

LEGGETE
SUBITO

RISPOSTA AD

UN LETTORE CRITICO (MA CORRETTO)

Senza la maschera

Egregio direttore Sabbatini, sono un « suo » vecchio lettore da otto anni settimanalmente, puntualmente compero AUTOSPRINT, ovunque mi trovi, anche all'estero. Questo per dirle quanto sia appassionato di automobilismo (che avrei tanto io stesso voluto praticare) e quanto sia sempre stato fedele al suo settimanale, di cui ho sempre apprezzato molto la competenza, l'estrema passione, le fotografie, la velocità talvolta straordinaria nel far uscire il lunedì i servizi di un G.P. svoltosi la domenica, magari in Sud Africa, e tanti altri aspetti positivi.

Sono stato anche pronto a schierarmi concretamente dalla sua parte in varie occasioni, ad esempio scrivendo una accesa polemica lettera ad Augusto Ghirelli, direttore del «Corriere dello Sport», quando aveva lanciato delle accuse stupide e gratuite oltreché offensive e irriverenti in occasione della morte nel 1970 dell'indimenticabile Jochen Rindt a Monza. Penso se lo ricorderà bene quell'episodio nel quale lei ebbe una più che giusta, obbiettiva e apprezzata reazione a quel giudizio così soggettivo di Ghirelli.

Molte volte lei si è fatto interprete del pensiero e dello spirito di tutti gli appassionati di automobilismo, e di questo penso che tutti o quasi le siano riconoscenti.

Tutto questo lungo (e dirà lei) noioso preambolo, per dirle che non ho assolutamente intenzione di entrare in polemica e per tutto ciò che le ho detto sopra non sono affatto prevenuto contro di lei. Premesso ciò devo dirle che ultimamente trovo sbagliato il suo modo di agire: a mio parere lei troppe volte è polemico e soprattutto se la prende con i lettori che le scrivono (spero non lo faccia anche con me!). La rubrica si intitola «scriveteci, rimarremo amici!». Mi sembra che troppo spesso lei si ponga in un rapporto con i lettori che non è esattamente l'amicizia.

E' vero che talvolta chi le scrive è maleducato e villano, ma molto spesso chi le scrive lo fa con le migliori intenzioni, anche se esprime opinioni diverse dalle sue, e nelle risposte viene quasi aggredito. Ad esempio la lettera del signor Giovanni Ratti, mio concittadino, apparsa sul n. 16, non mi sembra affatto offensiva, eppure lei praticamente gli dà della « persona poco intelligente » cioè dell'imbecille. E questo non mi pare giusto nei confronti di uno che solo non la pensa come lei.

Perché poi il giornale che dovrebbe trattare di fatti puramente sportivi e tecnici, sempre più spesso si occupa di fatterelli, pettegolezzi, frecciate, malignità che, se qualche volta sono divertenti, spesso con lo sport non hanno niente a che fare e creano solo situazioni antipatiche o delle polemiche. Così come nella ormai «cronicizzata» polemica Ferrari e i suoi piloti Lauda e Regazzoni, con tutti gli annessi e connessi. Merzario compreso (di cui d'altra parte ho il massimo rispetto), in cui spesso siete ingiustamente polemici e poco obbiettivi.

Quando Ferrari non vinceva gli davate addosso con critiche di ogni genere e frecciate, però sempre con qualche giudizio sarcastico e non sempre simpatico. Con questo non si vuol dire che alla Ferrari siano perfetti e non commettano sbagli, ma spesso si può criticare in maniera costruttiva, simpatica, senza partire sempre già prevenuti al solo scopo di fare della polemica. Non potete certo poi pretendere che quelle persone si dimostrino gentili e ben disposte.

Ad esempio a lei Lauda è antipatico e Merzario è simpatico... Non è giusto che lo renda macroscopicamente evidente in tutti i suoi articoli, cercando di influenzare in questo i lettori e pretendendo che tutti la pensino come lei. Lei scusi, non può sentirsi il depositario della verità e deve accettare le critiche e le opinioni (educate) di chi non la pensa alla stessa maniera. Con il diritto certo di controbattere queste critiche, ma non con quel tono direi quasi sprezzante con cui spesso risponde.

Con questo concludo, sperando e augurandomi che lei non abbia male interpretato queste mie parole ma le consideri unicamente come provenienti da un affezionato lettore di Autosprint (e quindi amico) che peraltro continuerà sempre a comperare perché rimane l'unico mezzo di misura con quel mondo un po' misterioso ma senz'altro bellissimo e ricco di attrazioni qual è l'automobilismo e le corse.

Sperando che pubblicherà questa mia lettera, anche se un po' lunga, le porgo i più cordiali e sinceri saluti.

ROBERTO MARINO - GENOVA

... Saper vedere ogni aspetto di qualunque questione; parteggiare per tutti, essere tutto, ma senza durare; pervertire la verità, sfruttarla, usare i grandi sentimenti e le passioni degli uomini a scopi bassi, a fini astuti, portare una maschera come gli attori greci — un quotidiano di otto pagine — appiattarvisi strillando nel megafono: « Sono io, il gigante »... ecc.

Così, nei suoi inimitabili versi, il poeta americano Edgar Lee Masters dipinge « il direttore Whedon ». Buon per me, caro Marino, che a leggere la sua lettera poco o niente dovrei aver a che fare col giornalista-tipo di SPOON RIVER, non fosse altro che per quel « parteggiare per tutti » che non mi è certo congeniale. Non fosse che per questo, non posso essere un « gigante » (che porta la maschera dei compromessi di comodo). Comunque la sua, caro Marino, è una di quelle lettere che ogni giornalista, e non solo un direttore, vorrebbe sempre e soltanto ricevere. Perché è una lettera corretta, sincera, amica, critica ma quasi mai con rammarico. E' insomma una lettera di un contraddittore onesto. La accetto, quindi, come è. Mi permetta, peraltro, alcune brevi considerazioni.

Certo. Sono aggressivo. Sono aggressivo, intendiamoci, sia come scrivo sia come affronto il mio lavoro. Sono aggressivo nelle mie convinzioni come nella sincerità delle espressioni. Perciò in tutta onestà sono convinto di non essere « pettegolo, cattivo, invidioso o suggeritore di screzi ».

Peraltro posso anche pensare che, se non fossi come mi giudica lei (anzitutto aggressivo), non contribuirei con i miei colleghi a fare questa rivista nel modo che in fondo lei stesso apprezza. Non c'è un pregio senza un difetto. Intendiamoci: un giornale, per interessare i più e non solo una élite limitata, non può condannarsi ai mezzi termini. Il prezzo delle critiche è anche forse la spregiudicatezza nell'essere aggressivi, magari sprezzanti se necessario. Naturalmente con chi fa qualcosa per meritarselo!... E' un prezzo da pagare tout court a volte. Non con i lettori come lei ma con chi ti accusa — come faceva il suo concittadino di Genova — di essere « pettegolo, cattivo, scandalista per principio », crede basti solo la medicina dell'ironia? L'altra guancia si può porgerla qualche volta o più a lungo con chi può capire, non con chi si fa scudo di comodi « sentimenti nobili » per ergersi a giudice o critico con argomenti che nei propri confronti non accetta.

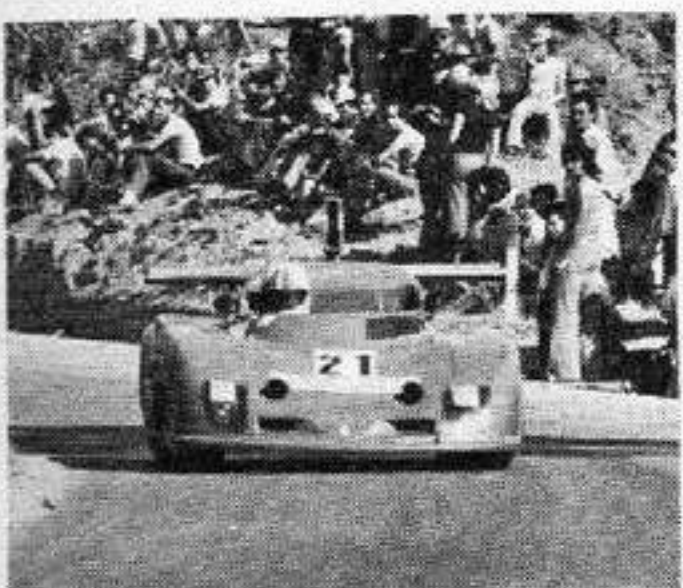
Non voglio convincerla, badi, tranne del tener conto che esiste anche onestà nell'aggressività, nel saper dire quel che si pensa, nel saper pretendere il rispetto per le proprie convinzioni senza che siano artefatte o strumentalizzate secondo i gusti e gli interessi di chi deve leggere. Probabilmente, se facessi un giornale per accontentare tutti, come si governa o si fa della politica oggi in Italia, non accontenterei anche chi poi dissente. Mi creda, preferisco essere con questa rivista aggressivo ma non ipocrita, poco conciliante ma certo non in malafede.

Marcello Sabbatini

P.S. - E' giusto aggiungere qualcosa sulle ennesime annotazioni in tema Ferrari-Lauda-Regazzoni. Pretendo anzitutto un riconoscimento: ho criticato forse più Ferrari quando ha vinto che quando perdeva (e le collezioni della rivista fanno fede). Ciò dovrebbe dimostrarle che non cerco la critica per la critica. In quanto a Lauda non mi è antipatico: mi è soltanto indifferente come personaggio, tranne quando lo vedo riumanizzarsi come al Jarama. Merzario non mi è « simpatico ». Di più: gli sono affezionato come lo sono stato con altri piloti italiani, come mi affeziono sempre a chi è più debole e subisce soprusi, come ne ha subito sia da Ferrari, sia da personaggi della Fiat o della nostra dirigenza sportiva, da Williams come dall'Alfa Romeo. Come ne ha subito soprattutto dalla vita. Però so dargli anche 5 in pagella-rendimento se lo merita. Non sto a dilungarmi. Col personaggio Merzario si potrebbe scrivere un racconto di rara umanità, nel bene e nel male. Il racconto su un ragazzo orgoglioso che sa anche rinunciare a quello cui tiene di più se il prezzo da pagare è quello della coerenza. Cosa che troppi altri non sanno fare.

Lei nelle sue definizioni sul mio conto ha forse dimenticato qualcosa di essenziale, che spiega forse anche i miei limiti: magari sono un don chisciotte che combatte, aggressivamente, contro gli immancabili mulini a vento sempre presenti nella vita. E che si adonta quando i mulini li scopre nelle persone cui tiene di più: i lettori che leggono e criticano col preconetto delle proprie viscerali convinzioni.

TARGA
continua



DA PAGINA 5

Polemiche
del dopo
SPAGNA

DA PAGINA 7

Una moto
127



A PAGINA 60

DOMENICA
SPRINT

34 LA
ZANZARA

45 KARTING

48 TUTTE
SPRINT

64 POSTA
ESPRESSO

66 COMPRA
VENDITA

LE GARE RINVIATE
E ANNULLATE

**DOVE NON
SI CORRE**

15-16 maggio - **TROFEO VALLE D'AOSTA**: annullato; **GOLD POKAL** (Finlandia): annullato; **RONDE STEPHANOISE** (Francia): annullata; **RONDE DE PICARDIE** (Francia): annullata; 16 maggio - **TROFEO DELL'AVVENIRE** (Monza): rinviato a data da destinarsi; 16 maggio - **COPPA SCUDERIE TORINESI** (Casale): rinviato a data da destinarsi; 6 giugno - **1000 KM. DI SPA**: annullata.

V8/Blog scans



DOVE corriamo domenica

MAGGIO

Le corse in calendario dal 13 al 16 maggio in Italia e all'estero

DATA	CORSA	AC ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE
13	Trofeo Cadetti (terza prova)	SIAS Monza	Pista junior Monza di km. 2,405	ore 21	● F. Monza	Velocità in circuito	Barlassin (Melesi) in 24'58"4 media 115,562 kmh
13-16	YU Rally	Jugoslavia	Belgrado		●●●● Europeo Piloti Rallies - Coeff. 2	Rally	Verini-Rossetti (Fiat Abarth 124) in 1:39'11"
14-15	Rally d'Olanda	Olanda	Den Haag		●●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rally	Non disputato nel 1975
14-16	Gare a Mantorp Park	Svezia	Mantorp Park di km. 4,092	ore 15	●●●● DGT	Accelerazione	
14-16	Hunsruck Rally	Germania	Idar-Oberstein		●●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally	Non disputato nel 1975
15	Premio Barbarossa	Germania	Circuito del Nurburgring	ore 14,30	●●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rally	
15	Rallycross Leruring	Austria	Pista di Leru	ore 14	●●●●	Rallycross	Grunsteidl (VW Kafer) p. 40
15-16	Qualificazioni 500 Miglia di Indianapolis	Stati Uniti	Ovale di Indianapolis di km. 4,023	ore 10	●●●● G9	Velocità in circuito	A. J. Foyt (Foyt-Coyote) media 293,976 kmh.
15-16	Gare a Hockenheim	Svizzera	Circuito di Hockenheim di km. 6,789	ore 9	●●●● T1-T2-GT3-GT4-S5-S6-F1F2-F3-G9	Velocità in circuito	
15-16	Rhein-Ruhr Pokal	Germania	Circuito di Zolder di km. 4,262		●●●● T1-T2-GT3-GT4-S5-F3	Velocità in circuito	
15-16	100 Miglia di Hockenheim	Germania	Circuito di Hockenheim di km. 6,789		●●●● T1-T2-GT3-GT4-S5-S6-G9-FF-FSV	Velocità in circuito	H. Heyer (Escort) in 47'55"9 media 169,900 kmh.
15-16	Salita di Alpl	Austria	Muerztal	ore 9,30	●●●● tg	Velocità in salita	Kern (March 742) in 3'05"80
15-16	Salita Rhein-Mosel	Germania	Bendorf	ore 10	●●●● tg	Velocità in salita	
15-16	Salita di Quillan	Francia	Quillan	ore 9	●●●● tg	Velocità in salita	Non disputata nel 1975
15-16	Salita St. Baume	Francia	Marsiglia	ore 9	●●●● tg	Velocità in salita	Miausset (March 742) in 2'18"10
15-16	Salita Pieve S. Stefano-Passo Spino	AC Arezzo	Pieve S. Stefano-Passo dello Spino km 12,500	ore 9	●●●● T1-T2-GT3-GT4-S5-S6	Velocità in salita	Capoferri (De Tomaso Pantera) in 7'07" media 105,385 kmh.
15-16	Rally di Lorena	Francia	Nancy		●●●●	Rally	Henry-Gelin (Alpine) in 3:07'52"
15-16	Ronde Tous Terrains du Haut Bugey	Francia	Lyon		●●●●	Rally	Maurin-Chardin (Buggy) in 38'25"
15-16	Off. Road Citroen 2CV a Linz-Treffling	Austria	Linz	ore 10	●●●● ris.	Fuoristrada	Si disputa per la prima volta
15-16	Off. Road 2CV Sud-Ovest	Francia	Velizy Villacoublay	ore 10	●●●● ris.	Fuoristrada	Si disputa per la prima volta
15-16	Slalom de la Panne	Belgio	Koksijde	ore 10	●●●●	Slalom	
15-16	14. Giro Monti Savonesi	AC Savona	Albissola-Savona per km. 150	ore 7	● TRN	Rally	Montaldo-D'Angelo (Fulvia HF) in 32'47"
15-16	Rally Challenge '76	AC Venezia	Mestre-Mestre	ore 21,45 (15) ore 7 (16)	● TRN	Rally	Non disputato nel 1975
15-16	Scuola Piloti Morrogh	H. Morrogh	Vallelunga	ore 8-13	●	Scuola pilotaggio	
16	G.P. del Belgio	Belgio	Circuito di Zolder di km. 4,262	ore 15	●●●● Camp. Mondiale Piloti F. 1	Velocità in circuito	Lauda (Ferrari 312T) in 1:43'53"98 media 172,285 kmh.
	Trofeo dell'AC Belgio	Belgio	Circuito di Zolder di km. 4,262	ore 9	●●●● tg	Velocità in circuito	Arnoux in 33'33"1 media 152,434 kmh.
16	Premio di Brno	Cecoslovacchia	Circuito di Brno di Km. 10,825	ore 14	●●●● Camp. Europeo Turismo T1-T2	Velocità in circuito	Peltier-Muller (BMW 3,5) con 63 giri
16	Mason Dixon Dover Downs	Stati Uniti	Circuito di Dover Downs	ore 15	●●●● STK	Velocità in circuito	Pearson (Mercury) in 4:55'52" media 162,250 kmh.
16	Rallycross Hessen	Germania	Stadt Allendorf	ore 14	●●●●	Rallycross	
16	Rallycross Valkenwaard	Olanda	Haarlem	ore 14	●●●●	Rallycross	
16	60. Targa Florio	AC Palermo	Circuito delle Madonie di km 72 (otto giri)	ore 9	● GT4-S5-S6	Velocità in circuito	Merzario-Vaccarella (Alfa 33tt12) in 4:59'16"7 media 115,464 kmh.
16	Coppa del Cinquantenario	AC Mantova	Circuito di Varano di km. 1,800	ore 9	● T2-GT4-S5-S6-Fit-AS	Velocità in circuito	Fit: Bossoni, in 23'44"0 media 102,354 kmh.
16	6. Coppa A.C. Genova	AC Genova	Torriglia-Torriglia per km. 40	ore 8,31	● CO	Regolarità	Si disputa per la prima volta con la nuova regolamentazione
16	Autocross a Godia	GS Friuli	Pista di Godia	ore 14	●	Autocross	
16	Rallycross a Maggiore	SC Maggiore	Pista Maggiore	ore 14	●	Rallycross	Canepari (VW Ford) in 10'56"
16	Stock a Empoli	Fiscar	Pista di Empoli	ore 15,30	● STK	Velocità in circuito	STK: Leporatti Super: « Ruota gialla »

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

6 MAGGIO 1906: SI DISPUTO' LA PRIMA «FLORIO» IL 16 MAGGIO (SIA PURE CON ETICHETTA NAZIONALE) SI RINNOVA LA TRADIZIONE

LA «TARGA» non muore mai. La corsa su circuito stradale più lunga del mondo, bocciata per ragioni di sicurezza dalle superiori autorità sportive che l'hanno declassata, sulla carta, togliendole la validità mondiale, celebrerà domenica 16 maggio la sua 60.esima edizione. Sulle strade delle Madonie che per lunghi 72 chilometri da ripetersi otto volte, ancora una volta vedranno una ininterrotta siepe di pubblico, in una gara d'emulazione e in un sogno di vittoria si rincorreranno le Gran Turismo speciali, le «silhouettes» e le vetture Sport a dimostrazione della forza vitale e insostituibile dell'automobile.

Sessanta volte TARGA

ERA L'ALBA. Nella Sicilia degli aranci e dei banditi, stava per iniziare un'avventura. Dieci macchine, venti uomini, una targa d'oro massiccio e un nome: Florio. Era il 6 maggio 1906 — settant'anni fa — e si disputava la prima edizione della Targa Florio. Lontanissime nella memoria e nella fantasia le macchine di allora erano il prodotto di una preistoria meccanica che stava fatalmente cambiando l'uomo.

Erano le cinque e mezza, forse le sei del mattino quando Vincenzo Lancia su Fiat scattò con tutta la potenza della sua quattro cilindri. Poi via via gli altri nove: Le Blon (Hotchkiss), Cagno (Itala), Fournier (Clement Bayard), Bablot (Berliet), Pope (Itala), Le Tellier (Clement Bayard), De Caters (Itala), Rigal (Itala), Graziani (Itala). Ecco i nonni, anzi i bisnonni, delle attuali vedettes del grande «circo».

La vigilia della Targa era stata movimentatissima. A causa degli scioperi contemporanei degli operai francesi e del personale della Navi-

gazione Generale italiana, alcune macchine non arrivarono in tempo a Palermo e così qualche corridore restò spiedato. Per esempio Victor Hemery e Hanriot attesero invano e scalpitanti le loro Darracq. Mancò anche una Mors e una Mendelssohn.

Bablot su Berliet, Mottard su La Buire e Rigal su Itala furono i primi concorrenti a raggiungere Termini Imerese e ad iniziare le prove. Sullo sfiancante circuito delle Madonie essi iniziarono un allenamento accuratissimo: riuscirono, in un giorno, a percorrere anche tre volte l'intero circuito. Ma andò a finire che Mottard uscì di strada andando a cozzare contro un terrapieno mettendo la macchina fuori uso. Il meccanico fu lesto a saltare e a salvarsi. Il pilota invece riportò gravi ferite: fu il primo ferito della Targa Florio.

Dopo Bablot, Mottard e Rigal arrivarono tutti gli altri. Henry Fournier era forse il nome di maggior spicco o comunque l'uomo che solleticava più di tutti la fantasia dei cronisti e dei tifosi. Biondo, alto,

grosso e gioviale (come Vittorio Lancia) era approdato all'automobilismo dopo una serie di successi come ciclista e come guidatore di tricicli a motore. Fu un'esperienza per lui interessantissima fatta a fine Ottocento negli Stati Uniti. Era infatti aggregato ad una troupe che lo esibiva in spettacoli d'arte varia: forse con quei primi tricicli, Fournier avrà fatto anche il giro della morte. Poi trovò un mecenate che gli comprò le macchine e Fournier vinse la «Parigi-Bordeaux» e la «Parigi-Berlino», che erano un po' i «gran premi» dei primi del secolo.

C'era poi Pope col suo inseparabile sigaro (come Jimmy Brian, lo ricordate a Monza, nella «500 miglia?») anche al momento della partenza Pope aveva il suo bravo sigaro acceso in bocca. Victor Rigal era l'autista dei Florio; aveva preso il posto di Nazzaro, lanciato verso la strada degli immortali. De Caters era un barone pieno di soldi. Paul Bablot era un veterano della «Gordon Bennet». Poi c'era Le Blon. Una barba da «diavolo rosso», Le

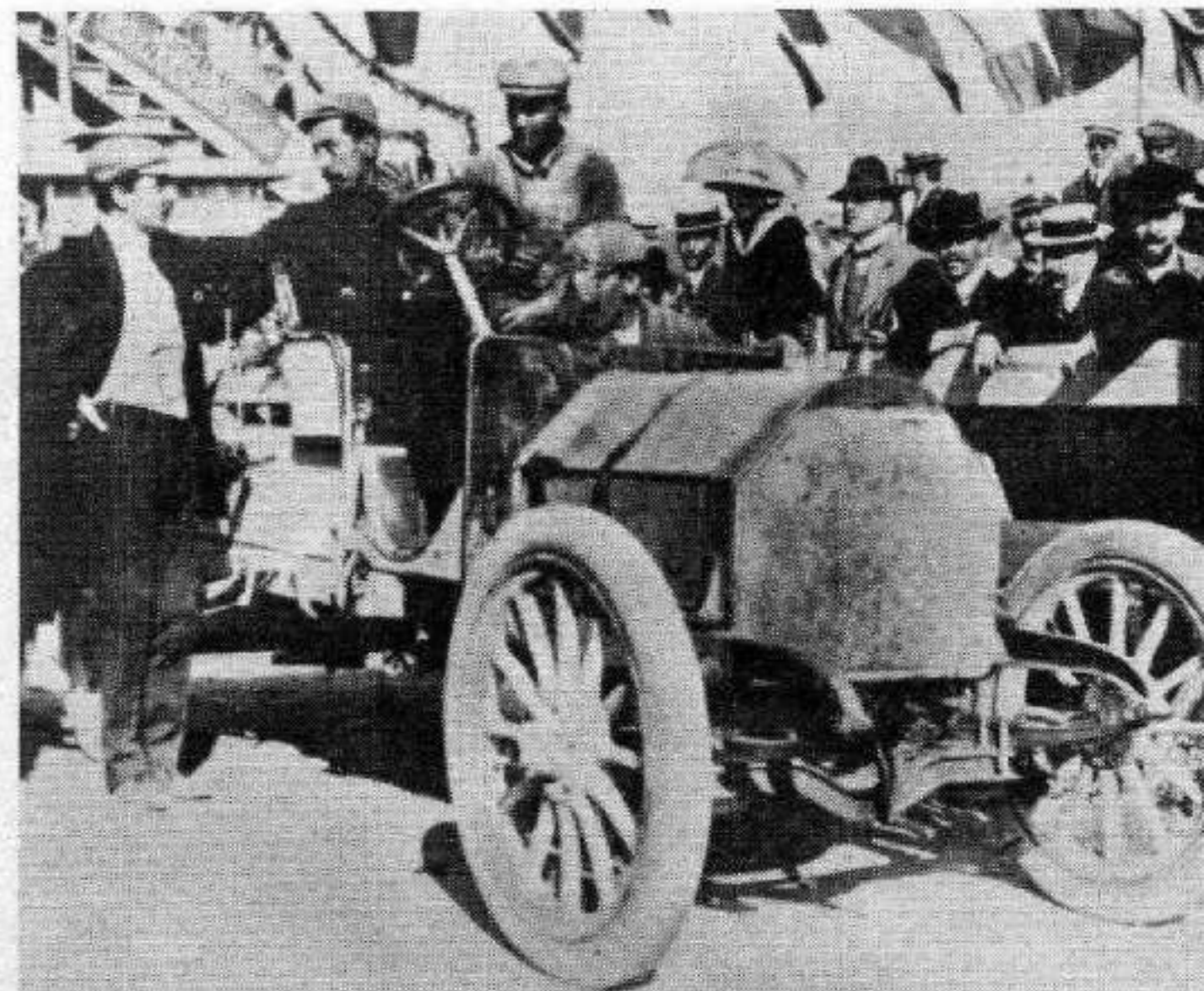
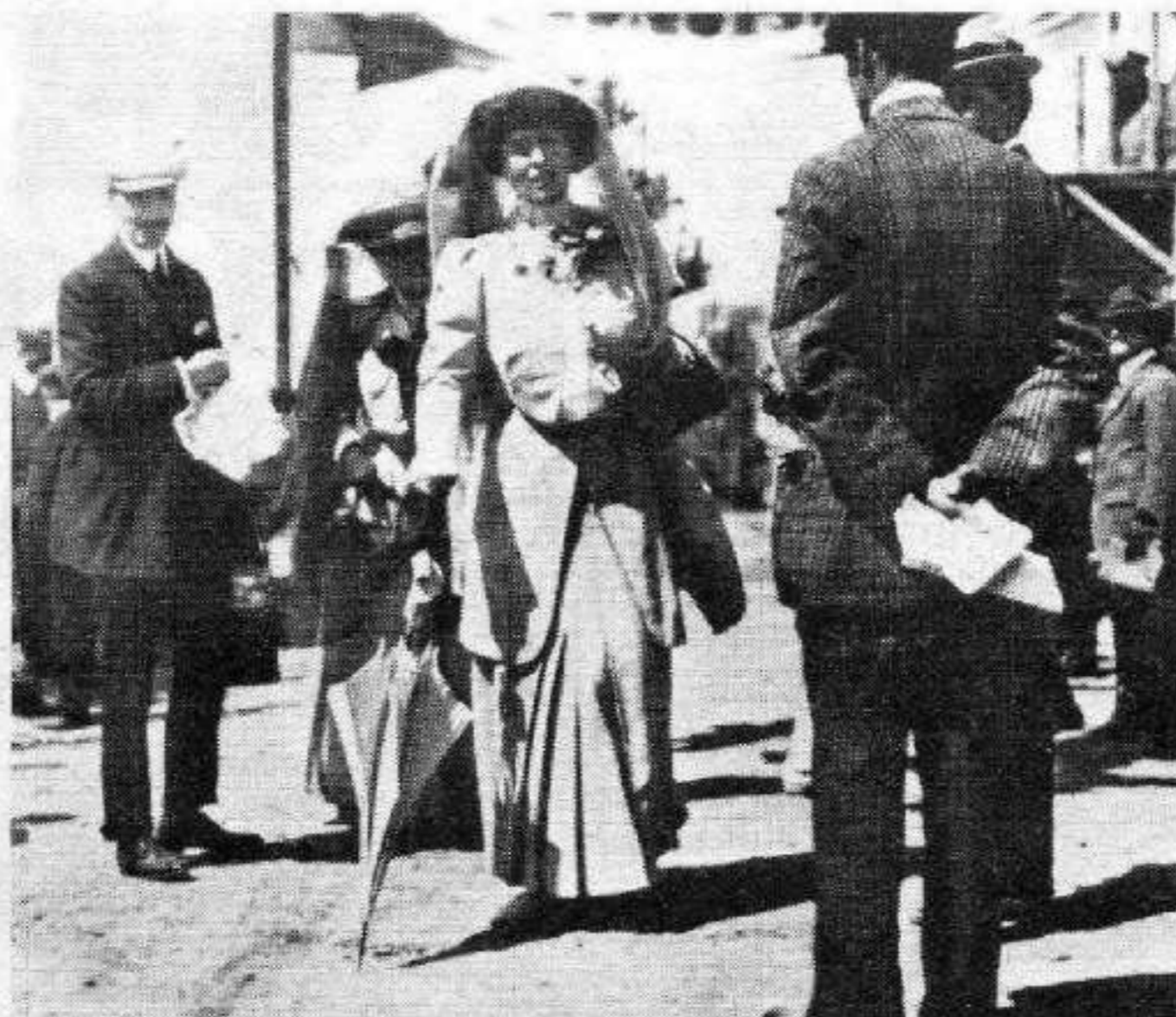
Blon pilotava una Hotchkiss. Al suo fianco non aveva un meccanico ma la moglie. Armata di occhiali, avvolta in un enorme spolverino bianco, con la testa avviluppata in un velo, madame Le Blon resistette imperterrita per più di dodici ore.

Le macchine partirono a dieci minuti l'una dall'altra, al segnale del cronometrista Gilberto Marley. Preannunciato da un colpo di cannone prima e da uno squillo di tromba poi, alla fine del primo giro era in testa Cagno, che per percorrere i 148,823 chilometri aveva impiegato 2h50'10". Secondo Lancia (2h56'23"), terzo Bablot (2h56'55"), quarto Fournier (3h06'25"), quinto Graziani (3h25'12"), sesto De Caters (3h34'37"), settimo Le Blon (3h45'44").

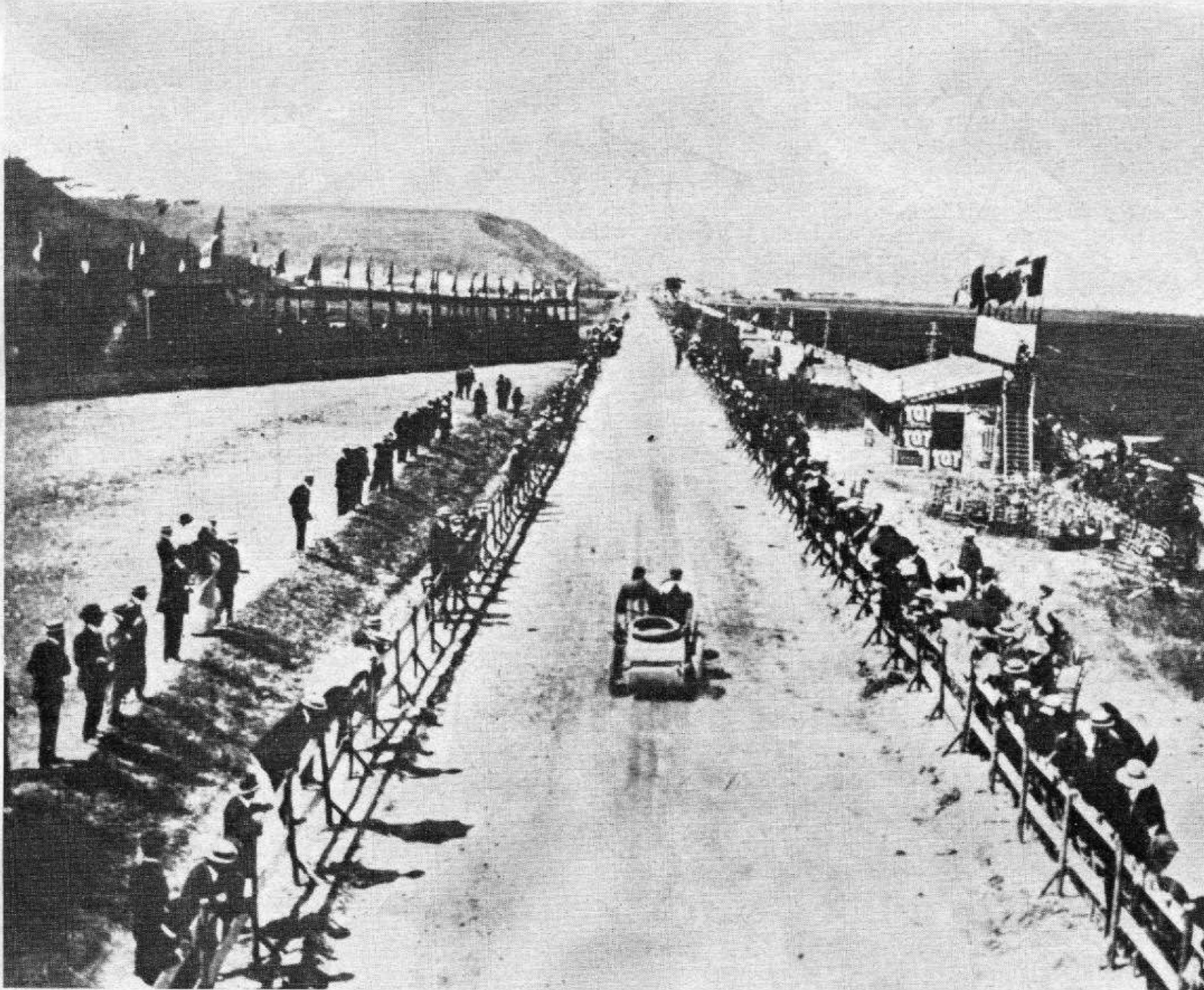
Al secondo giro Graziani era il più veloce, avendo impiegato 3h09'16", mentre Cagno — sempre in testa — aveva impiegato otto minuti in più. Dopo il terzo e ultimo giro, Alessan-

Cesare De Agostini

CONTINUA A PAGINA 6



6 maggio 1906. Donna Franca Florio, moglie di Ignazio, fratello di Vincenzo, si avvia alle tribune per assistere alla prima Targa. A destra, il vincitore Cagno su Itala assieme a Vincenzo Florio. Sotto, il rettilineo d'arrivo della prima edizione della Targa (ARCHIVIO C. DE AGOSTINI)



CONTINUAZIONE DA PAGINA 5

dro Cagno aveva segnato il tempo complessivo di 9h32'22". Veniva poi Graziani con 10h15'32"1/5, Bablot con 10h20'05"1/5, Rigal con 10h25'08"4/5, De Caters con 10h38'26"1/5. Il giro più veloce restava il primo di Cagno alla media di 46,200 chilometri all'ora. Dopo lo scadere del tempo massimo arrivarono Maurice Fournier e Le Blon.

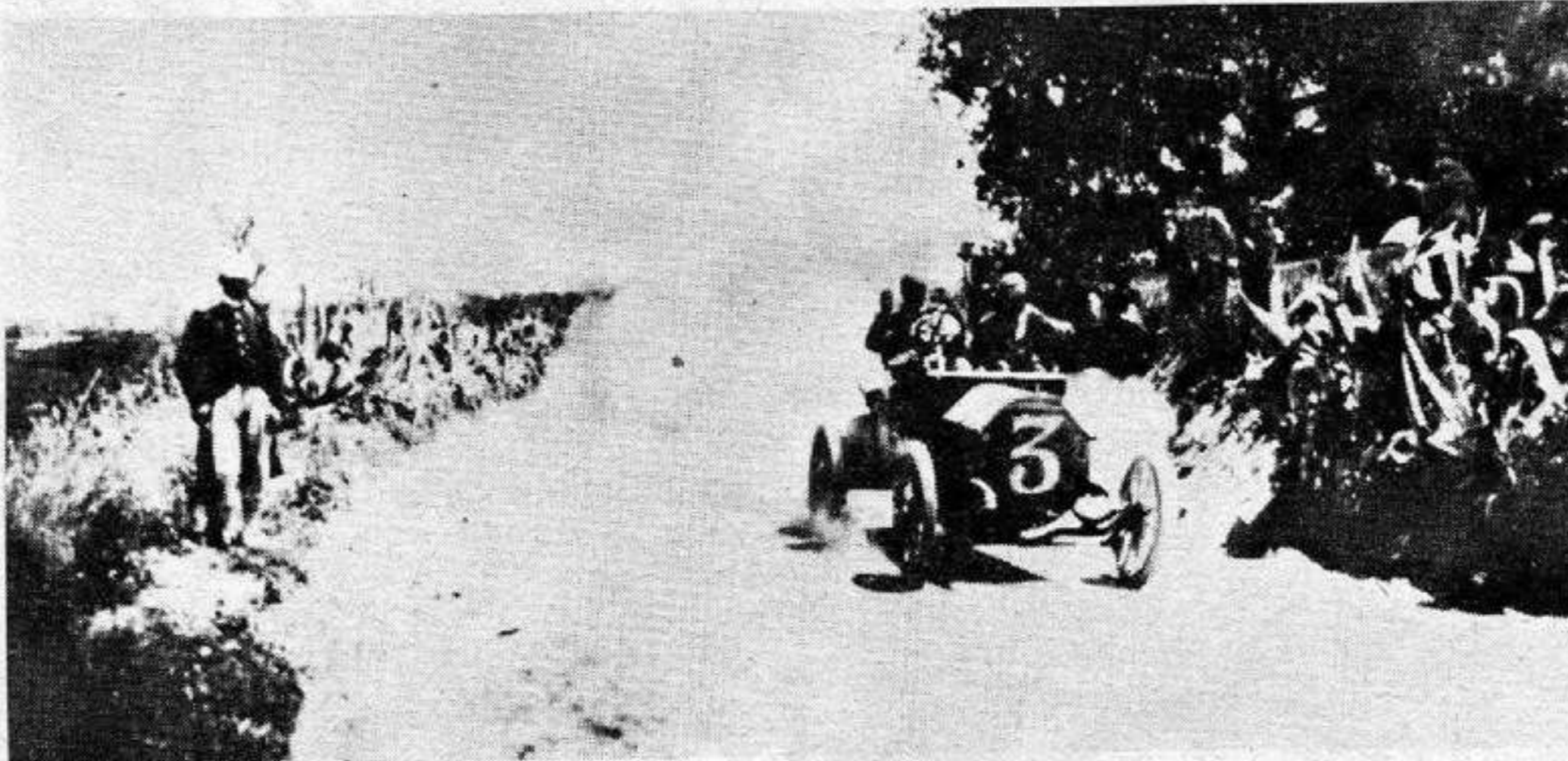
Cominciarono quindi i resoconti delle avventure dai vari concorrenti. Pope aveva dovuto ritirarsi per la rottura della tubazione del serbatoio. Il guasto gli era capitato in un punto dell'immenso circuito ove benzina era una parola addirittura sconosciuta. L'irruento Fournier andò a cozzare contro un masso, danneggiando così l'assale posteriore della sua vettura che riprese la marcia a fatica. Lancia lamentò una rottura nel serbatoio e poi una perdita di compressione in due cilindri che avevano finito col fessurarsi.

