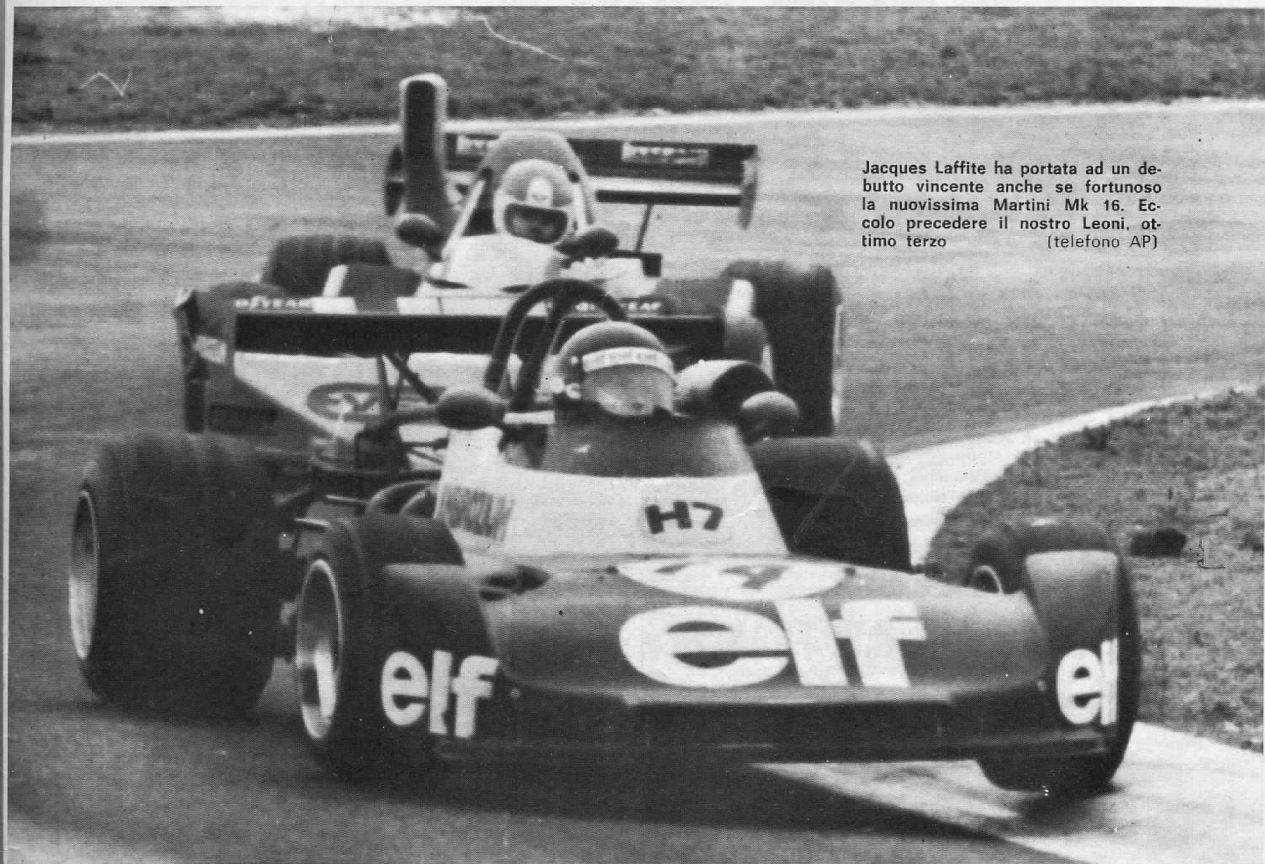
In PORTOGALLO
tutto è caos
di questi tempi

domenica SPRINT

... e ci si è messa
anche la pioggia
all'ESTORIL

LAFFITE 1° ma LEONI 3° in F.2

Jacques Laffite ha portata ad un debutto vincente anche se fortunoso la nuovissima Martini Mk 16. Eccolo precedere il nostro Leoni, ottimo terzo (telefono AP)



«Grazie del regalo»

SPECIALE AUTOSPRINT

Estoril - Scendendo di vettura fradicio di pioggia e di sudore Jackie Laffite ha dichiarato: «Una vittoria regalatami dalla fortuna. D'altronde prima o poi bisogna anche accettare questi omaggi». In effetti, i nove punti che il francese ha messo in cartiere davanti al pubblico non certo numerosi ed entusiasta e davanti alle condizioni meteorologiche a dir poco bizzarre dell'autodromo portoghese dell'Estoril, dove si è tenuta la prima prova del Campionato Europeo di F.2 1975, sono stati trovati per strada. Certo Laffite, e la sua stagione dello scorso anno lo dimostra, è uno dei migliori piloti e, anche se per motivi nazionalistici ha preferito la guida della neonata Martini «MK 16» a quella più sicura che la Elf gli offriva con la March 752, rimane fra i più seri aspiranti al titolo continentale di quest'anno.

Però all'Estoril dopo metà corsa, quando il sereno seguito al diluvio iniziale aveva rovesciato la classifica da cima a fondo, lo stesso Laffite non avrebbe scommesso una lira sulle sue possibilità di affermarsi. Infatti in quel momento lo precedevano il sorprendente svizzero Kessel, caparbiamente rimasto in corsa nonostante fosse rimasto senza frizione dai primi giri e sempre con le gomme da bagnato e Serblin il quale invece le gomme slick le aveva sostituite molto in fretta grazie anche alla preparazione del «team» Trivellato. Fuori corsa, per rottura del motore e per incidente, Leclere e Tambay (i due «galli» della March ufficiale che avevano menato a danza per la prima metà della corsa rischiando oltre ogni limite sotto la pioggia) Serblin avrebbe dovuto attendere, dato che aveva quasi un giro di vantaggio su Laffite solo che Kessel si fermasse a sua volta a cambiare le gomme.

Invece, ed ecco la prima fortuna di Laffite, il vicentino faceva tre quarti di giro ed il bloccaggio dello

acceleratore lo costringeva ad abbandonare la vettura lungo il percorso.

Secondo «colpo» giusto per Laffite. Kessel in vantaggio di quasi un giro e ormai certo di poter finire anche senza cambiare le gomme, a sei giri dalla fine rompeva il cambio e quindi per Laffite non rimaneva altro che il problema di attendere la bandiera a scacchi.

Detto del vincitore, vediamo pure i suoi temibili rivali al casco europeo. Tra i francesi, Tambay e Leclere pur avendo dalla loro tutta l'organizzazione March non sembrano all'altezza del duo Depailler-Stuck dello scorso anno. L'esperienza che però entrambi potranno accumulare lavorando con gli uomini di Bicester potrebbe nei prossimi mesi giocare tutta a loro favore.

Tito Zogli

Gran Premio dell'Estoril di F.2. Prima prova del Campionato Europeo.

Lisbona, 9 marzo 1975

LA CLASSIFICA

- 1) JACQUES LAFFITE (Martini MK 16) 50 giri in 1.35'05"83; media di Km/h 137,228;
- 2) VONLANTHEN (March 742) 1.35'36"02;
- 3) LEONI (March 752) 1.35'36"40;
- 4) FRANZIA (Osella FA 2) 49 giri;
- 5) TRUFFO (March 742) 49 giri;
- 6) MARTINI (March 752) 48 giri;
- 7) COLOMBO (March 752) 48 giri;
- 8) JABOUILLE (Elf 2) 48 giri;
- 9) BINDER (March 752) 48 giri;
- 10) SIEGRIST (March 742) 48 giri.

Giro più veloce: Giorgio Francia 1'44"06, media di Km/h 150,490.

CAMPIONATO EUROPEO

(dopo la prima prova)

- 1) LAFFITE - punti 9;
- 2) VONLANTHEN - 6;
- 3) LEONI - 4;
- 4) FRANZIA - 3;
- 5) TRUFFO - 2;
- 6) MARTINI - 1.

CONTINUA A PAGINA 26

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

Rimane Jabouille il quale potenzialmente è uomo da primi posti ma che già come lo scorso anno ha anche quest'anno l'incognita della «Elf 2» che anche se rinnovata rimane una vettura difficile da rendere competitiva.

Per gli italiani sfortuna di Serblin a parte, l'Estoril invece è stata una tappa significativa. La classifica finale che vede i nostri «deb» Leoni e Francia in terza e quarta posizione seguiti da Truffo, Martini e Colombo è abbastanza illuminante su quello che i nostri ragazzi hanno saputo fare in Portogallo. Avrebbe potuto essere anche un secondo e un terzo posto per Leoni e Francia nella confusione finale se si fosse potuto chiarire meglio la situazione di Vonlanthen, tuttavia non c'è da lamentarsi. Leoni partito abbastanza timoroso e con pochissima esperienza accumulata a seguito del problema dei cerchi durante le prove, in pochi giri trovava la grinta e il ritmo necessario per essere competitivo in questa nuova formula. Francia dal canto suo anche se più smaliziato del giovanissimo ferrarese a sua volta aveva l'incognita dell'adattamento ai molti cavalli di una formula due e soprattutto la necessità d'imporsi con la nuova Osella. Per entrambi la corsa portoghese è stata un traguardo più che valido e tutto lascia sperare che nelle prossime corse il costruttore torinese potrà attendersi dal suo pupillo delle cose notevoli.

A brillare è stato anche Duilio Truffo. L'ex azzurro della C.S.A.I. ha dimostrato che una volta stimolata nell'orgoglio le qualità non gli fanno certo difetto. Infatti anche

Dallo scatto di LECLERE alla «fortuna» di LAFFITE (con cinque italiani in fila dal 3° al settimo posto)

SERBLIN (in agguato per vincere) tradito (anche lui) dall'acceleratore!

ESTORIL - Il tempo non facilita le cose ai 16 partenti del «Gran Premio dell'Estoril» prima prova dell'Europeo F-2 1975. Infatti marzo conserva la sua tradizione di pazzarello rovesciando sulla pista con intervalli di circa mezz'ora violenti temporali e squarci di sole estivo. Nei box impazziscono tutti per sapere se partire con le gomme slick o con le gomme da bagnato.

Finalmente al momento del via, dato con più di un'ora di ritardo, poiché l'ultimissimo acquazzone ha bagnato considerevolmente la pista, il dubbio atletico viene risolto da tutti montando gomme da bagnato. Alla partenza dietro al francese Leclere si produce Serblin che «brucia» Laffite, Tambay e Jabouille. In mezzo a spruzzi d'acqua al primo passaggio le posizioni sono: Leclere, Serblin, Laffite, Tambay, Francia, Truffo, Deutchs Kessel, Vonlanthen, Martini, Leoni, Colombo. Alle spalle di Colombo, che ha preso il via con il mulletto «742» dello scorso anno di Trivellato, Jabouille è subito in difficoltà con i freni e lo seguono,

Binder e Siegrist costretti a fermarsi al box per avarie varie.

Il progressivo asciugarsi della pista, con conseguenze surriscaldamento delle gomme da bagnato che vede tutti i meccanici al box prepararsi con le slick modifica anche le cose in pista. Tambay supera al ventesimo giro Leclere il quale però oltre le gomme lamenta anche l'imperfetto funzionamento del motore, mentre Serblin si è portato a ridosso di Laffite che è incappato in un testa-coda. Dietro, Leoni supera Vonlanthen e si accoda a Kessel. Al 25.o giro però la pista è quasi secca e Tambay è il primo a rientrare per cambiare le gomme. Lo imitano giro prima o giro dopo tutti gli altri, da Leclere a Laffite a Francia, Martini e Leoni. Serblin è uno degli ultimi e i meccanici del vicentino sono bravissimi a cambiargli le gomme in un battibaleno. Quindi, quando Serblin torna in pista è terzo alle spalle di Kessel e Vonlanthen i quali non sono ancora rientrati per cambiare le gomme da bagnato, ma ha quasi un giro di vantaggio su Laffite che è quarto.

La gioia del vicentino però dura poco, nemmeno un giro. Infatti gli si blocca l'asta dell'acceleratore e Serblin è costretto ad abbandonare la sua March 752 lungo la pista. Ai box Osella intanto si perde molto tempo, dato che i meccanici non hanno la pistola svita bulloni per cambiare le gomme. Prima a Francia poi a Truffo, e solo a fine corsa si vedrà quanto questo tempo prezioso sarà costato ai due.