Rigal e Bablot dovettero patire un contrattempo assurdo. Si fermarono per fare il « pieno » in una di quelle primitive stazioni di servizio messe in piedi in tutta fretta per la corsa. Accadde che l'addetto — non si sa chi — nella concitazione del momento, afferrò un bidone e ne versò il contenuto nei serbatoi: prima in quello di Rigal e poi in quello di Bablot. Fatto rifornimento, i piloti ripartirono in tutta fretta ma, fatti cento metri, le macchine si fermarono. Nel serbatoio non c'era benzina, ma acqua. Prima di poter ripartire con tutto ordine, troppo tempo era trascorso per poter pensare ad una vittoria.

I coniugi Le Blon furono perseguitati dalla continua necessità di

cambiar gomme: operazione che allora era molto complicata, dato che non esistevano ruote di scorta complete e pratiche.

Solo il vincitore, il compassato Alessandro Cagno, non aveva avuto da lamentare particolari inconvenienti. Cagno guidava un'Itala di 7433 cc, capace di 100 cavalli e di 1200 giri. Calmo e tranquillo durante tutta la gara, Cagno, però, perse le staffe proprio sul momento di ar-



L'Itala di Alessandro Cagno, vincitore della prima Targa Florio, in corsa

rivare. Fu così intensa l'emozione di vincere la targa d'oro, che appena tagliato il traguardo frenò a più non posso. La manovra fu così brusca che la corona dentata della povera Itala si ruppe di schianto. Ma Cagno aveva ormai vinto a 46 orari. Dato il percorso e data la macchina, la media fu addirittura sensazionale.

Erano quasi le cinque della sera del 6 maggio 1906.

c. d. a.

FLORIO '76

STRATOS

c. PORSCHE

PALERMO - Visto come vanno le cose nei campionati mondiali (Silhouettes e Sport), forse tutto sommato non è un male per la Targa Florio la sua attuale titolazione « solo » nazionale. Se non altro, promette equilibrio a tutti i livelli, con un selezionato numero di ottimi piloti privati a fare da corona a qualche equipaggio assistito in maniera più « ufficiale ». Fra questi ultimi, Gianfranco Ricci con la sua Stratos gr. 4 di Rino Fabbri potrà usufruire dell'appoggio molto consistente di Carlo Facetti, che è libero poiché la Lancia ufficialmente non scende in Sicilia. La Targa 1976 è valida per i titoli nazionali gruppo 4 e 6, ma è aperta anche alle gr. 5 silhouettes oltre 2000 ed alle gr. 2 con due classi, la 2000 e la oltre 2000.

In gruppo 4, oltre alla Stratos di Ricci-Facetti, notiamo l'altra Stratos di Dal Ben-Besenzoni, le Porsche di Bianco (con il turbo), quella di « Tambauto » e Bonomelli (toh, chi si rivede), quella di Radicella. In gruppo 6 spicca la Osella PA4 di Zorzi-Schon, l'altra Osella di Anzeloni-« Pooky » e quella dei vincitori della 2000 a Monza, « Amphicar »-Florida. Di interessante il debutto su una sport di Anna Cambiagli, con Galimberti su una GRD, e il debutto stagionale di Duilio Truffo con una Lola 1300. Dovrebbe completare il « cast » della Sport, e con serie velleità, la Chevron 3000 di Nesti, che deve confermare l'iscrizione.

Fra le silhouettes, spicca la Pantera De Tomaso di Pietromarchi e Micangeli, mentre è da segnalare la presenza di Ballestrieri (vincitore dell'edizione '74) su una Alpine sedici valvole della Giada Auto in coppia con Caliceti, mentre Barbasio è iscritto come riserva. In gruppo 2, sarà una faccenda privata fra piloti siciliani.

Le ore della Targa

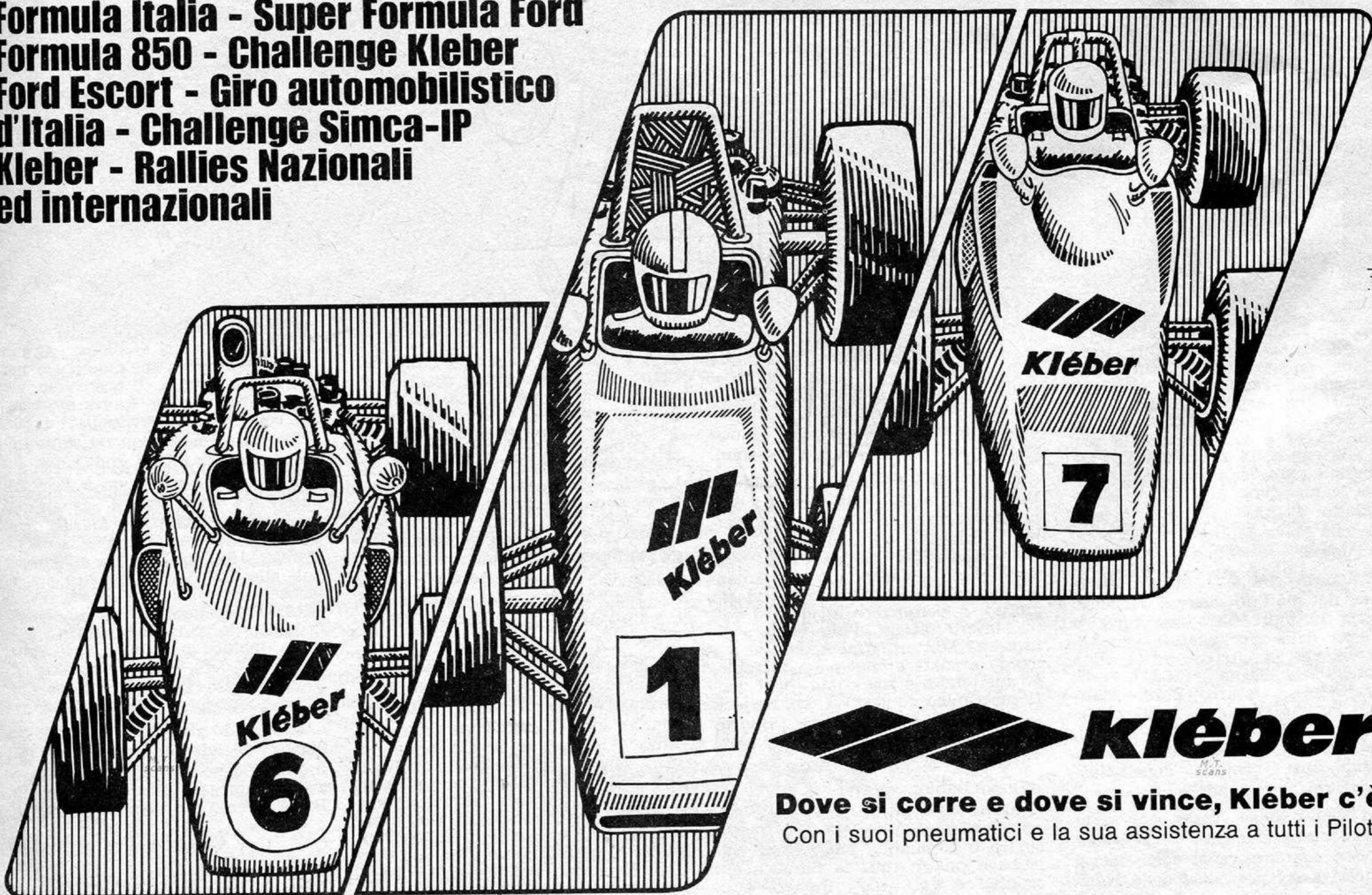
VERIFICHE: mercoledì 12 dalle 9 alle 12 e dalle 16 alle 19; giovedì 13 dalle 9 alle 12.

PROVE: venerdì 14 dalle 9 alle 15.

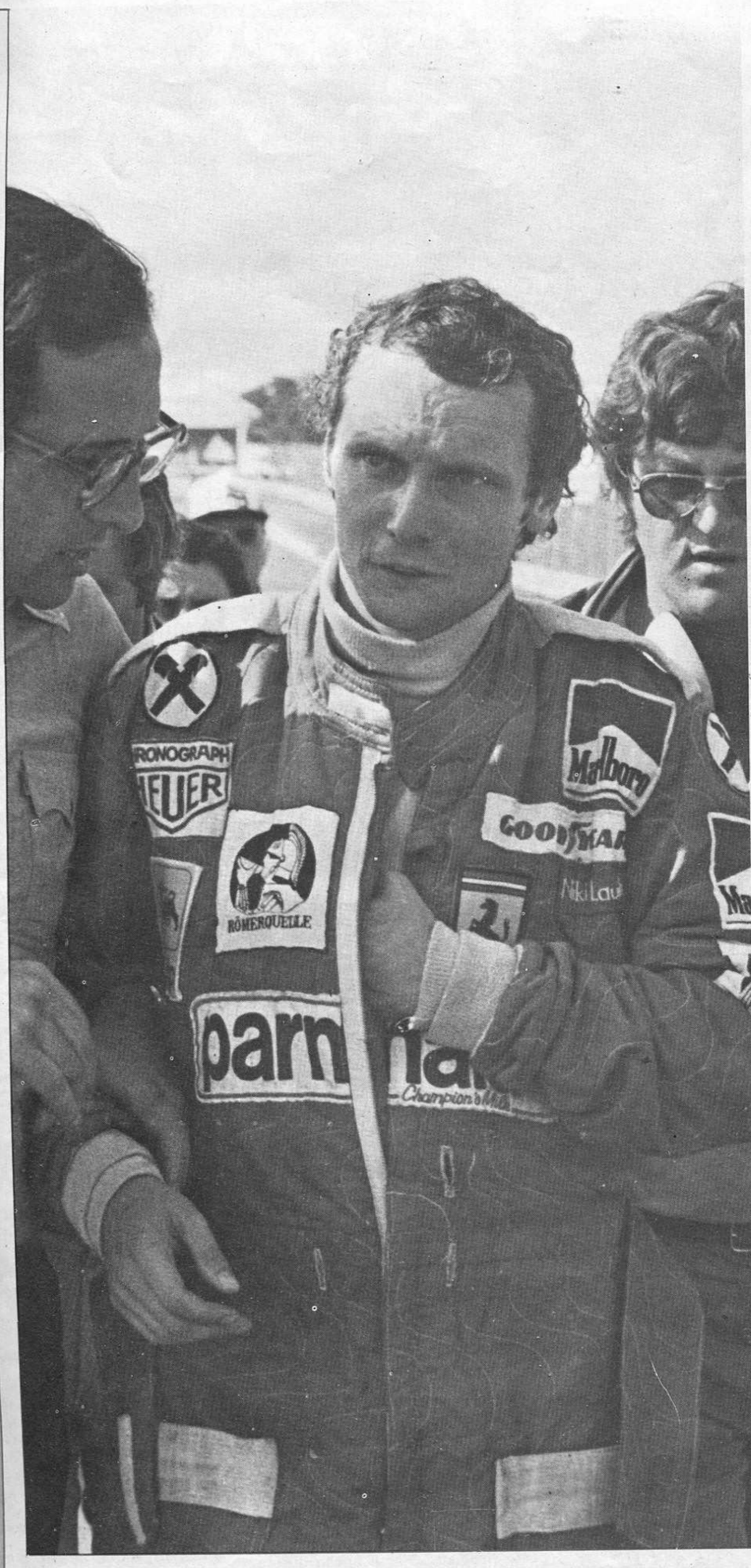
GARA: domenica 16, partenza ore 9.

Al via verranno ammessi i primi 70 tempi in assoluto, senza distinzione di categorie o classi.

Formula Italia - Super Formula Ford
Formula 850 - Challenge Kleber
Ford Escort - Giro automobilistico
d'Italia - Challenge Simca-IP
Kleber - Rallies Nazionali
ed internazionali



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



I MOTIVI DEL JARAMA

La collina del disonore

Il volto di Lauda (e la mano sulla costola sofferente) tradiscono a sufficienza la fatica del ferrarista alla fine del GP Spagna

1 LAUDA come NUVOLARI?

2 Ultimatum alle GOMME

3 HUNT e l'errore terribile

4 I retroscena delle VERIFICHE

5 ALFA in MARCIA eccetera

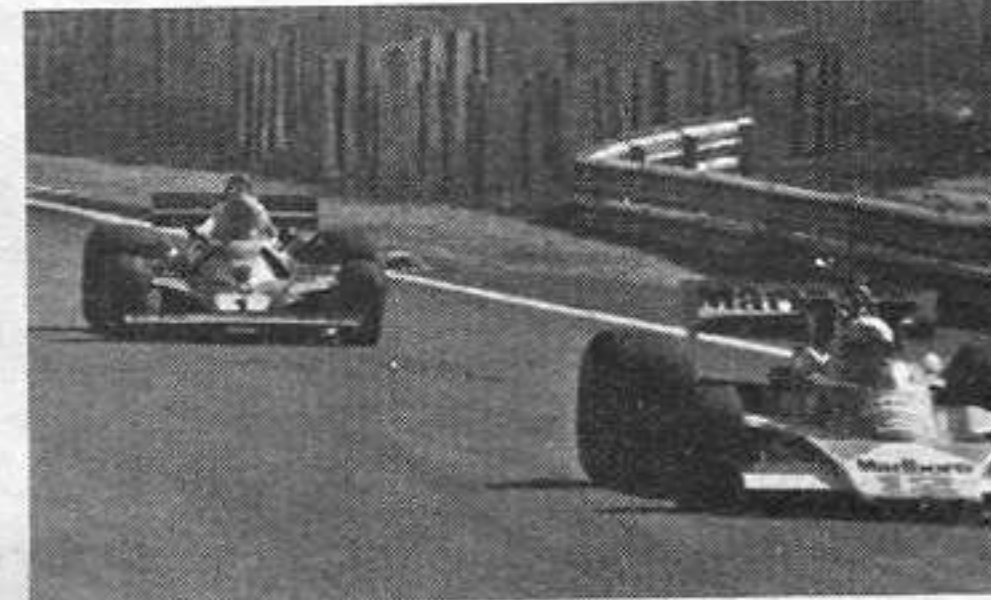
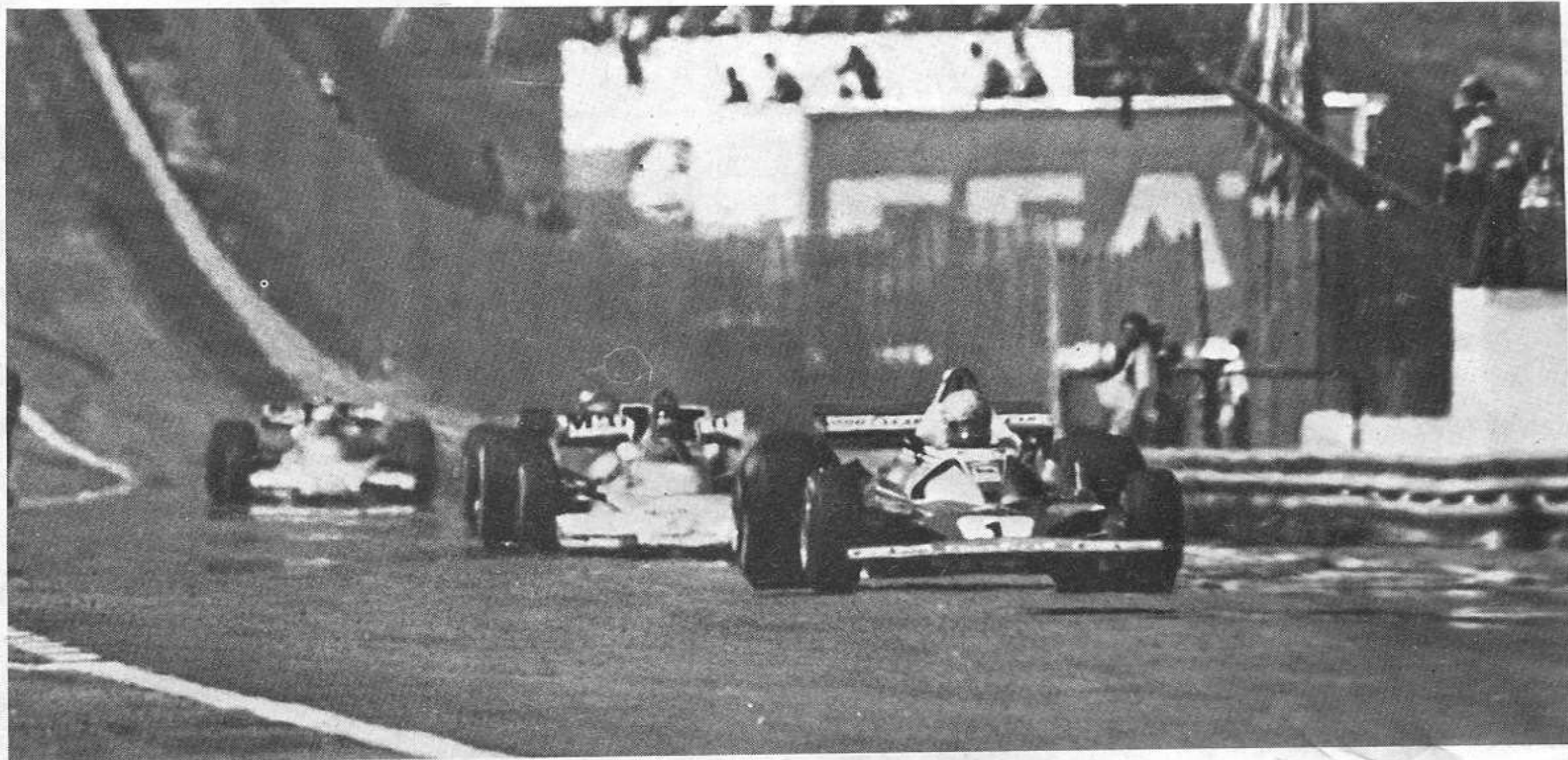
1 Le regole mai uguali per tutti

Audaces fortuna juvat. Mai come al Jarama forse la verità di questo proverbio latino è stata confermata. L'AUDACIA (e l'orgoglio) in quella corsa di sofferenza alla Nuvoletti nel GP di Spagna, quarta prova del mondiale piloti, è stata onorevolmente premiata dal risultato a tavolino. Esso ha fatto trovare all'austriaco altri 9 punti iridati sul piatto del risultato che (a inescusabile realtà delle verifiche) non dovrebbe più cambiare, quanti possano essere i ricorsi che la McLaren e il suo patròn-avvocato Teddy Mayer vorranno portare avanti, dal TNA spagnolo e alla FIA.

Il campione del mondo ha trovato nella spocchiosa sufficienza del team più pericoloso antiFerrari e nella stessa esuberanza agonistica di Jochen Mass (pagata di motore), la ricompensa migliore per il suo orgoglioso sacrificio di partecipazione. Se Terry Mayer avesse misurato con accortezza la sua monoposto, già peraltro graziata nella irregolarità del tubo dell'olio, e se Jochen Mass si fosse accontentato di non cercare anche la lotta in famiglia, le valutazioni a risultato diverso sarebbero state forse altre. Lauda sarebbe così partito dal Jarama con un terzo posto (cioè quattro punti nel carniere mondiale, oltre ad avere Hunt a 15 punti) e non avrebbe invece brindato, come ha giustamente potuto fare, sul suo aereo personale, alla vittoria a tavolino arrivatagli via radio. Anche il successo è fatto di queste sfumature essenziali.

La Ferrari ha cioè concluso quella che poteva essere la trasferta più pericolosa, alla maniera felice di quella svedese l'anno scorso. Anche lì temeva di non trovare nulla e invece ne venne fuori con un risultato pieno. Di contro è mancato all'appello Regazzoni che, tra Long Beach e Jarama, ha cambiato completamente prestazioni. Il che lascia molti dubbi nei giudizi anche sulla T.2. Col claudicante Lauda è stata nonostante tutto ai vertici, almeno finché non è arrivato l'attacco di Hunt. Con Regazzoni — impegnato a cambiare tre motori nelle prove per denunciare carenze di rendimento oltre che di difficoltà nella aderenza del posteriore — è partita col sesto tempo e in corsa è stata subito risucchiata nel gruppo con i guai di alimentazione poi manifestatisi.

Il cambiamento delle condizioni di temperatura, le furberie regolamentari della McLaren (specie con quel tubo dell'olio a miglior con-



... Anche il n. 2 della McLaren passerà di forza e andrà persino a caccia di Hunt. Lauda perderà fino a oltre mezzo minuto e sembra che su quella resa, oltre la fatica fisica, abbia influito la lanceta delle temperature salite a valori preoccupanti. Se il boxer Ferrari, con le nuove prese d'aria, a clima caldo respira male senza l'airscope alto della T.1 lo scopriremo meglio in futuro, forse già dal GP del Belgio

dizioni di raffreddamento), la sofferenza di Lauda e il conseguente calcolo del «cacciatore» di aspettare la lepre al momento di cottura (fisica), finché non l'ha fatto decidere Mass a stringere i tempi, sono tutti fattori che hanno lasciato in sospeso le valutazioni precise della corsa spagnola dal punto di vista tecnico. C'è da sapere anche se è vero che il boxer Ferrari è calato di rendimento, per surriscaldamento, proprio nel momento decisivo dell'attacco delle due McLaren come ha confidato Niki in gran segreto ai tecnici nei boxes; alla fine comunque la squalifica clamorosa ha finito per diventare il correttivo livellatore di tutto, handicap fisico per primo.

A proposito di questo, si potrebbe riscontrare un comune denominatore nei due pesi e due misure

di attuazione delle regole CSI che sono all'origine di tante incertezze e dubbi. Così come i commissari CSI hanno fatto male a non «punire» subito la McLaren per il tubo dell'olio fuorimisura (pur se poi si sono salvati la faccia con l'irregolarità meno macroscopica e determinante della larghezza massima) altrettanto le condizioni fisiche di Lauda avrebbero dovuto essere valutate sul piano sanitario con meno leggerezza. Non si vuole fare della polemica a tutti i costi, ma basta riandare all'anno in cui De Adamich, allora pilota della stessa Ferrari, si vide negare la possibilità e l'occasione di poter disputare il GP d'Italia a Monza per un paragone. Lo spostamento di vertebra cervicale che l'obbligò al collarino tipo G. Hill dopo l'incidente di diversi mesi prima in Inghilterra, era più che guarito. Quella volta De Adamich aveva il certificato del prof. Gui del Rizzoli di Bologna. Ma le cose furono messe in modo che la Ferrari non lo schierò. Altro esempio parallelo. Per Merzario tre anni fa, dopo la collisione con Galli che gli costò la frattura del dito a Imola, partì persino per la Svezia un immediato telegramma della CSAI (sic!) che invitava gli organizzatori a vietargli la partecipazione. Per Lauda, che pur ha detto dopo la corsa «Non farò mai più una pazzia del genere», non risulta che la Ferrari come qualsiasi organo ufficiale si sia premurato a far nulla del genere. Anzi nessuno ha posto problemi. Forse anche questa è la ragione perché poi i piloti italiani possono essere definiti «parrocchiali»:

m. s.

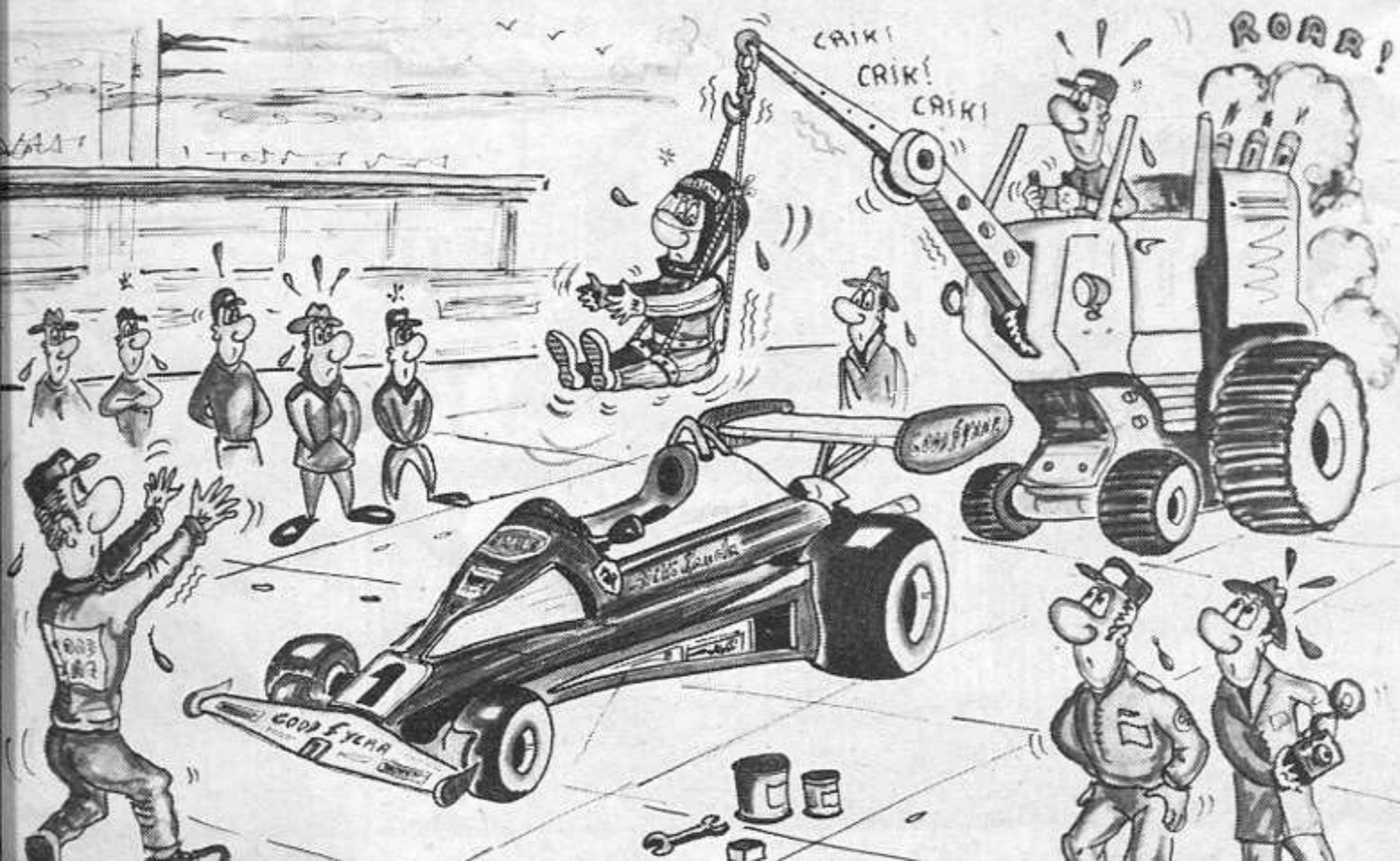
LAUDA COME NUVOLARI?

La spina dorsale di TAZIO

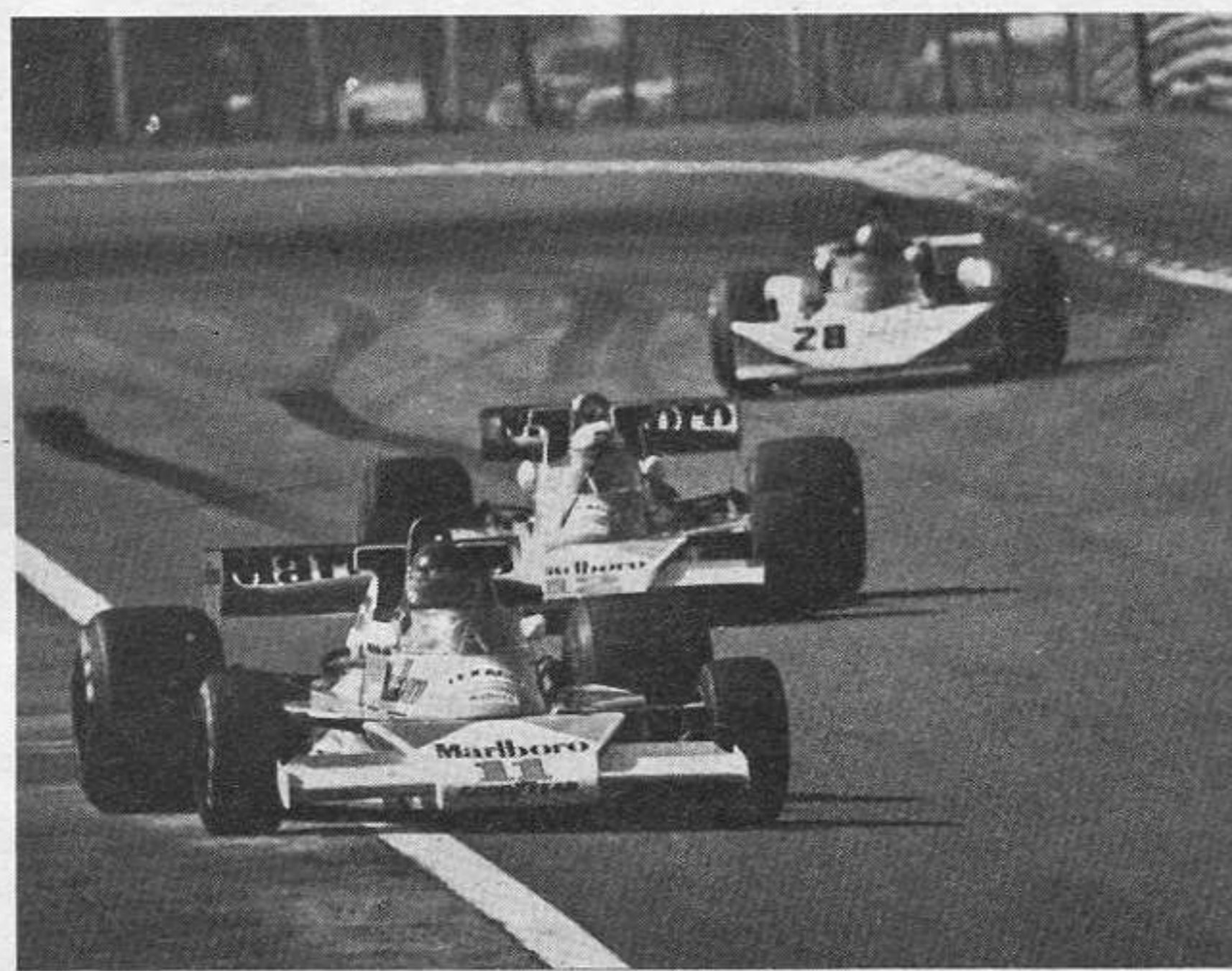
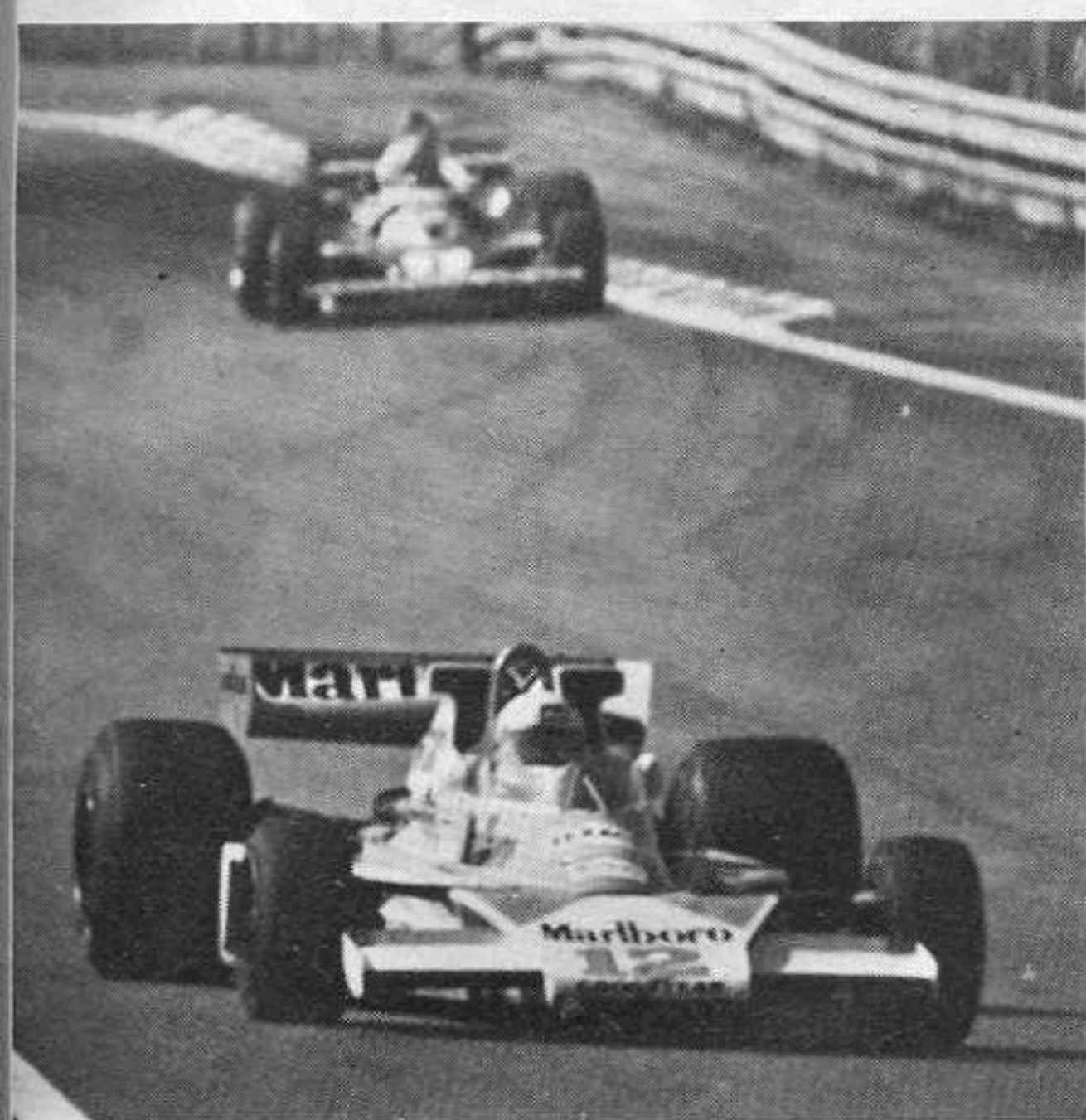
LAUDA COME NUVOLARI? Dopo il Gran Premio di Spagna, la domanda è diventata di grande attualità, anche perché a gente dalla memoria lunga e ferrea è venuto spontaneo il paragone. Nuvoletti correva e vinceva anche con le ossa rotte. L'automobilismo ha dimenticato tutto o quasi tutto, si sa. Ma non ha dimenticato Tazio Nuvoletti e il suo (eroico) modo di correre: quel ricordo si tramanda di padre in figlio, puntualmente, come una cosa sacra di famiglia.

In trent'anni di corse, dal 1920 al 1950, «Nuvoletti» ha riservato parecchie emozioni del «genere Lauda di Spagna». Fallo una volta, fallo due, fallo tre, la gente comincia ad impressionarsi. E il ricordo diventa un'eco rimbalzante di decennio in decennio.

Nuvoletti ha cominciato a fare «il matto» molto presto. Era il 1925 e lui aveva al suo attivo poche corse in automobile e pochissime vittorie. Era già un buon centauro, percosso però dalla voglia di entrare



LAUDA è partito come uno schioppo, sfruttando al solito quella che è diventata la maggior qualità della Ferrari dagli anni bui dei 40 litri in più: le migliori prestazioni a pieno peso carburante. Hunt è alle spalle ma sembra voler aspettare che il rivale si affatichi prima di portare l'attacco. Ma si intravede il compagno di squadra Mass che incalza. E allora mister «Caccia» (sotto) stringe i tempi, passa e stacca Lauda. Niki dirà: «Ho preso una botta sul cordolo mentre tentavo di contrastare James: una fitta da mozzare il respiro. E ho dovuto lasciarlo andare...». Poi (a destra e sotto) è Mass che attacca Lauda, in breve anche il tedesco lo supererà



IMPOSTO ALLA GOODYEAR
GRAZIE ANCHE ALLA CSI?

2 il tabù gomme FERRARI

Il risultato (con squalifica) del Jarama, ha fatto passare in secondo piano una polemica sulle gomme che, in vigilia, stava assumendo proporzioni minacciose sulla base dei risultati delle prove. Il non essere riusciti a spiccare ancora una volta la pole-position (solo Regazzoni al Beach l'ha ottenuta finora per la Ferrari) ha indispettito i responsabili ferraristi. E l'argomento si è rivivacizzato con l'arrivo in Spagna dell'«osservatore» avv. Montezemolo. Il tema è quello ormai abituale della «gomma uguale per tutti». La Ferrari è in dissidio con i colleghi dell'Associazione Costruttori F.1 e con la Goodyear per questo «collettivismo». Essa desidera avere ovviamente le gomme che sceglie nelle sedute di allenamento con i tecnici Goodyear. Perciò, dopo le prove a Kyalami e pre-Jarama, sono state individuate quelle più idonee alla 312 T2. Ma al GP Spagna la Goodyear ha portato un tipo unico per tutti (indicato con numero di miscela «48») che non è quello ottimale per i tecnici ferraristi. Si sussurrava in vigilia di contro che la McLaren avesse una gomma in realtà «49» pur se con etichetta standard, mentre la Tyrrell le sue gomme speciali le ha comunque avute: sono quelle «piccole» per le sei ruote (mentre a Maranello non sono state fornite quelle altrettanto «uniche» chieste per il De Dion).

La guerra delle gomme si è così fatta calda ed è ipotizzabile che le forniture alle vetture normali Fiat potrebbero incidere nei rapporti futuri del gruppo con i responsabili di Akron. Questi debbono essersi preoccupati, ma pare che si trovino in un vicolo cieco. La ragione sarebbe (udite, udite) che al veto di fornitura di gomme speciali alla Ferrari, il gruppo inglese della Associazione Costruttori F.1 sarebbe arrivato costringendo anche la CSI a sostenere con precisi argomenti la tesi dell'uguaglianza (visto il regime di monopolio pneumatici per le corse). Con quelle preoccupanti tesi che circolano sulla «sicurezza» dei noti pneumatici, per la pesante denuncia dei familiari di Donohue dopo l'incidente di Zeltweg, è da pensare che i responsabili della Casa americana abbiano dovuto far buon viso a insolito ukase. La storia continua...

definitivamente nel mondo delle quattro ruote. Già si sa che cosa successe in quel martedì 1. settembre 1925. La P2 (Alfa Romeo) guidata dal centauro Nuvolari uscì di strada a Monza mentre era lanciata alla caccia di un impossibile record (quello di Antonio Ascari). Nuvolari volò in aria ed atterrò su del filo spinato. Si procurò delle ferite, non delle fratture. Comunque quindici giorni dopo si allineava al Gran Premio delle Nazioni a Monza per correre con la propria Bianchi «Frecchia celeste» nella categoria 350.