Mentre comunque regna il caos e tutti attendono di sapere qualche cosa di ufficiale circa le posizioni, rientra al box Leclere con il motore definitivamente fuso. Mosley non fa in tempo a digerire il boccone amaro che gli giunge la notizia che anche Tambay è in difficoltà con i freni ed è uscito di pista distruggendo la vettura.

La classifica perciò al 35.o giro vede Kessel, il giovane svizzero patrocinato dallo stesso sponsor di Laffite in testa con quasi un giro di vantaggio su Laffite che nel frattempo si è sdoppiato da Vonlanthen. Leoni è quarto davanti a Francia, Truffo, Martini e Colombo il quale è ultimo e deve anche rallentare ulteriormente l'andatura perché gli si è rotto il supporto dell'atleetone posteriore. Tutti si aspettano a questo punto che Kessel e Vonlanthen, il quale è anche in difficoltà con il motore, rientrino a cambiare le gomme, ma i due che montano pneumatici Goodyear dello scorso anno non sembrano avere problemi di tenuta e proseguono perciò impertentiti con le loro gomme da bagnato mentre tutti gli altri montano slick.

A sei giri dalla fine però, mentre Kessel già pregusta il trionfo insperato ma comunque meritato, visto il suo coraggio e la sua volontà (dal quarto giro è senza frizione) il cambio troppo sollecitato cede e per lo svizzero non resta altro che un amaro pianto di sfogo al box. Laffite così, aiutato insperatamente dalla fortuna può tagliare il traguardo non però come previsto al 50.o giro bensì al 25.o giro, perché,

gli organizzatori insieme a tutti gli altri hanno perso la bussola.

I due giri in più potrebbero essere una cosa da nulla, ma almeno per gli italiani significano invece tanta rabbia. Infatti nei due giri supplementari sia Leoni che Francia e Truffo erano riusciti a passare Vonlanthen atardato sempre più da un motore zoppicante. Sfuma così, dopo lunghe consultazioni dei commissari con l'assegnazione del secondo posto al tedesco, il sogno di un trionfo «azzurro» per altro strameritato dai nostri «deb» dimostratisi all'altezza dei rivali sia sul bagnato che di fronte alla lunghezza estenuante della corsa.

t. z.

CALCAGNO apre la stagione uruguayana

MONTEVIDEO - Con una corsa di Formula V disputata sul circuito semipermanente di Punta del Este, ha avuto inizio la stagione sportiva uruguayana proseguita col Rally internazionale «Coppa d'oro delle 19 capitali» e con l'inaugurazione del nuovo autodromo di El Pinar.

La corsa di Punta del Este, un centro balneare di grande importanza, ha richiamato sul circuito semi-permanente una grande folla che al termine della competizione denominata «100 Miglia di San Rafael» ha lungamente applaudito il vincitore Roberto Calcagno, anche se lo stesso e il suo compagno di scuderia Wilson Martinez avevano obbligato il campione uruguayano della specialità Giulio Bertini ad accontentarsi della terza posizione. La gara, svoltasi su 79 giri del circuito, è stata assai interessante per l'alternarsi dei tre più forti nelle posizioni di comando.

100 MIGLIA DI SAN RAFAEL, gara per F. V. in 79 giri - Circuito di Punta del Este.

LA CLASSIFICA

1. Roberto Calcagno in 1.24'53"4; 2. Martini in 1.25'04"3; 3. Bertini in 1.25'51"2; 4. Palleiro in 1.25'08"; 5. Muraglia a 1 giro; 6. Firpi a 1 giro; 7. Viquer a 2 giri; 8. Bergamin a 6 giri.

Finirà a DIGIONE il G.P. FRANCIA

PARIGI - Ultime dal GP di Francia. Dopo l'ostracismo dato dai piloti e dalle Case al circuito di Clermont Ferrand, pare che la FFSA stia ammorbidendo la sua posizione di intransigenza che l'aveva portata a dichiarare: «O Clermont o niente GP». Questo, anche in vista delle gravi ripercussioni che il «salto» del Gran Premio 1975 porterebbe allo sport automobilistico francese.

Entro il 15 di questo mese, verrà presa una decisione, e si prospetta una soluzione di ricambio che vedrebbe l'effettuazione della gara in uno dei circuiti disponibili, o il Ricard o Digione. Che la faccenda si risolva in senso positivo è nell'augurio di tutti gli sportivi, oltre che nelle generali previsioni.

se in possesso di una vettura dello scorso anno, nelle fasi iniziali della gara è riuscito a liberarsi in fretta dalla concorrenza degli avversari dotati di mezzi ben più freschi ed a inserirsi in un sesto posto. Rimangono Martini e Colombo. Entrambi in prova, a causa delle nuove gomme del 23 pollici, hanno avuto delle traversie. Colombo addirittura ha distrutto una macchina in un incidente. Tuttavia sia Martini che Colombo in gara hanno potuto reagire con sufficiente coraggio e abilità alle traversie e alle disgrazie subite in prova e hanno dato dimostrazione di una capacità e di uno stile certamente notevoli. Fra gli altri concorrenti della piuttosto ridotta partecipazione alla corsa di apertura del Campionato Europeo si sono segnalati l'austriaco Binder e il messicano Rebaque i quali sostituendo l'irruenza all'esperienza sono riusciti (particolare il messicano con la sua nuova Chevron B 29) a fare emergere delle brillanti qualità che lasciano intravedere anche i loro nomi fra quelli dei protagonisti delle prossime corse.

t. z.

Binder e Siegrist. Il messicano Rebaque invece è costretto a rientrare al box per una foratura.

Leclere sul bagnato ricorda lo Schecker del Sud Africa e rischiando molto mette un bel po' di secondi di vantaggio in tasca nei confronti di Laffite e Tambay che hanno passato al quinto giro Serblin deciso a non farsi coinvolgere in quelli dall'esito incerto viste le condizioni della pista. Dietro il vicentino seguono Francia, Truffo, e già a contatto Kessel e Vonlanthen tallonati a loro volta da Leoni che superati i timori iniziali sta crescendo a vista d'occhio. Infine Martini, Colombo e Jabouille. Quest'ultimo a parecchie noie ai freni e il motore gli fa dei capricci per cui è costretto a fermarsi al box al decimo giro.

Davanti, Leclere non rallenta e aumenta il vantaggio su Tambay che imitando il compagno di squadra si è tolto dalla scomoda compagnia di Laffite. Staccati seguono Serblin a cui si è accodato Francia, poi Truffo che precede con largo margine Kessel e Vonlanthen che si trascinano Leoni, Colombo e Martini. Già doppiati Jabouille,



Tico Martini

Paura nelle prove!

Si frantumano in quattro contro i guardrails per le gomme molto ovalizzate

● L'ultima novità tecnica all'Estoril è rappresentata dalle gomme. La Goodyear ha sintetizzato la sua nuova situazione di monopolio abbandonando per le slick la misura sul posteriore dei 25" del 1974 (mantenuta invece per le gomme da bagnato) a favore della misura dei 23". Il nuovo pneumatico montabile in ogni caso egualmente sui cerchi da 15 dello scorso anno, è offerto in due mescole la «G 50» più tenera e la «G 51» più dura. Nessuna novità invece, a parte le mescole per le gomme anteriori che sono rimaste delle dimensioni 9" e mezzo di quelle dello scorso anno.

ESTORIL - Per la prima prova del Campionato Europeo di F-2 sono iscritti 23 concorrenti ma all'autodromo portoghese dell'Estoril se ne presentano solo 16. Tra gli altri mancano Brambilla e Flammini. A disposizione dei concorrenti c'è una sola giornata di prove ufficiali suddivisa in due turni di un'ora e mezzo ciascuna, al mattino e al pomeriggio.

Nella giornata di venerdì si sono tenute delle prove libere ma il ritardato arrivo del camion della Goodyear con le preziosissime nuove gomme da 23" costringe tutti a provare con le gomme da 25" dello scorso anno e quindi le indicazioni che si possono ricavare sono molto relative. Al mattino delle prove davanti al furgone Goodyear c'è un pellegrinaggio e gli uomini lavorano con un ritmo forsennato.

All'inizio delle prove i più pronti sono perciò ovviamente gli uomini delle squadre ufficiali ed infatti Tambay con l'1'30"07 realizza il miglior tempo davanti a Laffite, l'1'37"17, Leclere l'1'37"69; la rivelazione Binder (un 26enne austriaco scoperto e seguito da Helmut Marko) l'1'37"96 e da Serblin l'1'37"97. Tuttavia sul finire delle prove quando si cominciano a scaldare gli animi per la conquista delle posizioni migliori succedono dei fatti imprevedibili.

Martini per primo ha la sensazione che la gomma sinistra della sua March non sia a posto. Il ravvenante si ferma ai box per andare a far controllare la copertura al camion della Goodyear. Gli dicono « tutto O.K. » e Martini torna in pista e subito il primo giro finisce contro il guard-rail all'inizio del rettilineo dei box per il dechappaggio proprio di quella gomma.

Mentre si agitano le bandiere gialle in fondo al rettilineo si vede anche la gialla March di Colombo finire rovinosamente addosso al guard-rail. Pochi secondi dopo ed in pieno rettilineo la vecchia March ex-Laffite dello svizzero Siegrist sbanda e si frantuma contro il muretto dove sono i segnalatori. Mentre i commissari cercano di sgomberare la pista dal relitto, si vede la March di Leoni « imbarcarsi » a sua volta in pieno rettilineo e fermarsi in una cornice di scintille parecchie centinaia di metri più avanti, ai lati della pista senza fortunatamente toccare il guard-rail.

Una serie d'incidenti inspiegabili che mentre il direttore di corsa agita la bandiera a scacchi del termine delle prove, mette in subbuglio i box. A prima vista si pensa ad un errato montaggio delle gomme, poi ad una serie di forature a catena. Alla fine esaminando i relitti si arriva a capire l'origine tecnica di questo « giallo delle gomme ». Infatti i pneumatici in piena velocità tendono ad ovalizzarsi e a spostarsi sul cerchio. Il fenomeno trascurabile con le vecchie gomme da 25" sui cerchi da 15 si è acuitizzato con il montaggio, sempre sui cerchi delle stesse dimensioni, delle nuove gomme da 23" che avendo la spalla più bassa ed una sezione più larga si

● Nessuna novità in campo motori, se si esclude appunto il motore Ford due litri messa a punto da Brian Hart montato sulla Chevron e che si dichiara una potenza massima attorno ai 280 CV, cioè una punta massima eguale a quella dei BMW Casa. Questa dal canto suo, mentre all'Estoril ha portato i motori dello scorso anno, ha invece annunciato di avere per la prossima gara di Thruxton dei motori nuovi che presentano almeno venti modifiche di dettaglio delle valvole, e nel disegno generale della distribuzione i quali dovrebbero garantire più che potenze superiori una maggior resistenza alla tenuta e un maggior sfruttamento della coppia utile.

ovalizzano in conseguenza molto di più. Molti a questo scopo hanno creato sui cerchi degli scalini di sicurezza vicino al bordo del cerchio stesso proprio per trattenere la spalla sul cerchio in modo che spostandosi la copertura per effetto della velocità, la copertura stessa non abbia anche a fuoriuscire o a lasciar fuoriuscire dall'aria.

Sfortunatamente per gli italiani, sui cerchi da loro adottati questo scalino è molto basso perciò non rappresenta una sicurezza sufficiente come dimostrano gli incidenti nei quali purtroppo i nostri debbono fare le spese, anche se questa esperienza amara potrà essere importante per il futuro. Spese per altro amare per Colombo, che nella botta sul guard-rail (la gomma gli si è afflosciata mentre frenava per la staccata), rovina la scocca della sua March 752 nuova di zecca. Nessun danno invece per Martini tranne le sospensioni, e nessuno per Leoni che molto freddamente è riuscito a controllare l'« imbarcata »; tuttavia proprio dalla sua ruota posteriore indenne ma visibilmente spostata sul cerchio suona il campanello d'allarme del pericolo per chi non ha i cerchi con lo spessore di sicurezza eguali a quelli originali approntati dalla March.

L'intervallo di colazione perciò vede da parte di molti dei nostri ragazzi, un'affannosa caccia ai cerchi di sicurezza, con ulteriore « danza » di smontaggio e rimontaggio delle gomme al camion Goodyear. Tutto alla fine si risolve e finalmente l'ultima sessione di prove può iniziare. I « big », cioè Laffite, Tambay, Leclere e Jabouille dosando sapientemente la scienza delle due mescole che la Goodyear ha preparato, « G 50 » tenere e « G 51 » più dure, svettano su tutti girando a un secondo e mezzo più veloce di qualsiasi pilota privato. Infatti con l'1'34"61 di Leclere, l'1'34"87 di Laffite, l'1'34"92 di Tambay e l'1'35"17 di Jabouille, il migliore dei privati, Vonlanthen in possesso di un motore eccezionalmente potente, realizza solo l'1'35"71 davanti al giovane messicano debuttante Rebaque che con la nuova Chevron B 29 motore Ford-Hart ha fatto l'1'35"85 seguivano poi Binder l'1'35"94, Serblin l'1'35"95; Francia l'1'36"52; Truffo con la vecchia March in attesa che a Thruxton gli consegnino la nuova Osella l'1'36"68 e Leoni l'1'36"75.

Martini che in queste seconde prove ha rotto l'accensione lungo il percorso dopo solo un paio di giri, si qualifica con l'1'41"17 a malapena, per quel che riguarda i cinque giri obbligatori da compiersi. In ogni caso a questo proposito problemi non se ne sarebbero prospettati perché visto l'andamento e la scarsa partecipazione i commissari autorizzano addirittura al via anche Siegrist e la sua vecchia March con un buon lavoro è stata rimessa insieme.

t. z.

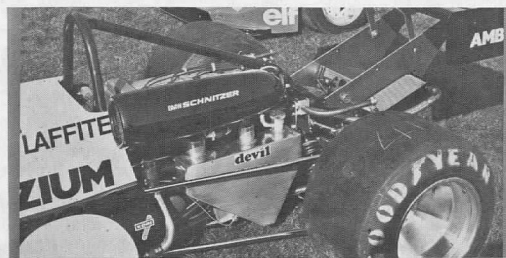
Estoril. - Sono molte le vetture nuove presenti all'Estoril per l'apertura dell'Europeo F-2. Le più numerose sono ovviamente le March 752 che i lettori di Autosprint conoscono già. Inedite per gli obiettivi sono invece le francesi Martini « MK 16 » e « Elf 2 » e l'inglese Chevron « B 29 ».

Parzialmente nuova invece è anche l'italiana Osella « FA2 » rinnovata aerodinamicamente rispetto quella vista a Vallelunga nell'ultimo giro del 1974.

Il posto d'onore della rassegna va alla Martini sia perché Laffite aspira al titolo con questa vettura sia perché è la prima F-2 costruita dal costruttore franco-sanremese Tico Martino che le « ossa » se le è fatte con la Formula Renault e la F-3. Tecnicamente, la vettura è molto semplice con soluzioni classiche ma è in ogni caso ben costruita e dimostra l'accuratezza della finitura artigianale.

Infatti Laffite dice che la rivettatura della monoscocca, Martini ha voluto eseguirla personalmente essendo la prima volta che la sua officina affronta il tema della monoscocca. Le sospensioni anteriori sono ancorate ad un telaio in tubi

La «deb» vincente del sanremese TICO



il BMW-Schnitzer della Martini ed il serbatoio dell'olio

costruito dietro suggerimento di Laffite che ha ravvisato in questa soluzione maggior sicurezza e tutto sommato maggior economicità in caso di sostituzione dovuta ad urti. Come schema, il disegno della sospensione è classico con triangolo inferiore ammortizzatore molto inclinato e barra di torsione superiore.

Sull'anteriore è sistemato anche il radiatore dell'acqua raffreddato dalla grossa presa d'aria del musetto che non maschera la derivazione dalla soluzione aerodinamica studiata lo scorso anno da Laffite per la sua March. D'altronde, l'esperienza che Laffite ha messo a frutto lo scorso anno facendo e mettendo a punto la vettura di Bicester affiora anche in molti altri punti di dettaglio della costruzione della « MK 16 », come ad esempio nel telaio in posteriore, di supporto del motore e nel disegno della sospensione posteriore. Quest'ultima non si discosta dal classico schema del quadrilatero inferiore con puntoni di reazione barra di torsione. I dischi dei freni posteriori sono montati ai lati del cambio. Il motore è un BMW-Schnitzer come quello che equipaggia la nuova « Elf 2 » di Jabouille.

27 STUTTGART-
LYON-casino de
CHARBONNIERES

CRITERIUM INTERNATIONAL
AUTOMOBILE

6 - 7 - 8 MARS 1975

Championnat d'Europe des Conducteurs
Championnat de France des Critériums

ASSOCIATION SPORTIVE
de l'AUTOMOBILE-CLUB de FRANCE

La nebbia ha
tradito l'Alfa
di ANDRUET
nel «LYON»
(3° Ballestrieri)

VERINI alla ...Fitti

(che Bacchelli!)

DALL'INVIATO

CHARBONNIERES-LES-BAINS - Maurizio Verini pare avviarsi alla conquista del titolo europeo dei rallies? Si direbbe di sì, visto che ha ottenuto una bella e succosa vittoria nella seconda prova cui ha partecipato. Sono 80 punti, per via del coefficiente 4, che si aggiungono ai 60 della Costa Brava a far un totale che lo pone in testa alla classifica del campionato. Siamo soltanto all'inizio, ovviamente, ma l'accumulo di punti vale sempre, e ben lo sanno quelli che seguono le vicende della F. J., con l'esempio... di Emerson Fittipaldi. Non citiamo a caso il campione del mondo: l'anno scorso si è detto troppo spesso, da talune parti, che è un fortunello, che ha profittato delle disgrazie altrui. Ad un certo punto abbiamo sentito il bisogno di puntualizzare la «fortuna» di Fittipaldi, con fatti concreti che la smentivano. Adesso vorremmo dire lo stesso di Verini, beninteso non allargando l'accostamento, che vuol essere soltanto esemplificatore.

Qualcuno ha detto, dopo il Rally di Charbonnières, nella sala grande del Casinò che ospitava la premiazione, che Verini è stato molto fortunato, perché ha vinto dopo che molti che gli erano davanti si sono ritirati. Verissimo, ma verissimo anche che quelli che si sono fermati e che potevano pretendere alla vittoria sono un poco colpevoli delle loro disgrazie, direttamente o indirettamente. Cosicché se Verini, come

Fittipaldi, accumula punti e successi magari subentrando a chi lo ha preceduto per qualche frazione, è perché egli tiene sempre presente la regola basilare e lapalissiana per cui le corse si vincono essendo presenti al momento in cui terminano. Fortunato, Verini? Certo non in Spagna, dove però l'opposizione non era tanta; di certo non tanto qui a Charbonnières, visto che se è vero che fin che sono stati in



Alla vittoria di Verini si aggiunge il secondo posto di Bacchelli, a fare di questo Charbonnières un trionfo della Fiat. Bacchelli ha condiviso con Verini il miglior tempo nella seconda salita di Ordonnaz, poi ha vinto la speciale successiva e poi è sempre rimasto a ridosso della prima posizione. Che meritasse dunque anche lui la posizione non ci sono dubbi. Quello che è molto interessante da rilevare, sulla base dei tempi

cuito. Lo ha confermato, stavolta il risultato della gara in circuito di Magny Cours, nella quale Bacchelli ha superato nettamente i compagni di squadra, e soprattutto con una «pulizia» di guida ammirevole.

Trionfo della Fiat, dunque, e della «immagine di marca» italiana. Alla doppietta in testa della Fiat si aggiunge il terzo posto della Alfetta GT di Amilcare Ballestrieri, che con Gigli ha ottenuto la vittoria nel gruppo 2, e così questo Charbonnières non ci porta soltanto la vittoria delle nostre macchine ma anche la affermazione dei nostri piloti. Risultato ovviamente, di una politica sportiva condotta con impegno e convincimento e che ci rallegra per essere stati gli «istigatori» di queste attività quando da noi era del tutto sconosciuta.

Avrebbe potuto essere il trionfo dell'Alfa Romeo, della Alfetta GT che era alla sua seconda gara e che dopo le esperienze spagnole aveva subito i ritocchi necessari. Andruet aveva la macchina più «aggiornata» e il compito di attaccare. Non si è fatto pregare, ed i risultati sono venuti.

Leggermente attardato nella prima prova, per una «distrazione» curiosa (avevano dimenticato in albergo le note della prova!) si è fatto valere in circuito balzando in testa alla classifica. E' però sparito subito dopo, per uno stranissimo incidente che resta senza spiegazione. L'Alfetta GT ha vinto lo stesso nella sua categoria, con Ballestrieri che è stato «frenato» allo scopo di portare in fondo la macchina ad ogni costo (per l'Alfa era importante anche

288 Km. di prove speciali

Le tredici prove speciali che hanno dato la classifica del Rally di Charbonnières sono state le seguenti:

- nella prima tappa: Brassy (12 km); Circuito di Magny Cours, 20 giri pari a km 76; Marchamp, prevista in 24 km ma accorciata a 6 km;
- nella seconda tappa le prove di Ordonnaz (20 km) e Rossillon (17 km) sono state ripetute tre volte nell'ordine, seguite per due volte da quella di Montaigneu (km 24) e la terza volta da quelle di Ruffieux (16 km) e Rumilly (19 km). Complessivamente quindi sono stati percorsi 288 chilometri di prove speciali. Qualche concorrente ne ha percorsi effettivamente meno, perché nella prova sul circuito di Magny Cours qualcuno è stato doppiato. Ai fini della classifica, tuttavia, sono state effettuate interpolazioni, aggiungendo al tempo reale dei doppiati i tempi fittizi corrispondenti ai giri compiuti in meno.

gara Andruet, Darniche e Henry gli erano davanti, è anche verissimo che sulle tredici prove speciali della gara lui ne ha vinte otto (una in coabitazione con Bacchelli). E nelle altre non era tanto lontano. Basti dire che in una delle prove da lui vinte c'erano ancora Darniche e Henry, staccati i parecchi secondi, per valutare la gara di Maurizio Verini. E' sempre stato tra i primi ed è arrivato.

ma soprattutto su quella delle impressioni visive, è che questa gara ha rafforzato certi nostri convincimenti sulle qualità di questi due piloti: Verini è uno stradista puro, a nostro avviso capace delle migliori imprese (ovviamente con i mezzi a disposizione), mentre Bacchelli — pur restando bravissimo anche lui sulla strada, e lo confermano i risultati — è potenzialmente soprattutto un grande pilota da velocità pura in cir-



Il colonnello Beaujolais

CHARBONNIERES - Doveva essere di 24 chilometri, la terza prova speciale della prima tappa del Rallye di Charbonnières. Partendo da Marchamp questa prova doveva terminare alle porte del villaggio di Claveisalle, nel cuore della regione del Beaujolais, dove si produce il vino famoso. Tutto regolare, compresa l'ordinanza del Prefetto che stabiliva orari e disposizioni di sicurezza, salvo gli umori del sindaco del paesino. Pare che questo sindaco sia un ex colonnello in pensione, ritiratosi tra le vigne. Chiunque fosse, questo sindaco si è « sentito offeso perché non interpellato con molto anticipo » e perciò, nonostante la ordinanza del Prefetto, ha dichiarato che sulle sue strade non si passava. Vestita la fascia tricolore ha mobilitato le sue popolazioni, armandole di... trattori da porre a barriera sulle strade, ed ha atteso a piè fermo. Ha atteso molto, perché gli organizzatori che erano stati avvertiti non hanno voluto correre rischi di ritardi inutili. Non c'era tempo per chiedere l'intervento del Prefetto e perciò è stata presa la decisione di fissare la fine della prova alla sommità di un colle dal quale parte un'altra strada che poteva far continuare l'itinerario. Così i 24 chilometri previsti, con una lunga discesa che avrebbe provocato parecchi scarti, sono diventati soltanto 6, e gli scarti sono risultati pressoché inutili. Effetto del « troppo colonnello » o del « troppo Beaujolais »?

la prova della resistenza), ma quella di Andruet libero di spingere poteva davvero far grandi cose. Peccato che non si sia potuto vedere tutto, di questa macchina, ma quel che è certo è che le sue ambizioni adesso vanno ben oltre il gruppo 2, obiettivo ufficialmente dichiarato dalla casa. I risultati assoluti non mancheranno, vedrete.

C'era anche una Alfasud, affidata a Dall'Ava, ma la sua apparizione non è stata molto felice, terminata tra l'altro con un capotamento.