Tutti sono disposti a giurare che in quella occasione Tazio fosse ingessato. Non era ingessato. Era pe-

rò fasciato ben stretto. Forse avrà avuto anche qualche linea di febbre. Fatto sta che si fece aiutare ad inforcare la motocicletta, poi partì per una gara tiratissima, sulla coda dell'avversario più temibile: l'inglese Handley. Andò a finire che Handley ruppe il motore e Tazio tagliò per primo il traguardo. La sua media, però, risultò più veloce di quella ottenuta dalle «cinquecento».

Apriti cielo! I giornalisti diventarono matti nel descrivere la prodezza. Lì per lì non dissero che Nuvolari era ingessato, ma il particolare affiorò qualche anno dopo, nel mezzo di un articolo inneggiante al campione. Nuvolari — si vede — non smentì e così quella di Monza rimase la più celebre delle sue incredibili gesta.

Ma fece anche di meglio. Nel '26, sempre in moto, si fratturò un dito contro la spalletta di un ponte al circuito del Savio. Continuò per un bel po' prima di fermarsi e di crollare sfinito dalla sella. Nel '27, al circuito di Verona, fu preso da un attacco feroce di dolori alla schiena. Forse una lombaggine. Arrivò al circuito disteso sul divano posteriore della sua «Lambda». Non lo volevano far correre, ma quando vide la sua moto appoggiata al box, fu preso quasi da un raptus ipnotico. Si alzò, corse e vinse.

Sempre nel '27 cadde in moto a Livorno. La domenica successiva sullo stesso circuito c'era la corsa automobilistica: si era fratturato una spalla e per correre (e arrivare secondo) dovette usare un corsetto di gesso, ben camuffato sotto un maglione a righe.

Bisogna arrivare fino al 1934 per rivedere Nuvolari alle prese con il gesso. Il 22 aprile di quell'anno uscì

rovinosamente di strada ad Alessandria: la gamba sinistra venne fratturata in due o tre punti. L'incidente era serio, ma lui dal letto dell'ospedale continuava ad assicurare tutti che presto, molto presto, sarebbe stato di nuovo in pista. Pochi gli credettero. Ma il 27 maggio, dopo poco più di un mese, Nuvolari arrivava a Berlino per correre al circuito dell'Avus con la sua Maserati. A chi gli faceva notare la «pazzia» (e fra questi i fratelli Maserati) lui a sua volta faceva notare che l'Avus non era un circuito grandemente impegnativo: solo due curve. Con la macchina provvista di una staffa per sostenere la gamba, Tazio partì e arrivò quinto.

Due anni dopo, infine, il «numero» certamente più sensazionale. Era maggio. Uomini e macchine erano impegnate a Tripoli. Durante le prove del venerdì all'Alfa di Nuvolari scoppiò una gomma posteriore. Il gran volo causò al pilota escoriazioni varie e anche, cosa molto più grave, una lesione alla spina dorsale. Il venerdì notte lo passò ovviamente all'ospedale. Il sabato comparve sulla pista. Sotto la tuta bianca aveva una stretta fasciatura. Il turno delle ultime prove valide per lo schieramento di partenza fu aperto proprio da Tazio Nuvolari che volle compiere qualche giro del circuito da solo, per non far correre rischi a nessuno dei suoi colleghi.

Il giorno dopo era regolarmente al via con una macchina che, anche se fosse stata guidata da lui in condizioni normali, non avrebbe potuto fare gran che contro le strapotenti Mercedes ed Auto Union. Arrivò ottavo.

Cesare De Agostini



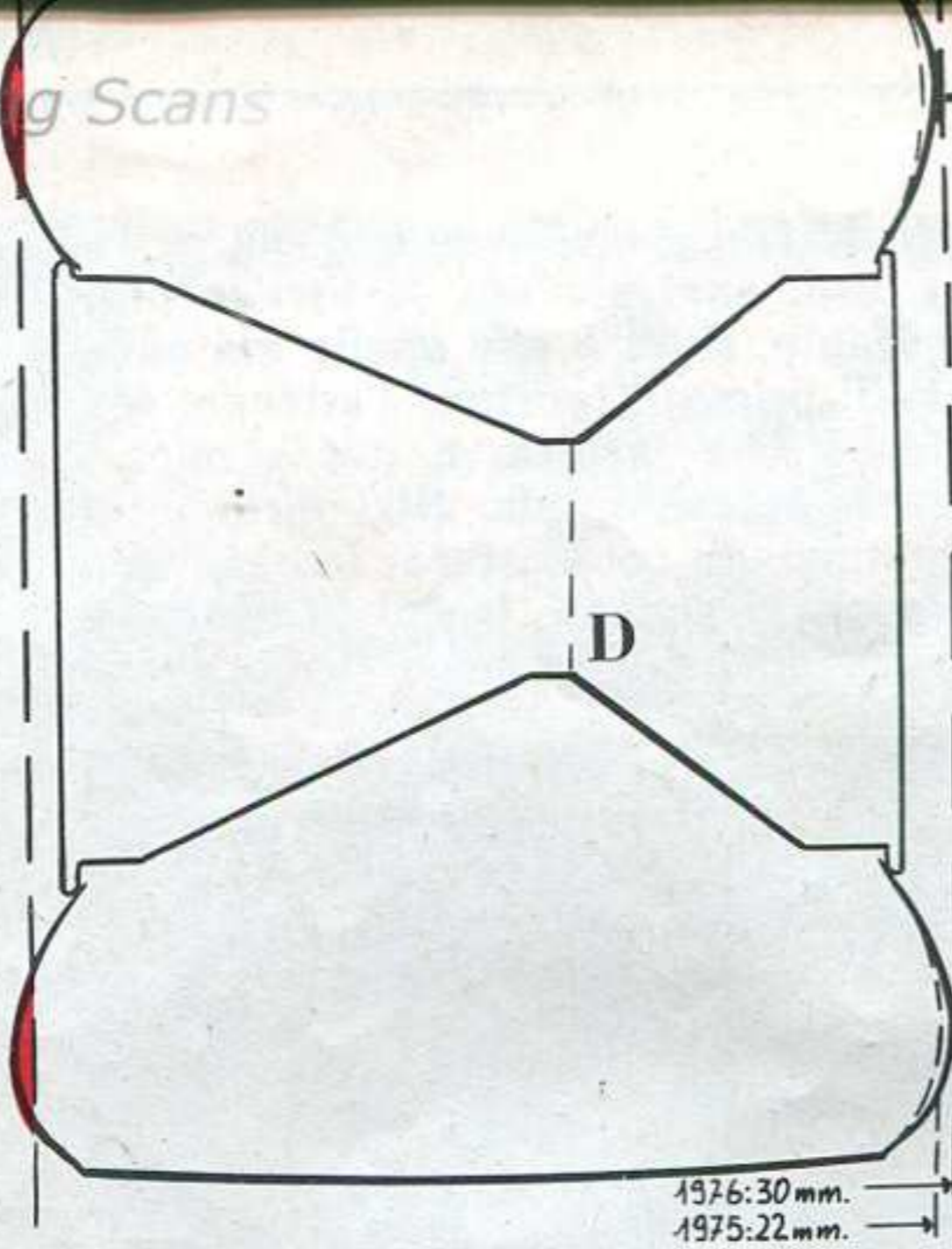
Tripoli, 1936: Nuvolari sul letto d'ospedale, pronto a raggiungere il circuito. Sotto la tuta, è fasciato per una lesione alla spina dorsale. A sinistra, si nota Nello Ugolini

3

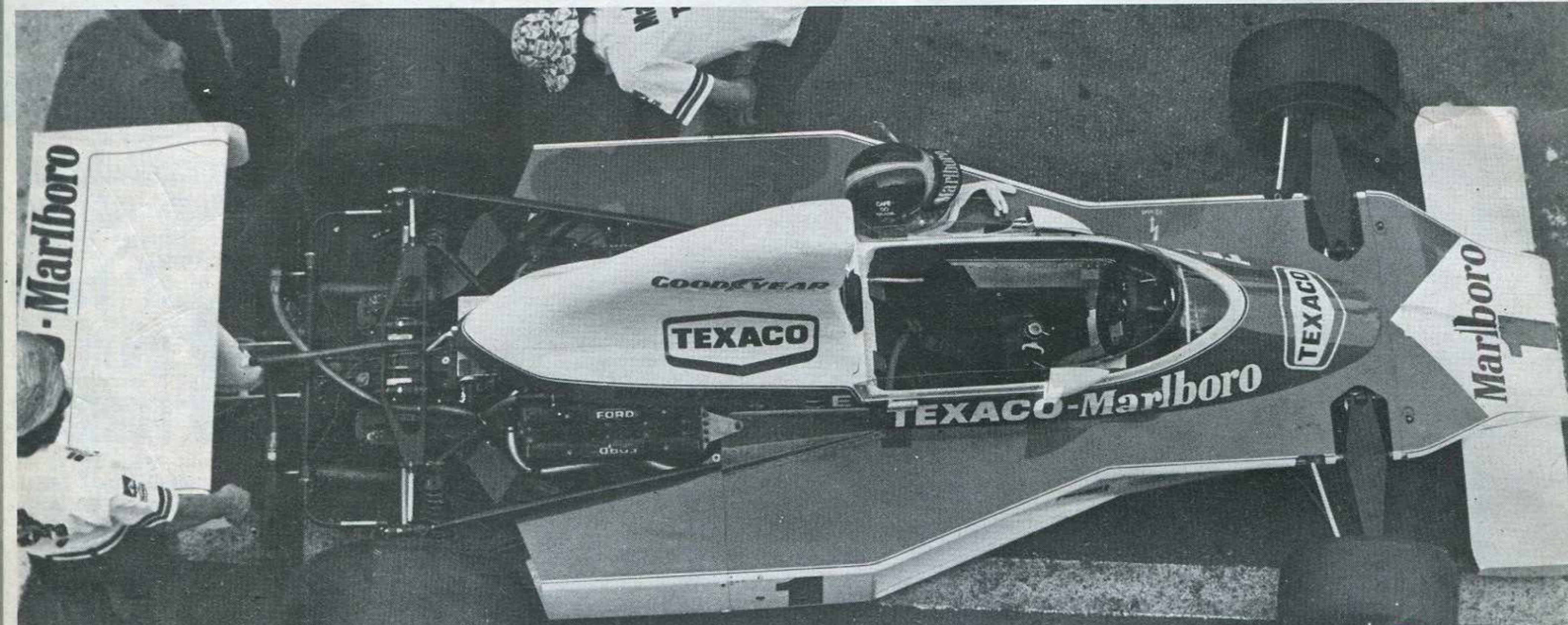
NON C'È DUBBIO CHE
LA McLAREN DI HUNT
FOSSE FUORI-MISURA:

ma «verifichiamo» tutte le facce della clamorosa squalifica

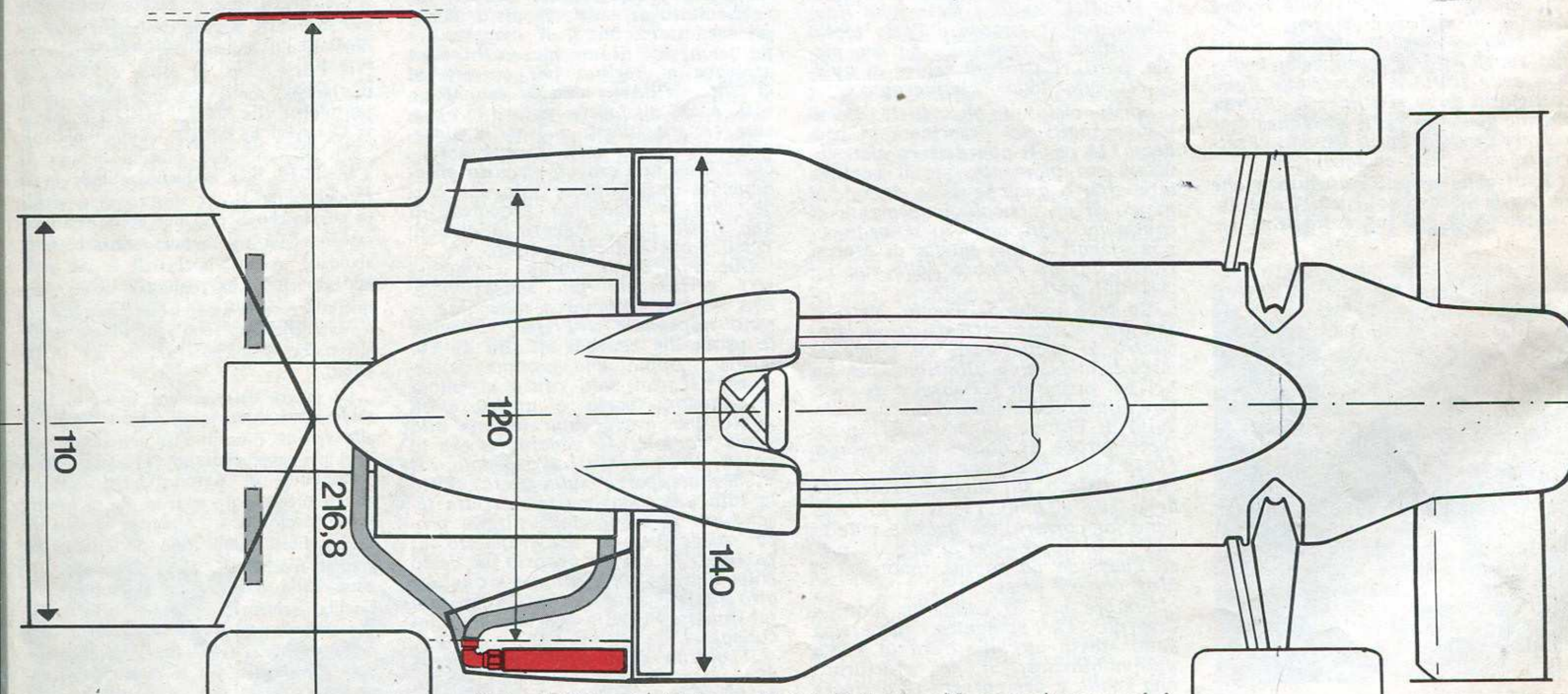
Larga, molto larga, la più larga di tutte, la McLaren M 23 di Fittipaldi era stata presa come unità di misura massima, al Nurburgring '75 per le quote di ingombro imposte poi quest'anno dalla CSI. Anche più «colpevole», quindi, che a sgarrare sia stata proprio essa...



Nel disegno a sinistra, che rappresenta la sezione della ruota posteriore sinistra della McLaren M23 di Hunt, in evidenza le differenze di «sbalzo» della pancia del pneumatico che avrebbe tratto in inganno Mayer e compagni. Essi dicono che l'anno scorso il fianco sporgeva di 22 millimetri, ed ora invece sporge di 30. Segnato con «D», l'appoggio del cerchio al portamozzo. Variando questa misura, cioè la campanatura del cerchio, si varia ovviamente anche la carreggiata, quindi l'ingombro totale esterno della vettura. In questo modo la McLaren potrebbe «recuperare» i 18 mm in più risultanti in verifica l'altra domenica al Jarama



L'irregolarità da **arrossire**



Vista dall'alto, la McLaren M 23 di Hunt e Mass così come si è presentata al Jarama, con le sue misure vitali. La scocca è al massimo dei 140 cm., si nota bene come i radiatori olio siano oltre i 120 cm. permessi. In grigio le zone permesse per le tubazioni olio, sempre entro i 120 cm sulla mezzzeria; inoltre, i radiatori dell'olio possono essere ai lati ma non oltre il cambio (tratteggiati)

questo punto

3

continua a pag. 19

Gordon Coppuck IL PROGETTISTA, SPIEGA LE MISURE «SBAGLIATE»

Più grave la «licenza» radiatori

SPECIALE AUTOSPRINT

JARAMA - A circa 12 ore dal «fattaccio» della squalifica dopo il GP di Spagna, abbiamo incontrato Gordon Coppuck ed Alistair Caldwell rispettivamente progettista e capo meccanico della McLaren, che anche se molto delusi, sembravano molto fiduciosi sull'esito del loro reclamo. Afferma Coppuck:

«Noi non contestiamo affatto la misura fatta dai commissari sportivi, effettivamente la nostra macchina è risultata di 18 mm fuori regolamento, ma la cosa ci ha sorpreso per due motivi: innanzi tutto perché i commissari avevano già misurato la macchina in sede di verifiche ante-gara e non avevano rilevato questa irregolarità (e noi non abbiamo usato gomme diverse dalle prove). In secondo luogo, perché la nostra macchina l'anno scorso era stata presa come limite massimo in fatto di larghezza laterale dalla CSI.

«Dato che non abbiamo cambiato, dall'anno scorso, le carreggiate non ci siamo preoccupati di misurarle poiché sapevamo di essere stati presi come limite di misura».

A confortare queste — chiamiamole — dimenticanze bisogna ricordare che i tecnici di Maranello dal canto loro sono rimasti parecchio chiusi nei box a rimisurare la macchina. Coppuck continua:

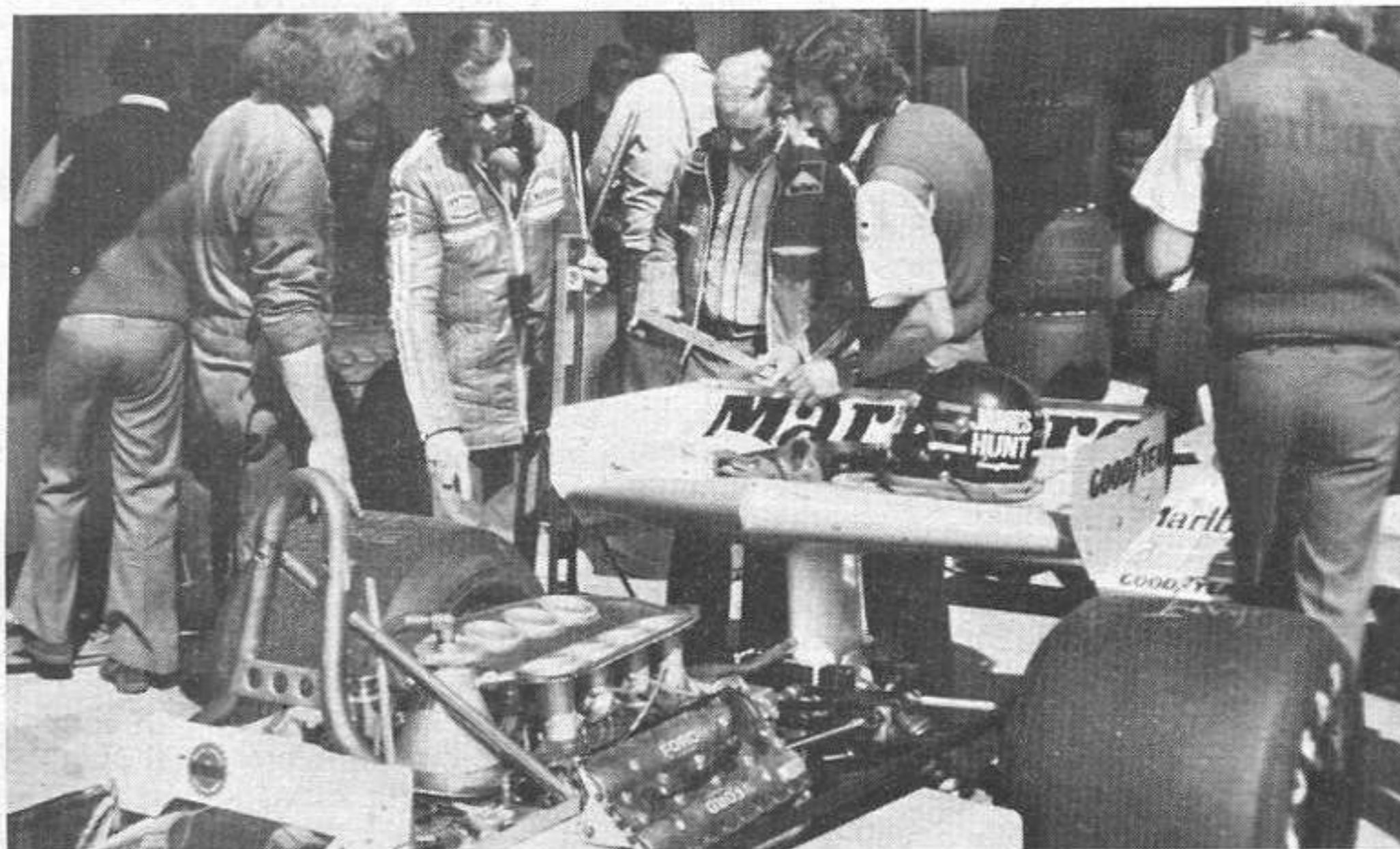
«Tutti sapevano che noi eravamo i più larghi, non è un mistero, ma noi sapevamo appunto di essere a posto, inoltre se i commissari avessero trovato l'irregolarità prima della gara sarebbe stato diverso, non rilevandola noi non abbiamo potuto pensare che il nuovo tipo di pneumatico imposto dalla Goodyear ha una spalla più larga. Noi avevamo misurato la macchina l'anno scorso, evidentemente la spalla delle gomme era minore (si parla infatti di 22 mm. l'anno scorso e di 30 mm. quest'anno, proprio i 9 mm. per parte che hanno messo fuori limite la McLaren).

«Adesso saremo costretti a fare una sospensione più stretta perché, anche se il nostro ricorso venisse accettato, passeranno sicuramente alcuni mesi; in vero, costruire nuovi semiassi e nuovi supporti sospensioni per 9 mm. per parte mi sembra molto costoso; è chiaro comunque che lo faremo, ora che sappiamo di essere fuori regola».

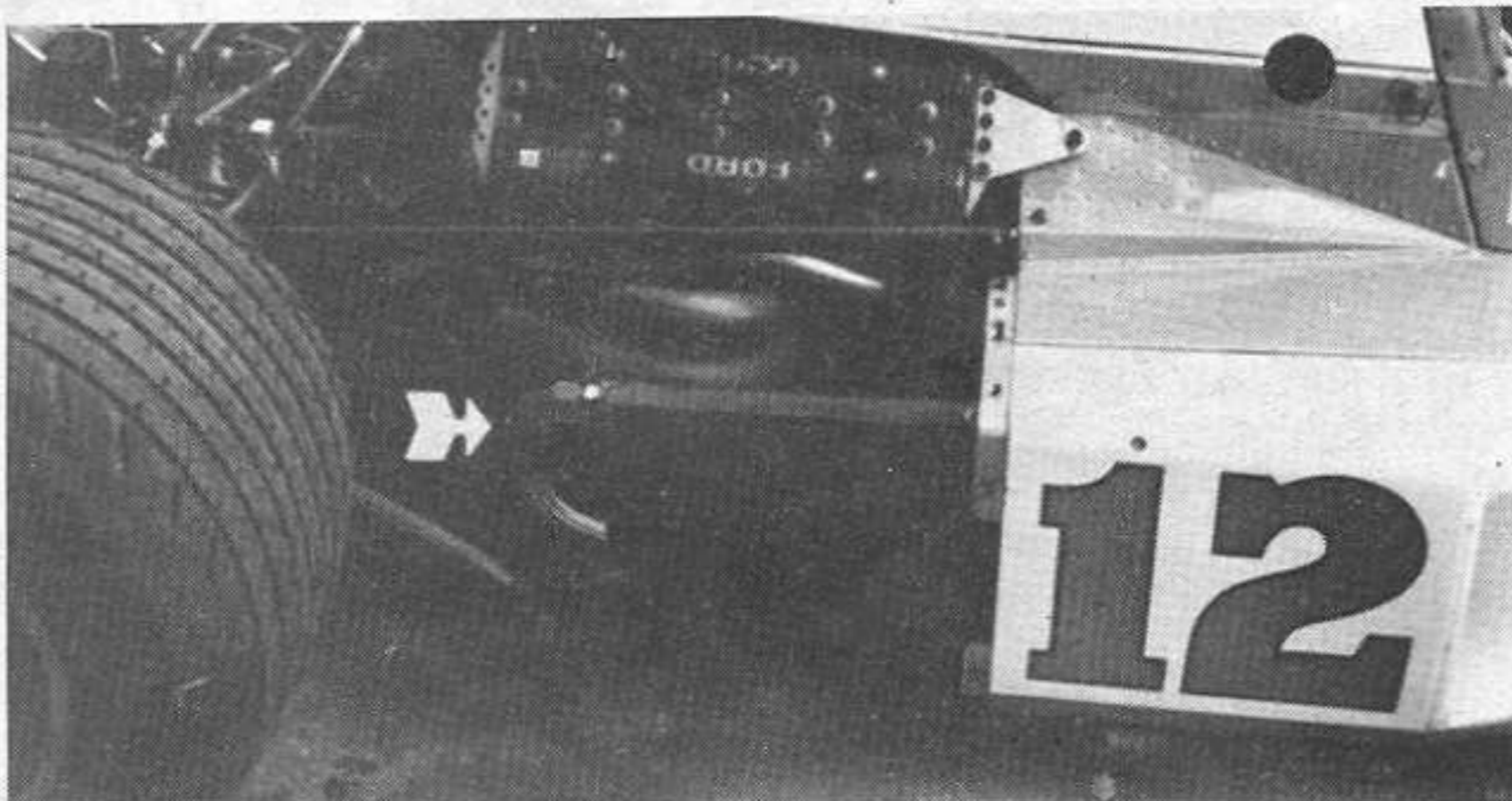
Meno diplomatico Caldwell: «Sarebbe bastato aumentare la pressione delle gomme ed avremmo eliminato quei 9 mm; mi sembra comunque che la squalifica sia troppo, sarebbe bastata una multa, bisogna considerare che tutte le macchine, se controllate bene, hanno qualcosa di irregolare, Ferrari compresa».

Fin qui la difesa dei due uomini McLaren e se su alcuni punti si può concordare con loro resta tuttavia il fatto più grave (rilevato e poi assurdamente messo a tacere dai commissari) dei radiatori olio messi in una posizione che il regolamento vieta, anche se bisogna notare che è più sicuro un radiatore olio sulla fiancata che non uno dietro, sotto l'alettone.

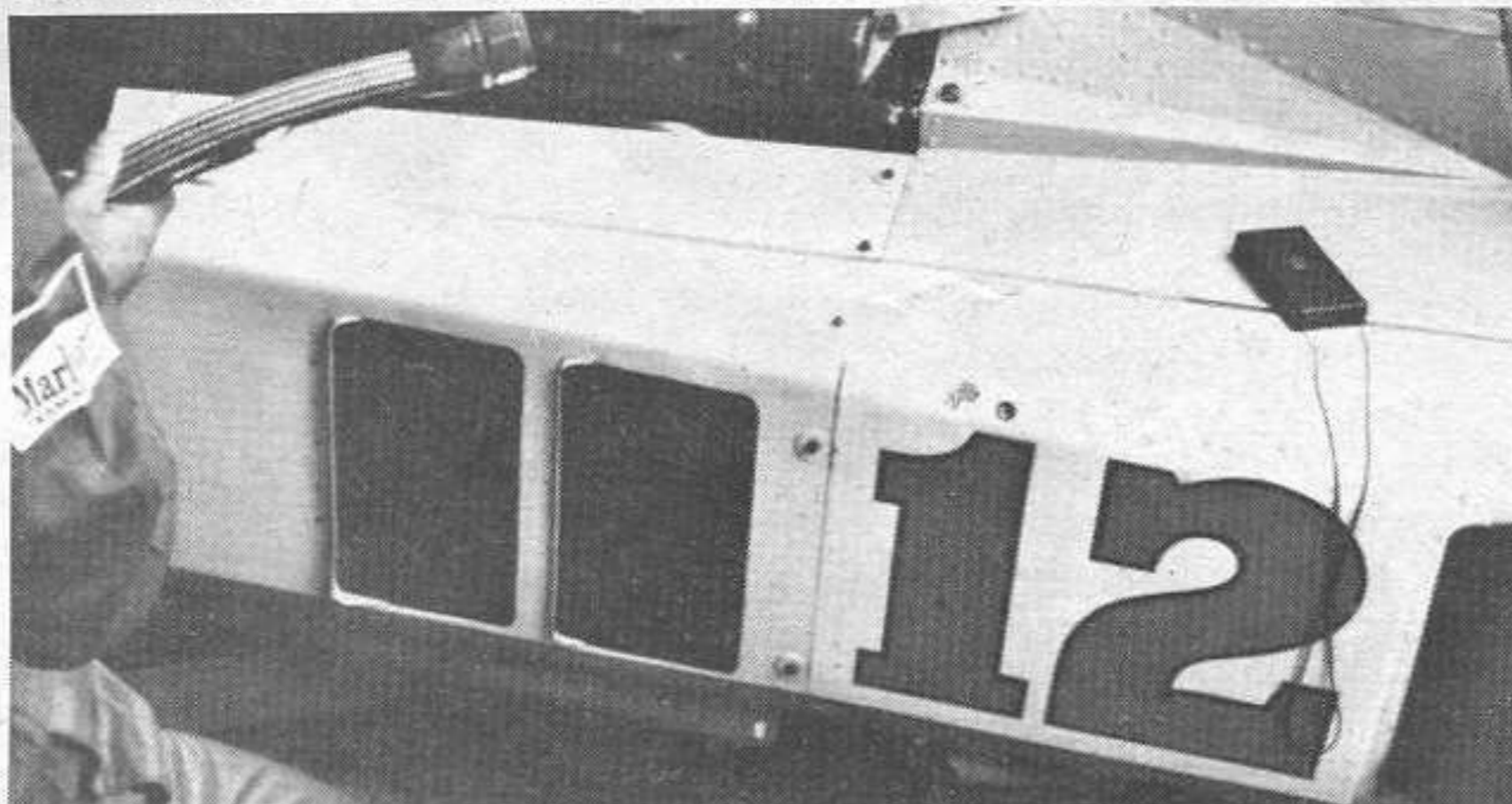
Il regolamento, infatti, per evitare che si sparga olio in pista in caso di incidente ha voluto evitare che possano essere messi in zone «non riparate», per cui sono vietati i radiatori a sbalzo del cambio (anche se solo ai lati di esso sono



Gordon Coppuck indica a Mayer un pneumatico posteriore della loro M23. A destra, sopraggiunge il capomeccanico Caldwell. La convinzione di trovarsi nel giusto ha condotto gli uomini della McLaren a non rivedere le misure



La mancanza più grave della M23 era comunque nei radiatori olio. Sopra, si nota come anche il raccordo (vedi freccia) sia ben oltre i 120 cm. Sotto, i radiatori carenati. Siamo a 136 cm.



sempre egualmente pericolosi). Inoltre tutte le canalizzazioni olio devono essere dentro i 120 cm. di larghezza. Ora sia la Tyrrell sia l'Ensign hanno messo i radiatori olio dentro i 120 cm. all'interno di quelli acqua, sacrificandone quindi l'efficacia per poi trovare la piacevole sorpresa del «permesso» concesso a McLaren e March di averli a 140. E' inutile sottolineare che il radiatore olio contiene anche esso olio inoltre questa permissività è stata concessa per il fatto che il regolamento dice «canalizzazioni olio». Se guardate il disegno e le foto di dettaglio, noterete che il raccordo olio è anch'esso oltre i 120. In rosso nel disegno sono segnati i punti proibiti, in grigio le parti regolari.

A svantaggio inoltre della McLaren sta

il fatto che prima i radiatori erano ai lati del cambio e sono stati spostati proprio per questa gara, per cui appare difficile che non abbiano letto questa norma che entrava in vigore proprio col GP di Spagna.

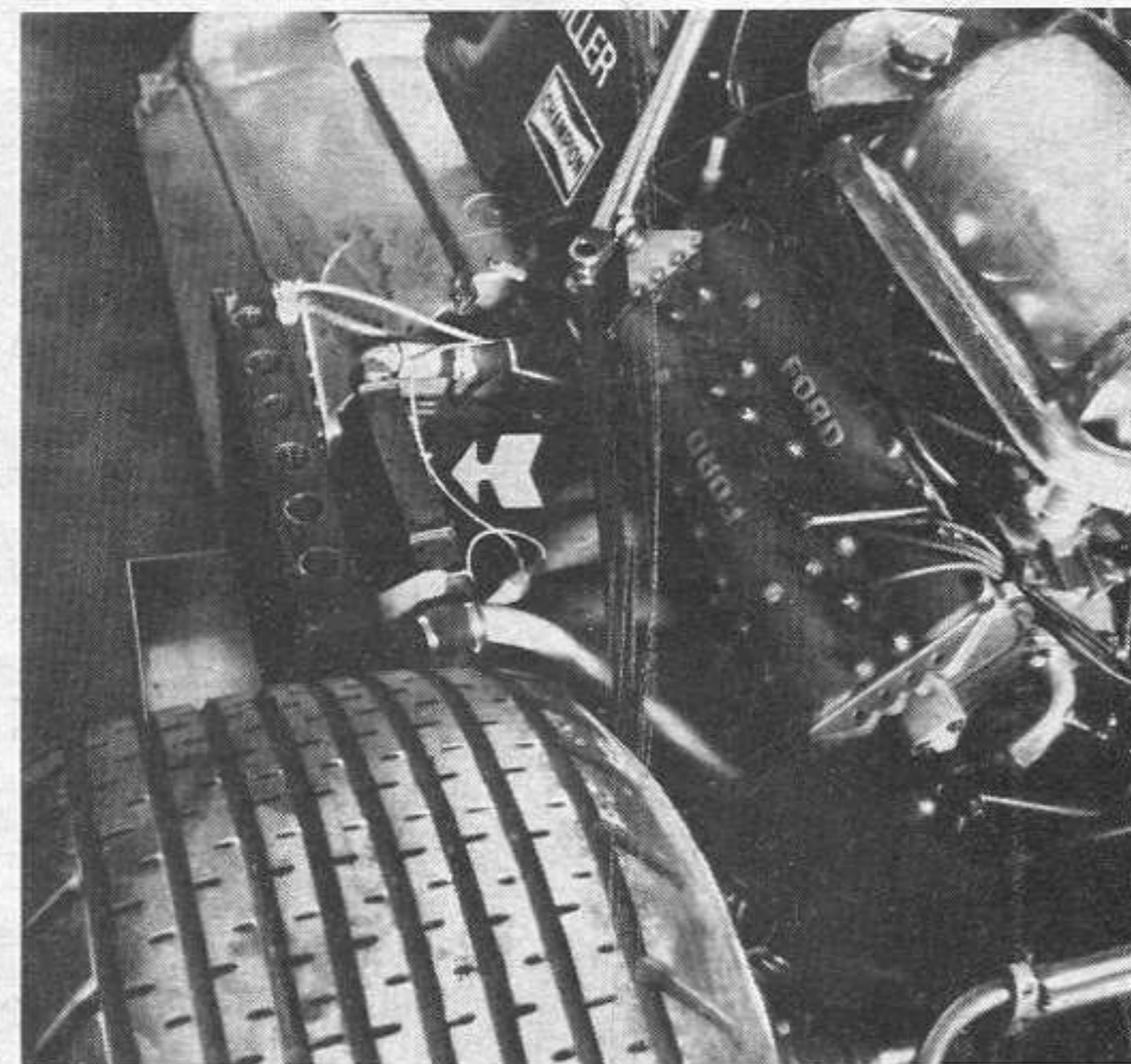
Ultimo punto e forse il più importante, nel permettere i radiatori in quella posizione i commissari dicevano che ciò non aveva effetto sulle prestazioni e questo è veramente assurdo e sbagliato:

1) la posizione esterna a 140 anziché 120 permette un raffreddamento migliore tanto è vero che la Ensign ha dovuto aggiungere un radiatore supplementare;

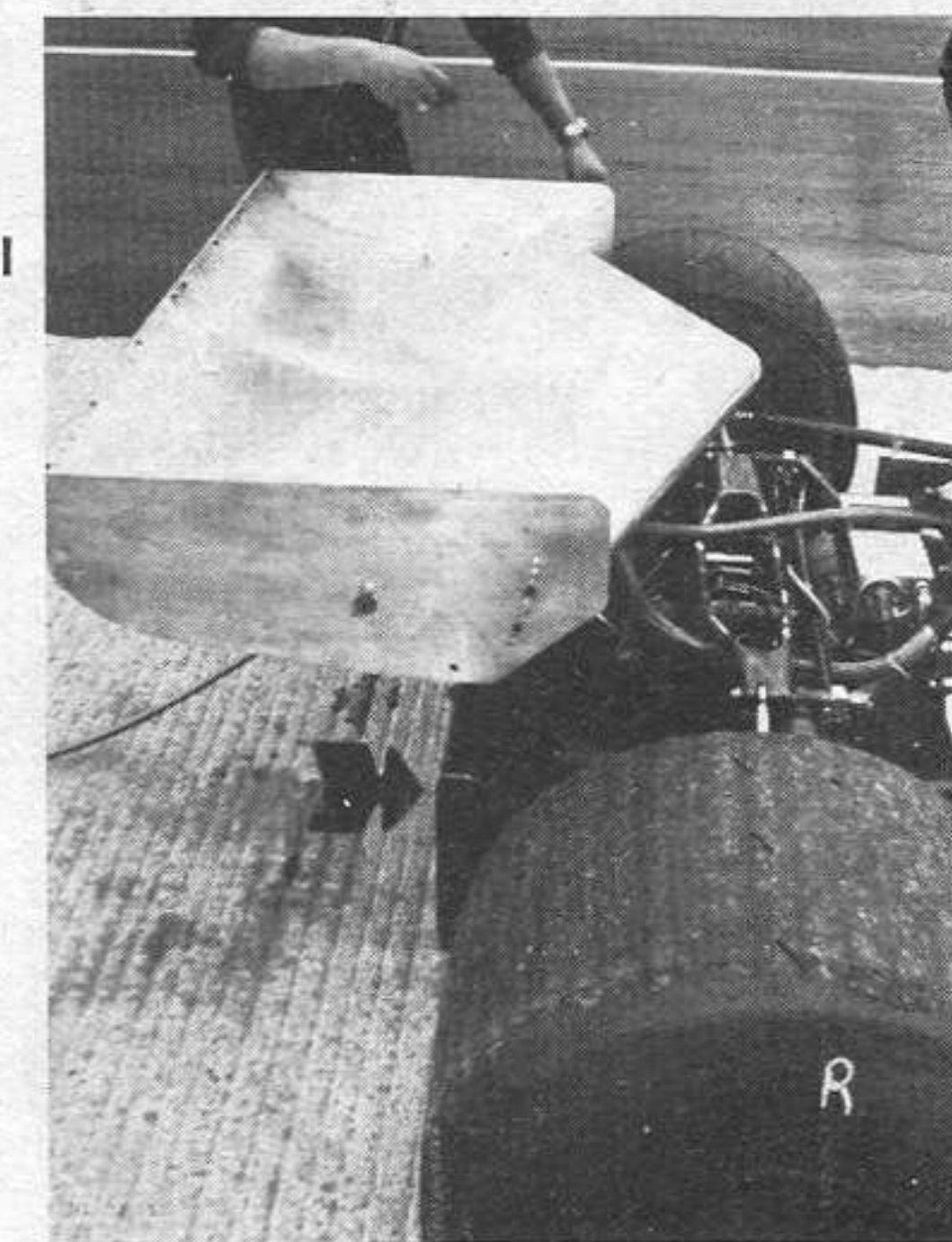
2) l'aver messo i radiatori in quella posizione con la stessa efficienza di raffreddamento della soluzione antecedente ha permesso di «pulire» la zona dell'a-

Non sono bastati a HUNT gli auguri di Suzy

JARAMA - Un James Hunt piangente (di rabbia) è stato visto lasciare il circuito di Jarama. Imprecava «Diavolo! Voglio dimenticare tutto e adesso vado a sbronzarmi...». E lo diceva in modo e anche in un inglese volgare. Si è allontanato subito verso Madrid con degli amici (lui abita in Spagna) nelle orecchie gli echeggiava ancora la telefonata ricevuta da oltremare dalla moglie fuggiasca Suzy 20 minuti prima della corsa: «Buona fortuna, James...». Non è stato sufficiente.



Sopra, per rientrare nei 60 cm. dalla mezzeria, sulla Tyrrell i radiatori olio sono dietro quelli dell'acqua



Nelle prove a Silverstone, la McLaren aveva ancora i radiatori olio ai lati del cambio, a «sporcare» la zionia sotto l'alettone. A sinistra, notare la distanza fra alettone e gomme

llettone aumentandone l'efficacia e ciò con le nuove restrizioni aerodinamiche è molto importante; a questo proposito va rilevato che la McLaren sembrava la macchina che meglio sfruttasse l'appoggio dinamico.

Se si osservano le foto fatte due settimane fa a Silverstone si nota come prima la zona dell'alettone fosse più turbolenta mentre ora senza radiatori è estremamente efficiente.

Nel grande disegno dall'alto di pag. 10 inoltre si notava bene l'effettiva larghezza esterna, specie se si confronta con la foto. Bisogna tenere presente che l'alettone è largo 110 cm., e che quel disegno è in scala.

Giorgio Piola

QUALCHE CONTRASTO (NEI «TEMPI» DELLA SQUALIFICA) TRA I CAPI DEL R. T. McLAREN

HUNT: «Han già deciso di farmi perdere il titolo»

LONDRA - In questo momento alla McLaren si parla poco delle conseguenze del GP spagnolo, niente di più della dichiarazione ufficiale fatta da Teddy Mayer; che dice: «Ci sentiamo come se fossimo stati condannati a morte per non aver rispettato un divieto di sosta. E' stata la

prima volta che il regolamento è stato applicato con un certo grado di precisione, e perchè il regolamento ha costituito un completo caos per degli anni, e perchè era ancora discusso fino a pochi attimi prima della corsa stessa; nessuno sapeva veramente come sarebbero stati applicati o che cosa significava. Senza volerlo abbiamo commesso un'infrazione minore del nuovo regolamento che non dà alcun vantaggio per quanto riguarda le prestazioni della vettura, di fatto piuttosto il contrario. La maggior parte delle macchine hanno la carreggiata molto più stretta, poichè ritengono che questo comporti un vantaggio».

«Ciò era causato da un effettivo aumento delle dimensioni tramite un cambiamento del tipo di gomme usate da tutti i concorrenti, che adesso vanno oltre il cerchione quando la macchina è ferma e che sono entro il cerchione quando la vettura è in movimento. Inoltre, le nostre vetture sono state controllate dalla sottocommissione tecnica della CSI sia il venerdì sia il sabato prima della corsa, e non si è fatto cenno, di nessun genere, che le macchine fossero in un qualunque modo non conformi al regolamento. In altre parole, loro hanno permesso di far partire le vetture, dopo averle controllate con estrema attenzione e senza avvisarci di scorrettezze tecniche».

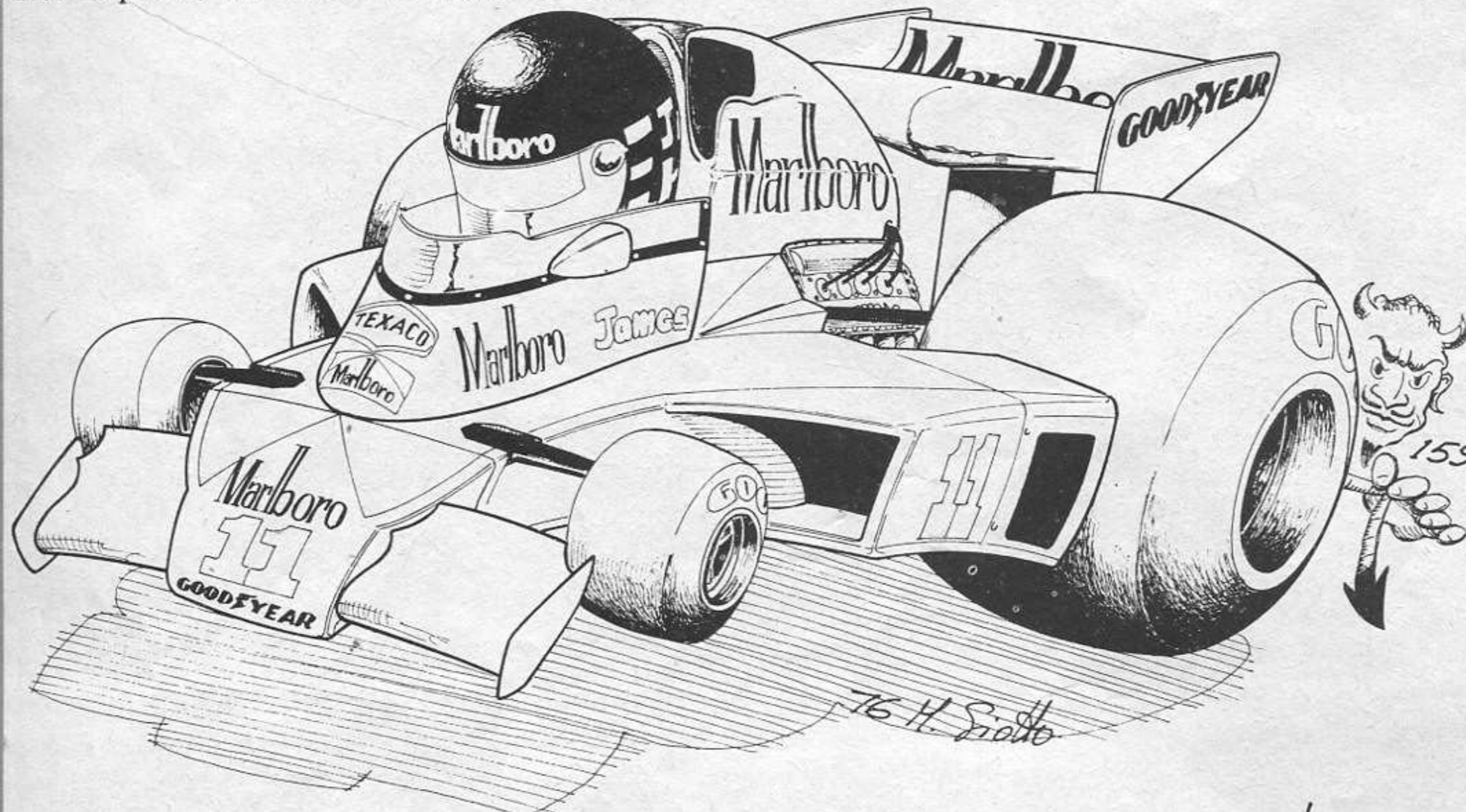
«Ovviamente, riteniamo che permettere a un pilota di rischiare la vita e di disputare un'intera corsa dando una superba prestazione per poi squalificarlo per una cosa che non può avere nessuna influenza sulle prestazioni della macchina o sulla sicurezza di chiunque, è assolutamente assurdo. L'intenzione del regolamento è di conservare le dimensioni delle macchine al livello dell'anno scorso. I componenti meccanici della macchina hanno esattamente le dimensioni dell'anno scorso. Anche perchè abbiamo prestato tanta cura e attenzione a un grosso numero di cambiamenti in seguito al nuovo regolamento, che nessuno del nostro team era consapevole di questa particolare scorrettezza della nostra vettura».

«Abbiamo fatto appello all'Automobile Club spagnolo, che presumibilmente verrà discusso prima del GP del Belgio. Se questo appello dovesse essere respinto siamo convinti che il RAC inglese sosterrà il nostro appello davanti alla FIA di Parigi».

«Se fu possibile per Niki Lauda ottenere dei punti nel GP britannico quando la sua vettura era parcheggiata nei box, sembra assolutamente assurdo togliere dei punti al vincitore di una corsa solo perchè le gomme hanno superato di 1,8 cm. la misura legale. L'intero team della McLaren ha piena comprensione per James Hunt». Fine della dichiarazione.

La dichiarazione di Mayer è stata in parte contraddetta dal direttore del team Alastair Caldwell, che non si può ricordare che l'effettiva larghezza fu misurata durante il controllo prima della corsa, sebbene fossero controllati tutti gli altri punti (ma questo fatto a sua volta può rafforzare l'affermazione della McLaren che la loro infrazione fosse stata commessa senza volerlo). Il consulente tecnico dell'associazione costruttori Peter Jowitt, il quale ha notato la scorrettezza per primo, dice che le dimensioni sono state misurate in tre modi, anche dall'estremità esterna alla base di ogni gomma e, «non c'è questione che la macchina non sarebbe potuta passare fra due pali verticali ipotetici distanti 215 cm». Però egli sottolinea che la macchina sarebbe passata se non ci fossero state montate le gomme sulle ruote, e che perciò solo la dimensione delle gomme ha causato l'infrazione.

Sebbene Hunt sia ovviamente prevenuto, ha fatto una dichiarazione su un punto generale che ha occupato molti: «Se perdo i punti in questa corsa questo significa che il risultato per il campionato è già deciso, perchè non ci sarà più concorrenza. Stava per esserci solo una battaglia quest'anno, quella fra Niki Lauda e me stesso. Se il risultato verrà confermato, gli unici perdenti saranno gli spettatori, che amano l'emozione».



QUANDO IL DIAVOLO CI METTE LA CODA!...

MOTORAMA dall' Austria



LAUDA in TV
confessa:
«stavo per
ritirarmi»

L'offesa di MAYER

VIENNA - Il lunedì dopo il GP di Spagna, Niki Lauda è stato ospite del programma televisivo settimanale austriaco «Sport am Sonntag» (lo sport della domenica) e il giornalista austriaco Heinz Pruesser si è a lungo intrattenuto con lui. E' interessante notare che Pruesser, che ha anche fatto il commento dal Jarama per la TV austriaca, parla continuamente di «una prestazione eroica». Mi sembra sia il caso di discutere su questa questione e cioè, se si tratti veramente di una «prestazione eroica» senza porsi il dubbio se non potesse essere piuttosto irresponsabile disputare un GP in condizioni fisiche imperfette.

Ecco un riassunto di quella intervista:
LAUDA: ... Questo è già il secondo difetto della McLaren.

PRUELLER: Perché già secondo difetto, il secondo trucco sleale della McLaren?

LAUDA: Per questa corsa era in vigore per la prima volta il nuovo regolamento, dal sabato 1. maggio, inoltre bisogna aggiungere che la McLaren ha i radiatori dell'olio troppo larghi, di circa 3-4 cm. Questo fatto dà certamente una temperatura dell'olio inferiore di 10-20 gradi. Infatti i commissari tecnici lo hanno constatato e segnato al momento del controllo prima della corsa, cioè che la McLaren non corrispondeva al regolamento, ma che poteva partire lo stesso. I commissari sportivi hanno detto che questo fatto non porta nessun vantaggio, ma io la penso diversamente, perchè con una temperatura dell'olio più bassa, il motore funziona meglio e la macchina va più veloce. Ma è stato lo stesso una grande prestazione di James Hunt, perchè vincere un GP non è tanto facile. Quando la macchina non è giusta, allora mi dispiace

per il pilota, mi dispiace molto; però, d'altra parte non è giusto che riesca a stabilire la «pole position» con una vettura che non corrisponde al regolamento. P.: E sulla faccenda degli 1,8 cm in più di larghezza dei pneumatici?

LAUDA: Ecco, la larghezza dei pneumatici è un fattore importantissimo nella F. 1, soprattutto su percorso «Micky-Mouse» come è Jarama, voglio dire, una curva dopo l'altra. Se uno ha delle gomme più larghe, secondo me questo significa un vantaggio di 3-4 decimi di secondo per giro.

P.: E' vero che anche la Ferrari temeva di aver dei problemi, che si sono presentati in molte macchine a causa del nuovo regolamento?

LAUDA: Naturalmente, noi abbiamo fatto dei controlli di misura alla nostra macchina, prima di andare a Madrid e

NIKI a Fiorano per prove pre-ZOLDER

VIENNA - Proveniente da Vienna, dove è stato a lungo visitato dal prof. Poigenfuerst, docente di infornatura, è atteso a Maranello Niki Lauda, per le prove a Fiorano in vista del GP del Belgio di domenica prossima a Zolder.

Il prof. Poigenfuerst, che ha visitato il campione del mondo subito dopo il suo rientro in Austria dopo la corsa del Jarama, ha dichiarato che Lauda «è in condizioni di prendere parte alla gara», ma non ha voluto scendere in particolari per ragioni professionali.

sapevamo come corrispondesse assolutamente al regolamento.

P.: E la McLaren no?

LAUDA: La McLaren no. Secondo me questo è stato un grosso sbaglio di Teddy Mayer, ma a questo proposito credo che sia ancora importante precisare che nessun team ha fatto un reclamo, né la Ferrari, né la Lotus né nessun altro. Questo significa che è stato vittima unicamente del controllo tecnico dopo la corsa, un controllo che viene fatto dopo ogni corsa. P.: Ho avuto l'impressione che la Ferrari non abbia voluto fare una protesta per questo fatto, perchè non si voleva diminuire il valore della corsa eroica di Niki Lauda, con delle dispute, dei litigi su queste cose.

LAUDA: Questo non lo so. Credo, per quanto riguarda le proteste, se ne parlò molto, ma alla fin fine non si fece niente, perchè ci si fidò del controllo tecnico prima e dopo la corsa.

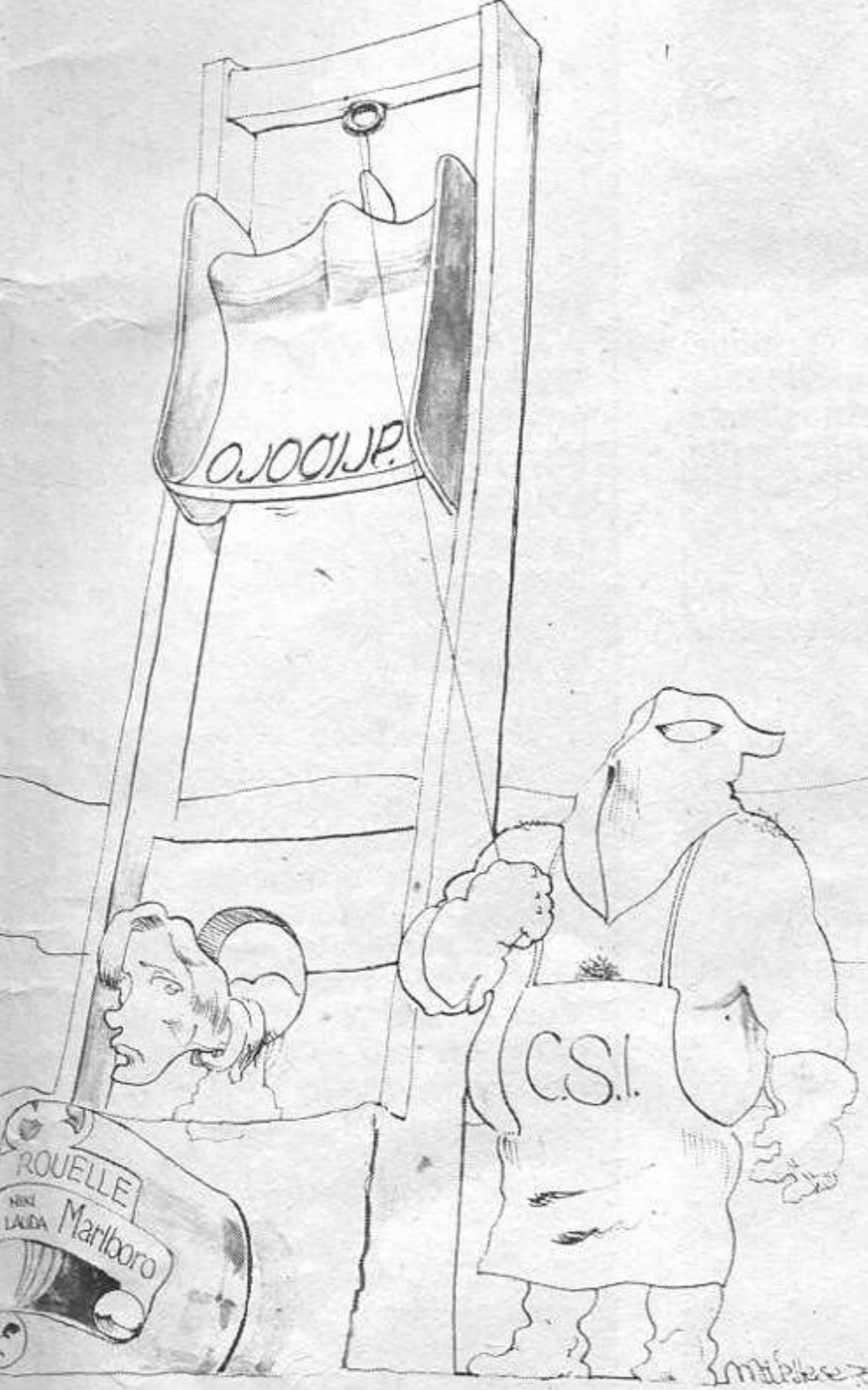
P.: Comunque la McLaren si è appellata contro questa decisione al tribunale sportivo a Parigi. Lei dà una possibilità di revoca a questa decisione, con questo appello?

LAUDA: Questo è molto difficile da giudicare per me. Posso dire solo una cosa: se una vettura non corrisponde al regolamento — e questo viene riconosciuto in pieno, perchè questo è stato confermato — allora è fuori classifica, secondo me. P.: La cosa strana e sorprendente in questa faccenda è che Teddy Mayer è avvocato, e perciò doveva sapere precisamente ciò che è permesso in una macchina e ciò che non lo è.

LAUDA: Sì, certamente, sono dell'avviso che forse non si sono accorti della irregolarità. Perciò non è sicuro che l'abbia-

RICORDANDO UN PRECEDENTE CHE QUASI CAPITÒ A RINDT

La stampa inglese assolve solo il pilota



ACQUISIZIONE SPAGNOLA

no fatto apposta. Naturalmente tutti vogliono avere le gomme e tutto il resto il più larghi possibile, questo è chiaro, per essere veloci, ma forse non hanno semplicemente visto questi 1,8 cm o quanti siano stati, però questo è un errore del team, cioè del signor Mayer.

P.: Teddy Mayer ha anche cominciato una certa guerra con... la Ferrari. Ha detto che per vincere con una Ferrari basta una «mezza testa»...

LAUDA: Sì, mi ha chiamato così, allora sono un mezzo idiota, perché guido una Ferrari. Allora questo lo sanno fare tutti. Ma probabilmente sarebbe più intelligente se egli si occupasse nello stesso modo della larghezza della sua macchina di quanto si occupa degli altri piloti.

P.: Ha anche minacciato di ritirare la McLaren dalla F. 1?

LAUDA: Va bene. Voglio dire, minacciare è una cosa che possono fare tutti, però secondo me queste sono sciocchezze».

P.: Niki, in un caso del genere, come pilota ha comprensione per un collega come James Hunt?

LAUDA: Ma certo, Hunt ha offerto una prestazione grandissima, perché ha guidato bene. Però, come ho già detto, una cosa completa l'altra, e se la macchina non è legale, allora lui ha avuto — secondo me — già un vantaggio illegale nelle prove, un vantaggio che semplicemente non è giusto. Tutti noi altri avevamo le macchine conformi al regolamento. Io per due volte sono stato sul punto di fermarmi, ma poi mi sono detto: adesso ho già dietro di me tutte le prove, ho già sopportato tutta questa pena, provo a terminare la corsa...».

Hannes G. Steinmann

LONDRA - I commenti generali della stampa automobilistica in Gran Bretagna sono stati molto vari. AUTOSPORT: «La nostra prima reazione è stata quella di offesa: non importa a quale team si dà il proprio appoggio, la prima impressione della faccenda è certamente quella di una burocrazia meschina allo stadio peggiore. Però è sempre saggio prendere in considerazione i fatti; la squalifica non è affatto tanto semplice quanto appare al primo sguardo. Ignorare non è una scusa per la legge, e neanche lo è il punto di vista che l'accusato non ne abbia ottenuto un vantaggio, che il regolamento è formulato in modo vago, che l'infrazione è stata il risultato di difficoltà con pezzi di un fornitore al di fuori della fabbrica, che l'accusato fosse troppo occupato con cose più importanti per controllare se fosse coerente al regolamento in punti meno insignificanti».

«Tocca a ogni direttore singolo di team accertare che la sua macchina corrisponda in ogni pezzo al regolamento. Al Jarama la McLaren di James Hunt è stata più larga di quanto permette il regolamento e la penalità, stabilita e concordata da tutti gli interessati, è chiaramente definita, cioè la squalifica. Però la McLaren ha passato il controllo prima della corsa senza che si fosse accennato che l'estremità posteriore della macchina fosse illegale, eppure è stata squalificata dopo la corsa. Questo è veramente il punto assurdo in tutta questa faccenda. L'illegalità avrebbe dovuto essere sollevata prima della corsa ed è una supposizione ragionevole dire che, se i commissari l'avessero fatto, il team McLaren avrebbe chiesto una sospensione temporanea della partenza, che sarebbe stata concessa. In questo caso ci sarebbe stato risparmiato un'altra controversia umiliante nello sport automobilistico».

Questo punto viene anche sollevato da MOTORING NEWS: «La squalifica di James Hunt in occasione del GP di Spagna introduce un elemento di farsa, che non ha posto nel modo altamente professionale delle corse di F. 1... L'intera faccenda mette in risalto la complicità e i troppi dettagli del regolamento di ciò che si suppone sia la massima categoria delle corse automobilistiche... un precedente che ci ha toccato come un vento gelido e che speriamo non si ripeta mai più. La squalifica è molto, troppo severa. Se si doveva infliggere una penalità, una multa sarebbe stata sufficiente, e speriamo che la CSI reintegrerà Hunt come vincitore, permettendogli di giovare dei 9 punti duramente meritati».

AUTOCAR: «Hunt e la McLaren sono stati battuti da un particolare tecnico non decisivo in un momento in cui l'associazione F. 1 e la CSI stavano cercando proprio questo e a quel punto la decisione dei commissari sembrava irrevocabile... Forse la McLaren ha il diritto di ritenere di essere stata trattata ingiustamente... Questo è stato un brutto incidente a breve termine che avrà, come speriamo, dei benefici a lungo termine».

Questo commento riassume la reazione più grande: «L'unico aspetto positivo dell'intera faccenda è che non ci sarebbe potuto essere pilota che meritasse di più la posizione di Hunt che Lauda». (La bravura di Lauda di guidare per tutta la corsa con dolori è stata largamente ammirata qui).

Molta gente richiama alla mente una situazione simile, di cui furono protagonisti Rindt e la Lotus dopo il GP britannico del 1970, quando si era minacciato di squalificarlo per infrazioni analogamente insignificanti, e c'è una comprensione generale per Hunt. Questa, tra parentesi, non vale per il team McLaren — non affatto nella stessa misura — forse perché si ritiene che il team sia stato «troppo furbo» in alcune interpretazioni del regolamento nel passato, e la maggioranza sarebbe assai contenta se il risultato finale fosse quello che a Hunt fossero convalidati i punti personali ottenuti nella corsa, ma senza assegnare punti per il campionato costruttori alla McLaren. Tuttavia, non lo si considera veramente possibile e si riconosce che, se la macchina è stata «illegale», anche se solo marginalmente e inavvertita-

Il 2 maggio forse è nata la F.1-domani



JARAMA - Quando più tardi si scriverà, con la distanza di tempo che occorre, la storia dei nostri Gran Premi attuali, credo che la data del maggio '76 apparirà come quella del rinnovo atteso a lungo e che si era fatto sempre più indispensabile. Tre elementi capitali si sono fatti strada, in effetti, in occasione del Gran Premio di Spagna: un MOVIMENTO DI VALORI, il RITORNO ALL'AUTORITA' SPORTIVA, e un'apertura VERSO UN REGOLAMENTO PIU' ARMONIOSO.

Per situare il movimento dei valori, basta citare la corsa in testa delle due Mc Laren, la partecipazione della «sei ruote» alla lotta, il ristabilimento della Lotus, la rivelazione di Nilsson, il ritorno di Chris Amon e, in modo generale, una classificazione che riabilita un modo di correre un po' dimenticato e che consiste, per il pilota che non lotta ad armi uguali, nel fissare il suo obiettivo non nel tentare invano l'impossibile, ma nel non commettere nessuno sbaglio, per minimo che sia. Sembra che questa nuova «colorazione» della corsa sia stata apprezzata dal pubblico.

Per ciò che riguarda il ritorno all'autorità sportiva che ha caratterizzato la riunione del Jarama, esso illustra il secolare adagio secondo il quale, laddove non c'è autorità, essa apparterrà a chi la prenderà. Tale è stata la felice ispirazione di Pierre Ugeux, nuovo presidente della C.S.I. Dopo un decennio press'a poco, di strascichi, di esitazioni e di disordine, egli ha preso l'iniziativa di far applicare il regolamento e non c'è voluto di più per fare l'unanimità attorno a sé.

Da parte della stampa, riflesso dell'opinione, tutti misuravano la crudeltà della caduta della ghigliottina, ma la maggioranza dei giornalisti aderivano nondimeno alla decisione presa, comprendendo che non era pagar caro un ritorno all'ordine che trasformerà l'atmosfera della Formula 1. Senza dubbio pensate che Ted Mayer e James Hunt devono, per parte loro, vedere le cose in modo differente.

Mi contenterò di stabilire su questo punto che una squalifica dopo il trionfo è meno penosa che se il suo peso s'aggiunge a quello dell'insuccesso — perché lascia intatta la speranza che è nata — e che dietro a Mc Laren concorrente al Jarama, il costruttore Mc Laren deve sicuramente rallegrarsi come tutti i suoi colleghi della re-

surrezione di un'autorità sportiva che li solleva, dopo il vittorioso combattimento per l'egemonia della loro associazione, dal compito arduo e spinoso di assicurare l'ordine fra di loro.

L'arbitro esterno non ha come solo vantaggio il neutralizzare i più forti: assicura per di più a questi la difesa senza compromessi e senza rimproveri dei loro interessi, il che non è loro sempre facile da opporre all'immagine dell'azione comune. E in verità se l'autorità limita la sua azione all'applicazione della legge accettata da tutti (cosa che è il caso della Formula 1), essa rappresenta allora il più solido bastione della libertà in quello che ha di più sano.

Infine, dietro alla quinta del Gran Premio di Spagna, si è parlato utilmente della Formula 1 degli anni che verranno, e pare che ci si avvii, con un consenso abbastanza generale, verso quella che si chiamerà senza dubbio la «Formula Paul Frere» che consiste nel definire la vettura da Gran Premio in quattro «massimi», concernenti rispettivamente la cilindrata (secondo la tradizione), la larghezza e l'altezza (secondo il regolamento che ha preso corso al Jarama), e per di più la lunghezza della vettura, respingendo tutte le altre disposizioni esistenti.

Anche se c'è il dubbio che una tale formula non possa conservare a lungo la sua semplicità originaria, la sua adozione farebbe la parte di uno di quei «colpi di tuono» che puliscono il cielo e lo fanno passare in qualche minuto dal nero al blu. Questo scuoterebbe infatti trent'anni di guazzabugli accumulati dal regolamento sportivo e libererebbe la tecnica nel medesimo tempo che il competitore, rendendo così allo sport meccanico la pienezza del suo significato.

Jacky Ickx

mente, allora è stata irregolare, ed entrambi, il team e il pilota innocente dovrebbero pagare con la penalità secondo la legge. Nell'interesse più vasto delle corse, però, si sostiene che come infrazione è così insignificante (questo caso non è neanche lontanamente uguale che se una macchina avesse usato un motore di 3,5 litri) che potrebbe essere stata trascurata. Quasi certamente la violazione della McLaren non è stata fatta deliberatamente, perché non

poteva avere nessun effetto significativo, e non poteva in nessun modo aver contribuito alla vittoria con un vantaggio di 31 secondi. Però le conseguenze potrebbero recar danno alla credibilità generale della classifica del campionato di GP agli occhi del pubblico non appassionato in tutta la Europa. Si è trattato di una «prima» molto infelice nella storia dei GP.

d. h.

SQUALIFICA
E RETROSCENA4
PERCHE'
le verifiche
«dopo»

DAL DIRETTORE

JARAMA - «E' tutta colpa della CSI che non ha saputo farsi valere. Ma renderemo pubbliche le irregolarità riscontrate». Con queste parole il Presidente della CSI, Ugeux, ha tranquillizzato un'ora prima della partenza il direttore sportivo della Ferrari, Audetto, il quale, confortato dal parere del suo predecessore avv. Luca Montezemolo, osservatore turistico in Spagna, aveva reagito abbastanza duramente alla notizia che la sottocommissione tecnica della CSI si era dichiarata favorevole all'amnistia della McLaren per l'irregolarità dei tubi dell'olio collegati ai radiatori in posizione che superava i limiti consentiti dal nuovo regolamento, sia pure con una interpretazione anfibologica della norma.

Giustamente, non solo dagli ambienti Ferrari, si faceva notare che quel radiatore così esterno (che avete visto in rosso nel disegno di pag. 10 n.d.r.) non solo era irregolare ma avrebbe costituito un indiscutibile vantaggio tecnico a favore della vettura col tempo migliore. I commissari tecnici CSI, invece di rispondere sì o no al quesito se la macchina

zione della norma. D'altronde, io so che a Kyalami bastò che mi impuntassi perché la McLaren togliesse le profilature leggerissime allo spoiler perché tra i tempi in prova e quelli in gara la differenza fosse clamorosamente consistente!».

A tagliare la testa al toro di queste polemiche è comunque intervenuto il «fattaccio di fine gara», cioè la non rispondenza della McLaren alle misure standard previste dal regolamento. A parte leggete le polemiche e i vari aspetti persino singolari di questa inadempienza. Ted-

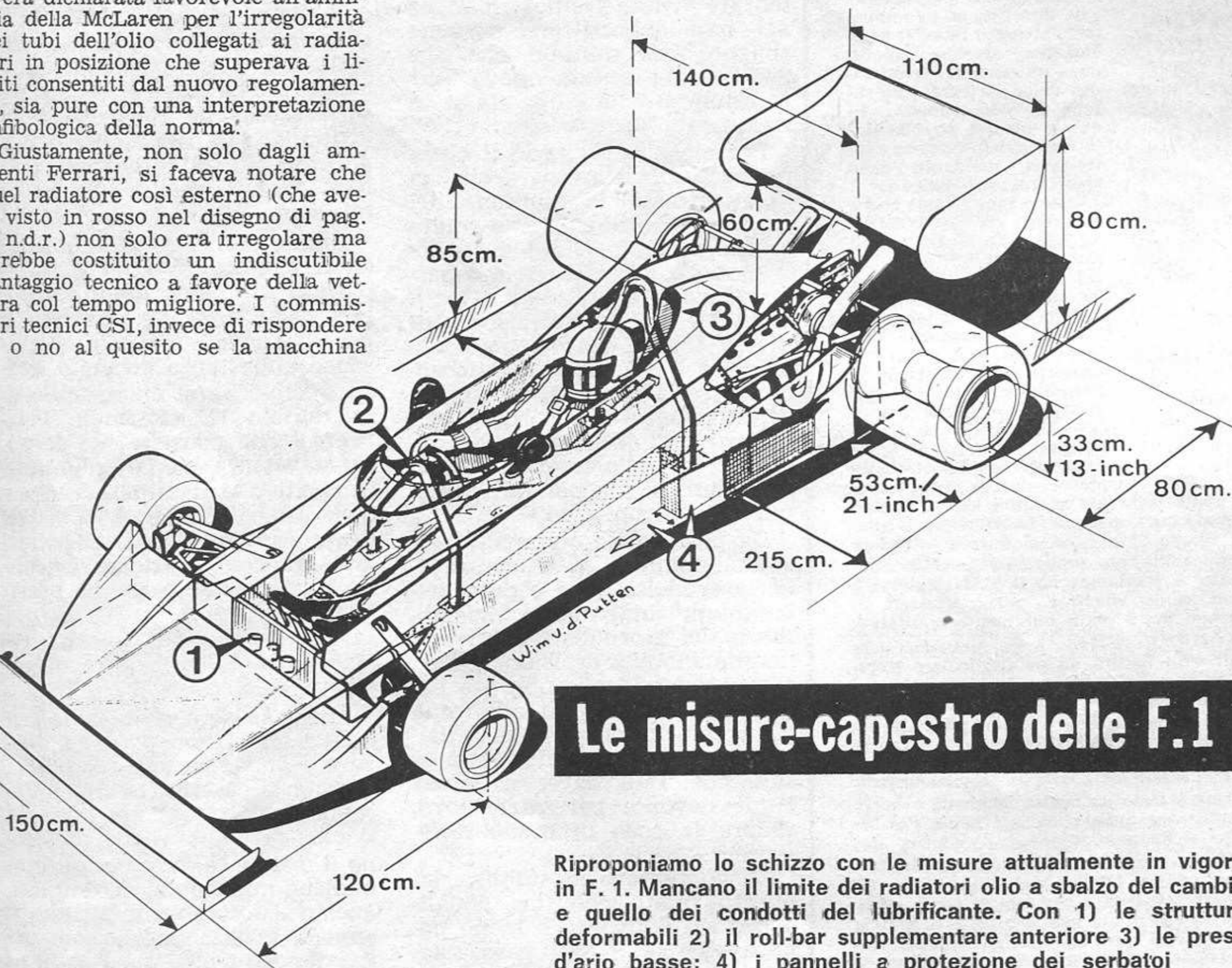
MADRID - All'indomani della incredibile conclusione del Gran Premio di Spagna al circuito del Jarama, il primo quotidiano madrilenno ad uscire, la «Hoja del Lunes», parlava apertamente di «scandalo». L'opinione diffusa in Spagna è che i commissari tecnici avrebbero dovuto contestare alla McLaren ed alla Ligier la non rispondenza alle misure nel corso delle verifiche antegara, non a gara conclusa. Oltre ai vari responsabili tecnici e sportivi, anche gli organizzatori sono sotto accusa per non aver ottemperato in tempo alle misure di sicurezza richieste e concordate con le associazioni dei piloti e dei costruttori in vista della gara. Questo fa temere che la CSI possa decidere di togliere alla Spagna il Gran Premio (si parla del Senegal in sostituzione). A proposito della squalifica, il direttore sportivo della McLaren, Teddy Mayer ha detto che si è trattato di un duro colpo per le corse automobilistiche, e che se non avrà soddisfazione dal TNA spagnolo, si appellerà direttamente alla FIA.

miche nate c'è stata quella sul dubbio se fosse giusto aver fatto gareggiare e quindi rischiare Hunt per l'intera corsa e poi squalificarlo. Osserva giustamente l'ing. Noretto che faceva parte del gruppo dei commissari tecnici addetti alle verifiche: «La larghezza e anche altre verifiche come il motore non potevano far testo se eseguite solo preliminarmente. Si può verificare una macchina e trovarla perfettamente in regola poi aggiungendo un distanziale nel disco o nel mozzo della ruota si modifica la misura, così pure adottando ruote

I giri più veloci
di ogni pilota
nel G.P. SPAGNA

MASS	McLaren	1'20"93
HUNT	McLaren	1'21"07
DEPAILLER	Tyrrell 6 r.	1'21"23
LAUDA	Ferrari	1'21"26
LAFFITE	Ligier Matra	1'21"35
NILSSON	Lotus	1'21"41
REGAZZONI	Ferrari	1'21"44
AMON	Ensign	1'21"54
ANDRETTI	Lotus	1'21"64
PACE	Brabham	
	Alfa	1'21"91
JARIER	Shadow	1'21"96
BRAMBILLA	March	1'22"00
SCHECKTER	Tyrrell	1'22"09
JONES	Surtees	1'22"13
ICKX	Williams	1'22"15
REUTEMANN	Brabham	
	Alfa	1'22"17
PRYCE	Shadow	1'22"25
WATSON	Penske	1'22"37
MERZARIO	March	1'22"42
PERKINS	Ensign	1'22"80
PETERSON	March	1'22"89
STUCK	March	1'23"28
LECLERE	Williams	1'23"34
FITIPALDI	Copersucar	1'24"81

● Questi i giri più veloci in gara di ogni pilota partecipante al G. P. di Spagna al Jarama. E' singolare notare come i due migliori tempi siano stati ottenuti dalle McLaren, che non sono state giudicate in regola con le norme FIA (la McLaren di Mass non è stata verificata, ma tutto lascia credere che fosse identica a quella di Hunt). Il record ufficiale del Gran Premio 1976 (il record assoluto resta quello della Ferrari B2 di Ickx in 1'18"43) appartiene quindi, fino a decisione contraria, ad una vettura irregolare...



Le misure-capestro delle F.1

Riproponiamo lo schizzo con le misure attualmente in vigore in F.1. Mancano il limite dei radiatori olio a sbalzo del cambio e quello dei condotti del lubrificante. Con 1) le strutture deformabili 2) il roll-bar supplementare anteriore 3) le prese d'ario basse; 4) i pannelli a protezione dei serbatoi

dy Mayer rispondeva tra il serio e il faceto, ma non tanto, a chi gli chiedeva come mai non si fosse premurato di controllare le misure della sua macchina dopo aver ricevuto la comunicazione trasmessa per conto della CSI da parte dell'associazione a tutti i costruttori: «Ma io appena vedo un comunicato firmato Bernie (Ecclestone) lo butto via».

Una cosa è peraltro certa: che di fronte a questa rinnovata non rispondenza della McLaren alle nuove norme i Commissari sportivi non hanno avuto e non potevano avere esitazioni: squalifica per la larghezza superata.

Naturalmente tra le tante pole-

con canale disassato rispetto al cerchio. Le F.1 non sono come le vetture Sport o GT per le quali fa riferimento la carrozzeria che è un elemento immobile. Ecco perché la larghezza massima era una delle verifiche da poter ripetere dopo la corsa, come si sapeva, per le prime sei classificate. D'altro canto, al limite, anche una verifica della cilindrata del motore può fare riferimento solo al motore che si monta, e il motore verificato il venerdì in genere non è quello che si monta per la corsa. E se piove? Basta cambiare le gomme e relativo cerchio per questa esigenza nuova e si può non avere più la macchina regolare».