Contro Fiat e Lancia stavolta c'era una Alpine Renault ufficiale, la A. 310 affidata a Jean-Luc Therier e che aveva il nuovo motore a 4 valvole per cilindro. Ha fatto fuoco e fiamme nella prima gara in salita, ma poi ha pagato la affrettata preparazione e si è ritirato senza poter dare nemmeno indicazioni ai suoi tecnici.

Chi ha dato fastidio e parecchio è stato Jaques Henry, con la berline Renault Alpine 1800 A 110, dotata delle sospensioni posteriori della 310, che si era imposta a Neige et Glace davanti alla Fiat di Darniche. Henry, tra l'altro sulle strade di casa, è stato molto bravo e approfittando delle condizioni (bagnatissimo) aveva preso un bel vantaggio sul circuito di Magny-Cours. Si è ritirato quando l'abbandono di Darniche gli aveva ceduto il primo posto in classifica, incalzato però da Verini in costante recupero.

Di prestazioni valide ne abbiamo viste parecchie. Quella che a nostro avviso è la più ammirevole è stata la gara di due ragazze, Michele Mouton e Françoise Con-

coni, che con la berline Renault Alpine 1600 di serie hanno dato battaglia alle Porsche Carrera, finendo alle spalle di Rouget nella graduatoria di categoria e prime della loro classe.

Eccezionali anche le prestazioni delle Alfa Romeo 2000 GT, che hanno vinto tra le turismo di serie con Beguin e Frequelin. I due francesi, che tra l'altro si son dati battaglia senza complessi, erano assistiti da François Landon della Alfa France, nonostante che la Sofar non abbia avuto questo anno la stessa libertà di azione sportiva che aveva prima. Visti i risultati è augurabile che questa posizione sia riveduta, anche se a dettarla debbono essere state tempo fa le inclinazioni poco favorevoli alle corse che si erano delineate ad Arese.

E' stata una gara agile, ben organizzata, anche se con qualche aspetto da modificare. Qualcuno l'ha trovata troppo veloce, ma si sa che tanti sono i piloti tante sono le opinioni. Per la Fiat e per l'Alfa Romeo è stata comunque... una bella gara.

Europeo piloti dopo 6 prove

	Polar Rally	Rally Arico	Galway Rally	Costa Brava	Snow Rally	Lyon-Charbonnières	Totale
Verini	—	—	—	60	—	80	140
Rossetti	—	—	—	60	—	80	140
Lampinen	—	80	—	—	40	—	120
Markkanen	—	80	—	—	40	—	120
Blomqvist	20	60	—	—	—	—	80
Sylvan	20	60	—	—	—	—	80
Vilkas	—	48	—	—	20	—	68
Soini	—	48	—	—	20	—	68
Hamalainen	—	40	—	—	24	—	64
Bacchelli	—	—	—	—	—	60	60
Scabini	—	—	—	—	—	60	60
Ballestreri	—	—	—	—	—	48	48
Gigli	—	—	—	—	—	48	48
Pradera	—	—	—	45	—	—	45
Petisco	—	—	—	45	—	—	45
Airikkala	—	32	—	—	12	—	44

A sinistra impegnati in circuito la Fiat di Bacchelli (secondo) e l'Alfetta di Ballestreri

XXVII RALLY « STUTTGART - LYON - CHARBONNIERES » - Valevole per il Campionato Europeo Piloti/Rally - Charbonnières 6-7 marzo 1975

CLASSIFICA GENERALE

1. Maurizio Verini - Francesco Rossetti (Fiat Abarth 124 Rally) 3.05'16" (1. gruppo 4); 2. Bacchelli-Scabini (Fiat Abarth 124 Rally) 3.06'19"; 3. Ballestreri-Gigli (Alfetta GT) 3.12'11"; 1. gruppo 2); 4. Claret Fauchille (Opel Ascona) 3.14'47"; 5. Beguin-Andrevon (Alfa Romeo 2000 GT) 3.16'22" (1. gruppo 1); 6. Frequelin-Aidan (Alfa Romeo) 3.18'03"; 7. Maublanco-Dreyfus (BMW 2002 Turbo) 3.19"; 8. Talenti-Carret (BMW 2002 T1) 3.21'27"; 9. Jaroszewicz-Woytyna (Fiat 124) 3.24'16"; 10. Rouget-Deifferier (Porsche Carrera) 3.26'01" (1. gruppo 3); 11. Mouton-Conconi (Alpine 1600) 3.27'39"; 12. Altenheimer-Menne (Porsche Carrera) 3.31'37"; 13. Evard-Carrax (Audi 80) 3.32'17"; 14. Stawowiak-Czyzyk (Polski Fiat 125) 3.37'33"; 15. Berner-Jeandand (Simca Rallye 2) 3.39'04"; 16. Jash-Guerbois (Simca Rallye 2) 3.39'07"; 17. Petit-Denis (Ford EC) 3.39'18"; 18. Pignard-Pignard (Renault 5 LS) 3.40'29"; 19. Gautier-Morello (Audi 80 GT) 3.41'53"; 20. Bouchetal-Bouchetal (Simca Rallye 2) 3.42'41"; 21. Destezet-Rick (Opel Commodore) 3.44'40"; 22. Deoster-Kidscheid (Simca-JC) 3.45'26"; 23. Door-de Loril (Alfa Romeo 2000) 3.46"; 24. Laferte-Berthon (Alpine 1600) 3.46'40"; 25. Tomasi-Glabick (Simca Rallye 2) 3.48'34"; 26. Peters-Hahn (Alfetta) 3.49'09"; 27. Leekonz-Schutz (Porsche 911 S) 3.49'38"; 28. Chevassu-Cedrick (Audi 80) 3.49'52"; 29. Gardavot-Defranoux (Alpine 1600) 3.49'49"; 30. Voirin-Pierre (NSU 67 F) 3.50'54"; 31. Schooneman-Gulgue (Alpine 1800) 3.51'25"; 32. Urban-Hoffman (Datsun E 10) 3.52'39"; 33. Portal-Cordel (R 12 G) 3.53'03"; 34. Bontaz-Bellon (Opel Ascona) 3.53'36"; 35. Catinaud-Lemaire (Audi NESU) 3.54'24"; 36. Bridier-Verhe (Simca Rallye 2) 3.55'13"; 37. Monier-Rebrend (Simca Rallye 2) 3.55'22"; 38. Koch-Brauch (Ford Escort) 3.56'55"; 39. Milz-Treph (Opel Ascona) 3.57'35"; 40. Boi-Ouinus (Simca Rallye 2) 3.58'59"; 41. Frei-Taboury (Simca JB) 4.00'57"; 42. Berger-Berger (Datsun) 4.01'49"; 43. Mondon-Bertrand (R 12 G) 4.02'39"; 44. Vesque-Fichter (Alpina A 110) 4.04'48"; 45. Zazada-Corot (Simca Rallye 2) 4.07'34"; 46. Figueroa-Pellon (Opel Ascona) 4.07'49"; 47. Lion-Bathelot (Simca JB) 4.16'38"; 48. Florange-Biguet (Alpine 1600) 4.25'58"; 49. Boyadjian-Giraud (Fiat 128) 4.40'13".

Franco Lini

● I soliti ignoti hanno fatto sparire dalla vettura di una dirigente della PERSONAL i volantini destinati alle Scuderie Williams, March, Shadow, Brabham ed Hill. Presto ci sarà per le strade di Milano e provincia chi potrà guidare sentendosi Pace, Merzario o Jarier ma sarà facilmente individuabile. Alla Personal stanno lavorando per approntare a mano i nuovi volantini.

● Bisogna che organizzatori, tecnici e CSI si decidano una volta per tutte, per evitare gli equivoci dei tempi record di prova, con sorprese e scetticismi (« errori di cronometristi » per certi tempi « stupefacenti » e col risultato molte volte di falsare la realtà degli schieramenti di partenza. Si introduca anche per le corse europee il sistema americano di Indy, cioè il tempo accreditato al pilota per l'ordine di partenza deve essere quello « medio » ottenuto sui suoi tre o cinque giri migliori.

I TEMPI DEI MIGLIORI CLASSIFICATI...

Equipaggio	Macchina	Brassy	Magny Cours	Marchamp	Ordennas 1	Ressillon 1	Montagnieu 1	Ordennas 2	Ressillon 2	Montagnieu 3	Ordennas 3	Ressillon 3	Ruffieux	Emilly
Verini-Bassetti	Fiat Abarth 124	8'58"	40'14"	3'13"	13'29"	12'25"	13'51"	13'02"	12'36"	13'07"	12'35"	13'04"	12'35"	15'27"
Bacchelli-Scabini	Fiat Abarth 124	8'56"	39'44"	3'12"	13'40"	12'39"	14'01"	13'02"	12'27"	13'58"	12'51"	13'12"	13'02"	15'35"
Ballestrieri-Bigli	AR Alfetta GT	9'10"	39'45"	3'14"	13'53"	13'07"	14'48"	13'32"	13'20"	15'08"	13'44"	13'41"	12'58"	15'51"
Clarr-Fauchille	Opel Ascona	9'20"	42'21"	3'22"	13'44"	13'39"	14'53"	13'51"	13'11"	14'54"	13'41"	13'00"	13'10"	15'39"
Beguin-Andrean	Alfa Romeo 2000 GT	9'39"	40'09"	3'35"	14'43"	13'27"	15'04"	14'00"	13'58"	15'01"	13'48"	13'35"	13'22"	15'53"
Froquelin-Aidan	Alfa Romeo 2000 GT	9'34"	40'18"	3'30"	14'42"	13'42"	15'16"	14'15"	13'32"	15'08"	14'09"	13'40"	14'03"	16'14"
Maublanc-Dreyfus	BMW 2002 Turbo	9'22"	41'14"	3'20"	14'50"	13'58"	15'02"	13'59"	13'38"	15'08"	14'03"	13'58"	13'59"	16'39"
Talenti-Carret	BMW 2002 TI	9'38"	40'47"	3'34"	14'54"	14'00"	15'15"	14'32"	14'15"	15'23"	14'09"	13'52"	14'14"	16'51"
Jareszevics-Veytyna	Fiat Abarth 124	9'45"	44'31"	3'30"	14'51"	14'00"	15'37"	14'22"	14'03"	15'59"	14'02"	13'35"	13'27"	16'33"
Bouget-Delferrier	Porsche Carrera	10'02"	41'25"	3'19"	16'05"	14'35"	15'08"	15'31"	15'01"	15'42"	14'26"	14'07"	13'46"	16'54"
Neuten-Genceni	Alpine Renault	10'15"	43'24"	3'29"	16'05"	14'14"	15'42"	15'09"	14'00"	15'45"	14'46"	13'58"	13'47"	17'05"

... E QUELLI DEI

PROTAGONISTI RITIRATI

Therier-Lenne	Alpine Renault	8'46"	41'22"	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Rohrl-Berger	Opel Ascona	9'11"	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Andruet-Biche	AR Alfetta GT	8'56"	38'58"	3'10"	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Lefevre-Shaner	Opel Commodore	9'15"	39'28"	3'25"	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Darniche-Wake	Fiat Abarth 124	8'51"	39'55"	3'12"	13'02"	12'37"	---	---	---	---	---	---	---	---
Henry-Selin	Alpine Renault	9'02"	38'54"	3'11"	13'30"	12'47"	---	---	---	---	---	---	---	---
Chasseuil-Baran	Opel Ascona	9'06"	40'57"	3'18"	14'33"	13'30"	---	---	---	---	---	---	---	---

LYON - CHARBONNIERES quest'anno tutta francese

Dal guizzo-THERIER alla mala nebbia

DALL'INVIATO

CHARBONNIERS - Chiamata ancora Rally Stuttgart-Charbonniers, questa prova non è stata organizzata l'anno scorso, per la sospensione di tutte le attività sportive francesi decisa con troppa precipitazione dall'allora primo ministro Messier. Quest'anno, nonostante la dizione, è stata gara interamente francese, anche se ad organizzarla hanno dato una mano gli uomini dell'ADAC del Wurttemberg di Stoccarda. Per rispettare i regolamenti ai fini della distanza minima la gara è stata «dotata» di un prologo, al solo fine di allungare la distanza. Una partenza da Charbonniers è una dalla cittadina di Colmar, in Alsazia, per favorire i tedeschi. Da Colmar tuttavia sono partiti soltanto 13 equipaggi, sui 90 che hanno partecipato alla gara.