Rocchi, al Jarama, si documenta fotografando l'alettone posteriore dell'ormai scottante McLaren M 23

Un ragionamento che senza dubbio fila mentre c'è da ricordare che i costruttori, i quali fino ad oggi volevano fare accettare il principio del «parola di re», speriamo abbiano capito che intralciare queste decisioni della CSI non serve e le verifiche giocano a favore della regolarità delle corse oltre che dei rapporti tra loro stessi. Può avere ragione Tyrrell peraltro nel chiedere l'uso di mezzi standard e già programmati per verifiche anche più sollecite (che si dovrebbero svolgere prima che le macchine facciano il loro ingresso in pista e, dopo, per i primi 6 classificati).

Per quanto riguarda invece il rappresentante dell'Associazione Costruttori F.1 nel gruppo dei verificatori, questo è già avvenuto a Jarama: la constatazione dei due cm in più della McLaren è stata fatta proprio dal commissario inglese Peter Jowitt, che è il rappresentante tecnico dei costruttori.

sab.



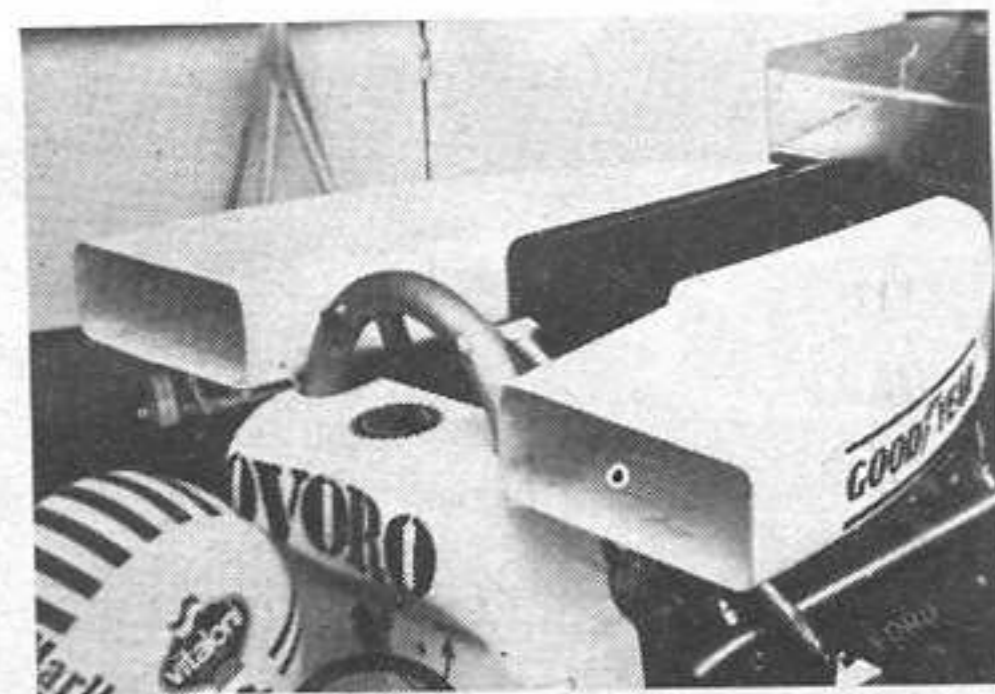
Preso d'aria della McLaren di Hunt, più larga. Anche il roll-bar è alzato



Preso d'aria della Copersucar di Fittipaldi, sdoppiata orizzontalmente



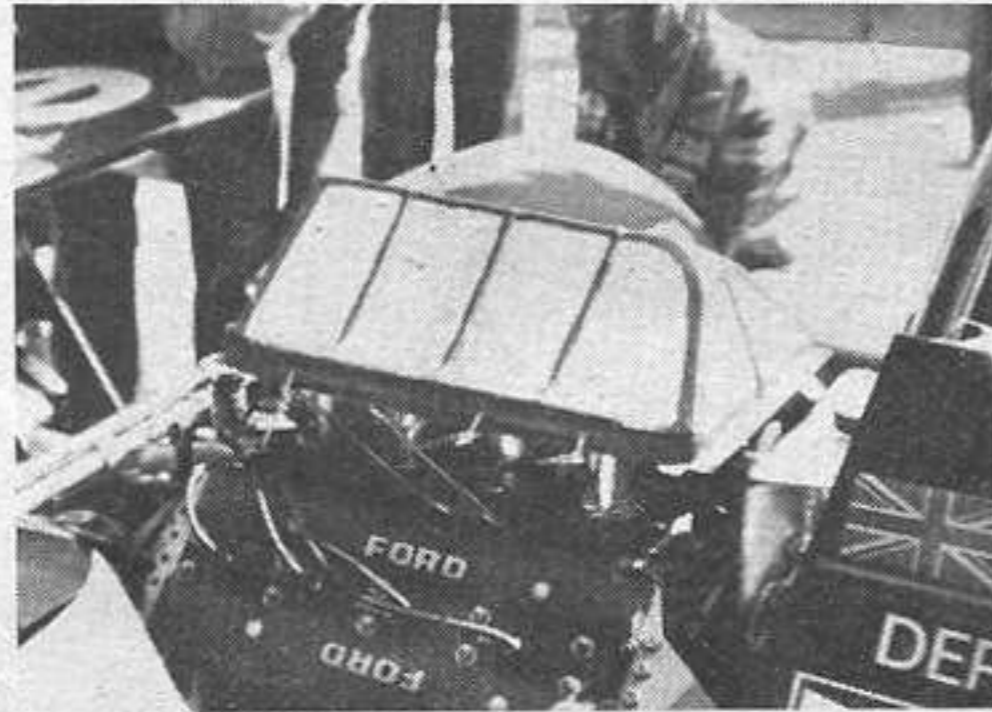
Quella della Copersucar di Hoffmann apparsa meno efficace dell'altra



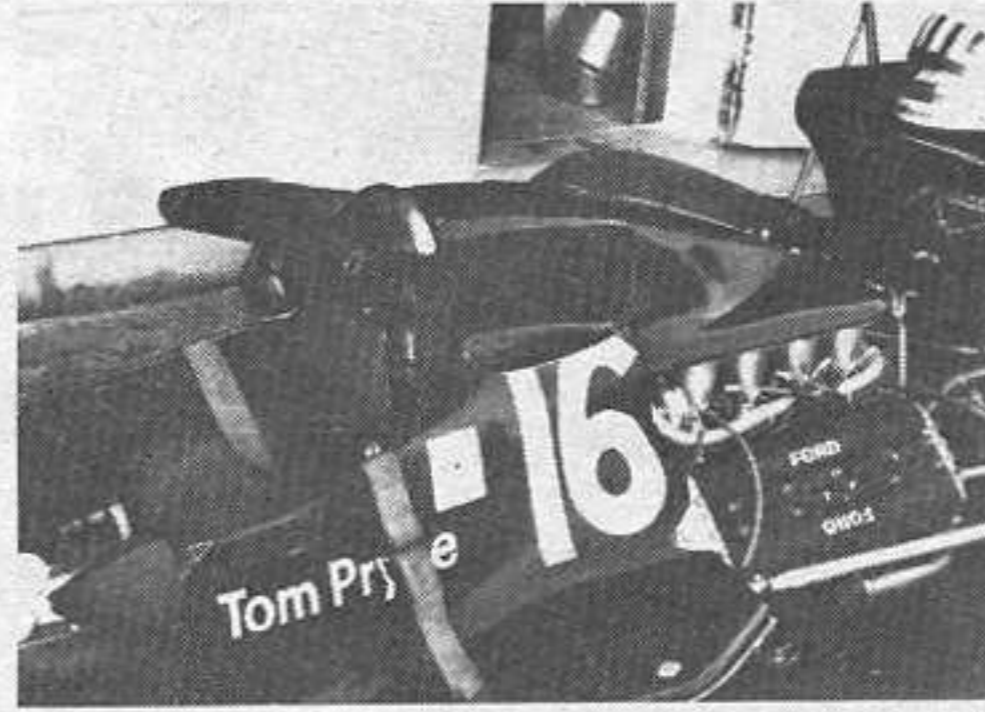
Un tipo di presa d'aria March sulla Ovoro, discreta in accelerazione



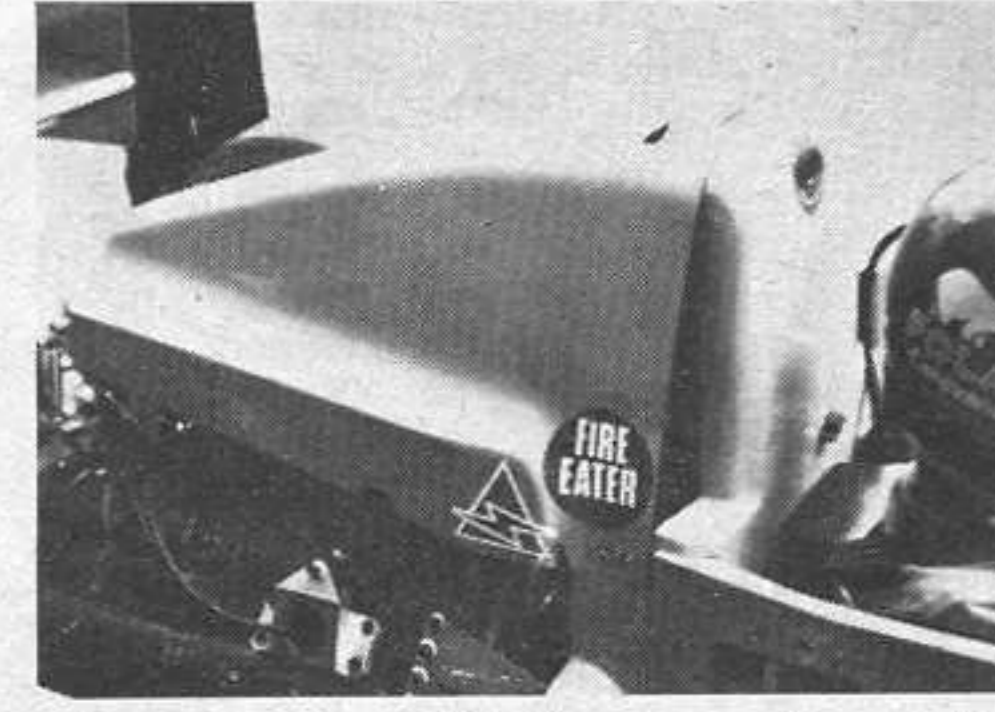
M 23 di Mass: prese d'aria più strette, e roll-bar un poco più basso



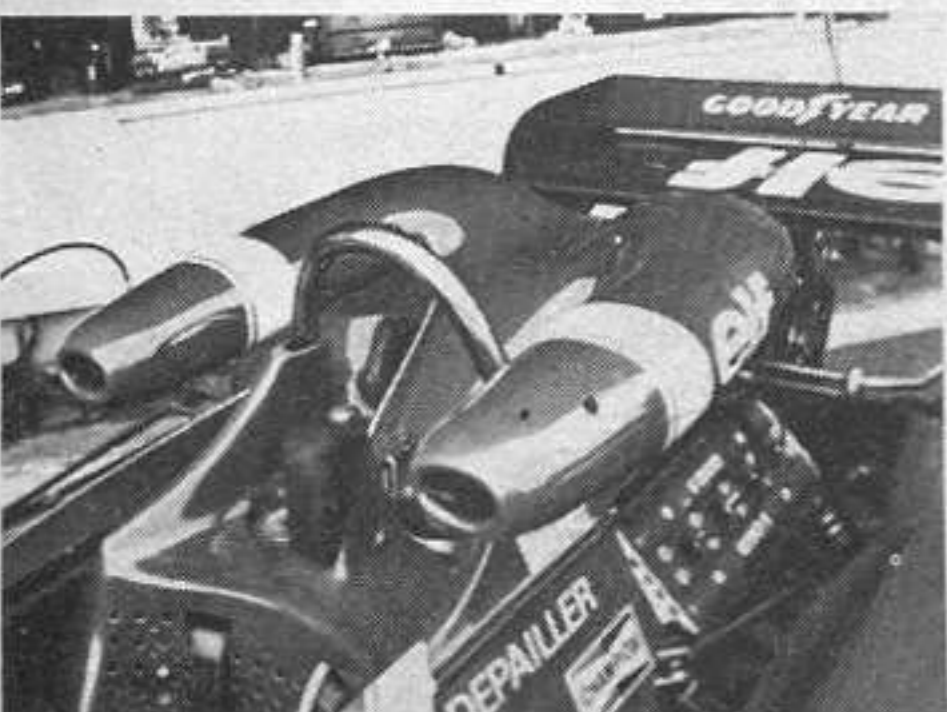
Entrambe le Tyrrell hanno corso così, senza prese d'aria dinamiche



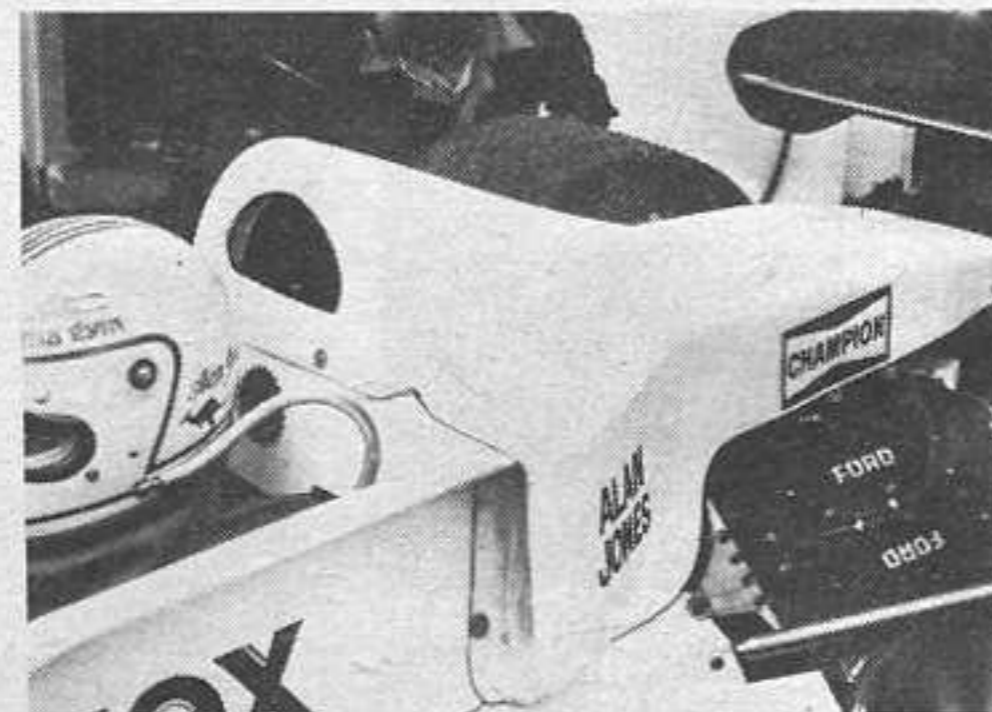
Sulle Shadow, la presa d'aria vista a Long Beach, con più freccia



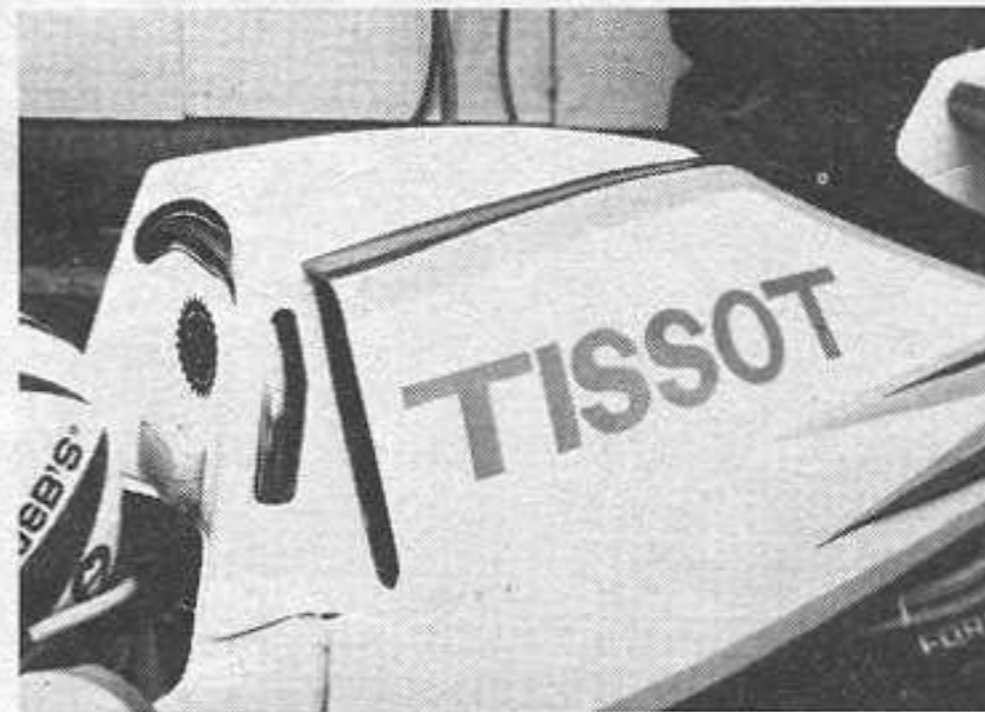
Altra presa d'aria provata dalla March, più veloce in rettilineo



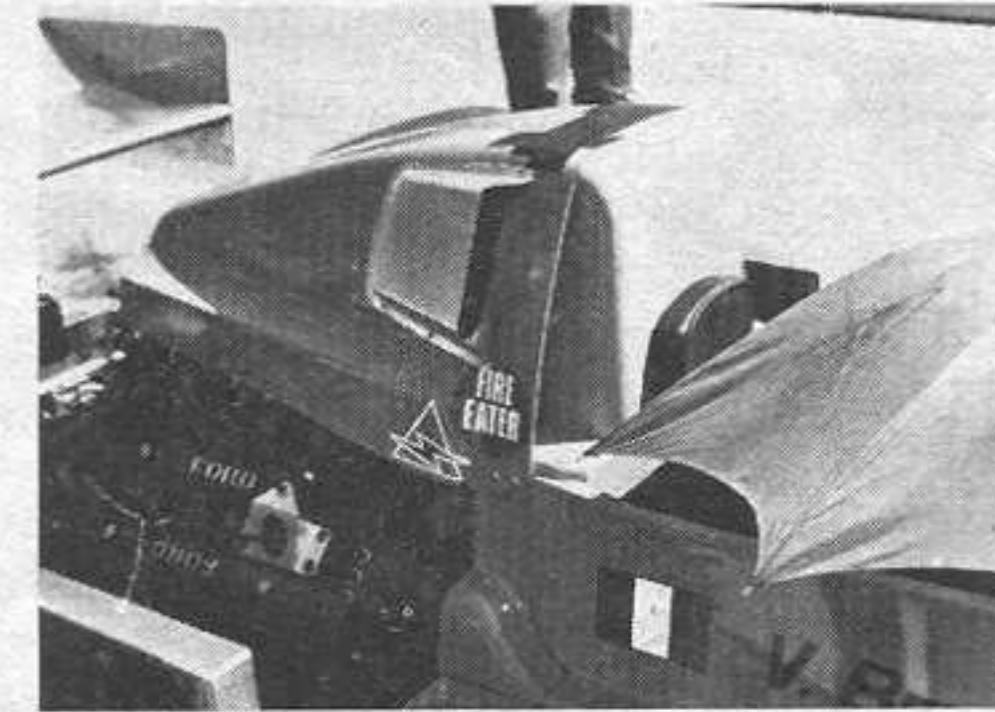
La presa d'aria provata dalle due Tyrrell, poi non usata in corsa



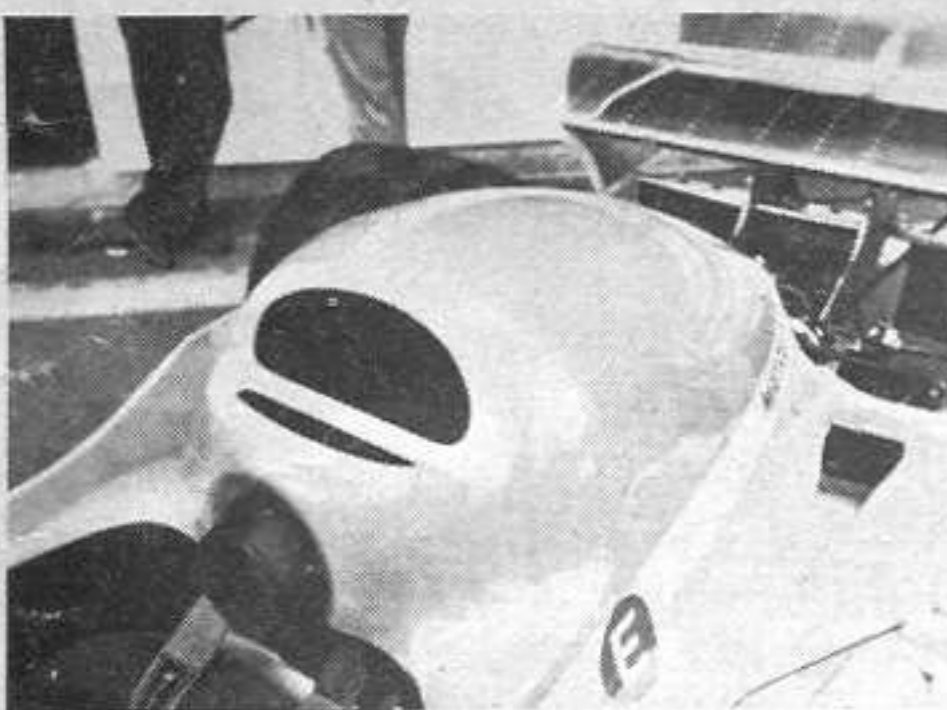
Le Surtees TS 19 avevano le « orecchie » già viste al loro esordio



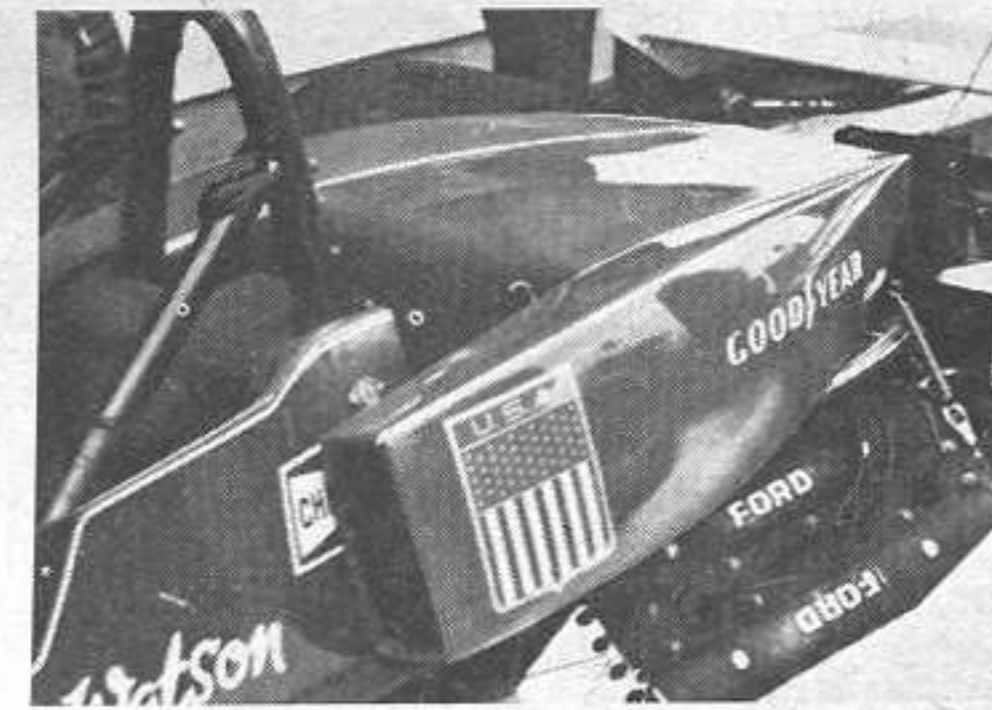
Questa è la soluzione di presa d'aria proposta sulle Brabham-RAM



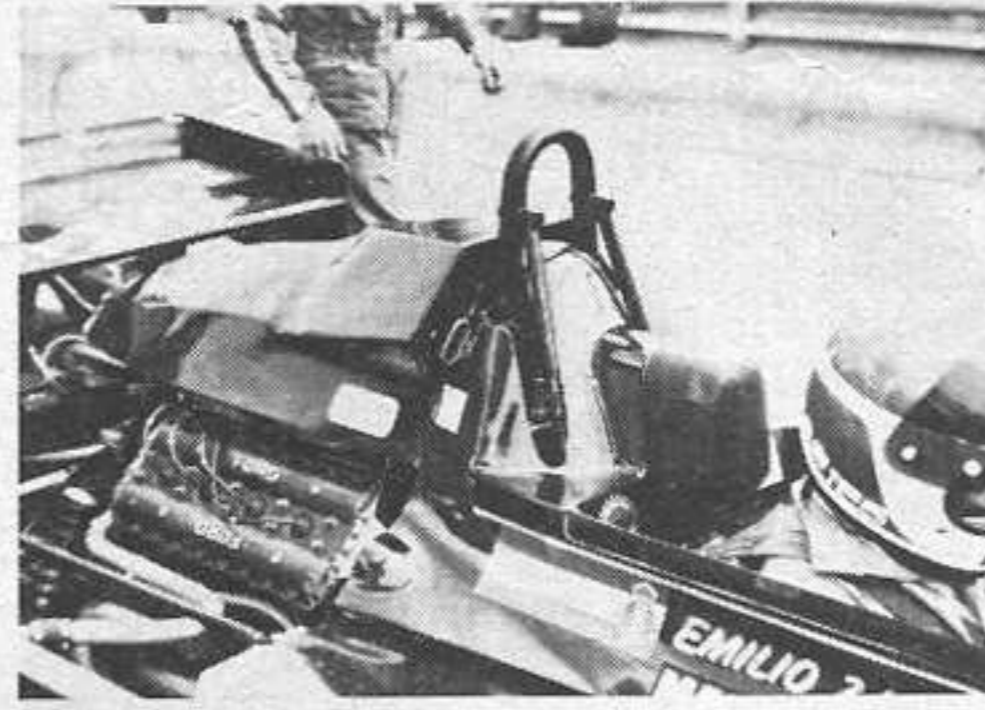
Terza versione March, usata poi in corsa, con orecchie supplementari



Secondo Laffite, la nuova presa d'aria Ligier lavora come la vecchia



Sulla Penske PC3, una presa diversa dalla Naca vista sulla PC4



Di ripiego la soluzione adottata sulla vecchia Williams di Zapico



La presa d'aria sulla Williams-Wolf è fra quelle più valide in pratica

TECNICA-NOVITÀ F. 1

La 6 ruote cambierà ancora muso

JARAMA - Verifiche larghezza massima a parte vi sono state altre « bombe » mancate o evitate all'ultimo momento (come i radiatori olio McLaren e March, vari roll-bar troppo bassi, appendici irregolari nelle prove su Ligier, Brabham, McLaren). Infatti alla Brabham è stato vietato l'uso di un largo spoiler sulla fiancata mentre è rimasto legale quello usato sulla macchina di Reutemann, sulle Lotus, Copersucar, McLaren essendo gli alettoni leggermente più bassi.

Le macchine più interessanti sono state sicuramente la Tyrrell a 6 ruote e la Lotus. Personalmente, pensiamo che la Tyrrell avrà un ruolo molto importante nel prosieguo del campionato; la macchina era al debutto e purtroppo si sono scoperti alcuni difetti che ne hanno menomato l'efficienza. Tuttavia la P34 ha fatto il terzo tempo in prova ed è risultata molto buona, in gara.

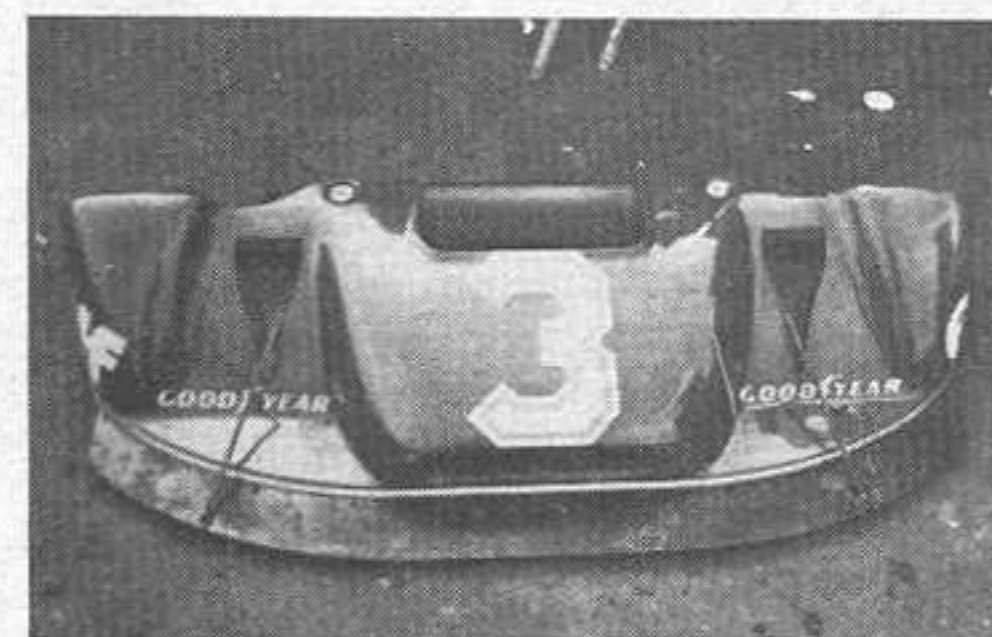
Rispetto al modello visto a Silverstone essa è cambiata nella disposizione radiatori olio e nell'aerodinamica oltre che

nella presa d'aria. Purtroppo queste due ultime cose non hanno dato il risultato sperato ed era impossibile ovviare in questo GP a questi difetti. Perciò in Belgio la macchina avrà un nuovo muso, un nuovo alettone posteriore ed un nuovo airbox, poiché quello attuale lavorava talmente male che in gara entrambe le Tyrrell (anche la 007) erano senza prese d'aria.

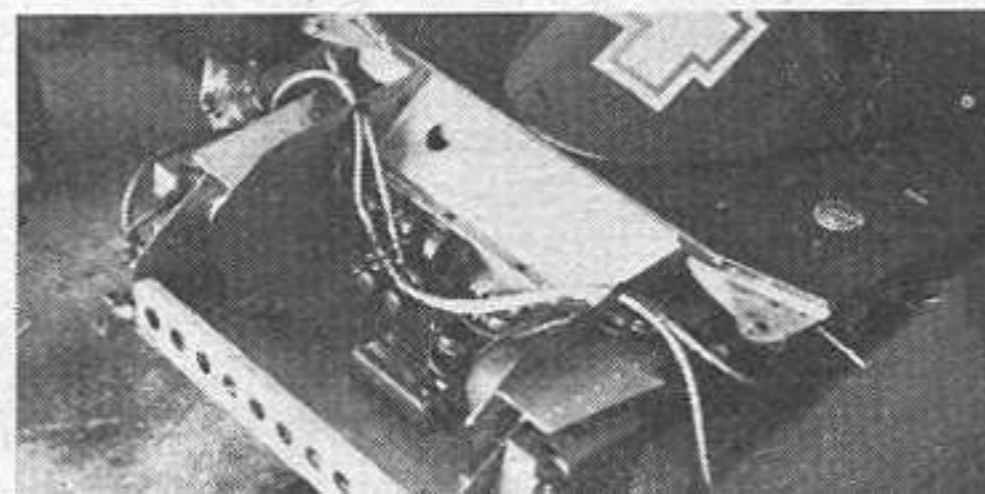
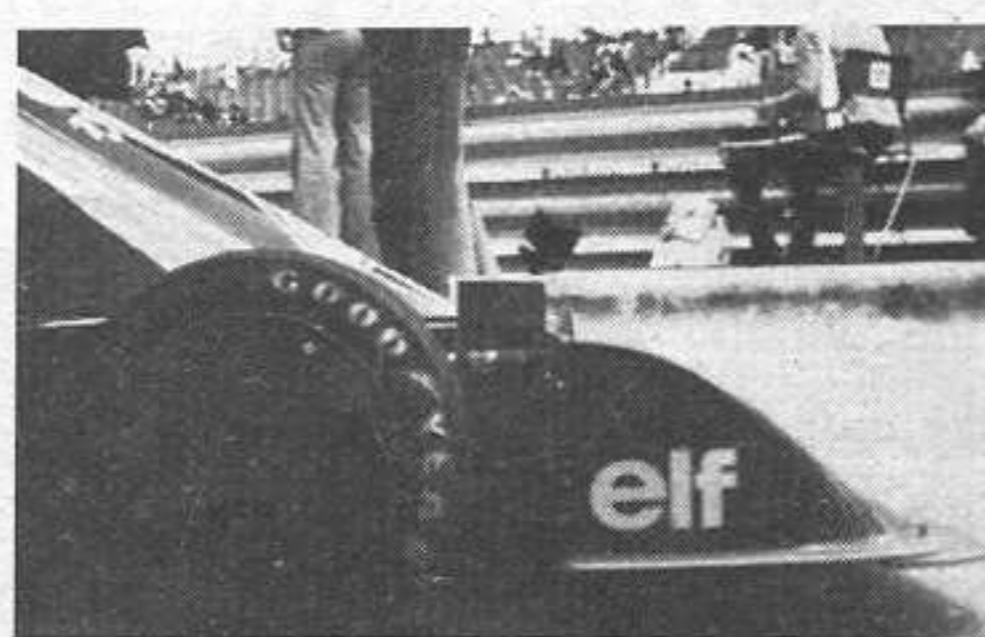
Lo spostamento dei radiatori olio ha

reso necessario il disegno di un nuovo muso che però non dava il necessario carico, per cui il venerdì venivano montate delle pinne aggiuntive, però irregolari. Si doveva quindi ricorrere a due alette laterali che non erano comunque la soluzione ottimale.

La Lotus è stata una vera rivelazione. In questi mesi è stato cambiato quasi tutto, col risultato che ora la macchina è guidabile, molto più stabile in frenata



Le mutazioni della parte anteriore della Tyrrell P 34/2 al Jarama. Sopra, a sinistra il muso con radiatore olio, troppo alto lateralmente; a destra, il muso provato il venerdì, irregolare nella bavetta più alta. Sotto, a sinistra il muso definitivo con pinne laterali, usato poi in corsa; a destra, la parte anteriore della scocca, dove c'era il radiatore dell'olio



e non più così « critica » al limite. Nilsson è sicuro che con ancora un po' di sviluppo la macchina può essere una vincitrice, e se a questo aggiungiamo il fatto che dal lunedì dopo il GP di Spagna allo staff tecnico si è aggiunto Tony Southgate ex-Shadow (nello scorso numero per errore lo avevamo dato alla Surtees) bisognerà tener d'occhio la nera JPS in futuro.

Ai boxes spagnoli abbiamo visto Colin Chapman molto attivo insieme ai fidi Warr e Bennet. Ha misurato a lungo la McLaren suggerendo poi di costruire una presa d'aria più bassa e a punta nella parte posteriore in modo da migliorare il flusso d'aria per un alettone di coda notevole e a freccia come quello della McLaren; a proposito di alettoni, è stato provato un alettone biplano più stretto di 110 cm e molto largo come corda.

Altre modifiche nel retrotreno della McLaren, con nuova posizione dei radiatori olio e barra antirollio attaccata ora avanti e non più a sbalzo.

Altra macchina molto interessante la nuova Ensign, pur con problemi di ammortizzatori, un motore molto poco potente e problemi con la presa d'aria e l'alettone posteriore, Amon ha veramente impressionato. Ora verranno studiate le opportune modifiche ma comunque è interessante notare come una squadra con così poche disponibilità economiche sia riuscita a sviluppare una buona macchina con soluzioni anche originali come i freni a doppio caliper che si sono rivelati molto efficaci. Per il resto, per meglio illustrare quello già detto nello scorso numero, vi proponiamo una carrellata fotografica delle varie novità.

5 MARCH e ALFA su e giù

Dopo i quattro punti di Reutemann (e i 2 di Pace) conquistati in Spagna, anche mr. Ecclestone può tirare un sospiro di sollievo agli effetti della permanenza nel giro dei preferiti per statuto nell'Associazione Costruttori F. 1, quelli cioè che dividono una torta speciale del monte-premi e ingaggi. Non v'è dubbio che il risultato del Jarama abbia un po' rasserenato l'ambiente del team Brabham-Martini, anche se la « guerra fredda » con l'Alfa Romeo pare non del tutto finita.

Lo scorso mese è stato un momento pesante del rapporto: non venivano i risultati, i tecnici si palleggiavano le responsabilità e pare che mr. Ecclestone ne abbia approfittato per la scontata ricerca di una via d'uscita al famoso contratto. « I motori? Ma io non li pago! » avrebbe fatto sapere Bernie. Figurati ad Arese, dove sembra che se non saltano fuori quegli spiccioli di milioni che rappresenta l'attività F. 1 nel magma di miliardi Alfa Nord-Sud, vanno falliti!

E' stato un confronto duro, al punto che in Spagna i meccanici Alfa non erano nemmeno ammessi al box con le tute della Casa. Ed è stata questa la ragione per cui la Brabham non ha montato il sabato il motore ultimissima versione arrivato via autocarro da Settimo Milanese. Per mettere una « pezza » è dovuto intervenire lo sponsor Martini.

Proprio nei giorni scorsi ci sarebbe stato un vertice a Milano, presente il Presidente Autodelta dott. Moro che è stato il duro della situazione. Magari finirà che la Martini sarà costretta a mettere pace a sue spese. Non sarebbe certo edificante per l'Alfa. Ma chi ci bada? Non si dimentichi che con Kauhsen l'anno scorso è successo lo stesso per gli « affitti » delle sport mondiali. Alla fine ci ha rimesso il solo Merzario, che deve ancora ricevere i soldi pattuiti dal patròn delle Alfa '75.

Anche in March c'è qualche problema. La non affidabilità delle vetture tra Long Beach e Jarama è stata preoccupante. Al Beach furono i semiassi e in Spagna perciò son stati montati quelli delle F. 5000. In Spagna il nuovo neo è il cambio. In compenso è migliorata la sospensione anteriore (ora l'avranno anche Stuck e Merzario). Però non vanno più i motori. Potrebbe dipendere dalle prese d'aria nuova « linea » provate tardi da Herd e C. In Spagna da Brambilla a Merzario, a Peterson e Stuck la perdita accusata è stata — pare — di 500 giri motore in meno. Un po' troppo se si pensa che per 100 giri in meno Regazzoni ha fatto cambiare un boxer alla Ferrari. Ora Mosley dice: « Con i piloti siamo a posto; tocca a noi dare macchine in... forma! ». Casoni è quello che più (giustamente) si preoccupa.