Ai fini statistici precisiamo che alla fine della prima tappa sono giunte 75 macchine, ed alla fine della gara 49. Gran numero di macchine da turismo di serie, gruppo 1; partite 33, arrivate 22. Del gruppo 2 ne sono partite 28, arrivate 15; del gruppo 3 partite 14, arrivate 7; del gruppo 4 partite 15 arrivate 5.

Dal raggruppamento dei due itinerari, avvenuto a Saulieu, la gara è andata a Charbonniers les Bains, stazione termale a pochi chilometri da Lion, passando per una prova speciale notturna a Brassy, poi una gara in circuito a Magny-Cours (dove c'è il fabbrichetta di Martini, costruttore della F. 2 che ha permesso a Laffite di vincere all'Esoril), e dalla prova speciale di Marchamp di cui parliamo a parte.

Nella prima prova si è imposto Therier con la Alpine 310 dotata del motore a 4 valvole, ma con pochissimi secondi di vantaggio su Darniche che a sua volta ha preceduto Bacchelli e Andruet (tempo

identico). Andruet ha dovuto guidare «a vista» avendo semplicemente dimenticato le note in albergo. Affermava che con le note avrebbe vinto facilmente.

Qualche abbandono, ma non tra le macchine importanti.

Sul circuito di Magny-Cours, data anche la lunghezza della prova, c'è stata battaglia. Le condizioni di gara sono state dure per la pioggia, come nella prova precedente, ma non per tutti. Infatti i concorrenti sono stati suddivisi in sei batterie e durante la gara della quinta (con il gruppo 1 più grosse) la pista era diventata asciutta, il che spiega i tempi sorprendenti che potete vedere sulla nostra

tabella. Le macchine pretendenti alla vittoria assoluta erano nella prima batteria. Al via si è subito scatenato Therier, ma prima di concludere il primo giro doveva rallentare per il blocco dell'acceleratore in posizione di minimo. Ripartiva dando spettacolo ma a due giri dalla fine forava e rientrava al box adagio, avendo tra l'altro danneggiato il differenziale. Doveva ritirarsi. In testa andava Henry con subito dietro l'Alfetta GT di Andruet, mentre gli altri erano progressivamente staccati. Per il terzo posto bellissimo duello tra Bacchelli, nettamente il migliore delle Fiat, e Ballestrieri con la seconda Alfetta GT. Più lontani Darniche (afflitto da pro-

blemi di frenatura) e Verini. La lotta tra le Opel Ascona di Rohrl, Chesseuil e Clarr, con intrusione della BMW 2002 turbo si è risolta presto: Rohrl ha sbielato, per rottura del serbatoio olio. E Maublanc ha rallentato per grandi fumatte dovute a perdita d'olio che cadeva sugli scarichi. Nella prova successiva dominio delle Porsche Carrera ma brillante dimostrazione di Michele Mouton, prima di tutte le Alpine.

Andruet è stato il migliore nella accorciata prova di Marchamp, ma ha potuto guadagnare soltanto un secondo su Henry, portando a tre secondi il suo vantaggio in classifica generale.

Il «dirottamento» ed il ritardo accumulato nella prima tappa hanno praticamente abolito la sosta prevista a Charbonniers prima della partenza della seconda tappa. In pratica è stata una tappa unica.

La parte più difficile, con la serie di prove speciali sulle strade della Savoia e Alta Savoia, è stata dura anche perché in pratica non ha mai smesso di piovere. E sulle montagne ci sono stati anche estesi banchi di nebbia, che hanno provocato disparità di condizioni e sono stati alla origine delle parecchie uscite di strada che hanno ridotto i ranghi. Prima vittima Andruet: dopo due chilometri dalla partenza della prima prova urtava contro una grossa pietra, con la ruota anteriore destra, ed il contraccollo danneggiava la scatola dello sterzo. Così Andruet doveva abbandonare. Nella stessa gara usciva di strada la Opel Commodore di Lefevre, lasciando via libera alle Alfa Romeo 2000 per la vittoria in gruppo 1. Miglior tempo a Darniche seguito da Verini, Henry e Bacchelli.

Verini si imponeva nella prova successiva davanti a Darniche, Bacchelli e Henry e Ballestrieri, e in classifica generale Darniche era primo precedendo Henry di qual-



A seguire la Alfetta-Autodelta da rally c'era l'ing. Tetu, il tecnico aerodinamico della squadra di Settimo Milanese. Eccolo con Corbari ed Andruet



Sopra, l'Ascona di Chasseuil, ritirata per uscita di strada. Sotto, Andruet, velocissimo a Magny-Cours



Sotto, Dall'ava e Maiga alla partenza. Hanno capotato con la loro Alfasud (Attualfoto)



Rouget e Delferrier hanno vinto il gruppo 3 con la Porsche (foto sotto)



che secondo con Verini e Bacchelli molto vicini tra loro. Nella terza prova sparivano Darniche e Chasseuil. Darniche slittava per il blocco dei freni anteriori e la macchina restava in bilico sul ciglio della strada, appoggiata con la parte centrale della scocca, e con le ruote posteriori sollevate da terra. Senza motricità non ha potuto essere rimessa in strada; sarebbe bastata una spintarella di un paio di uomini, ma non c'era nessuno. E così anche Darniche abbandonava. Poco dopo abbandonava anche Chasseuil uscendo di strada. Lui non ha avuto bisogno di scusanti, affermando che « sono andato un po' troppo forte! ». A questo punto era in testa Henry con Bacchelli secondo e Verini terzo, con distacchi limitati. Quarto era Balestrieri, cui era stata imposta una condotta prudenziale, che lui ha rispettata.

Henry doveva abbandonare anche lui, comunque poco dopo, per la rottura dell'acceleratore. Cosicché tutti i possibili avversari della Fiat erano fuori causa. A questo punto la gara di Verini e Bacchelli è diventata più tranquilla, pur se i tempi sono stati sempre buoni. La nebbia ha avuto una parte importante per altri. Un incidente, capitato alla BMW di Kurrle, ha bloccato la gara per parecchio, tanto che non si sapeva se la strada poteva essere riaperta in tempo per far disputare il terzo giro del tratto che comprendeva le prove di Ordonnaz, Rossillon e Montagnieu. Coloro che erano passati prima avevano trovato nebbia, mentre gli altri hanno avuto condizioni di visibilità buone. Cosicché Freguelin che è passato senza nebbia ha potuto recuperare molto su Beguin, che era primo del gruppo 1. Ciò ha scatenato una bella battaglia tra i due tenendo desta l'attenzione.

f. l.

RAPPORTO dal SAFARI

la STRATOS ha già impressionato tutti

Non sono riuscito ancora a romperla

NAIROBI - Il Safari Rally è una corsa di circa 6000 chilometri di strada sterrata e molto veloci, con fondo continuamente variabile e quindi molto difficile. Basterebbe questa presentazione sintetica per inquadrare quello che aspetta i piloti, ma in più — diversamente dagli altri — questo è un rally senza prove speciali di velocità, per il semplice fatto che è... tutta una prova di velocità, per giunta su strade aperte al traffico. Per « traffico » mi riferisco agli animali di ogni specie e taglia che attraversano le strade nei momenti meno opportuni, per loro e per noi. Inoltre il caldo torrido, la terribile polvere rossa che entra negli abiti, in gola, nel motore, gli ostacoli naturali, quali fiumi da guadare e buche da evitare, fanno di questa corsa una prova di resistenza per macchine ed uomini unica al mondo. Anche quest'anno la partecipazione è molto nutrita, per questa che è la terza prova del mondiale rallies. Infatti tutte le squadre ufficiali delle maggiori case costruttrici (Lancia, Alpine, Renault, Peugeot, Datsun, Toyota, Mitsubishi), che si cimentano normalmente in questo tipo di competizioni saranno al via, il 27 marzo prossimo, affidando le loro macchine a piloti espertissimi.

Il 4 marzo, dopo il termine delle iscrizioni, che si sono chiuse con 86 equipaggi, c'è stata — in un senso dell'Intercontinental Hotel, alla presenza del ministro e di centinaia di persone — la rituale estrazione dei numeri di partenza. Con il numero 1 partirà l'equipaggio Makinen-Liddon, su Peugeot 504, con il 2 Mehta-Doughty con la Beta coupé, con il 3 Munari-Drews su Stratos Alitalia e via tutti gli altri. Già da tempo sono impegnati sulle strade del Kenya sia i piloti che i tecnici delle case partecipanti. La più interessante novità quest'anno è rappresentata dalla presenza della Stratos, che ha strabiato un po' tutti anche sulle piste africane. Naturalmente, le altre Case e soprattutto Peugeot, Datsun e Mitsubishi hanno molto meno problemi di preparazione della squadra italiana, in quanto usano macchine che hanno già una lunga esperienza di East Africa. Inoltre loro partecipano a uno, al massimo due rallies di risonanza mondiale, e sempre con quelle caratteristiche, mentre la Lancia si presenta in Kenya per la prima volta con i suoi nuovi modelli Stratos e Beta coupé. Comunque, abbiamo lavorato molto, e l'ing. Parkes ha voluto spontaneamente seguire anche la fase di collaudo su strada, sendosi al mio fianco, per rendersi perfettamente conto di quello che succede quando si viaggia a 200 all'ora su strade di questo tipo. Comunque, contrariamente a quello che pensavamo, le sospensioni non ci hanno dato molti fastidi, soprattutto dopo che Parkes ha fatto molle a carico variabile. La macchina ha arrivato degli ammortizzatori più rigidi e subito dimostrato di saper superare senza difficoltà le asperità più accentuate, ed ha raggiunto una tenuta di strada eccellente nonostante sia stata alzata di pa-

recchio, rispetto a quello che ora il suo assetto base.

Oltre tutto, Parkes si è esibito in interventi anche di alta « improvvisazione », legando con una corda comprata da degli indigeni che fortunatamente passavano di lì (in una strada dove si e no passeranno due macchine al giorno), una sospensione anteriore cercando di far stare al suo posto un perno sferico che in un colpo troppo violento era fuoriuscito dal mozzo. Veramente devo complimentarmi con Mike, perché senza il suo intervento non sarebbe stato possibile per me percorrere ancora una quarantina di chilometri, che sono invece stati superati anche se con più « interventi ».

Nonostante tutte le peripezie, devo dire che sono molto soddisfatto perché i chilometri che ho percorso durante la messa a punto della Stratos li ho fatti

2 LANCIA in più

NAIROBI - Il « benzinaio » di Nairobi, Vic Preston, che nel '74 tanto impressionò per le sue prestazioni con la Ford Escort durante l'EAS, e l'altro « locale » Ulyate che nel '74 guidò una Fiat-Abarth, rimasti appiedati pochi giorni prima della chiusura delle iscrizioni della edizione '75 dell'EAS, dovrebbero correre con due Lancia. Preston avrà a disposizione una Stratos (il muletto di Munari?) mentre Ulyate guiderà la Beta che in questi giorni sta provando con Mehta. Saranno così cinque le vetture Lancia impegnate nell'unica « gemma » che manca al palmares della casa di Chivasso, e unica mancante anche a Munari.

« in pieno », cercando proprio di romperla a tutti i costi. Così ora possiamo dire di avere le idee abbastanza chiare anche se il tempo a disposizione per questi test non era molto. L'inconveniente più grosso rimane quello della polvere, ed è per questo che abbiamo rovinato un motore nel tentativo di trovare il filtro dell'aria più efficiente. Anche questo problema però è stato risolto.

Ho parlato con Mehta, che mi ha detto di essere molto soddisfatto di come procedeva la preparazione della sua Beta coupé, e di essere contentissimo di come va la macchina, che per ora (lui ha già fatto tutto il percorso) non ha lamentato alcun grosso problema. Il che, per una vettura del tutto a digiuno di queste particolarissime gare, è già un risultato di grande rilievo.