1.2.3.4.5. **FINE**



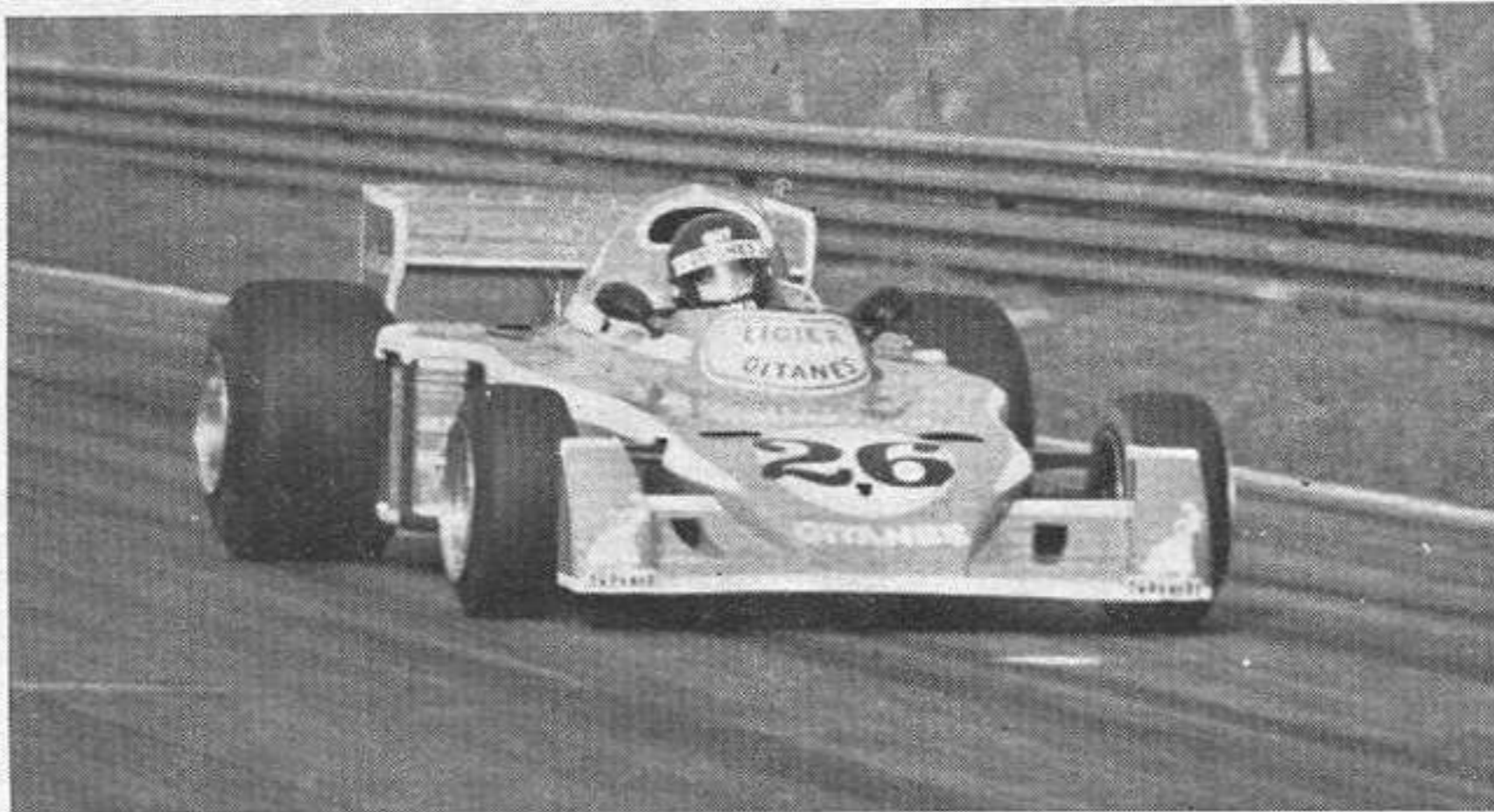
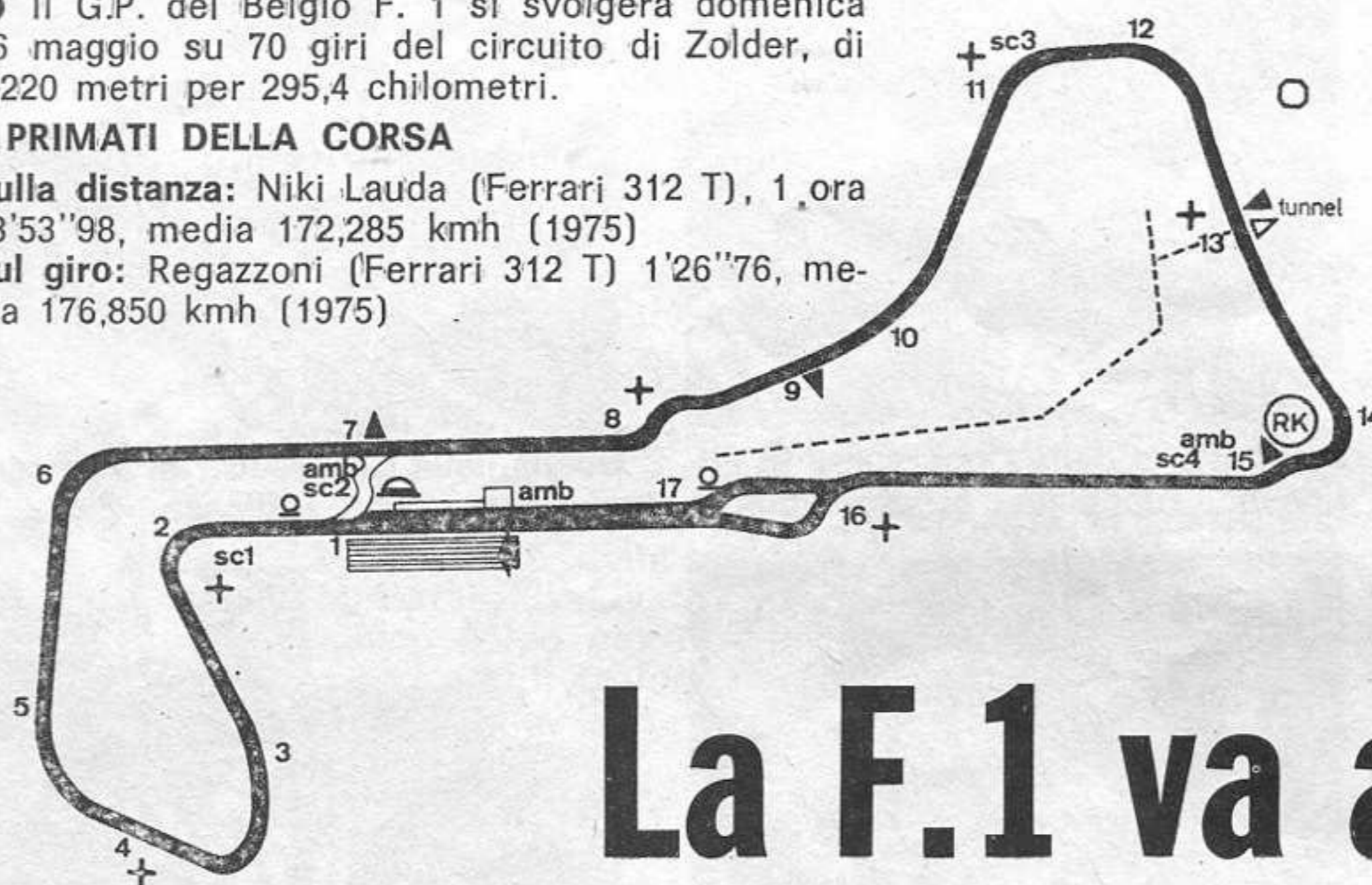
PARIGI - Era la sera della sua terza vittoria a Le Mans: « Bravo Henri, sono veramente contento per te! ». « Grazie, ma tu sai che darei volentieri le mie tre vittorie a Le Mans per un primo posto in un GP di F.1! ». Sperò nell'operazione Ligier-Matra. Ma la delusione fu piuttosto penosa. Poi finalmente è un uomo felice, perché il piacere di correre non l'ha abbandonato e potrà finalmente di nuovo esprimersi a partire dal GP del Belgio. Grazie a Norev, fabbricante francese di modellini, grazie e grazie alla Goodyear-France, che ha fatto uno sforzo notevole quest'anno. Henri potrà come sapete disporre fino alla fine di quest'anno di una Surtees TS19 sulla cui competitività ci sono buone prove, anche se l'exploit nel Trofeo « Graham Hill » a Silverstone non si è ripetuto altrove. (Nella foto il modellino della sua TS). La monoposto sarà preparata e mantenuta dall'officina Space Racing a Luton, sotto la responsabilità tecnica di Bob Sparshott, anche Michel Tétu (andato via dall'Autodelta) avrà un ruolo di primo piano nella messa a punto e nel regolaggio della Surtees TS 19.

● Il G.P. del Belgio F. 1 si svolgerà domenica 16 maggio su 70 giri del circuito di Zolder, di 4.220 metri per 295,4 chilometri.

I PRIMATI DELLA CORSA

Sulla distanza: Niki Lauda (Ferrari 312 T), 1 ora 43'53''98, media 172,285 kmh (1975)

Sul giro: Regazzoni (Ferrari 312 T) 1'26''76, media 176,850 kmh (1975)



DALL'INVIATO

ZOLDER - C'era una giornata di prova di pneumatici indetta dalla Goodyear, alla quale peraltro hanno risposto in pochini, c'era una conferenza stampa degli organizzatori del Gran Premio, ovviamente in funzione soprattutto della stampa locale, e avrebbe dovuto esserci anche James Hunt, a partecipare alla conferenza stampa. Abbastanza per indurci a prendere il primo aereo per il Belgio e ad andare ad ascoltare non tanto quello che ci avrebbero detto gli organizzatori di Zolder, quanto le reazioni di Hunt alle per lui spiacevolissime vicende del Gran Premio di Spagna.

Hunt invece, anche se aveva promesso di esserci, non è venuto, forse preferendo restare sulla Costa del Sol con la nuova giovanissima compagna. Cosa avrebbe potuto dirci, d'altra parte, lo possiamo intuire, anche perché nel frattempo è uscita anche la stampa inglese specializzata, che ha commentato i fatti del Jarama quasi nello stesso modo nostro. Salvo qualche inesattezza interpretativa in cui è cascata quasi tutta la stampa italiana. Visto che nemmeno da parte inglese si dà molto credito ad una possibilità di modifica della decisione presa al Jarama, ed anzi la si esclude, Hunt ha pensato bene di starne tranquillo a casa sua, e probabilmente ha fatto bene.

La conferenza stampa è stata tuttavia interessante anche per noi. Perché ha permesso di sapere che anche a Zolder, tra pochi giorni, si ripeteranno le accuratissime verifiche che sono state eseguite al Jarama, e da parte degli stessi uomini, il che perlomeno assicura una notevole coerenza di metodi. E' stato dopo nostra

TETU collabora alla F.1 di «Pesca»

Un pilota di 95 anni

● Il più anziano pilota delle corse automobilistiche, LEON ELSKAMP, sarà invitato speciale al Gran Premio del Belgio. Leon Elskamp ha esordito nel 1902, sul circuito delle Ardenne, ed ha partecipato tra l'altro al G.P. di Francia del 1913 con la squadra ufficiale Mercedes, ed a quello del 1914 con la Nagant. Adesso ha 95 anni.

precisa domanda che il capo della organizzazione belga ha annunciato che vi saranno le verifiche a fondo, di intesa con la CSI che ha predisposto la presenza dei membri della sottocommissione tecnica, gli stessi che erano in Spagna.

Il Gran Premio del Belgio non presenta niente altro di eccezionale, considerando il quadro abituale della F. 1. Sono iscritti 29 piloti, che potranno diventare 30, ed alla partenza saranno ammesse 26 vetture. Unica novità dello schieramento è la presenza di Guy Edwards, iscritto dal Penthouse Racing con una Hesketh, che probabilmente è del tipo 308 A. E la sicurezza che stavolta avverrà l'esordio ufficiale in gare di campionato mondiale del giovane belga Patrick Neve, che ha corso a Brands Hatch nella Corsa dei Campioni e che era venuto in Spagna sperando di poter avere lui la Brabham BT 44 che invece era stata affidata a Zapico.

Se vi sarà un trentesimo concorrente, questi sarà Teddy Pilette, che è in trattativa con la Shadow per avere la terza macchina della squadra.

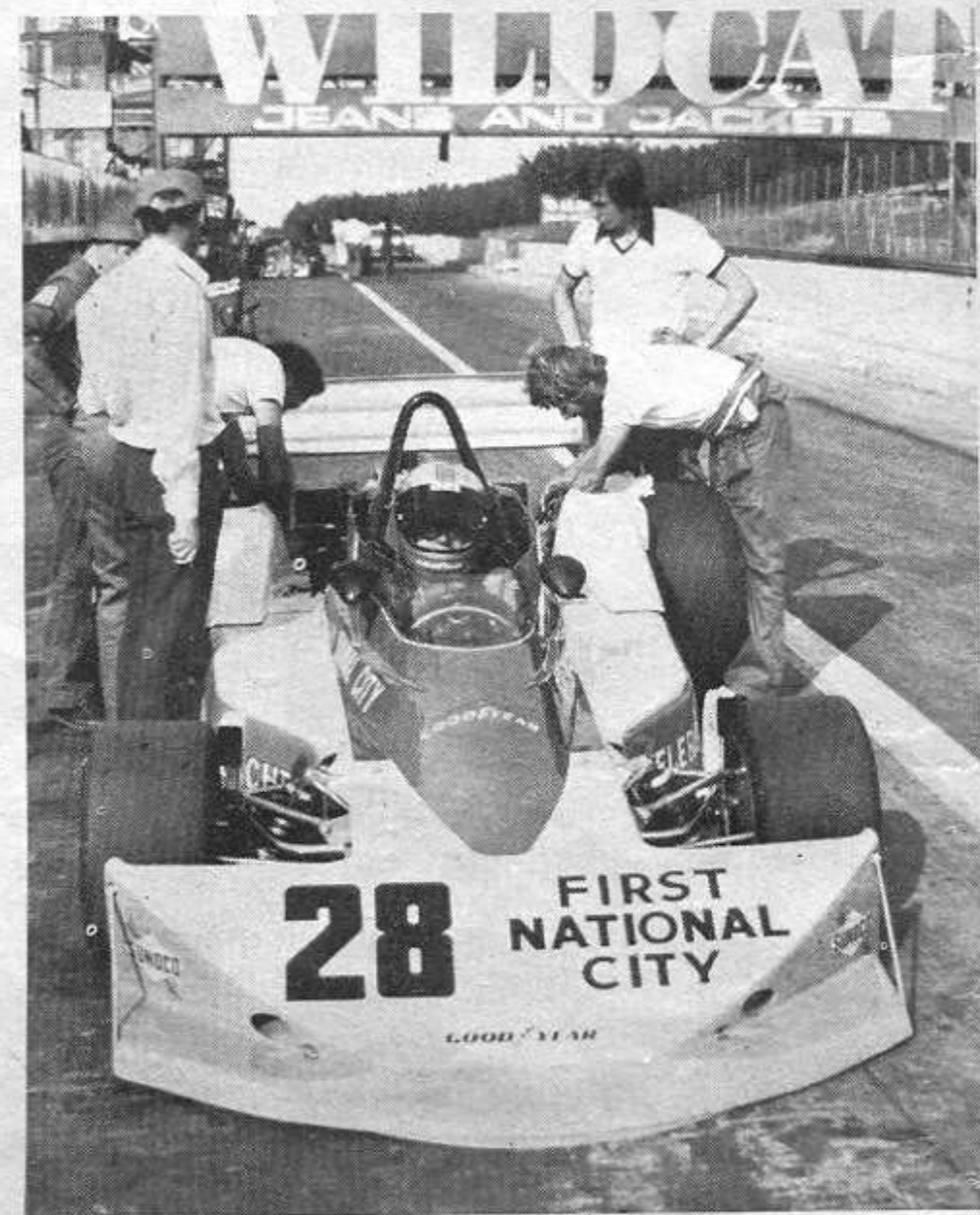
Il G.P. del Belgio sarà preceduto da una gara della Coppa Renault 5 e da una manche del torneo della Formula Renault Europa, alla quale parteciperanno anche i migliori italiani.

Per quanto riguarda le prove di pneumatici, esse hanno visto in pista soltanto Jacques Laffite con la Ligier e John Watson con la Penske. Watson ha potuto verificare la necessità di modificare la macchina, già avvertita in Spagna, per eliminare certi squilibri che si sono palesati dopo che sono entrate in vigore le misure restrittive interessanti la presa d'aria e l'alettone posteriore. Il che costringerà la Penske a lavorare sodo in questi giorni. Laffite invece ha potuto girare tranquillamente, sperimentando piccole varianti aerodinamiche.

Le ORE del G.P. BELGIO

Venerdì 14	
9-10	verifiche
10-11,30	prove
13-14	prove
Sabato 15	
10-11,30	prove non ufficiali
13-14	prove
Domenica 16	
13,30-14,15	presentazione
14,30	giri di riscaldamento
15	partenza
16,45	arrivo previsto

La F.1 va a ZOLDER



Gli unici due a provare le GY più dure a Zolder sono stati Laffite e Watson. Il francese, foto a sinistra, aveva la macchina a posto ma è rimasto molto lontano dai tempi record del 1975

Per entrambi, questa giornata di prove è stata positiva per un altro verso. Infatti la Goodyear ha deciso che per il Gran Premio del Belgio vi sia un solo tipo di pneumatici per tutti, e non le differenziazioni che avrebbero dovuto esserci tra squadra e squadra e che avrebbero dovuto essere la logica conseguenza della settimana di prove effettuate da tutti prima del Gran Premio del Sud Africa, a Kyalami. Non sappiamo quali siano le ragioni che hanno portato la Goodyear a questa decisione, ma quel che sappiamo è che le gomme scelte saranno le stesse già utilizzate in Brasile e Sud Africa, a miscela molto dura.

Con queste gomme Laffite e Watson hanno tentato di girare in tempi decenti, ma nonostante i loro sforzi i tempi sono stati parecchio lontani da quelli primato. Watson tra l'altro era alle prese con rapporti del cambio troppo corti, ma Laffite che aveva tutto in ordine ha potuto scendere soltanto a 1'28''8, quindi a oltre tre secondi dal miglior tempo ottenuto l'anno scorso da Lauda, che aveva avuto la pole position con 1'12''543. Il giro più veloce in gara lo ha ottenuto Regazzoni (dopo la fermata per foratura) con 1'26''76.

Il notevole rallentamento è dovuto, secondo Laffite, al fatto che la miscela molto dura scelta non offre la adeguata aderenza, costringendo a guidare in continua scivolata. Il piccolo francese tuttavia non pare molto preoccupato: « tanto sarà uguale per tutti! » dice, ed ovviamente ha ragione.

Lui avrà avuto almeno il vantaggio di scoprire questo aspetto del prossimo Gran Premio con notevole anticipo, e di aver già effettuato le relative esperienze. Il che potrebbe dargli un buon vantaggio almeno per la prima sessione di prove.

Franco Lini



Stop alle CHEVRON-B36

• Niente più Chevron Sport quest'anno: lo ha comunicato Dave Wilson, che ha anche spiegato che la domanda di monoposto è talmente alta da costringere Derek Bennett a rivolgersi solo alla costruzione di F.2 e F.3. «A fare una sport B 36 impieghiamo lo stesso tempo che usiamo per fare due monoposto di F.3» ha detto Wilson. Per questa ragione, fino ad ottobre, non saranno messe più in catena le vetture sport.

• QUASI PRONTA LA HAWKE che Adrian Reynard ha disegnato per Rupert Keegan per la stagione entrante di F.3. La nuova monoposto, che potrà anche accogliere un motore più grosso, come quello di F. Atlantic, dovrebbe debuttare a Montecarlo. Keegan così abbandonerebbe la vecchia March 743 con la quale ha ottenuto quest'anno ben 5 vittorie in sei gare a cui ha partecipato.



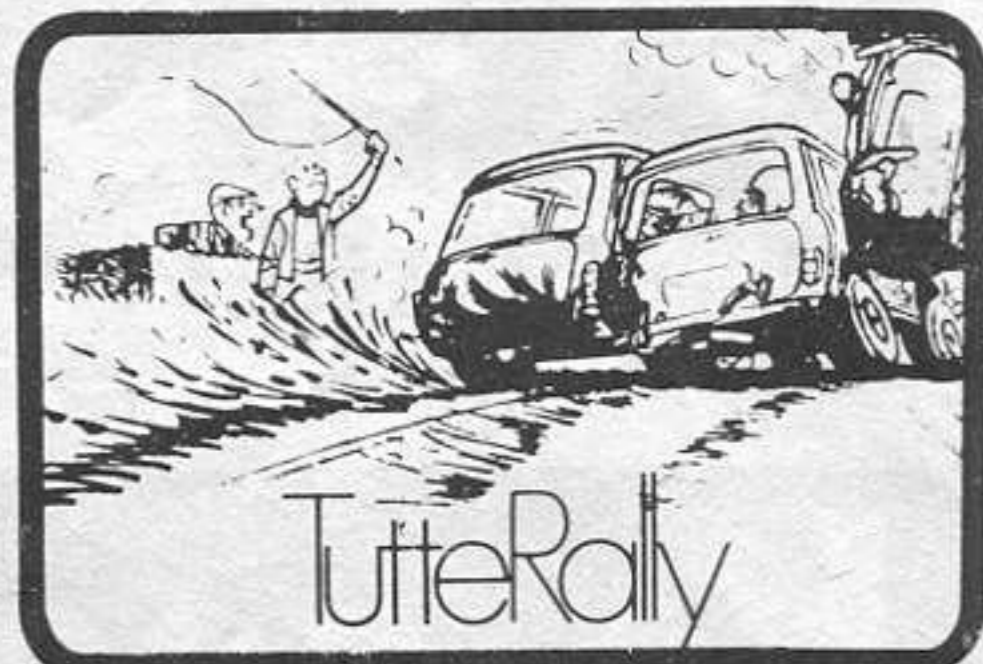
Durante l'esposizione delle macchine nelle strade di Long Beach, alla Lotus hanno permesso ai ragazzini di sedere nell'abitacolo. Non è mancato chi ha insinuato che fosse un tentativo di reperire nuovi piloti da mettere sulla '76

• MUGELLO FA TOELETTA in questi giorni in attesa della gara mondiale motociclistica che avrà luogo il 16 maggio. Si sta lavando la pista con speciali solventi e in seguito verranno effettuati ulteriori sbancamenti. La pista rimane naturalmente chiusa. Tra l'altro sarà chiusa anche l'1 e 2 giugno in quanto prenotata in esclusiva dalla Ferrari.

• UNA FERRARIS 1000 per il paroliere dei «Pooh», Valerio Negrini. Si tratta della sport ex-Serattini, ora aggiornata in gr. 6, con la quale Negrini dovrebbe debuttare ad Imola, nella 500 Km, sempre che il preparatore milanese riesca a rimettere in sesto il motore che è stato un po' maltrattato in una recente sessione di prove a Varano.

• CHI VUOLE BATTERE GLI SVIZZERI? La possibilità è offerta a Misano, con una corsa internazionale in programma il 28-29 maggio organizzata dal Formel Rennsport Club svizzero. La gara è aperta a vetture di tutti i gruppi, ma i piloti italiani dovranno avere il permesso dalla CSAI. Per le iscrizioni rivolgersi tempestivamente al FRC, Geerenstrasse 12, Dieseldorf 8157 - Svizzera.

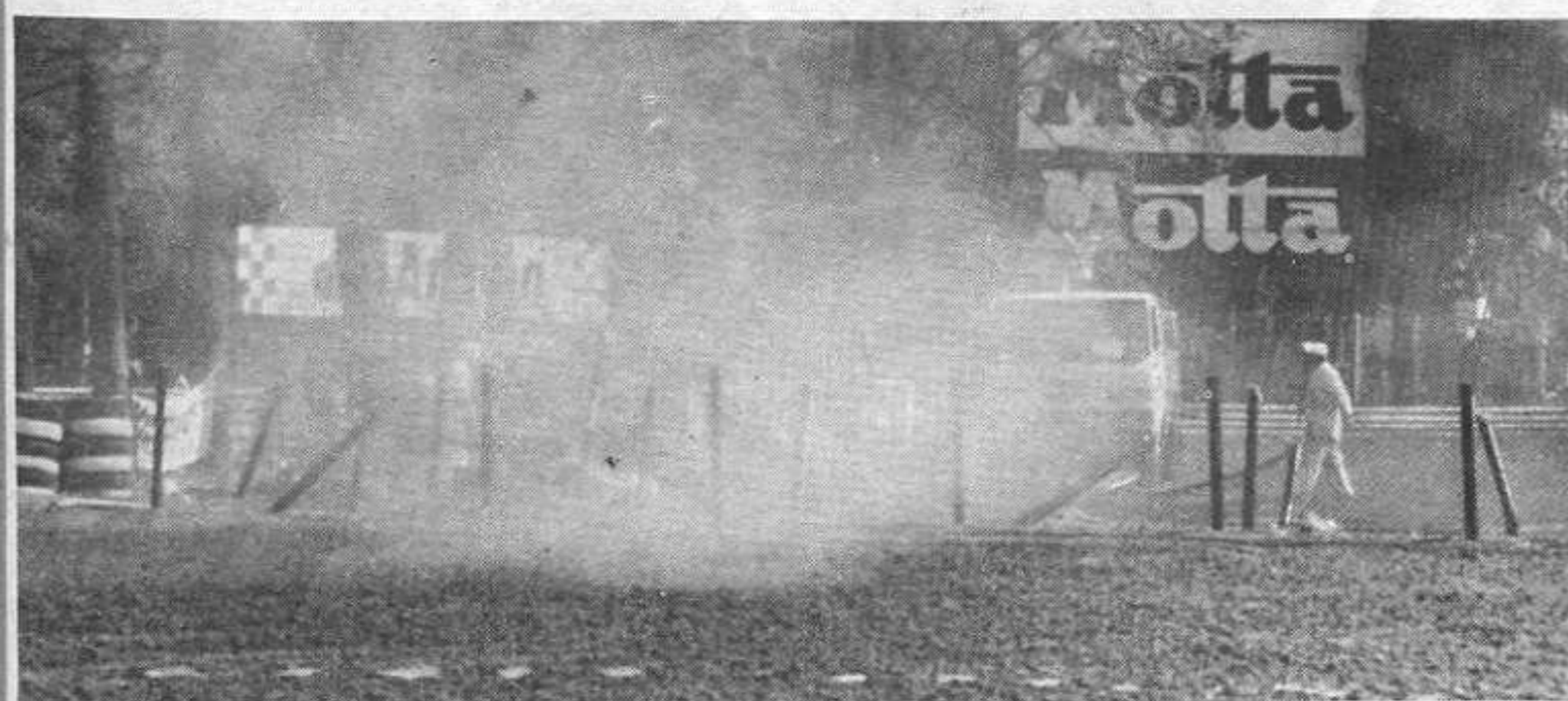
• PIRELLI IN TARGA certamente per diversi tipi di vetture. Ci dovrebbero essere coperture racing sia per la Osella PA 4-BMW di Zorzi-Schon che per la Porsche Carrera Turbo gr. 4 di Bianco. Zorzi sta provando queste gomme ora disponibili in diverse misure per una gran serie di vetture.



Gomme libere al MONTE '77

• Rapido dietro front degli organizzatori monegaschi per la prossima edizione del rally più famoso del mondo. Dopo le tante polemiche del '76, si tornerà alla gomma libera con la variante, però, della limitazione della chiodatura. La prima impressione è allora che, dopo la lunga marcia '75, la monogomma '76, i chiodi '77, gli organizzatori del Principato ci abbiano preso gusto a voler ritornare sulle proprie decisioni, ma solo dopo aver fatto tanto parlare di sé; non importa come, ma parlare...

• TORNA LA BMW RALLY sempre appoggiandosi ad Achim Warmbold. La notizia, per ora ufficiosa, è stata riportata da diversi giornali tedeschi. Pare infatti che la Casa di Monaco stia approntando una berlina Gr. 4 sulla carrozzeria della nuova 320. Il debutto dovrebbe avvenire a fine anno al Southern Cross in Australia.



il dito nella rete

MONZA - Particolarmente spettacolare questa uscita di strada della Osella di Bilotti. Rimasto con l'acceleratore bloccato, il pilota ha cercato di curvare ma non vi è riuscito ed è finito sulla sabbia, troppo vicino alle reti per poter rallentare. Così ha divelto tre file di reti non potendo però evitare di lasciare due dita nella trama metallica che comunque ha evitato il peggio



• PRIMO SUCCESSO DELLA VIKING F.3 nella prima gara del campionato svedese della specialità. Assente Conny Andersson, ancora con il motore fuori uso, Conny Ljungfeld al volante della monoposto made in Sweden disegnata da Tore Helle e costruita da Len Terry, ha dominato sia in prova che in gara sul tracciato di Knutstorp.

• SALTA LA 1000 KM DI SPA, quarta prova del mondiale Sport, in programma il 7 giugno sul tracciato di Spa-Francorchamps. L'Automobil Club di Spa ha reso noto di essere costretto a rinunciare all'organizzazione a causa dell'assenza di un valido lotto di partecipanti.

• UNA CHEVRON ANCHE PER DE TOMASI che, convinto dalla gara di Patrese a Varano, ha deciso di sostituire la sua vecchia March con la nuova B34. La monoposto gli sarà consegnata da Trivellato, che è l'importatore, prima del GP Lotteria a Monza. Un'altra Chevron comunque è in arrivo a Vicenza e sono in diversi interessati, tra i quali Ghinzani e Gabbiani.

• RICCARDO PATRESE SENZA DS almeno per queste prime gare dell'Europeo di F. 3. Ugo Kloden, il manager di Trivellato si è acciacciato la clavicola correndo in kart a Jesolo, e dovrà rimanere fuori dal giro per qualche tempo.

• CRONACA E PUBBLICITA'. Interessante novità quest'anno al Trofeo Cadetti. La cronaca della corsa è affidata al nuovo speaker Marco Veronesi. L'originalità consiste nel fatto che Marco tra una batteria e l'altra annuncia piccoli comunicati pubblicitari accompagnati da musica leggera. Inoltre al microfono vengono chiamati i protagonisti della serata per commenti e interviste.

• SALTA L'EUROTURISMO A MISANO in programma il 20 giugno, data ormai proibitiva per la concomitanza con le elezioni. E' probabile a questo punto che saltino tutte le altre gare italiane di quel fine settimana, compresa la salita della Sila.

• E' NATA LA IZH-RALLY nello stabilimento di Izhevsk, in Russia. La vettura è una versione modificata della Moskvic 412. La vettura, prodotta per la prova rapida di componenti di automobili sportive, è caratterizzata da sospensioni rinforzate, scocca più robusta, motore di 1500 cc., serbatoio di 90 litri.

• FIAT E PIRELLI IN MAROCCO - Una lunga seduta di prove di pneumatici è stata effettuata infatti sulle 131 Rally in previsione della trasferta di fine giugno per il rally mondiale dove la Fiat sarà infatti presente con tre vetture per Verini, Bacchelli e Alen.



Più D'Artagnan che pilota da rally, Gianfranco Billia sogghigna sotto i baffi adesso che ha trovato un supersponsor nel mobilificio Casaccia che gli ha permesso di mettere assieme la sua University Motors-Stratos bomba

● **INTERESSANTE IL MONTEBIANCO**, uno tra i rallies francesi più abbordabili dai piloti italiani residenti in Piemonte e Val d'Aosta. La gara si svolgerà il 29-30 maggio con una lunghezza complessiva di 900 Km. di cui ben 480 di prove speciali tutte da ripetersi almeno un paio di volte cosicché le ricognizioni non dovrebbero superare i 200 Km. Per informazioni: ASAC du Mont-Blanc 15, rue de la Prefecture, 74000 Annecy.

● **RONDE A FOGGIA** il prossimo anno. Questa soluzione è stata proposta da Dante Salvay, dopo l'effettuazione del Rally del Gargano, ed è stata accolta con interesse dagli appassionati organizzatori locali che hanno a disposizione, attorno a Vieste, percorsi di favola.

● **UN PILOTA DI F. 1 PER LA FORD** rally. Ovviamente soltanto in occasione del Tour of Britain che come sempre interessa anche i velocisti essendo l'unica prova stagionale in cui si possono confrontare con i più noti rallysti. A Mäkinen, Clark e Vatanen si dovrebbe affiancare quindi Andretti o Pace o Reutemann.

● **IN OTTOBRE IL TOTAL OIL SOUTHERN CROSS** in Australia. La gara, una delle più affascinanti di tutto il calendario rallystico muoverà come sempre da Sydney il 9 ottobre per terminare a Port Macquarie il 13. La partecipazione dei piloti europei si annuncia come sempre nutrita e tra le prime adesioni ci sono quelle immancabili di Kallstrom e Aaltonen.



FORD ottimista

● **Ottimista Henry Ford** nelle sue previsioni sulle vendite auto negli Stati Uniti per il 1976. Contro gli 8,6 milioni di auto vendute nel '75 il presidente della Ford ha portato la sua previsione a 10,2 milioni, dopo aver previsto in precedenza una vendita di poco più di 9 milioni di vetture.

● **PIU' AUTO IN BRASILE** visto che le vendite sono aumentate del 5,6% nel solo mese di marzo. Chi ha tratto maggior vantaggio dalla «ripresa» è stata la Fabbrica Nacional de Motores che ha registrato un incremento del 72% rispetto al mese precedente.

● **PAGATI TUTTI I DEBITI** contratti a breve termine con le banche, la Chrysler americana è ora in attivo. L'importo delle somme dovute, coperte con i risultati del primo trimestre 1975, era di 111 milioni di dollari.

● **ENTRO LA FINE** del mese di maggio, entreranno in Jugoslavia, con approvazione delle autorità di governo, 3.750 automobili Skoda. Anche la collaborazione con la Polonia subirà un netto incremento visto che gli scambi fra Polski Fiat e Zastava raggiungeranno i 300 milioni di dollari dal '76 all'80.

● **NON VANNO PIU' LE «MINI»** da 360 cc. in Giappone. Lo dicono i risultati delle vendite del marzo 1976 che hanno registrato una flessione del 17,1% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

● **LO STESSO ANDAMENTO** lo si registra negli USA dove la vendita di VW è notevolmente diminuita, mentre, al contrario, aumentate del 12,4% sono state quelle della Mercedes Benz.

● **PER EVITARE RITORSIONI** nei confronti dei loro prodotti, i costruttori giapponesi hanno caldeggiato la richiesta delle Case europee in relazione al differimento dell'entrata in vigore delle nuove norme antinquinamento emanate dal governo nipponico.

● **CON 16.130 AUTOVEICOLI** prodotti giornalmente, in Germania si è registrato un aumento di produzione pari al 22% nei confronti dei risultati del mese di marzo. Nello stesso periodo le autovetture uscite dalle fabbriche tedesche sono state 342.400.

● **LA MERCEDES AUTOMOBIL HOLDING** ristruttura il capitale sociale facendo vendere alla Deutsche Bank le azioni Daimler Benz in suo possesso. Tali obbligazioni potranno essere acquistate in ragione di 3 contro 10 dai possessori di azioni Deutsche Bank e Mercedes Holding.

● **UNA POSSIBILE ACCUSA** di violazione dell'art. 85 dello statuto comunitario, pende sul capo della Volkswagen, Ford Europa, Opel e Renault che sono sottoposte ad una indagine da parte della Commissione della Comunità Europea.

● **MERCATO FAVOREVOLE** all'automobile, in Italia, nei primi 15 giorni del mese di aprile: secondo i dati comunicati dall'Ufficio statistica dell'ACI, le immatricolazioni di autoveicoli sono state 72.128 (delle quali 61.850 relative ad autovetture) con un aumento pari al 16,49 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno 1975.

● **IL CAPITALE SOCIALE** della Peugeot (che di recente ha assunto il controllo della Citroen) verrà portato da 420 milioni di franchi a 525 milioni e mezzo. L'aumento verrà effettuato attingendo alle riserve e distribuendo gratuitamente una nuova azione su quattro vecchie.

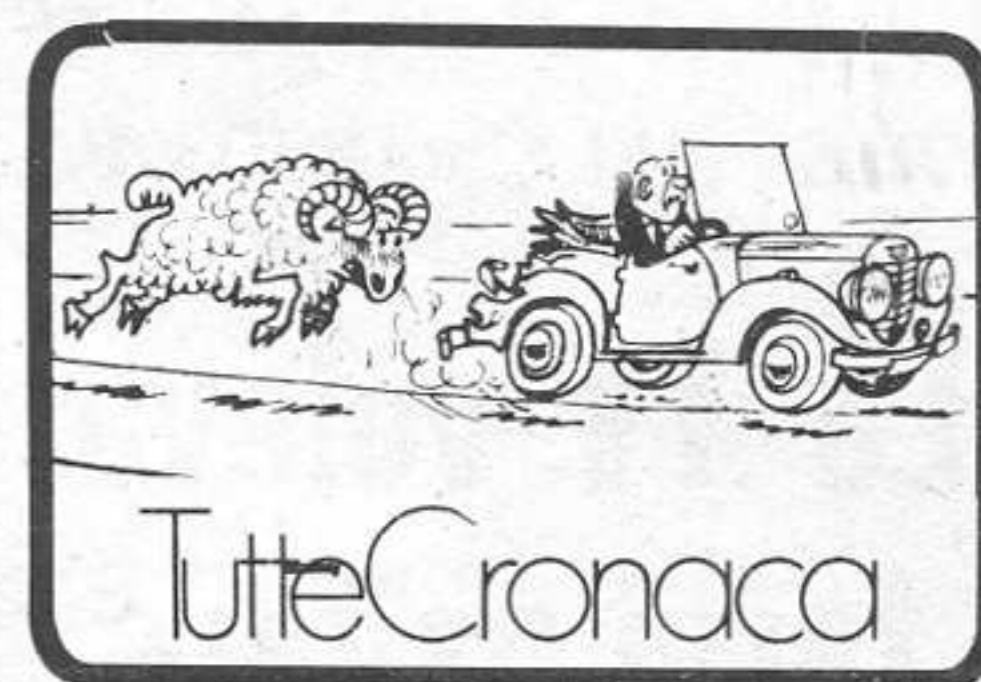
● **AUMENTANDONE LA CILINDRATA** da 360 a 471 cc. la Mitsubishi ha messo in commercio, e sembra con ottimi risultati, una nuova versione della «Minice» della quale prevede una produzione mensile di 8 mila unità.

● **INCHIESTA SOSPESA** negli Stati Uniti contro le auto straniere i cui produttori erano accusati di vendere localmente i loro modelli a prezzi inferiori a quelli praticati nei Paesi d'origine, infrangendo così le leggi «antidumping».