Sandro Munari



«Tony» Frassina ha debuttato in maniera convincente con la Lancia Stratos, che da parte sua è risultata troppo «rinforzata» e quindi tolta di classifica (esclusiva AUTOSPRINT)

Prima gara, prima «grana» il TRN comincia bene... (squalificato Tony, 1° Taufer)

20. Coppa Mario Dalla Favera, rally nazionale valido per il Trofeo della 2. Zona - Padova, 8/9 marzo 1975

CLASSIFICA GENERALE

1. «Tony»-Demarco (Lancia Stratos) in 28'51" (tolto dalla classifica per irregolarità tecniche);
2. Taufer-Taufer (Porsche) a 16";
3. Pittoni-Mursia (Fiat Abarth) a 49";
4. Biasutti-Gasparoli (Lancia HF) a 1'07";
5. Dus-Zannella (Opel Ascona) a 1'14"; (tolto dalla classifica per irregolarità tecniche);
6. Ceccato-Zonta (Fiat 124) a 2'04";
7. Zanetti-Penaroli (Opel Ascona) a 2'16";
8. Augustin-Strametto (Opel Ascona) a 2'49";
9. «Luky»-Braito (Opel Ascona) a 2'50";

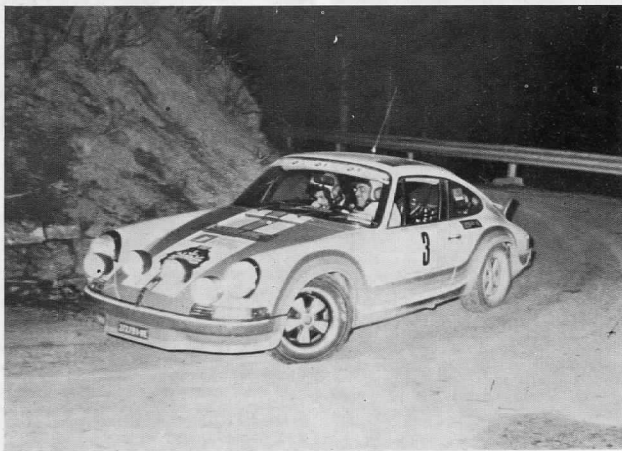
10. Gigi-Tiso (Opel Ascona) a 2'54";
11. Marchi (Lancia HF) a 3'03";
12. Zancanaro (Opel Ascona) a 3'08";
13. Bettega (Opel Ascona) a 3'13";
14. Ponti (Lancia HF) a 3'14";
15. Zavan (Opel Ascona) a 3'15";
16. Rimondi (Opel Ascona) a 3'22";
17. Marini (Lancia HF) a 3'24";
18. Pasetti (Fiat 124) a 3'43";
19. Borghi (Simca Rally) a 3'46";
20. Botter (Fiat 124) a 4'05";
21. Antonello (Wolksvagen) a 4'11";
22. Carletto (Simca Rally) a 4'22";
23. Scibetta (Lancia HF) a 4'37";
24. Mantero (Simca Rally) a 4'40";
25. Boni (Simca Rally) a 4'50";
26. Faneco (Simca Rally) a 4'50";
27. Berto (Fiat 128) a 4'55";
28. Gabriel (Simca Rally) a 4'57";
29. Cechet (Lancia HF) a 4'58";
30. Boff (Fiat 128) a 4'58"; seguono altri 34 arrivati in tempo massimo.

Occhio alla STRATOS più «robusta»

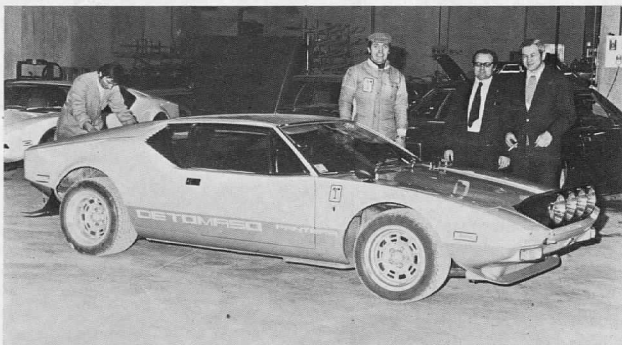
S. Martino di Castrozza - Riprendono i rallies, queste competizioni che accendono la fantasia degli appassionati e che per le case costruttrici hanno più fascino delle gare riservate ai ruggeri bolidi di Formula 1. Hanno ripreso, in Italia, con la disputa della coppa Dalla Favera, il primo dei TRN in programma quest'anno. Una competizione che è passata a testa alta attraverso l'esame di una durissima prova, confermando la sua validità nonostante che un insieme di vari motivi, ultimo dei quali il mancato permesso prefettizio per la chiusura del traffico normale nella prova del Cereda, abbiamo obbligato gli organizzatori a cambiare tre volte il percorso.

Gli specialisti di questa branca, una settantina di vetture con in pratica tutta l'aristocrazia del rallismo veneto, si sono dati battaglia lungo i 330 chilometri del percorso, sui tratti in asfalto e su quelli innevati, che non hanno dato respiro ai concorrenti. Alla fine della gara, è risultato primo «Tony» in coppia con De Marco. «Tony», che ricordiamo vincitore dell'ultimo TRN della stagione scorsa, il «333 Minuti», è stato però tolto dalla classifica in seguito a verifica tecnica disposta dal delegato CSAI De Carli, che ha contestato alla sua Stratos la presenza di rinforzi non omologati; stessa sorte per il quinto assoluto, Dus con l'Opel Ascona, che montava diffusori di 30 anziché di 28 nel carburatore. Entrambi i piloti hanno interposto appello, e pertanto la classifica non è definitiva.

Ciò non toglie all'equipaggio della Grifone il plauso per una gara bellissima, dato che le qua-



Sulle strade di casa, Taufer ha vinto il gruppo 3 ed anche l'assoluto, ricorsi in appello (di «Tony») a parte. SOTTO, Polese alla De Tomaso ritira la Pantera con cui ha debuttato (in maniera poco fortunata) al Dalla Favera



lità di «Tony» sono ben note. Altrettanto merito va attribuito a Taufer, che con la sua Carrera gruppo 3 è (fino a prova contra-

ria) il vincitore del «Dalla Favera», mentre Pittoni con la Fiat-Abarth Rally offertagli da Ceccato non ha potuto esprimer-

si al meglio per mancanza di pneumatici adeguati.

A questo proposito, dopo la gara Pittoni ci ha detto: «Proprio non capisco la politica della Fiat-Rallies nei riguardi dei piloti privati di un certo nome che gareggiano con le loro vetture. La mia richiesta di poter disporre di gomme adeguate alle caratteristiche del percorso non era granché, rispetto all'impegno di Ceccato che si era preoccupato di fornirmi la vettura per la gara, ed era determinante ai fini del risultato. Che invece premia la Lancia (a prescindere dall'episodio di verifica) che ha veramente capito come si vincono le gare anche con i privati. Questo va a tutto vantaggio del parco macchine e premia chi corre dando fiducia ad una marca».

La troppa fretta sul Duran ha impedito ad uno dei più interessanti piloti veneti, Casarotto, di conquistare un piazzamento migliore. Infatti egli è stato vittima di una sbandata, che inoltre ha pure frenato la corsa di Ponti. A consolazione di Casarotto la vittoria nella prova speciale di S. Pellegrino. Uno dei debutti più attesi, quello di Polese al volante della De Tommaso Pantera, è stato rovinato per un errore di valutazione che ha fermato Polese, senza carburante, quando era terzo assoluto, mentre Zandonà non ha potuto nemmeno prendere il via per ritardi di preparazione.

Carlo Burlando

• Gli innumerevoli amici milanesi e salesi partecipano con dolore al lutto della famiglia Sotcorono per la immatura improvvisa scomparsa di Carlo Sotcorono da oltre sedici anni ufficiale di gara dell'AC Milano e da due commissario tecnico.

FOYT indisturbato

nella «500 ONTARIO»

Bloccato UNSER dal radiotelefono

ONTARIO - La prima 500 miglia USAC è stata una passeggiata sotto un sole benigno californiano per il texano A. J. Foyt. Ha vinto bene, con potenza, anche con prepotenza, dinanzi al suo più tenace avversario Bobby Unser che non ha mollato se non verso la fine, quando il motore ha cominciato a spruzzar piccole fumate azzurognole, tanto che Dan Gurney con la sua radio «Two way» ha dovuto forzare Bobby a rallentare per finire.

Il fratello minore degli Unser, ha ceduto dopo 25 giri, mentre il suo compagno della scuderia Parnelli Jones, Mario Andretti, ha alzato le mani dopo un terzo di gara per noie meccaniche. Comunque ci è sembrato di notare che Mario ormai è presente sulle piste americane soltanto fisicamente. La sua mente, il suo parlare sono in altre piste, in altre nazioni. La formula uno lo ha preso totalmente e forse soltanto Indianapolis potrà «svegliarlo» per quattro ore di gara combattuta.

E non si venga a dire che Mario corre soltanto in F. 1 per le «borse», perché l'asso di Nazareth non troverà mai somme favolose come quelle della Usac anche se correrà altri 10 anni. Ma il motore, anche stavolta ha fatto cilecca e «pedone» ha abbandonato senza piante né rimpianti. Ha, semmai, ricordato che in Sud Africa la sua formula uno è andata bene, ha mostrato miglioramenti, ma non ha fatto nessun cenno sulla Parnelli Jones tipo Indy.

Quanto a Foyt, bravo. Vittoria meritata, combattuta, specie se si pensa che la sua ombra era quel Bobby Unser forse è più cow boy di lui. Duello di macchine calibratissime che hanno soddisfatto i 90 mila spettatori accorsi ad Ontario per la prima scena del grande atto della USAC. Domenica prossima 16 marzo sull'ovale di Phoenix in Arizona i medesimi piloti - forse anche Andretti - tenteranno un'altra tappa. Poi Trenton e, a fine maggio, Indy. Ma c'è ancora molta strada da percorrere. Da segnalare la presenza di sei Mc Laren azionate da motori offenhauser segno evidente che la bevanda «Gatorade» è almeno sino ad ora una ottima sponsors e che la casa inglese, anche se con motore Mayer, sa imporsi nel gruppo delle vetture americane.

Lino Manocchia

500 miglia di Ontario, gara di velocità valevole per il campionato USAC formula Indy, Ontario (California), 9 marzo 1975.

LA CLASSIFICA

- 1) A. J. FOYT (COYOTE FOYT) CHE GIRA ALLA MEDIA DI 248.338 kmh
- 2) BOBBY UNSER (EAGLE) A 40 SECONDI
- 3) STEVE KRISLOFF (EAGLE)
- 4) LEE KUZMAN (EAGLE)
- 5) JOHN MARTIN (MC LAREN)
- 6) TOM SNEVA (MC LAREN)
- 7) AL LOQUASTO (MC LAREN)
- 8) SALT WALTHER (MC LAREN)
- 9) ELDON RASMUSSEN (COYOTE FOYT)
- 10) WALLIE DALLENBACK (EAGLE BIGNOT-TYP)



Prima di volare a Kyalami, Andretti si era qualificato ad Ontario con la vecchia Eagle in attesa della nuova Parnelli attesa per la 500 di Indy

ONTARIO - Le prove di qualificazione della prima delle tre «super» 500 miglia erano iniziate due settimane fa, e Mario Andretti era stato costretto a provare in maniera molto affrettata la sua Parnelli-Jones, prima di volare a Kyalami per il Gran Premio del Sud Africa. Attualmente, Mario ha la testa molto presa dalla F.1, e trascura un po' la F. Indy che gli ha dato fama e ricchezza. Forse, si «sveglierà» per la 500 miglia di Indianapolis, almeno. Ad Ontario, ha anche parlato poco della nuova vettura

che Parnelli sta approntando, e che sarà finita in tempo per Indianapolis. La 500 miglia californiana è stata preceduta da due batterie di qualificazione, che sono state vinte da Foyt, davanti a Carter e Kuzman e da Wally Dellenback che precedeva Rutherford e Krisloff. Nelle qualificazioni vere e proprie, il miglior tempo andava a Foyt che girava con la sua Coyote-Foyt alla ragguardevole media di 316,247 kmh, seguito da Bobby Unser (313,035) ed Al Unser (310,318).

E' cominciato a FLERON il campionato belga della montagna (senza sorpresa)

BEURLYS di 1 secondo

FLERON - A questa prima gara del campionato belga della montagna 1975 vinta da Beurlys, c'erano molti iscritti, fra i quali numerosi piloti di valore, però anche molti debuttanti, fatto del quale si arguisce che lo stato di salute dello sport automobilistico in questo paese non è poi così cattivo.

C'era però un motivo di rammarico: l'assenza dell'italiano Eris Tonelli, un habitué della gara e più volte autore del nuovo record assoluto.

Al via c'erano oltre duecento vetture, per la salita di mt. 2650, e subito i migliori si sono messi in luce. Infatti già alla prima salita spiccavano Beurlys, campione belga in carica, Neri con la sua Abarth due litri, il tedesco Schimpck con una Carrera e de Paulus con una Braham Ford.

Prima del via Beurlys era molto ottimista e ha dichiarato che non gli dispiacerebbe conquistarsi un altro titolo. Nei confronti della scorsa stagione la sua Lola aveva subito varie modifiche, soprattutto in ciò che riguardava la tenuta di strada. Così bene «attrezzato» Beurlys non intendeva certamente farsi sopraffare, infatti ha battuto Neri di oltre 1". Quanto a Caly, che inaugurava la sua nuova F. 5000, ha avuto noie al cambio che non gli hanno permesso di mostrare la sua abituale forma. Da notare le ottime prestazioni di Tarres con un'Alpine e quelle di P.H.B. con una Carrera.

Al mattino, durante la prima salita, cadeva una pioggia battente che ha costretto a interrompere brevemente la corsa, corsa del resto organizzata in modo eccellente e con grande concorso di pubblico. Inutile aggiungere che con questa

prima vittoria Beurlys capeggia il campionato belga della specialità. La prossima prova del campionato verrà disputata domenica prossima a Condroz, altra gara ove Tonelli ha sovente dato prestazioni di rilievo.

André Royez

CORSA DI FLERON - 9 marzo - gara di velocità in salita valevole per il campionato belga

LA CLASSIFICA

- 1) BEURLYS (LOLA) 1'19"65
- 2) NERI (ABARTH 2000) 1'22"02
- 3) SCHIMPCK (PORSCHE CARRERA) 1'24"86
- 4) PAULUS (BRABHAM) 1'26"86
- 5) TARRES (ALPINE) 1'28"28
- 6) CALY (F. 5000) 1'28"84
- 7) GILLET (VIANE) 1'29"70
- 8) P.M.B. (PORSCHE) 1'30"41
- 9) DAHMEN (PORSCHE) 1'30"98
- 10) HENRY (FORD LOTUS) 1'31"87

Vince su TYRRELL la MARCH F. 3 di RIBEIRO

Thruxton - Prima uscita e prima vittoria della March ufficiale di Alex Dias Ribeiro nel campionato inglese BP Super Visco di F. 3 con la 753 motore Toyota-Novamotor: seconda è giunta un'altra March, del tipo 743 condotta da Mike Tyrrell, terzo Tony Rouff. La gara è stata povera di partecipanti, ma è stato un buon banco prova per tutti in previsione delle prossime gare internazionali.

Richmond e Carolina

accoppiate di gare

PETTY + 100 punti nelle stock

RICHMOND - Con la vittoria della seconda tappa valevole per il campionato NASCAR, Richard Petty si è comodamente insediato al primo posto della classifica.

La gara che ha visto 22 partenti e 13 arrivati, è andata all'alampanato pilota di Randleman il quale ha distaccato di cinque giri il diretto avversario Lennie Pond e Benny Parson. Mancavano i grossi nomi come Cale Yarborough, Bobby Allison e David Pearson, ma la gara è stata ugualmente interessante. La media sul cortissimo ovale della Virginia (mezzo miglio) è stata inferiore ai 160 kmh, e ciò è dovuto anche al fatto che ben sette volte la bandiera gialla ha fatto apparizione, frenando i corridori per 89 dei 500 giri regolamentari. Anche la "borsa" di 46 mila dollari ha tenuto lontano i grossi concorrenti

«RICHMOND 500 MIGLIA» per il campionato Nascar, gara velocità, Richmond, 23 febbraio 1975.

LA CLASSIFICA

- 1) Richard Petty (Dodge) alla media di 150,184 kmh
- 2) Lennie Pond (Chevrolet) a cinque giri
- 3) Benny Parson (Chevrolet) a nove giri
- 4) Dick Brooks (Ford) a undici giri
- 5) Elmo Langley (Ford)

Svenuto PARSON nei «mucchi» (ma poi tutto o.k.)

ROCKINGHAM - Con il suo piazzamento in terza posizione nella 500 miglia di Rockingham nella Carolina del Nord, Richard Petty ha consolidato la sua "leadership" nella classifica della NASCAR distaccando di oltre cento punti il diretto inseguitore James Hilton.

Tuttavia la corsa della Carolina se l'è accaparrata Cale Yarborough che con la sua Chevrolet ha portato via 15 mila dollari contro i 10 mila di David Pearson, giunto a pochi secondi dal rosso pilota della Carolina, seguito da Richard Petty arretrato di nove giri causa di svariate noie meccaniche. La corsa è stata elettrizzante e ricca di colpi di scena. Impressionante e spettacolare il testa-coda "multiplo" di almeno sette macchine. Al 307 dei 492 giri sull'ovale di un miglio Benny Parson e Darrell Waltrip si univano provocando una serie di urti successivi.

Parson rimaneva privo di sensi nell'abitacolo, ma trasportato subito all'ospedale veniva rilasciato fuori pericolo. Intanto otto tra i più importanti drivers venivano messi fuori uso dal suddetto incidente che faceva esporre per la quarta volta la bandiera gialla. Lennie Pond in ottava posizione finiva nel groviglio insieme a Dave Marcis ed ambedue sorvolavano il muro di protezione senza riportare neppure una scalfittura.

«Carolina 500» gara di velocità per il campionato Nascar (Rockingham N.C.), 2 marzo 1975

LA CLASSIFICA

- 1) Cale Yarborough (Chevrolet) alla media di 189,199 kmh
- 2) David Pearson (Mercury) a 13 secondi
- 3) Richard Petty (Dodge) a nove giri
- 4) Richard Brooks (Ford)
- 5) Bruce Hills (Chevy)

WILLY KAUHSSEN fermo posta

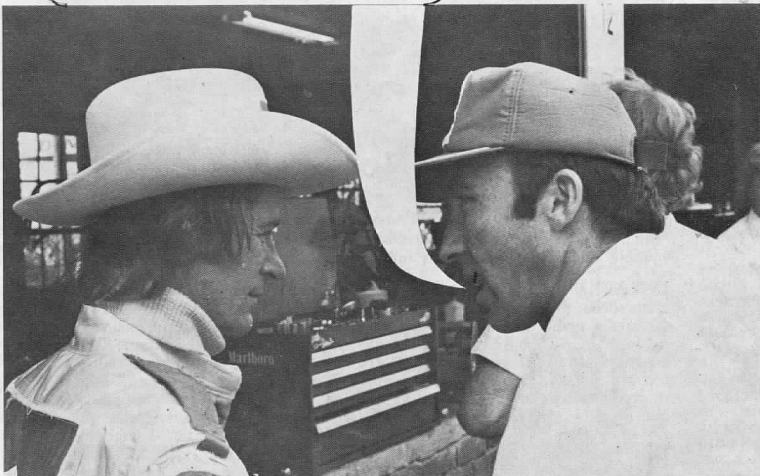
Il signor Willybald Kaubsen, a nome del (omonimo) Racing team, ha inviato un lungo telex ad AUTOSPRINT per contestare alcune affermazioni che avremmo fatto nei nostri scorsi numeri, annunciando la combinazione dell'imprevisto team italo-tedesco. Siamo restati stupiti del dispetto che traspare da alcune affermazioni del signor Kaubsen, comunque avremmo senz'altro pubblicato la sua nota (con le nostre puntualizzazioni) se — a distanza di sole 24 ore dal primo telex — egli non ne avesse inviato un altro che, tranquillamente — nella forma e nella sostanza — correggeva, l'affermazione d'apertura del telex (di protesta).

Diceva la prima nota: «... l'altro contraente col Willy Kaubsen Racing Team non è né l'Autodelta né l'ing. Carlo Chiti ma l'Alfa Romeo». 24 ore dopo egli però correggeva: «...il primo punto della nostra comunicazione va letto: ...l'altro contraente del W.K.R.T. è l'Autodelta e l'Alfa Romeo...».

Esattamente l'opposto, dunque! Cos'era accaduto? Che, certi della validità della nostra informazione iniziale sull'accordo, avevamo proceduto a controlli adeguati e pensiamo che la stessa Alfa Romeo abbia provveduto a ricordarci subito e bene al signor Kaubsen la realtà che egli voleva ben diversamente presentare. Al che il manager tedesco è stato costretto a ricorrere alla immediata precisazione che trasformava già la premessa della sua credibilità.

Allora, poiché nessuno può pretendere di ricorrere a precisazioni, iniziando subito con una vistosa inesattezza (forse sperava che non avremmo controllato?), crediamo che (non fosse altro per una questione di buon gusto) non sia il caso di dare seguito anche al resto delle sue argomentazioni. Tra l'altro non ci pare il caso di aprire una polemica con il signor Kaubsen al quale tutti noi, con gli appassionati, siamo comunque grati per averci dato modo di vedere ancora in gara le vetture Alfa Romeo. Non abbiamo alcuna intenzione di creare altri problemi a una collaborazione che merita anzi appoggio in questo momento. Ma questo doveva capirlo subito già il signor Kaubsen, facendosi anzitutto tradurre me-

Arturo, la Cosworth ha svelato il mistero...



Merzario non appare ancora convinto della spiegazione di Frank Williams sul problema acceleratore (già trattato dal nostro Orzali a pag. 20-21).

glio i nostri articoli in tedesco. In essi — i nostri lettori ci sono testimoni — mostravamo ben più che una semplice simpatia per la soluzione che arrivava con i marchi pesanti. Se poi il signor Kaubsen se l'è presa perché — nostro malgrado — lo abbiamo «scoperto» in un'altra ingenuità, quella cioè di dare per certa la disponibilità di Emerson Fittipaldi (col fratello Wilson aggiungiamo) per pilotare le Alfa 33t 12 in quattro gare, a cominciare dal Mugello, quando invece il brasiliano — come ha dichiarato testualmente al nostro Commento si è detto «mai interpellato», deve prendersela con se stesso e non con noi. Anche perché non siamo stati certo noi di AUTOSPRINT a complicare le trattative con anticipate notizie di stampa come lui dice. Casomai — come scrivemmo — esse furono anticipate proprio da un settimanale tedesco al quale — guarda caso — collabora il giornalista che ci pare svolga le funzio-

ni di ufficio stampa del Kaubsen Racing Team e al quale — a detta del signor Willybald — dovremmo ora sempre rivolgerci prima di dare qualche informazione. Grazie, Signor Kaubsen, prendiamo nota del suo servizio stampa, ma sappia che noi consideriamo la nostra professione in altro modo. Le notizie, noi di AUTOSPRINT, ce le andiamo a cercare, e le pubblichiamo quando la conferma ci viene da almeno due fonti (è una norma che altri dimenticano). Invece le notizie degli uffici stampa le lasciamo ai colleghi che trovano più comodo e tranquillo questo modo di lavorare. Se gli uffici stampa, dal canto loro, desiderano farci sapere qualcosa, ben gradita è la collaborazione. Ma sia chiaro che dipende dalla nostra iniziativa ed essa non può cominciare solo 'dopo' che una notizia è venuta fuori.

E con questo, speriamo di aver chiarito le idee non solo al signor Willybald Kaubsen del W. Kaubsen Racing Team.

22 mila vibrazioni scuotono il telaio

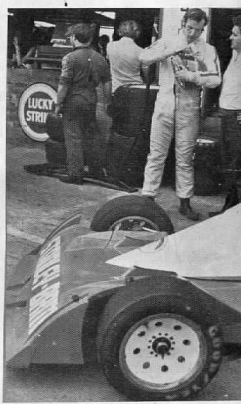
Avete letto nelle pagine precedenti del « caso acceleratore » di Merzario (a proposito: Gabriele Serblin all'Estoril si è subito adeguato!) e dei « consigli » che ci è parso il caso di dare a Frank Williams, il quale ha già parato il colpo e assicura: « Sono stato apposta alla Cosworth nei giorni scorsi per parlare

del problema. Mike Costin è abbastanza preoccupato per le rotture perché se la macchina di Arturo è stata la prima a lamentare l'inconveniente, in Sud Africa anche la Hesketh (in gara e nelle prove libere) e Hill ugualmente, hanno lamentato l'inconveniente! Si tratta perciò probabilmente dell'aumento delle vibrazioni a causa della variazione di regime ora di 2 mila giri. Ogni giro del motore corrisponde a due vibrazioni orizzontali. Sono quindi 22 mila al minuto! Le vibrazioni vengono differenzialmente assorbite dal telaio e quello di Arturo ne ha risentito per primo. Ad esempio sulla macchina di Laffite l'inconveniente non si era mai verificato, ma nelle prove libere dopo il Gran Premio, Arturo ha provato la macchina di Jacques e per la prima volta si è rotto... l'acceleratore. Ma ciò non dipende dal piede "pesante"... » conclude Frank. Vedremo...