● **DALLA TAVOLA ROTONDA** tenutasi a Torino sulla questione del piano energetico è giunta una sentenza: il piano che prevede la realizzazione di 20 centrali nucleari per la produzione di energia elettrica, è in ritardo. Ma, a sentire chi se ne intende, lo sarà ancora di più quando, fatte le centrali, ci si accorgerà che le linee trasportatrici non saranno all'altezza del compito.

● **UNA CANDIDATURA SPORTIVA** nelle liste del PCI alla camera dei deputati. Si tratta del sindaco di Imola Enrico Gualandi, probabilmente il maggior artefice per il completamento dell'autostrada di Imola. Certamente un onorevole legato allo sport automobilistico...

● **OPPOSIZIONE SINDACALE** alla direzione della Ford per avere la stessa provocatione il licenziamento di 1.850 dipendenti importando negli States e in Canada «componenti» per automobile da altri Paesi, cioè motori dal Brasile e trasmissioni dalla Francia e dal Messico.

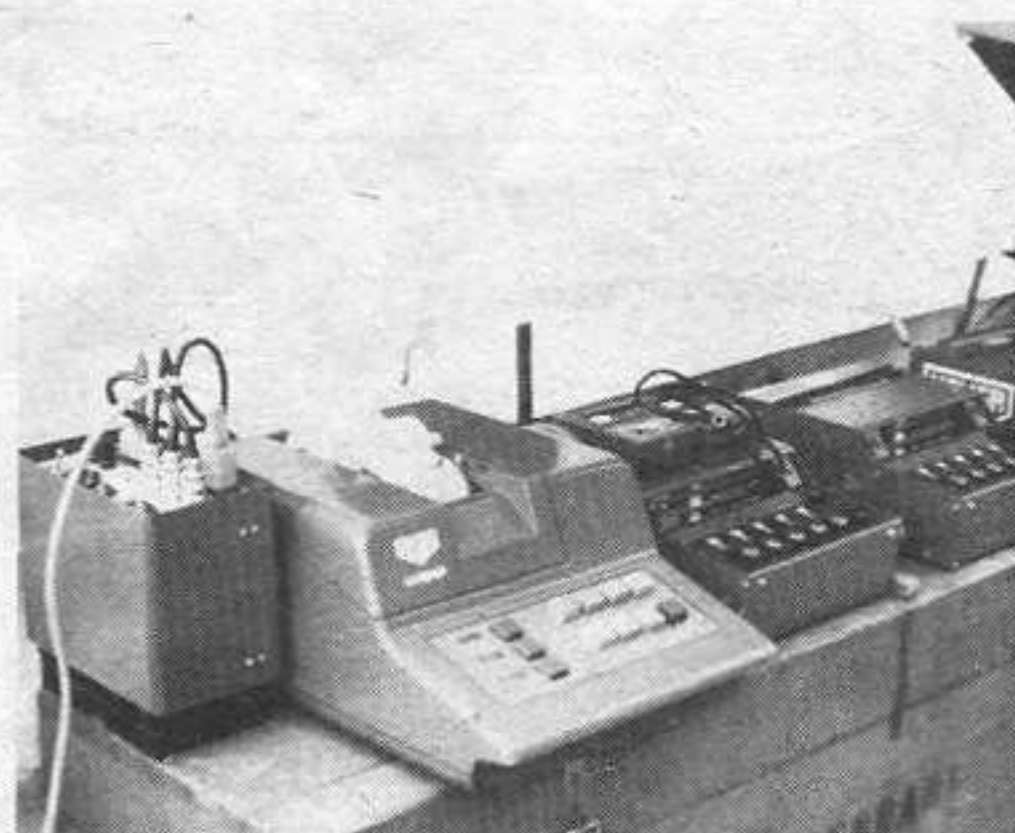


Bravo YAMANI

● Mentre il segretario generale dell'OPEC dichiara che nella prossima conferenza di Bali i rappresentanti dei Paesi produttori esamineranno il prezzo del greggio per apportarvi rincari «realistici» cioè sostenibili dai Paesi consumatori, il ministro del petrolio saudita, Yamani, dichiara che il suo Paese manterrà, almeno fino al termine del '76 l'attuale quotazione, senza aumenti.

● **SETTIMANA LAVORATIVA** di cinque giorni allo stabilimento Chrysler di Linwood dopo i movimenti di personale da una fabbrica all'altra in relazione alle commesse ricevute dall'Iran.

● **E' MORTO ALEX PANAGOULIS** in un incidente stradale abbastanza misterioso nelle vie di Atene. L'ex attentatore di Papadopoulos si è schiantato contro un muro dopo aver perso il controllo della Fiat 131 che conduceva, con patente italiana.



● Questo è il nuovo armamentario della Heuer a disposizione della Ferrari per il Gran Premio di F. 1. Attualmente la famosa fabbrica di orologi di alta precisione sta lanciando un nuovo cronometro da polso del tipo split denominato «Cavallino».

● **COSTA DI PIU'**, dal 30 aprile, viaggiare in autostrada con tariffe che hanno già raggiunto il doppio dei prezzi del 1961. Gli aumenti si aggirano sull'11,5 per cento sulla Torino-Savona, 23 per cento circa sulla Milano-Serravalle, 24,6 per cento sulla Torino-Milano mentre le autostrade del gruppo IRI, circa il 60 per cento dell'intera rete nazionale, sono aumentate del 15 per cento.



● **GIUSEPPE DEL GROSSO**, il conosciutissimo «Baffo volante» non è più. E' deceduto a Vasto lasciando un vuoto incolmabile per la simpatia che quel conduttore-personaggio sapeva suscitare attorno a sé. La redazione di AUTOSPRINT si unisce al cordoglio dei familiari e di quanti lo tenevano in alta e umana stima.



● **SAVONA OSPITA** i piloti partecipanti al suo TRN. Per iniziativa del sempre attivo Bruno Ferraris, tutti gli iscritti potranno fruire di uno sconto del 20% in alberghi e ristoranti della zona. La gara di quest'anno partirà da Albisola e conterà di sole 4 speciali, tutte in terra, per complessivi 40 km.

● **UBERTI CI RIPROVA** nella Costa D'Avorio-Costa Azzurra. Dopo il successo ottenuto lo scorso anno, il gruppo degli alfisti bresciani ritenterà l'avventura però non più con le Alfasud, ma con delle Alfetta GT. Ci saranno almeno due macchine, per Uberti-Bonjoch e Papa-Taglietti.

NON VUOLE SUPER-ASSI PER L'EURO TURISMO

SCARPERIA - Con il regolamento tipo '76 più restrittivo, il gr. 2 è tornato a parlare una lingua più vicina a quella delle macchine di serie, i prezzi sono indubbiamente calati (anche se non di molto, ma l'importante è che non siano aumentati) ed i piloti che inizialmente si erano sentiti « defraudati » dei cambi ad innesti frontali e di altre simili raffinatezze, cominciano finalmente ad apprezzare i vantaggi del nuovo Annesso. Che è certamente lungi dall'essere perfetto, ma che crediamo finirà per accontentare strati sempre più vasti di piloti e preparatori una volta che saranno chiariti, uno ad uno, tutti quei punti oscuri che ancora adesso, a poco più di quattro mesi dalla sua entrata in vigore, lo rendono difficoltoso da applicare ai casi pratici.

SEGRETO in coppa per LUIGI

Più che la scontata vittoria delle BMW-Luigi (nella pagina a destra De Fierlant davanti a Xhenceval), al Mugello ha sorpreso la VW Scirocco di Mohr (qui accanto), una 1600 che molti hanno creduto maggiorata. Qui sotto, le Escort 2000 di Finotto-Muller e Poole-Cochesa (ATTUALFOTO)

Il più felice di tutti del nuovo regolamento è proprio il preparatore che ha già posto una ipoteca al titolo europeo del '76, « Luigi » Cimaro-sti che sfruttando l'esperienza accumulata in gr. 1,5 è partito subito con il piede giusto. « Senza il carter secco il motore sei cilindri della BMW 3003 CSL comincia a diventare ostico da preparare a causa della coppa dell'olio molto lunga che in curva "sbatte" il lubrificante », dice nel suo perfetto italiano, senza peraltro svelare i segreti di questa sua nuova lubrificazione che dovrebbe sfruttare, pur con la pompa di serie, una serie di scomparti e di separatori nella coppa.

Del resto il team del preparatore italo-belga non sembra avere molti problemi. « La Castrol mi ha sponsorizzato abbastanza bene per questa stagione — continua Luigi — e la BMW ci dà un altro appoggio — seppure piccolo — tanto che possiamo essere considerati una squadra

semiufficiale. Le due BMW CSL portate a 3151 cc. sono di mia proprietà e sono io a scegliere i piloti ma secondo il mio parere per questo tipo di gare è meglio evitare i super-assi. In Austria Neve guidava più forte degli altri ma che guai! Un altro nostro grande vantaggio deriva dal fatto che prepariamo le macchine per pura passione sfruttando le ore notturne al di fuori del lavoro normale. Siamo una equipe di 12-14 persone e moltissime arrivano da me alla sera dopo una giornata di lavoro in altre officine... ».

Un piccolo paradiso insomma. Le macchine sembrano andare piuttosto bene. Portate al peso (decisamente interessante) di 1050 kg., le BMW CSL di Luigi hanno 349 CV a 7200 giri con un rapporto di compressione di 11 : 1 ed una coppia che parte a circa 5000 giri. Hanno cerchi (BBS) da 16" di diametro, consigliati a causa del miglior raffreddamento dei freni (sono omologati

gli Ate a quattro pompanti con disco autoventilante sia davanti che dietro) ed un minor consumo delle gomme. La coppia eccellente non fa molto desiderare il cambio libero e d'altronde, oltre a quella di serie, è possibile utilizzare una serie di rapporti ravvicinati già omologata mentre più avanti ce ne sarà una terza.

La BMW-Luigi guidata da Corbisier-« Pooky »-Fargion è invece una 3000 privata ex gr. 1,5 ed addirittura si tratta della macchina che ha vinto la 24 ore di Spa nel '75. Venduta al giovane (ed inesperto) Corbisier, è stata aggiornata per il gr. 2 ed ora ha circa 320 CV.

Volkswagen Scirocco. Decisamente interessante la « bestia nera » dell'Alfetta a Salisburgo. Problema della classifica « artefatta » a parte, la macchina è molto ben preparata ed il team, seppure privatissimo, è molto efficiente. Il patron è un industriale di Essen, Menden che ha

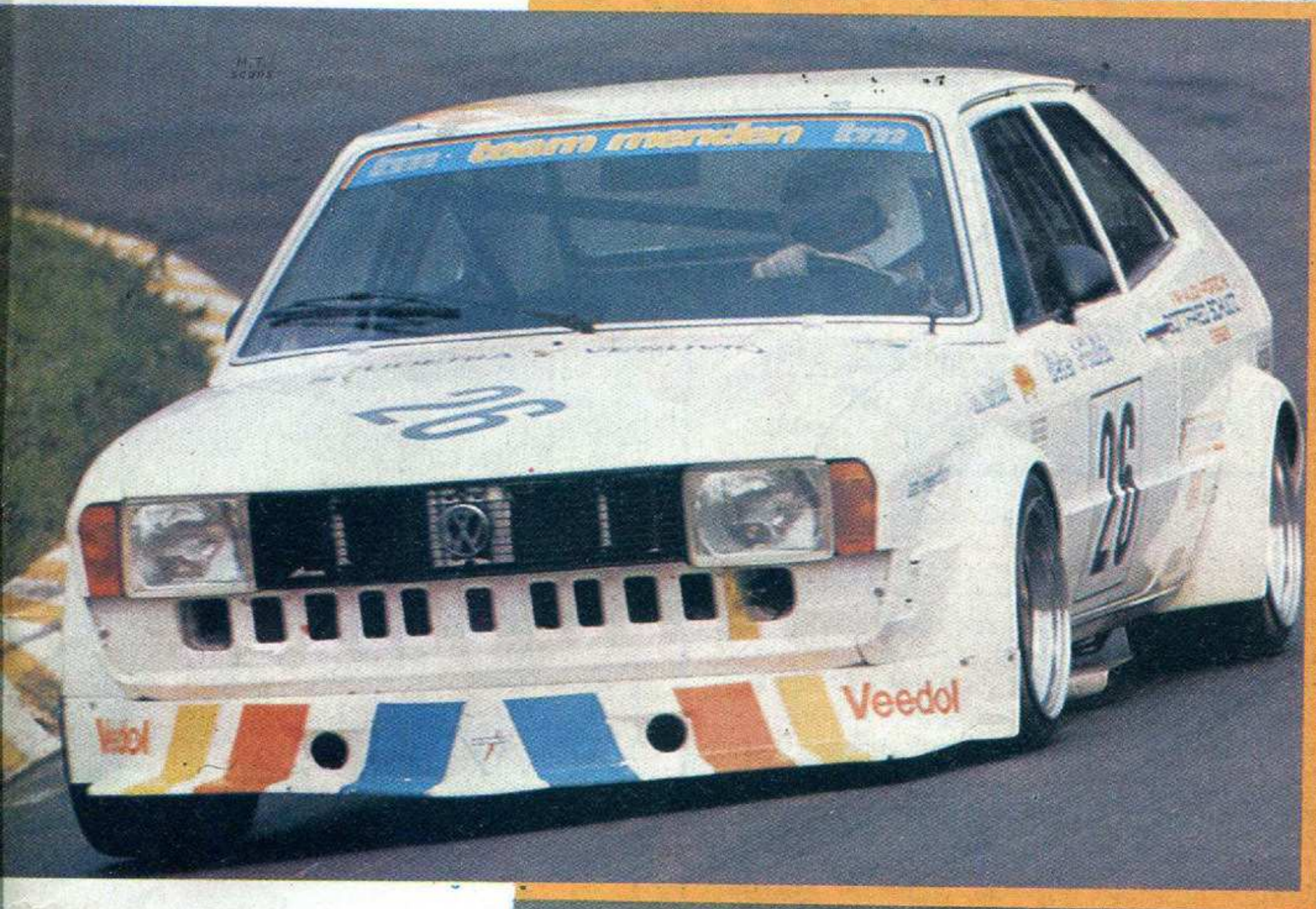
affidato la preparazione al 34enne tecnico tedesco Jurgen Misczyk (che attualmente è stipendiato da Menden e non fa altro), molto noto in Germania per avere preparato delle ottime Fiat 128. La « cura » è iniziata nell'ottobre scorso ed ha portato la Scirocco ad un punto di alleggerimento tale che è stato necessario mettere 10 kg. di zavorra. Vi è poi un enorme serbatoio di sicurezza da 90 litri e due batterie per maggiore sicurezza.

Con tutto il peso è sugli 800 kg, e con l'assetto molto curato, ne è saltata fuori una vettura che ha strabliato Manfred Mohr che ne è il primo pilota assieme al non più giovanissimo Dieter Froehlich che ha vinto la categoria GT con una Porsche ad una recente 1000 km. di Monza.

Pur con le solite modifiche l'assetto è comunque quello di serie. Si notano solo la solita traversa anteriore che collega gli attacchi superiori del Mc Pherson ed una barra stabilizzatrice posteriore. I cerchi (sempre BBS e d'altronde Mohr fa il rappresentante di questa marca) sono da 14" di diametro ed hanno una larghezza di 9". I freni sono quelli di serie con dischi però autoventilanti mentre il motore rendeva nella prima edizione 171 CV, che ora sono diventati 175 a 8200 giri con coppia veramente buona già a 5500 giri. E' alimentato da una pompa Kugelfischer con cornetti molto lunghi ed in pratica pare che l'unico problema grosso sia stato quello dello sbattimento dell'olio nelle curve, ma sembra che l'esperienza dei 128 sia servita molto al preparatore per trovare la soluzione. Peccato solo che forse questa vettura non corra più. Infatti è in vendita (per l'equivalente di 27 milioni di lire...). Pare che il suo proprietario, Menden, si sia seccato per il fatto che la preparazione della vettura nei dettagli (vedi molla del gas al Mugello) non è curata come lui vorrebbe.

Alfa Romeo. Pur curate dall'Autovama e dalla SCAR-Autostrada, le due Alfetta GT di Bigliuzzi-Ciardi e di Belli-Dini sono state preparate dall'Autodelta che d'altronde ha inviato al Mugello l'ingegnere Marelli ed un paio di meccanici. Nata da una richiesta dell'Autovama, l'Alfetta gr. 2, ha cominciato a prendere forma nel gennaio scorso e subito





si è capito che il problema principale era e resta il peso. Entrambe le versioni sono di parecchi chili al di sopra dei 900 kg. E d'altronde anche il motore ad 8 valvole portato a circa 2000 cc (sfruttando come sempre il modello « America » ed infatti la macchina si chiama GT Am) non sembra possedere una potenza trascendentale.

Ufficialmente sembra che al banco all'Autodelta siano stati visti circa 185 CV ma negli ambienti fiorentini si parla di qualche cavallo in meno e d'altronde tutti i piloti non vedevano più di 6700 giri in quinta velocità. Il 4 cilindri è naturalmente strettamente di serie ed è alimentato da due carburatori Weber a doppio corpo (con condotti di aspirazione molto lunghi e mai visti su un'Alfa) ma fra breve verrà sperimentata l'iniezione.

Sono stati però omologati dei freni Lockheed a quattro pompanti sia davanti che dietro, con generosi dischi autoventilanti, ed infatti la frenata è stata ampiamente lodata da tutti i piloti. Altrettanto omologate le tre soluzioni al cambio mentre per l'assetto si è optato per dei cerchi da 13" (Speedline) con gomme Good-Year nella misura 8,2/19,5 davanti e 10/20-13 dietro. Sembra che anche l'assetto sia decisamente ottimo e non è detto che l'Autodelta non possa avere la possibilità di « trovare » tra non molto quella manciata di cavalli in più che completerebbe la già buona vettura.

Sempre in casa Alfa Romeo, erano presenti molte GT private nelle varie versioni 1300, 1600 e 2000. A parte la testa di serie (con valvole a 90 gradi) per la più piccola, le novità vere erano solo in numerose GTV 2000 che ormai non sono nemmeno paragonabili alle vecchie GT Am. Con testa normale e alimentazione a carburatori i cavalli sono ora circa 175 a 7000 giri nelle versioni migliori di Monzeglio (Pozzo-Perego) e Imberti (Fornera-Franz e Ghislotti-Camathias) e l'assetto si è naturalmente adattato al calo di potenza. Non più dunque ruote extralarghe da 13" ma vecchi solidi cerchi Campagnolo (usati dai GTA 1600 prima del '70) da 14" con gomme Dunlop, Good-Year ed anche Michelin.

Daniele Buzzonetti

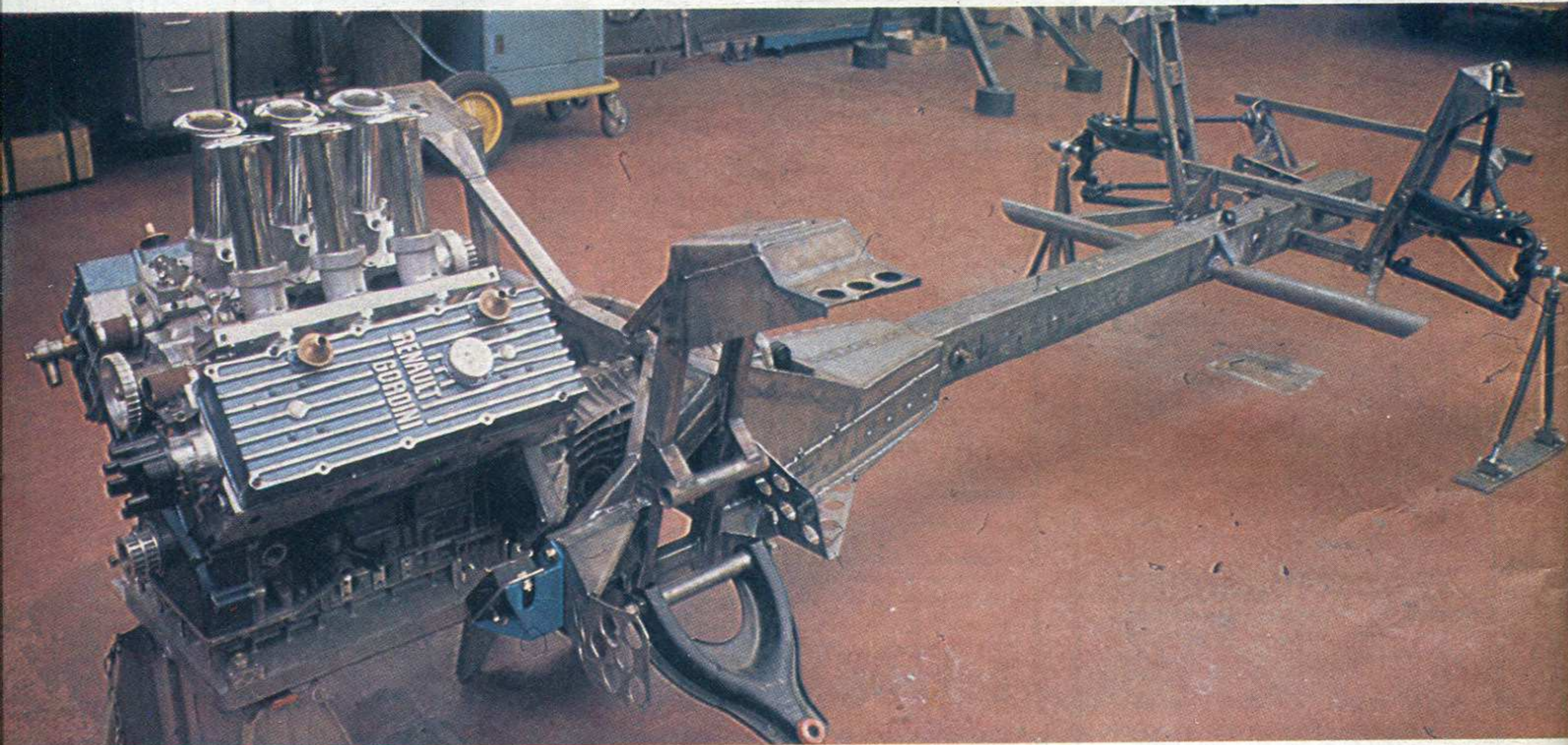


**DIVENTERÀ
GRUPPO 4?**

il proto ALPINE di settembre

PARIGI - L'annuncio del ritiro dell'Alpine Renault dai rallies, una specialità che ha creato la fama della Marca francese, ha causato consternazione non solo in Francia, ma in tutta Europa. Una meditazione di Cesare Fiorio, direttore sportivo della Lancia ci viene in mente: «*Ci dispiace vivamente la decisione della Renault e tutto il campionato del mondo rally rischia di soffrirne! Con le Alpine ci siamo sempre battuti, adesso rischia d'essere meno divertente...*».

Per grande fortuna del campionato, ci sono arrivate altre marche e nonostante attualmente la Stratos continui a dimostrare un netto dominio, Opel e Toyota fanno dei progressi e si avvicinano alla leader. Ci sono anche Fiat e Ford, che sembrano in grado presto di dare una replica valida e la Francia è brillantemente rappresentata dalla Peugeot. Tutta-



In primo piano il motore Renault V6 che è il « cuore » attorno al quale si è assemblata la nuova A 310. Portato a 2850 cc, renderà circa 300 cavalli di tipo « rallystico ». Il cambio sarà uno ZF. Nella foto in alto, la vettura con la carrozzeria in fibra di vetro in assemblaggio con la fanaleria (JAUBERT)

via l'Alpine Renault lascia un vuoto e alla fine del 1975 bisognava arrendersi all'evidenza. Condurre un programma di costruzione di una monoposto F. 1 e un programma completo di campionato mondiale con il prototipo A 442 Turbo richiedeva un bilancio vastissimo, al quale si aggiungeva ancora quello della F. 2. Nessuno alla Renault vorrà precisarlo, ma non dovrebbe essere lontano dal miliardo di vecchi franchi francesi: se si doveva aggiungere anche più di due milioni di franchi (oltre 300 milioni di lire) per due vetture da rally, forse questo era effettivamente troppo!

E poi c'era anche una ragione sportiva: la berlina era ormai irrimediabilmente distanziata dalla Lancia Stratos, in più un nuovo regolamento della CSI in materia le ha tolto l'unico vantaggio che aveva conservato, la leggerezza. Per quanto riguarda

la A 310, la sua messa a punto era appena all'inizio e, comunque, il suo motore di 4 cilindri mancava sempre di potenza nei confronti del V6 della Stratos. Esiste una Renault Gordini a 16 valvole, ma anche essa è lontana dall'essere a punto e le prove di paragone effettuate si sono rivelate piuttosto deludenti.

Si è dunque presa la decisione di rispettare la tregua... e di costruire una nuova vettura. Bisogna infatti precisare, che anche se la futura V6 conserva la denominazione A 310, per ragioni di ordine commerciale, si tratta di fatto di una macchina interamente nuova.

La forma generale del prototipo ricorda ben inteso la A 310, ma è molto più imponente e aggressiva, soprattutto nella parte posteriore dove si è dovuto alloggiare il V6 più ingombrante e anche più alto, circondato dai suoi accessori. I passaggi delle

ruote, sempre posteriori, proteggono i cerchi di 13 pollici nei quali i freni a disco autoventilanti sono largamente ridimensionati. Al contrario la parte frontale è senza sorprese, eccetto i passaggi delle ruote, naturalmente, e anche dei fari imponenti che ricordano quelli usati per la Stratos: ma il montaggio attuale è tuttavia provvisorio. Hubert Melot e la Cibié stanno cercando un insieme che si incorpori meglio nella linea.

Ma la verità sta soprattutto nel telaio di cui si è naturalmente conservata la trave portante che sparisce tuttavia in mezzo a rinforzi e aggiunte. La maniera di lavorare di Hubert Melot e dei suoi collaboratori, ai quali si sono uniti cinque meccanici Alpine Renault, è paradossalmente molto tecnica ma anche empirica e meticolosa. Hubert Melot è dunque partito dall'estremità anteriore e ha misurato

il grado di torsione e di flessione simulando, grazie a un sistema di contro peso, appoggi su una o due ruote. Bisogna precisare che aveva già fatto il lavoro maggiore (e non è un segreto per nessuno che la vettura, nell'utilizzazione estrema in corsa almeno, ha tendenza a girarsi) sulla A 310 4 cilindri, arrivando a un risultato fortemente positivo e sorprendente, grazie a una gabbia di protezione, la quale verrà d'altra parte, venduta in kit prossimamente per i clienti sportivi. Aggiungendo due tubi di larga sezione (lateralmente e in basso alle porte) collegati con la trave centrale mediante due tubi installati trasversalmente, si era raggiunto un primo punto; ma quando fu inserita, seguendo la forma del tetto, una gabbia vera e propria, completata da tubi che corrono trasversalmente da una parte all'altra della macchi-

na all'altezza del cruscotto e della parete divisoria posteriore, si era ottenuto un risultato ottimo.

Ben inteso si tratta di questo schema che viene ripreso nella V6, ma con dei rinforzi più consistenti, soprattutto sull'intelaiatura di sostegno posteriore che deve portare un motore molto più pesante (e sempre in posizione sporgente) e più potente, che dispone, poi, di una coppia ugualmente più forte, e l'insieme sottopone tutta questa parte della vettura a uno sforzo colossale.

Un dettaglio che ci fa sognare: Hubert Melot utilizza perfino il parabrezza per aumentare la rigidità dell'insieme. Ci spieghiamo: la lunetta anteriore di grandi dimensioni è fissata con un prodotto che può sopportare una forza di un kg. per centimetro quadro; ora viene utilizzata una colla di fabbricazione americana che sopporta 25 kg. per centimetro quadro...

Il V6 che si userà sarà naturalmente il VPR che si trova nella Renault 30 TS. La Renault Gordini ci lavora sopra attualmente: la cilindrata sarà aumentata a 2.850 centimetri cubi (al di sopra i problemi si rivelerebbero molto spinosi) e si spera di poter raggiungere una potenza dell'ordine di 300 CV. Si è posto, quindi, il problema della trasmissione di una tale potenza e soprattutto della scatola del cambio, la quale non è stata mai il punto forte delle Renault da corsa: nell'attesa di uno della Casa, si userà un complesso ZF.

Il primo prototipo A 310 V6 potrebbe debuttare in gara nel mese di settembre, probabilmente in occasione della Ronde Cevenole ed è previsto un programma di tre rallies in Francia con Jean Pierre Nicolas come pilota. Ma non senza stupirsi si apprende che la direzione del monopolio non ha ancora preso nessuna decisione per quanto riguarda la costruzione in serie di questa vettura.

Ora, se la direzione dovesse decidere che la macchina debba correre solo nel gruppo 5, non ci sarà nessun problema, ma se, cosa comunque più probabile, si decide di farla omologare nel gruppo 4 per ritornare al campionato del mondo rally, un minimo di 400 esemplari in due anni sarà allora necessario: e se la costruzione non può iniziare prima del mese di settembre, l'A 310 V6 non potrà essere omologata prima del 1. aprile 1977, nel migliore dei casi, supponendo che la Renault accetti di immobilizzare in magazzino (e dunque finanziariamente) le sue vetture. Sembra allora più ragionevole di pensare al campionato del mondo del 1978. Ma allora Lancia, Fiat, Opel, Toyota che continueranno a correre e a beneficiare degli insegnamenti delle gare, non avranno dei modelli molto più competitivi?

Abbandonare del tutto le gare e rinunciava d'un solo colpo al beneficio che si può trarre dalle loro esperienze, comporta molti rischi, tra cui quello che non si potrà più compensare...

Jacques R. Jaubert



LUI LO USA PER VINCERE TU USALO PER DAR GRINTA AL TUO MOTORE

IL FORMIDABILE "STP OIL TREATMENT"

aggiunto all'olio motore, ne mantiene inalterate più a lungo le iniziali qualità e forma un velo protettivo stabile sulle superfici interne del motore. Le fasce elastiche "tengono" meglio e la lubrificazione è sempre efficace:

PIÙ GRINTA AL TUO MOTORE.

Usando regolarmente STP "vai più forte" e oltretutto risparmi olio, benzina e il tuo prezioso motore!



DISTRIB
IN ITALIA



STP AIUTA IL TUO OLIO A LAVORARE MEGLIO

PER MEGLIO RAFFINARE E PERSONALIZZARE UN MODELLO GIÀ DI ALTA QUALITÀ



Nel disegno qui sotto, uno schema quotato delle cinture di sicurezza della Brabham utile a chi volesse dotarne il bellissimo modello Tamiya

Come si monta una BRABHAM

Tamiya 10 e lode! Dieci sono infatti ora i modelli di F. 1 realizzati nell'arco di nove anni, uno più bello dell'altro, a cominciare dalla Honda del '67 e finendo appunto con la Brabham BT 44 B, con una evoluzione continua, una ricerca della precisione che ha del... giapponese. Quando uscì, il primo modello stupì per la sua accuratezza, per i suoi particolari, per la sua scala doppia di quella in voga (che era la 1:24) che permetteva la realizzazione di tanti piccoli particolari, che non faceva altro che suscitare approvazioni e ammirazione da parte dei modellisti.

Oggi ci si è, per così dire, abituati e sono subentrate le critiche: si parla di pro e di contro come per le auto in scala reale. Vediamo qualche « voce ».

Pro: fedeltà al vero, cura dei particolari, ottime decals, pneumatici pressoché perfetti, motore molto realistico e ricco di dettagli, ecc.

Contro: mancanza tubicini freni, mancanza cinture di sicurezza, prezzo elevato (16900 lire. A proposito: il prezzo comincia a scendere poiché l'ultimo modello, la Mc Laren, costava 17900 lire. Che sia un buon segno?).

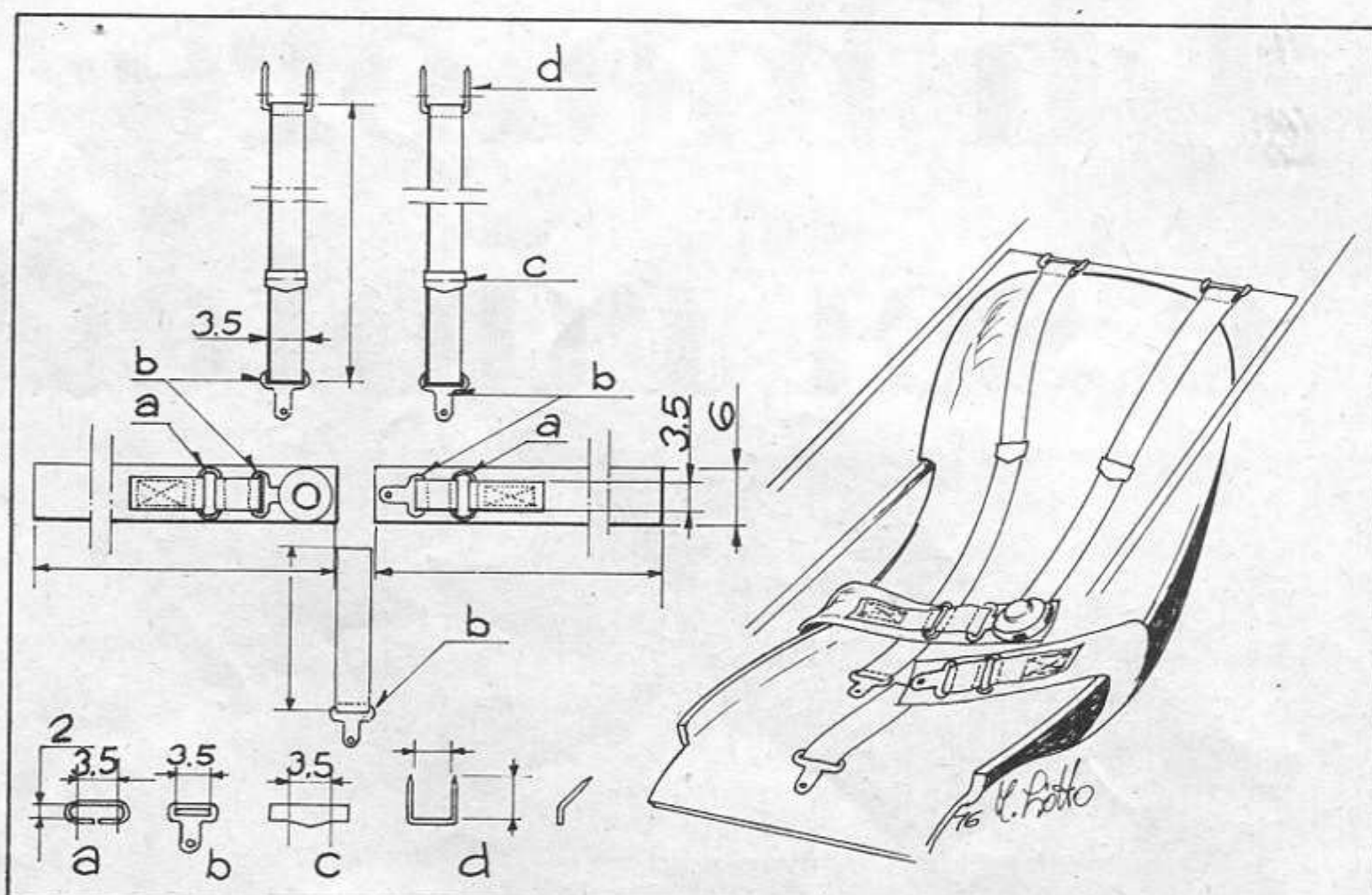
Sono critiche, però, blande, fatte più per cercare il pelo nell'uovo, critiche che oserei dire «modellistiche». La critica modellistica è infatti una critica particolare: è una critica positiva, evolutiva; si cercano i difetti per eliminarli, per realizzare modelli sempre più belli, più strabilianti. E' un vanto, quindi, per la Tamiya un tal genere di critica: i suoi modelli sono talmente elevati in qualità che non rimane che cercare il suo indicato « pelo nell'uovo ». Un modello Tamiya è ottimo anche se montato semplicemente, seguendo le istruzioni, anche senza ritoccare o verniciare i pezzi indicati. E questo

forse è il pregio maggiore, è la laurea a modello con la M maiuscola.

Il montaggio è semplice e spedito e la suddivisione in gruppi indicata nelle istruzioni di montaggio è una cosa molto utile: infatti mentre ad esempio il telaio sta ad essiccare, si può montare il motore o le sospensioni o altro.

Un consiglio personale è questo: verniciate il più possibile poiché una verniciatura estesa ai più piccoli particolari serve a togliere l'aspetto della plastica dando al modello un realismo incredibile.

Musetto, telaio, carenatura abitacolo, presa d'aria motore e alettone andrebbero verniciati a spruzzo in color bianco lucido. Le vernici spray, però, han bisogno di mano esperta e chi non abbia già un po' di pratica con tali tipi di vernici non ci provi per la prima volta proprio con questo modello a rischio di rovinarlo: può anche non verniciarlo; è bello lo stesso anche se ovviamente non si raggiunge lo stesso risultato, ma è preferibile un modello non verniciato ad uno verniciato male. Non verniciatelo neanche a pennello! Il bianco è un colore infame e le superfici estese, inoltre, mettono ancor più in rilievo la sua infamità.



Con le vernici, soprattutto, non lavorate di fantasia: se un pezzo va dipinto in rosso non usate il giallo perché vi piace di più o perché fa più effetto!

Consultare quindi AUTOSPRINT bene, minuziosamente. Non fa male, anzi permette una realizzazione fedele e quindi di maggior valore. Personalmente, per realizzare un modello, prendo la annata che mi interessa (per la Brabham ovviamente quella del '75, compreso «SPRINTONE», cioè AUTOSPRINT ANNO) e me la sfoglio, numero per numero, mettendo da parte tutto il materiale che riguarda la macchina da riprodurre.

I colori necessari non sono tanti e precisamente tre lucidi: nero, rosso e bianco, e quattro opachi: nero, metallo, argento, metallo scuro. Ci sarebbe anche lo spray bianco per il quale però vale la riserva che dicevo prima.

Il montaggio non ha niente di particolarmente difficile: basta seguire attentamente l'ottimo libretto di istruzioni.

Vi suggerisco soltanto qualche consiglio per migliorare qualche particolare. I pneumatici ad esempio hanno un'antipatica sbavatura di fusio-

ne proprio nel centro del battistrada; basta «rodarli» un po' liscianoli ben bene con della carta abrasiva a grana fine sino a farla scomparire. Il risultato è perfetto e conferisce al modello un aspetto notevolmente più realistico.

Le cinture di sicurezza sono un altro bel lavoretto supplementare: in un modello di F. 1 odierna è inconcepibile la loro mancanza; quindi coraggio e mettiamocene. Io le ho realizzate cercando di essere il più fedele possibile (vedi disegno) ma se volete potete usare cinque striscette di nastro telato azzurro con un tocchettino di vernice argentata sulla punta per simulare gli attacchi metallici e il risultato può già essere soddisfacente.

Non dimenticate di mettere i tubicini dei freni, aggiungete il tubo dell'ossigeno (possibilmente bianco) che va al casco del pilota, poi se volete, simulate qualche scritta sull'estintore sotto al sedilo di guida e... più ne trovate meglio è.