Veleno e simpatia

● Il collega Doodson, del settimanale inglese « Motor » non deve nutrire troppa simpatia per Louis Stanley. Leggete che cosa ha scritto sul caso Wilds: «...Bentornati al mondo del signor Louis Stanley, presidente della Stanley-BRM Ltd. Ricorderete che quando, in gennaio, annunciò che il pilota BRM per il 1975 sarebbe stato Wilds, Stanley parlò del nuovo spirito che voleva infondere « nell'unico team tutto inglese che avrebbe partecipato al campionato mondiale ». Inglese o no, il signor Stanley si sarebbe trovato molto a suo agio in seno alla famiglia italiana Borgia, visto che ha licenziato Wilds. Mentre l'inglese Mike trascorreva il weekend in casa, il suo posto nella patriottica BRM rossa, bianca e blu era preso a Kyalami da Bob Evans. Così come i Borgia giustificavano i loro assassinii, il signor Stanley scusa nel modo seguente l'assenza di Wilds. "Risente ancora degli effetti del polso che si slogò a Interlagos, nelle prove del GP del Brasile". La dichiarazione è giunta da Bourne...».

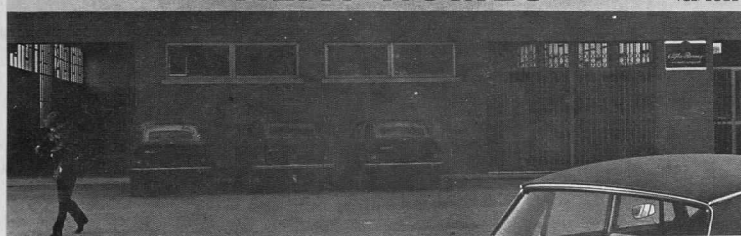
● Frank Williams è diventato padre per la prima volta alla vigilia del Gran Premio del Sud Africa. Il figlio, abbondantemente sopra il limite di peso, si chiama Johnatan Piers e gode di ottima salute. Il solo problema è che compie dei lunghi pit-stop notturni... Auguri, Frank.



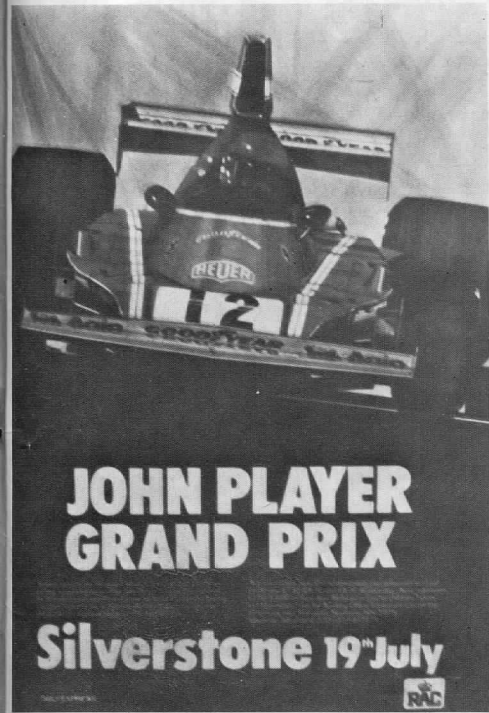
Esordio a Kyalami in F. 1 di Bob Evans, stella della formula 5000. L'inglese correrà con la BRM anche nelle prossime gare. Non è detto che quando Mike— Wilds sarà ristabilito vi saranno due BRM in gara. (foto LINI)

● Il campione d'Italia della Formula Italia Brancatelli vorrebbe «crescere». Ma non ha troppi soldi disponibili. Però deve ricevere il famoso premio finale CSAI per il titolo, che dovrebbe consistere in una vettura F. 3 (o corrispettivo in denaro). Se a via Solferino si decidessero almeno a dargli una garanzia in questo senso, pare che la March sarebbe già disposta ad... anticipargli una vettura. Invece di tanti piani mirabolanti e sovvenzioni a destra e manca, perché l'ing. Rogano non provvede

CONCESSIONARIA ALFA ROMEO ING. E. FERRARI
TEL. 3322



Ora però questo Kauhssen esagera!...



L'augurio

Lo scorso anno cominciai dal JPS Grand Prix inglese la svolta negativa della Ferrari nel mondiale piloti. Quest'anno, per la stessa gara di luglio (che si svolgerà a Silverstone), proprio una Ferrari 312 monoposto campeggia sul manifesto della corsa allestito dal RAC (con i soldi dello sponsor Lotus). Così gli organizzatori inglesi pensano di pagare il debito del « blocco » di Lauda al box negli ultimi giri della gara. Ma noi speriamo che il manifesto diventi un augurio (ora per una svolta alla rovescio...).

Quanto contano i sorrisi?

Non credete a questi sorrisi. L'ing. Sguazzini, che qui riceve il Trofeo rallies internazionali dalle mani del Presidente dell'ACI avv. Carpi (mentre Rogano sfodera un luminoso compiacimento), a nome della Lancia mondiale Marche rallies '74, poco dopo al bar del Museo dell'Auto torinese dove si svolgeva la premiazione ACI dei campioni d'Italia automobilismo, farà una clamorosa scenata al Presidente della CSAI. Dimenticando questo riconoscimento, l'amministratore delegato Lancia, visto premiare a mo' di consolazione il « collega » ingegner Lampredi per la Fiat Abarth, è esploso in una clamorosa contestazione al bar nei confronti dell'ing. Rogano. Per carità di patria la scorsa settimana, in sede resoconto, avevamo evitato di dare eco all'increscioso episodio, soprattutto perché pensiamo che per una Casa come la Lancia non sia dignitoso reclamare così vistosamente un titolo di merito che comunque i fatti agonistici gli riconoscono e la simpatia degli appassionati e dei rivali gli testimoniano.

Se ai vertici del nostro sport, come noi abbiamo sempre sostenuto, regna « sensibilità sportiva » solo in funzione di complessi giochi politici, non serve scoprirli questi comportamenti solo quando ci si sente lesi, avendo tranquillamente contribuito a nascondersi quando altri li denunciavano. L'ing. Sguazzini non ha perciò la nostra solidarietà, anche se la Lancia aveva tutto il diritto di rimanere seccata dalla superficialità del trattamento ricevuto. Che non voleva nemmeno sottolineare solo in funzione delle parole di « dimenticanza » dell'avv. Carpi nel suo discorso d'apertura, quando ha fatto un complicato panegirico dell'Alfa Romeo, verso la quale il Presidente dell'ente degli automobilisti italiani mostra evidentemente di nutrire ancora un interesse particolare, forse in funzione di una candidatura cui mostra di non aver ancora rinunciato. Una tantum comunque che Rogano aveva ammesso, arrossendo, il suo contributo alla dimenticanza della citazione specifica Lancia, nel di-

Giorgio Pianta non ha più facilmente disponibile la Lola-Cosworth 3000 per le gare del M.M. '75. Il suo buon 'sponsor' torinese pare sia rimasto molto seccato per il salatissimo conto riparazioni pre-

sentato dal meccanico cui il team si affidava. E' lo stesso tecnico che fu protagonista di analoghe discussioni a fine della scorsa stagione per le monoposto F. 2 CSAI.

E' saltata per questa ragione anche la partecipazione di Vittorio Brambilla (con Pianta) su quella Lola al mondiale Marche del Mugello. Il monzese sarà impegnato con una BMW nella 4 Ore turismo.

Tra tedeschi non si capiscono

In quanto a multivarietà, non si finisce mai di doversi stupire. Ricordate che la scorsa settimana il nostro Cevenini aveva scritto in un servizio da Kyalami « ... Stommelen mi ha detto che correrà con la 33ttL2 Alfa nel mondiale Marche dal Mugello, in coppia con Bell o Pesarolo... ». Dal suo Q.G. tedesco Willy Kaubsen ha invece smentito la notizia: non abbiamo firmato con Stommelen perché... non voleva correre in coppia con Merzario! Stommelen invece ora precisa di aver detto (e Arturo annuisce) « non posso (per la corporatura troppo diversa) correre con Merzario... ». Insomma Willy e Rolf hanno capito male entrambi! E dire che sono tedeschi. La verità è che ci sono state differenze di cifre a rendere inattuato l'accordo.

Merzario con chi correrà? Con la questione Fittipaldi di ancora « misteriosa » al Mugello le coppie Alfa-tedesca dovrebbero essere Merzario - Jochen Mass (a proposito di statura...) e Bell-Pesarolo (ma il francese è iscritto anche dalla Ligier!). Chi ci capisce è bravo! E poi dicono che sono gli italiani a fare confusione...



Queste scarpette molto originali, fabbricate dalla Linea Sport, sono state usate a Kyalami per la prima volta da Regazzoni e Brambilla. Sono comodissime e naturalmente igniufughe. « Vittorione » giura che lui ci balla...

Il rallyista Metha, in vista dell'East African Safari, ha chiesto alla Lancia di procurargli un paio di scarpette da guida fatte dal famoso calciolaio-sprint « Ciccio » di Cefalù. E' stato dato mandato ai radioamatori palermitani che assistono la Lancia nelle varie corse e che saranno anche in Kenya e le scarpette sono già pronte. Sono di un bel colore bianco e verde Alitalia.

Come si distraeva Clay Regazzoni sull'aereo Roma-Johannesburg durante lunghe ore di volo?

CARPI ha fatto i conti

Sabato a Roma si vota per il Presidente dell'ACI. L'avv. Carpi ha ben manovrato. Pare che il campo sia sgombro da rivali. Tacitate anche le ultime 'zone di dissenso' (per esempio il milanese Lurani è stato « calmato » con alcuni incarichi internazionali di rappresentanza) non ci dovrebbero essere più candidature rivali in ballo. L'ultima 'gatta da pelare' resta il problema del Segretario Generale ACI ma è da pensare che, come si conviene alle abitudini italiane di rinvio, si continuerà ancora con il triumvirato di tre 'vice'. Machiavelli docet: meglio combattere con tre subalterni alla pari (da « dividere », che con uno solo (più potente).

Chi non vuole i serbatoi di sicurezza? Forse il tempo è maturo per nuove rivelazioni. Ne diremo la prossima settimana (se metteremo a fuoco tutte le ultime novità sul tema).

Dicono che all'ANFIA abbiano cominciato a capire perché i programmi da corsa dell'Alfa (e non solo quelli) siano andati avanti tanto contraddittori e avventurosi fino al diktat « basta » strappato al Presidente transitorio Guani a metà della scorsa stagione.

Udite nei boxes di Kyalami (quali scopritelo voi) « ... Via, ingegnere poche storie, meno chiacchiere, lavorate... ».

Qualcuno ha esclamato a Torino dopo la decisione di fare stop con il programma X 1-9 due litri (da omologare con 500 esem. litri nel g. 4 da aprile): « E' stato un parto... cesareo (andato male) ».

Marcellino



scorso d'apertura del suo « boss », l'ing. Sguazzini invece di ribadire il suo « non scuso niente, a maggior ragione » poteva dimostrarsi più che soddisfatto di essere riuscito, almeno lui, a ottenere l'insolito atto di coraggiosa ammissione d'errore da parte del Presidente della CSAI!

Purtroppo, non solo nel mondo del nostro sport in Italia, non si sa perdere, ma nemmeno vincere!

Alla corsa toscana del 23 marzo è invece confermata la presenza della Porsche 908/4 di Casoni e Jost. Anzi gli organizzatori toscani hanno contestato la cifra di ingaggio da noi indicata, affermando che

essa invece è ben superiore e li ha stupiti le proteste di Casoni. « Noi abbiamo trattato con Jost » hanno detto. Che l'esatta cifra si sia persa poi nella telefonata Stoccarda-Finale Emilia?