Il modello è finito, resta solo da mettere in moto il suo 8 V Ford e... provarlo; ma bisognerebbe essere 12 volte più piccoli!

Marco Siotto

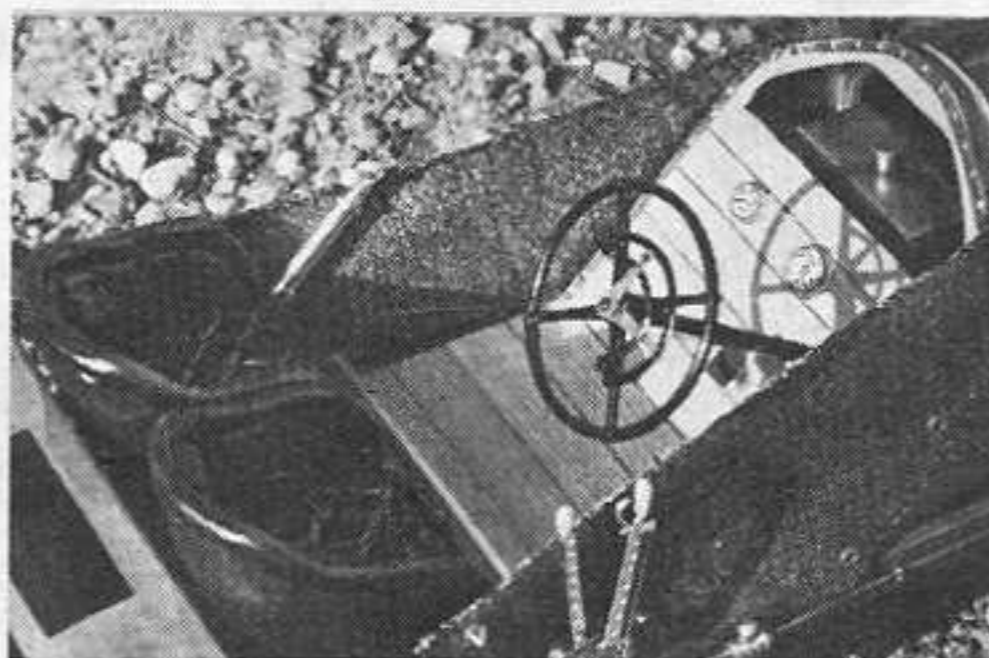


Nuova marca

● Ancora un nome nuovo nel settore dei modelli in scala 1:43. Si tratta della AUTOSTILE. Nella foto sopra, una nuova firma che è uscita molto bene, con un primo modello veramente interessante ed eseguito con cura pignola in tutti i particolari. La prima auto è la Dino 206 Ferrari, la favolosa due litri dell'Europeo della Montagna (che avevamo erroneamente recensito come ABC) realizzata da un trio d'eccezione: Carlo Brianza, De Marchis che ha fatto le fusioni e Maurizio Bartoli che ne crea l'organizzazione. I modelli non sono venduti ai privati ma solo a negozi e per ora sono reperibili presso Cri El Model a Roma, Paradiso dei Bambini di Torino, Radicchi a Bologna, Zeppelin a Milano. Il prezzo del kit in metallo bianco è di 6500 lire e sarà presto seguito dal modello n. 2, la Ferrari C.S.

● Il bolognese MARCO ZANGHERI è uno studente che ama dedicare il proprio tempo libero alla creazione di minimodelli. Tuttavia, «dopo aver elaborato tutti i kits che lo interessavano» e per non morire di noia in attesa di qualche nuovo modello da elaborare si è trasformato in costruttore e, diciamo noi con ottimi risultati, ha sfornato (sopra a destra) questa MATRA 670, campione mondiale marche per il 1973. Dopo averne steso i disegni, ha costruito la sagoma della vettura su legno di balsa, immergendola poi in un bagno di gesso per ricavarne il calco che ha ricoperto di resina. Ripulita la vettura uscitane da tutte le impurità, passò quindi alla verniciatura e alla realizzazione di tutte le decalcomanie che sono quelle che la vera Matra mostrava alla 1.000 km d'Austria. Tutto il lavoro è stato eseguito in 350 ore d'applicazione.

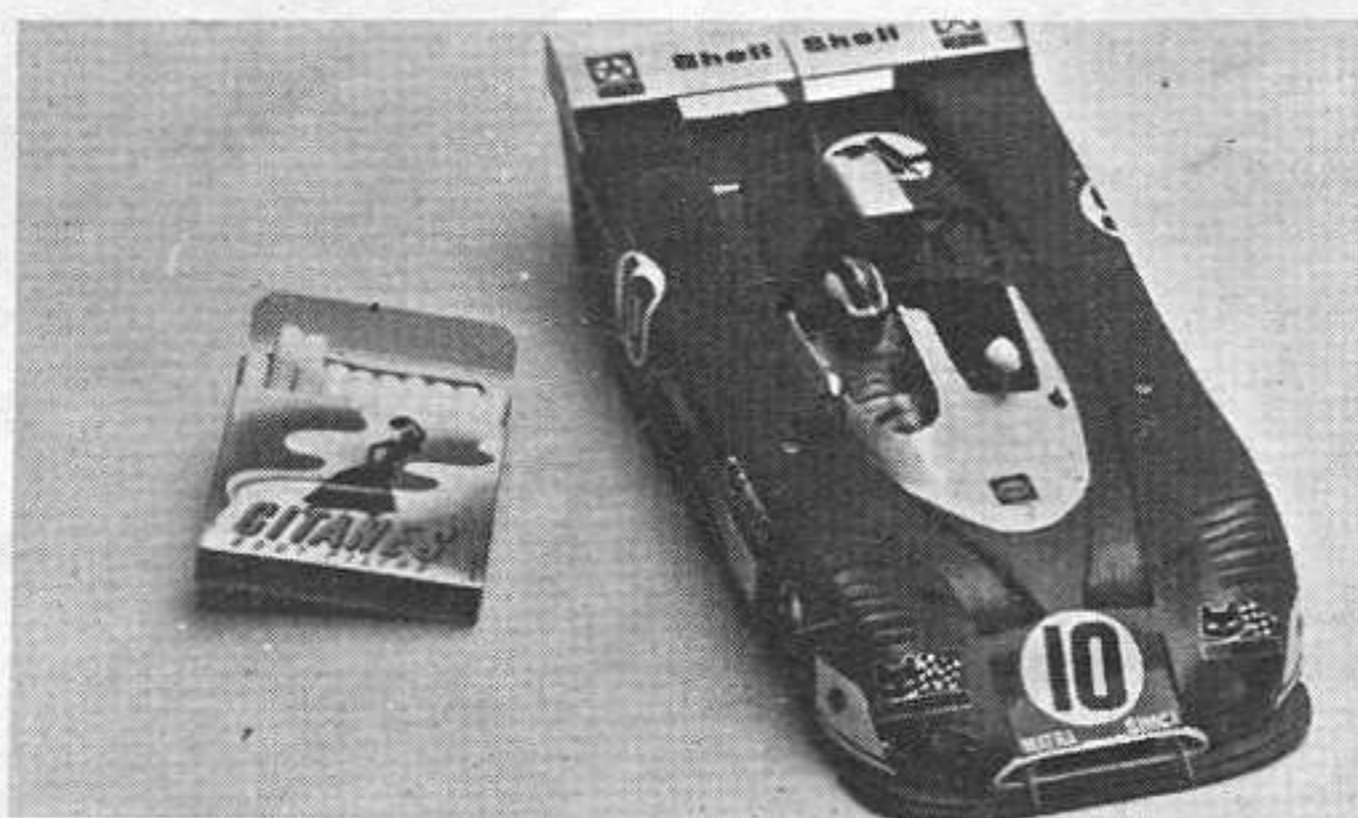

La FIAT
F. 2
130 HP



● DOMENICO MAMONE da Cressa è un vero artista del mini modello che, come il notissimo Conti, produce su ordinazione. Il suo ultimo exploit è stata una riproduzione in scala 1:8 della famosa FIAT 130 HP F. 2 della quale pubblichiamo due fotografie, sopra, perché all'amatore non sfugga alcun particolare costruttivo. Mamone, che ha realizzato questo raro «pezzo» per il sig. Bartolomeo Chiodo, ha impiegato nell'esecuzione materiali vari come acciaio, rame, ottone, cuoio, gomma, legno, ecc.

G.P. models per Neve

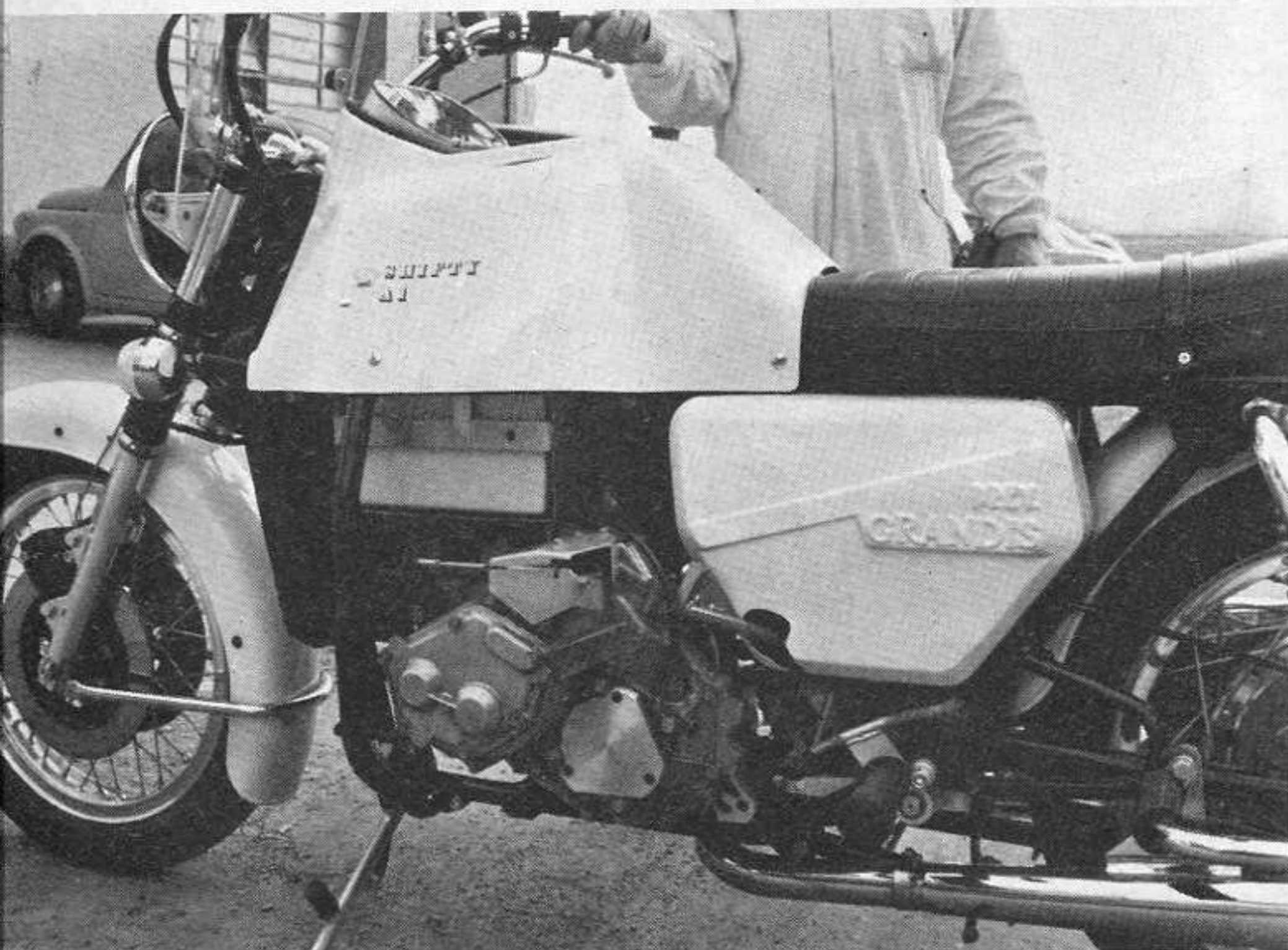
● E' il momento delle case che fabbricano automodelli, che in massa stanno entrando nel campo della F. 1. Dopo John Day che sponsorizza la Ensign, la Norev che sosterrà Pescarolo con la Surtees, è ora la volta della Grand Prix Models, la casa inglese creata dal giornalista d'automobili Brian Harvey, che ha deciso di appoggiarsi a Patrick Neve e inserire la propria pubblicità sulla Brabham BT 44 del team RAM Thursday's. Tra l'altro pare che l'antagonismo tra le diverse ditte sia abbastanza sentito: compare infatti nel contratto di Neve una clausola che promette al pilota belga «un premio speciale» tutte le volte che riuscirà a battere la Ensign di Amon sostenuta da una casa di modellini concorrente. Ricordiamo che i modellini della Grand Prix in scala 1/43 sono importati in Italia da Luca Grossi, via Lamarmora 58 - Torino.



La MATRA
di un mini
preparatore

127 TRASFORMABILE (IN MOTO)

Un motore e sei ruote



Lateralmente la Shifty non si differenzia molto dalle maximoto in commercio: quella grossa scatola al di sotto del serbatoio serve per la batteria.

MONZA - Quante volte durante l'estate in colonna, mezzi asfissati dal caldo abbiamo invidiato chi zigzagando su una rombante moto ci lasciava lì a cuocere per raggiungere con qualche ora di vantaggio su di noi le refrigerate spiagge. Ci consolavamo in quelle occasioni pensando che poi d'inverno noi saremmo stati al calduccio della nostra 127 o 112 che sia mentre «lui» il momentaneo fortunato, nulla avrebbe potuto contro le intemperie. C'è sì la possibilità di avere auto e moto, ma con i prezzi d'oggi è già tanto avere una utilitaria, figuriamoci poi anche una due ruote...

... SHIFTY... letteralmente (non è uno sternuto) significa trasferibile; ecco l'uovo di Colombo per avere con un prezzo giusto la macchina e la maxi-moto. Ci ha pensato a Padova il sig. Grandis Donati, realizzando quella che possiamo chiamare la Motauto, partendo dal principio di utilizzare su un telaio (vuoto di inverno), il motore della vettura, una 127 o una 112 per l'appunto. Il sistema consiste in un telaio a doppia culla per moto appositamente studiato che può ricevere il motore dell'auto, che può essere montato poi ancora sulla macchina alle prime nubi...

L'automoto del sig. Grandis Donati ha avuto il collaudo e il beneplacito dell'ispettorato della Motorizzazione, e dovrebbe essere prodotta in una piccola serie entro breve tempo.

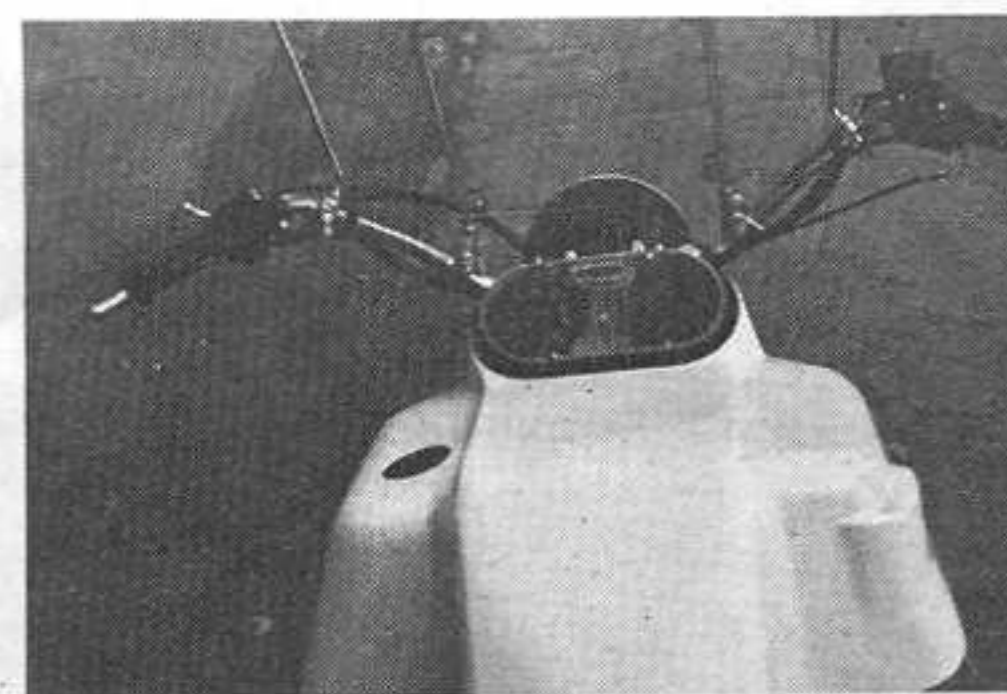
Utilizzando il motore frizione e cambio della 127 o per avere più sprint dell'A 112 Abarth non si deve acquistare niente altro essendo previsto anche il montaggio del cruscotto 127 sulla automoto. Il cambio è a differenza di quello delle moto selezionabile a piacere, si può cioè passare da una marcia all'altra senza passare per la marcia intermedia.

Il costo di questo telaio è all'incirca di 1.400.000 lire completo di omologazione e pronto per partire, con il motore della vostra auto che dovrà rimanere in garage...

La velocità con il motore della 127 è di circa 170 kmh, mentre con il motore Abarth si raggiungono i 200 all'ora.

Il km da fermo viene raggiunto in 24"5, e il km lanciato in 21"8, mentre il consumo è di 5,8 litri per 100 km.

g. c.



Sopra, sulla parte anteriore del serbatoio è incassato lo stesso cruscotto della Fiat 127. Sotto, la sezione frontale è forse la parte più mastodontica a causa del radiatore



Gente così non affida la sua sicurezza al caso sceglie caschi Nolan



PILERI Paolo

VILLA Walter

Campione Mondiale 1975 Classe 250 cc.
Campione Italiano 1975 Classe 250 cc.

PILERI Paolo

Campione Mondiale 1975 Classe 125 cc.

FINDLAY Jack

Campione «Premio F.I.M.» 1975 Formula 750 cc.

BIANCHI Pierpaolo

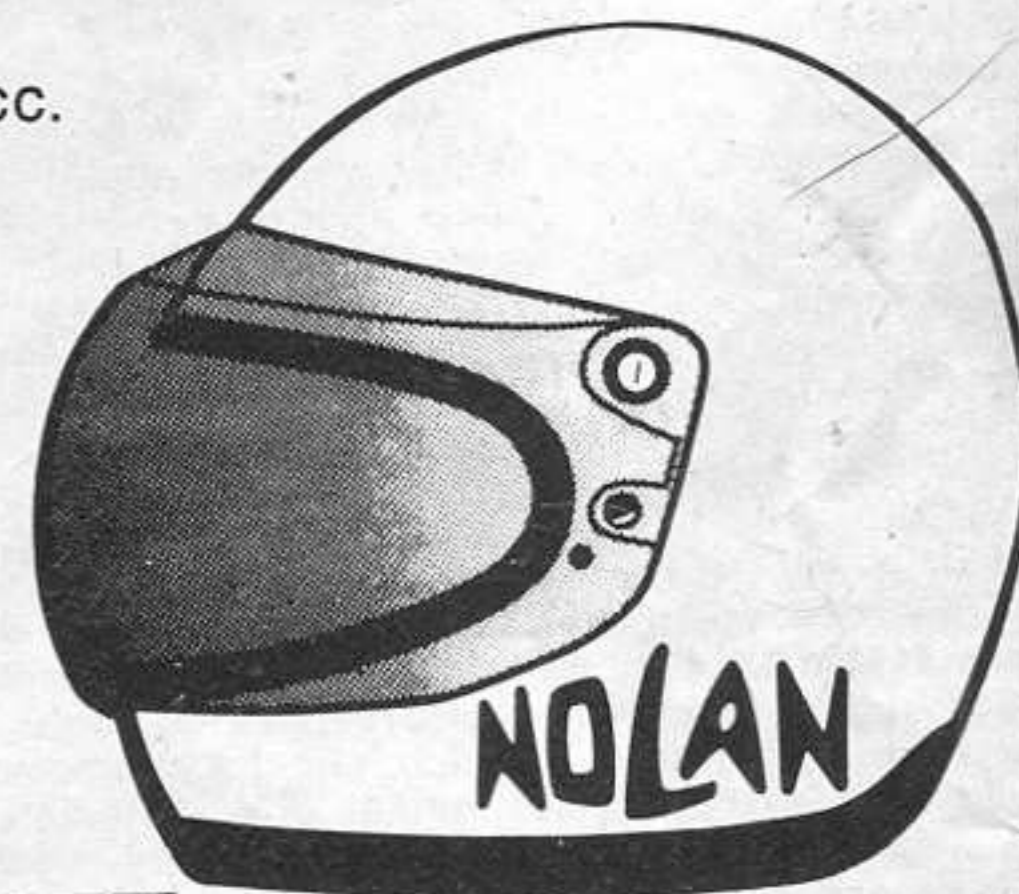
Campione Italiano 1975 Classe 125 cc.

LUSUARDI Claudio

Campione Italiano 1975 Classe 50 cc.

NOLAN

...soprattutto sicurezza



**TEST OPEL
CON SIGNORE
GUIDATRICI**

Con il Monte Bianco alle spalle la City si inerpica verso La Thuile: la piccola della Opel se la caverà egregiamente anche nei tratti più duri e scoscesi

Arrampicandosi in CITY

L'identi-kit KADETT « CITY »

1.0 STANDARD	MOTORE	1.0 DE LUXE
Anteriore. 4 cilindri in linea		
Cilindrata: cm3 993	1196 con cambio automatico	
Alesaggio: 72 mm	79 con cambio automatico	
Corsa: 61 mm		
Rapporto di compressione: 8.8 : 1		9.2 : 1
Potenza massima 48 CV a 5600 giri		60 a 5400
Coppia Massima 7.2 kgm a 3400 giri		9.0 a 3400
TRASMISSIONE		
Cambio meccanico: a 4 rapporti con RM sincr. Cambio automatico: con convertitore di coppia idraulica 3 vel.		
FRENI		
A disco anteriormente, a tamburo posteriormente con doppio circuito frenante		
SOSPENSIONI		
Avantreno a ruote indipendenti - Retrotreno con giunto centrale, due bracci longitudinali oscillanti, molle elicoidali, barra trasversale		
DIMENSIONI		
Lunghezza: 3894 mm - Altezza: 1380 mm - Larghezza: 1580 mm		
Prezzo IVA compresa: 2.755.300 2.950.000		



il difetto sarebbe meno accentuabile. E' strano come alla Opel continuino a produrre vetture così rigide, quando la maggior parte dei costruttori europei (non parliamo poi dei francesi) sta battendo e pare con successo la strada del « tutto morbido » almeno per quel che riguarda le sospensioni posteriori.

La macchinetta comunque non ci tradisce. Meno drastiche dei piloti uomini, sempre ipercritici e pronti a rilevare il minimo difetto, sono le lettrici che la General Motors ci ha affidato, anche per sentire le impressioni di una categoria di clienti che la Opel tiene in grande considerazione. « Direi che la macchinetta funziona egregiamente » sostiene Cristina Neri, giovane e simpatica farmacista veronese « almeno per quel poco che sono riuscita a guidarla. Mi sembra sia molto dolce, con uno sterzo abbastanza diretto che comunque non disturba nemmeno in autostrada; poi la visibilità è ottima, non ti pare? ».

« E' un peccato che l'accesso al vano posteriore non sia molto comodo, con un bordo abbastanza alto » dice Luisa Coppini, casalinga torinese, piuttosto precisa nei suoi giudizi « ma è colpa probabilmente dell'asse posteriore che li ha costretti a questo pianale così alto. La linea non mi dispiace, anche se da una parte anteriore abbastanza slanciata si conclude con un retro piuttosto tozzo ».

Le guidatrici hanno le idee chiare, e probabilmente saranno loro ad apprezzare maggiormente questa City, che si trasforma facilmente da vettura da città a mezzo per il traffico autostradale e altrettanto valida sulle medie distanze. E le loro idee, state certi, al momento opportuno saranno sempre quelle che più contano.

**Dal
furore
al
fumetto**



Il racconto della moto

● Con « I GIORNI DEL CORAGGIO » e « I GIORNI DELL'IRA E DEL FURORE », Ezio Pirazzini ci ha portato con abile mano nel mondo del motociclismo da competizione, raccontandocene con rigida fedeltà cronistica la storia più vera. Un caleidoscopio di immagini che danno al lettore la cronaca fedele delle gare più famose, che tracciano il profilo glorioso e tragico dei campioni più celebrati e che portano a vivere quasi in prima persona le battaglie roventi all'ultimo decimo di secondo svoltesi su tutti i campi di gara. Due volumi formanti un unico racconto che parte dalla nascita della motocicletta per giungere, attraverso un esame imparziale degli uomini e dei fatti, ai drammi e alle polemiche e al momento della salvezza dovuto esclusivamente alla volontà dei prim'attori.

Non manca nulla nei libri di Pirazzini: e, per dirla con Severo Boschi che dell'autore è stato indimenticabile amico e maestro, concludiamo dicendo che i volumi di Pirazzini sono « una specie di testo sacro per tutti coloro che si occupano anche professionalmente di motociclismo ».

Ezio Pirazzini - I GIORNI DEL CORAGGIO; I GIORNI DELL'IRA E DEL FURORE - Edizioni Calderini - L. 6.000 ciascuno.

Navigatore da rallies

● Di RALLY NAVIGATION del collega-copilota Martin Holmes, avevamo già dato notizia dell'uscita nelle librerie inglesi, circa sei mesi fa. Adesso finalmente siamo in grado di parlarne scientemente essendocene arrivata una copia in redazione. Premettiamo subito che questo è un vero libro tecnico di rallies. Niente storia o aneddoti ma tante informazioni utili per chi vuol dedicarsi a questa specialità come navigatore. Martin Holmes, forte del fatto di essere un ottimo giornalista (probabilmente uno tra quelli che assistono al maggior numero di rallies in un anno) è anche uno tra i più noti copiloti free-lance sulla piazza.

Per noi italiani il difetto maggiore sta nella lingua in cui è scritto, l'inglese.

Il libro non è in vendita in Italia, chi lo volesse può comunque rivolgersi all'editore GT Foulis & Co LTD, Sparford Yeovil Somerset BA22 7JJ.

Il mondiale disegnato

● Un modo nuovo di proporre le corse, una forma diversa di espressione, forse capace di interessare anche un pubblico di giovanissimi, è stato realizzato dallo « A&B studio » che per i tipi della Edizione Idea, ha pubblicato la storia del mondiale F. 1 1975 raccontandola con un bel fumetto, integrato da testi esplicativi anche se a volte un po' elementare e banale. Non si tratta del solito annuario delle gare mondiali, ma della trasposizione grafica dei Gran Premi in una maniera che potrà divertire anche l'appassionato.

A & B studio - RIPENSANDO AL MONDIALE - Edizioni Idea - L. 8.000.

LONDRA - Nel tempo e nello spazio a disposizione non era possibile fare dei servizi su tutti gli avvenimenti agonistici svoltisi in Gran Bretagna durante Pasqua. Per colmare queste lacune forse un commento sotto forma di diario vi potrà dare un'idea su « come vivono gli altri ». Non tenendo conto di ciò che Italia e Gran Bretagna hanno in comune in questo momento — una brutta cosa, una moneta che perde rapidamente di valore — c'era anche una forte rappresentanza italiana qui sui circuiti durante Pasqua.

In Inghilterra, la Pasqua significa quattro giorni di feste, lo potrete apprezzare. A sua volta questo significa: strade intasate da una enorme quantità di automobilisti che non hanno fretta, e che possono rendere la vita frustrante per un automobilista « energico », specialmente un giornalista sportivo che deve mandare dei servizi in Italia! Per Pasqua quest'anno ero attrezzato di una Fiat 128 3P, un modello appena apparso in Gran Bretagna ed ero desideroso di fare un buon collaudo.

Per la mia stupidità questo collaudo è cominciato più vigorosamente di quanto non fosse strettamente necessario. Ho delle volte l'impressione che il direttore pensi che la Gran Bretagna sia un'isola della grandezza dell'Elba; ho fatto lo stesso sbaglio questa volta! Il 15 aprile voleva dire prove a Oulton Park, però questa era anche la giornata in cui il « Guild of Motoring Writers » tiene la sua giornata di prove di motociclismo. Non sono bravo ad andare in moto ed era un segno di totale mancanza di responsabilità verso i lettori di Autosprint che dovessi rischiare di non poter andare alle corse di Pasqua per provare dei veicoli a due ruote; non di meno decisi di andarci per un'ora nella mattinata per poi correre a Oulton Park per assistere alle prove del pomeriggio. Però non si può usare il termine « correre » durante la maggior parte di un viaggio di 300 km attraverso l'Inghilterra il giorno prima di una festa pubblica...

Oulton Park è stato piacevole e c'era una bella folla che si stava godendo il sole e le corse. Passeggiando fra di loro, durante la corsa di vetture turismo, mi sono accorto che la decisione del RAC di far disputare il campionato britannico di vetture turismo al gruppo 1,5 invece che al gruppo 2 quest'anno, forse non era uno sbaglio dopo tutto. La folla si è identificata con la corsa in un modo che non avviene con macchine del gruppo 2 (Tom Walkinshaw ha vinto con una Capri, davanti a Spice e Muir con macchine analoghe e Rouse con una Dolomite Sprint della Casa).

Di nuovo in viaggio, spingendo forte verso un motel presso Thruxton per le prove di F. 2.

L'atmosfera nel parco macchine di Thruxton era rinfrescante. C'era il sole, e regnava un'aria come in un paddock di campionato del mondo sei o sette anni fa, prima che l'influenza del « big business » significasse che la gente deve stare alla larga dalle macchine da corsa e che i famosi piloti si nascondono nei « motor homes ». C'era anche un sacco di gente interessante in giro. Gunnar Nilsson per esempio che profetizzava: « **Se lo sviluppo della 77 continua come adesso, non avremo bisogno della macchina nuova quest'anno** ».

Ho anche visto da qualche parte durante il fine settimana Stuart Turner della Ford, e gli ho ricordato l'osservazione che egli aveva fatto in gennaio: « quando la Ferrari avesse l'aria di poter vincere più della metà delle corse quest'anno, correremo alla Cosworth ». Gli ho suggerito che questo sembrava essere più di una netta possibilità e gli ho chiesto che cosa la Ford intendesse fare. « **Abbiamo avuto delle riunioni e dovremo pensarci sopra decisamente** — ha risposto — **La cosa sarebbe facile se ci fosse solo un team, ma ci sono 238 DFV in uso in questo momento** ».

Ritorno a Londra per mandare il pezzo sulle prove di Oulton Park e Thruxton in Italia, poi il breve viaggio a Brands Hatch la domenica. Il vecchio paddock in pendenza è adesso un parcheggio (e così ho fatto una foto di Lella Lombardi appoggiata alla 128 3P per provarlo) e si usa adesso il nuovo paddock in piano. C'era anche Cevasco, che diceva che avrà un nuovo motore nella BT42 per la prossima corsa Shellsport. Divina Galica era dispiaciuta del fatto che Lella non avrebbe disputato la corsa di celebrazione con le Mexico, poiché avrebbe volentieri fatta una gara a termini uguali, cioè donna a donna (Divina ha vinto quella corsa, tra parentesi).

Trapelava la notizia da Snetterton che John Lepp aveva vinto la corsa di vetture sport 2 litri sulla

sua March 75S, davanti a McLaren (Chevron B26) e Charnell (Chevron B31) e che « Dodo » Regazzoni non si era evidentemente qualificato per il finale di F. Ford.

Thruxton, il lunedì. « **Veloce all'entrata, lento all'uscita** » è un vecchio assioma di corsa che Bruno Giacomelli ha pienamente rispettato nella chicane davanti a una folla di riguardo. Giro dopo giro affrontava la chicane con i pneumatici che urlavano, e sembrava che avesse quasi perso il controllo della macchina, benché avesse sempre evitato di picchiare l'Armco con quel suo eccellente riflesso di controllo della macchina. Giro dopo giro era poi lento nelle curve, all'uscita. Per tre volte ha guidato per poco tempo la corsa grazie a questa tattica. Ogni volta Keegan ha staccato prima, ha disposto la macchina per affrontare la curva ed è tornato al comando.

Max Mosley gemeva: « **Gli ho detto tante volte dopo Silverstone di non entrare tanto velocemente nelle curve** ». Il giudizio di Carlos Pace era più brutale, gridando: « **Fai un testacoda, fai un testacoda** ». Ken Tyrrell sembrava semplicemente stupefatto e con lui molti altri! Ma generalmente Giacomelli sta facendo buona impressione, ottenendo punti per il BP e probabilmente sta anche imparando come si prendono le curve!



E' un peccato che la F. 3 non sia ancora buona quest'anno come nel 1975, in Inghilterra, però Nilsson, Hoffmann, Ribeiro, Neve, Perkins, tutti sono avanzati. C'era anche Keegan l'anno scorso quando si fece una reputazione di « pilota che fa e causa incidenti ». Di colpo è maturato e sembra che si possa far affidamento su di lui, Giacomelli, South e Dron (quando il motore Holbay Dolomite sarà messo a punto) e Cuicci e altri per darci delle prestazioni interessanti.

Ho incontrato John Davenport, che sembrava fuori dal suo personaggio, in una tuta e con un bracciale da commissario RAC, ma nella sua nuova veste egli potrebbe fare un buon lavoro per lo sport automobilistico. Ha ammesso di sentirsi ancora un po' perso sulle piste.

Gare Turismo. Record di giri in tutte le classi, Walkinshaw ha di nuovo vinto con una Capri (a 143,42 kmh), seguito da Spice e Craft su delle Capri e Marshall su una Vauxhall Magnum. La gente si chiede quando i controllori agiranno contro alcune carrozzerie ultraleggere delle Capri che sono « sfuggite » alla Ford arrivando sui circuiti. Nella classe minore Unett ha vinto con una Avenger GT, seguito da Hilliard su una Alfa GT Junior e le Alfasud Ti di Dooley, Lawrence e Kirkby. Il Dealer Alfa Team semplicemente non riesce a far funzionare i Sud come il modello più vecchio.

Arrivava la notizia che John Lepp aveva vinto la corsa di vetture sport 2 litri nella sua March 75S a Silverstone a una velocità di 168,35 kmh, davanti a Smith (Chevron B26) e Sutherland (Chevron B23).

Circa nello stesso momento al « Santa Pod Raceway » era stato stabilito il più veloce quarto di

miglio mai registrato al di fuori degli Stati Uniti. Santa Pod Raceway? Questa è una rarità in Europa, una pista drag permanente costruita apposta, non lontano da Silverstone. Si tratta del luogo dove avvengono dei regolari incontri internazionali (il che significa effettivamente America, Gran Bretagna, Svezia) e quest'anno a Pasqua c'era Don Garlits con l'intenzione di diventare il primo uomo di miglio fuori degli Stati Uniti. Perciò è stata una sensazione quando l'inglese Peter Crane ha battuto Garlits e i sei secondi nella sua dragster di 8 litri; ottenendo 5,97 secondi con una velocità finale di 350,76 kmh. Questo da una partenza da fermo è veramente veloce...

Di ritorno a Thruxton e di nuovo tempo di F. 2. Spero che abbiate ottenuto una buona impressione della corsa dal mio resoconto. Flammini ha guidato in maniera splendida nella chicane e deve aver impressionato i « visitatori di riguardo ». Nella tribuna stampa si è avuta l'impressione come che la Francia abbia subito un disastro nazionale, specialmente quando l'uomo dell'Equipe picchiava sul tavolo per la frustrazione man mano che questo italiano in una macchina britannica con motore tedesco continuava giro dopo giro a guidare la corsa. E quando Jabouille ha fatto lo sbaglio che gli è costato ogni possibilità di una posizione fra i primi, si poteva pensare che la Torre Eiffel fosse caduta nella Senna.

Il motore Renault non è ancora ciò che i francesi speravano che fosse. Il BMW sembra buono quanto la BMW aveva detto che fosse, lo Hart è meglio di quanto molti credevano che fosse. Ci sono dei sospetti di manovre politiche per quanto riguarda la Lancia e si crede che la Ferrari sia forse un po' in ritardo, perché si ritiene che la Ferrari dovrebbe essere responsabile del settore corse in circuito per la Fiat (e si pensa anche che il suo motore di F. 2 sia in arrivo) e che la Lancia si dovrebbe tenere lontana da prestazioni di « seconda categoria » con le monoposto.

Corro nel paddock per parlare con alcuni piloti, mentre sto aspettando la classifica. Ancora non c'è la cifra esatta sull'affluenza del pubblico, ma gli organizzatori calcolano che ci siano stati sufficienti spettatori paganti da salvare Thruxton da grossi problemi finanziari. Sento che Andretti ha firmato con la Lotus per il rimanente dell'anno. Povero Bob Evans! Simpatizzo con alcuni giornalisti, che hanno appena scoperto che c'è un ritardo di 10 ore per chiamare l'Italia. Corro di nuovo in pista per la partenza della corsa Ferrari. Mai visto un elenco così: 512S, 312P, Daytona, « Breadvan », Daytona, 275GT, 365 FT, Lightweight 250, 275GT, 330GT, 275FTB, 260GT, Daytona, Daytona, 250GTO, 250GTL. Alcuni altri si sono ritirati, uno quando si è staccata una ruota!

Ho avuto la classifica. Adesso debbo affrontare la parte peggiore delle mie giornate delle feste di Pasqua, tornare a Londra per mandare il telex col servizio da Thruxton. Le strade principali sono intasate dalla gente che torna a casa, sono costretto ad usare i viottoli di campagna. I viottoli della campagna inglese sono belli, stretti, hanno molte curve cieche e sono stati costruiti piuttosto per cavalli che per automobilisti che hanno fretta. Ma era proprio lì che la 128 3P ha potuto mostrare il suo lato migliore, essendo leggera e maneggevole, poiché ho oltrepassato troppe volte il limite di velocità, dovendo chiedere molto ai freni. Complessivamente ho coperto con lei circa 1000 miglia (1600 km) durante Pasqua, e salvo per un aspetto sono rimasto impressionato. Si tratta dell'unica versione che si vende in Inghilterra, quella di 1,3 litri, e la cosa stupefacente era il prezzo: costa di più di una 1,3 litri 131. Immagino che ne verranno portate solo poche in Inghilterra inizialmente e a un prezzo che la Fiat potrà mantenere stabile fino in autunno per l'autosalone, quando potranno annunciare fieramente: « Nessun aumento di prezzo, quest'anno ». Se sarà così, alla fine dell'anno questa vettura sarà « un acquisto migliore » per gli automobilisti britannici e forse ne vedremo un po' di più in giro di questi modelli.

Non sono andato alle corse a Castle Combe, Lydden Hill, Llandow, Mallory Park e altrove. Come ho detto, a Pasqua c'è molto movimento in Inghilterra (e teoricamente, un pilota di F. Ford potrebbe correre in cinque giorni consecutivi su circuiti diversi!). Ma spero che questo racconto vi abbia trasmesso un po' dell'atmosfera.

David Hodges