

LEGGETE
SUBITO

Nel «segno»
del 1976



DA PAGINA 4

Le auto
NOVITA'
in arrivo

DA PAGINA 8

La febbre
dei razzi

DA PAGINA 56

39 DOMENICA
SPRINT

45 KARTING

46 TUTTE
SPRINT

64 POSTA
ESPRESSO

66 COMPRA
VENDITA

Sempre più (doganal - ecologico) per difendersi dalle auto europee

La cortina di DETROIT

NEW YORK - Mentre milioni di affiliati a vari sindacati americani (abbigliamento femminile e maschile, cuoio ecc.) protestano vivacemente da anni perché il governo repubblicano ponga almeno un limite alle importazioni di prodotti confezionati all'estero (che tolgono « il pane ai lavoratori del Paese »), ma senza alcun risultato, il Ministero dei Trasporti torreggia a salvatore dell'inquinamento dell'atmosfera dell'America del nord, anche se non è proprio vero.

Negli USA vi sono, in base alle statistiche oltre 4 milioni di vetture che avrebbero dovuto raggiungere il cimitero delle auto da oltre 6 anni. Invece, questi « cadaveri » continuano a marciare emettendo rumori laceranti, fumi soffocanti, scorrazzando con i loro sterzi fuori centro, pneumatici rappezzati motori sballatissimi e chi più ne ha, più ne metta.

Gli ispettori delegati

E' logico chiedersi, a questo punto, cosa faccia il Ministero USA. Ben poco. Quel poco consiste nell'ordinare ai vari Stati di controllare ogni anno le vetture in circolazione che dovranno essere accantonate se non idonee. Lo Stato, a sua volta « nomina » — dietro pagamento di grosse somme e tre dollari per il bollino — un garage per zona il quale dovrebbe, dico dovrebbe, compiere un'accurata ispezione ma riduce il tutto al controllo dei fari e luci posteriori.

Lo Stato del New Jersey, però è uno dei più severi ed effettua il controllo tramite specialisti in associazione con la polizia locale.

Così, le autostrade, le strade americane sono infestate di macchine pericolose, inquinatrici dell'atmosfera, mentre il Ministero alla fine d'anno può contare un numero esiguo di automobili accantonate perché proprio decrepite, non praticabili nemmeno dagli emigrati portoricani i quali non riescono ad acquistare una nuova vettura.

A Washington c'è chi giura che è in atto una campagna intesa a mettere alla gogna questi mezzi, ma la « crociata » è soltanto negli intendimenti del Ministero dei Trasporti e del suo superdelegato mr. Armstrong il quale, da tempo, per dimostrare che il suo seggio è utile ed importante, si accanisce contro le « straniere », vecchie o nuove che esse siano. Vale illustrare brevemente un caso personale ma che, non ammettendo repliche controverse, può essere preso a simbolo.

Un anno fa acquistai in Italia una Fulvia Lancia rally del

1968. Le sue condizioni erano meravigliose, specie dopo una accuratissima revisione del noto meccanico di Giulianova (Italia) Camaioni ed un controllo da parte di Walter Hall, meccanico americano da corsa stock cars.

Giunta a New York, un plotone di ispettori di dogana, si avventò sulla « Lancetta » pur non conoscendone la minima parte. Dopo interminabili discussioni un pachidermico ispettore — probabilmente al verde di nozioni meccaniche — scopriva che la macchina era priva dello « sticker », cioè il bollino comprovante la

(allora il cittadino che ci sta a fare solo per pagar le tasse?) ma Washington rispondeva che non poteva far nulla perché quelle erano le disposizioni. (*Emanate da chi, da Nixon, Ford, o il Ford e G.M. di Detroit, mister Armstrong? n.d.r.*)

La sfortuna ha voluto, a conclusione del caso, che un oculista — che coincidenza, amici — non... vedesse la Lancia ferma ad un semaforo e la infilzava sfasciando tutto il bagagliaio, e carrozzeria annessa. Sic transit...

Questo è uno dei mille casi che a Washington affiorano



Il meccanico siciliano (d'America) Joseph Nastasi, acciacciato, sta iniziando l'adattamento della sua fiammante Lamborghini Countach alle dure disposizioni americane

presenza della « CPV » valvola anti pollution, che in America costa 600 lire e che i meccanici odiano poiché fa perdere olio e non dà alcun vantaggio protettivo reale.

Per essere certi che avessi applicata la CPV, impose, l'arcigno ispettore, una cauzione di 300 dollari, ma dopo due mesi, da Washington giungeva un vero e proprio messale con mille « articoli » da controllare ed eventualmente applicare in caso di assenza. Per esempio, benzina, acqua, luce, ecc. dovevano essere scritte in inglese, i pneumatici Pirelli non erano « sicuri », e così di questo passo con pagine e pagine incoerenti, simili all'ispettore inviato poi da Washington per ispezionare la macchina la quale, essendo « non di esportazione » non risultava sul libro generale con tutte le marche di questo mondo.

Un oculista un po' miope

E così la « Lancia Fulvia » veniva « condannata » nuovamente e stavolta avrei dovuto pagare 600 dollari o rimandare in Italia la vettura « contaminata ».

Al che feci seguire un paio di lettere di protesta energica

giornalmente. Riguardano specialmente le vetture tricolori e ci fa ancor più schifo (scusate la franchezza) se si pensa che in questo Paese l'Italia è l'ultima ruota del carro rispetto a certe altre — non escludendo negri e portoricani. Un quadro che non dovrebbe riguardare le automobili importate in USA.

Ma purtroppo Detroit nichia, si agita, fa la voce grossa perché queste « maledette straniere » abbassano il quoziente vendita delle pachidermiche sgraziate macchine USA e quindi i lauti guadagni e così i leaders repubblicani, amici per la pelle dei milionari che li hanno eletti, devono far qualcosa. Cosa fanno per le altre macchine, quelle nuove, importate dai vari Paesi europei o giapponesi?

« Una macchina deve rispondere ai regolamenti standard della Nazione », dicono, per cui, una Ferrari, una Lamborghini, un'Alfa ed anche la Fiat — per restare nel nostro campo — devono essere imbottite, sgraziate, smembrate, per far piacere a Detroit che così vede — illusione... — ridotto il numero delle importazioni straniere.

Un altro esempio a portata di mano. Il giovanissimo mec-

canico siciliano, Joseph Nastasi, direttore della scuderia « Milazzo Racing » che può eseguire riparazioni, modifiche ed aggiunte al pari di una casa costruttrice, e alla quale si rivolgono proprietari di auto di tutti gli Stati Uniti, ha recentemente acquistato una Lamborghini Countach.

Se avesse voluto farla « entrare » in USA seguendo i regolamenti, la rossa vettura sarebbe giunta in suolo statunitense simile ad un aborto. Per cui Nastasi ha escogitato una via di mezzo. Ora comunque dovrà eseguire delle « operazioni » per mutar volto alla meravigliosa macchina emiliana se vorrà circolare nelle highway americane.

Un decollo ogni 35 secondi

Cosa avrebbe dovuto fare, altrimenti, Nastasi al momento dell'imbarco della Lamborghini? Apporre due colossali, antistatici, paracolpi frontali e posteriori, installare la « PCV » in un motore che funziona come un cronometro svizzero, cambiare gli scarichi apponendo due silenziatori che, come noto, avrebbero ridotto anche la potenza. E fermiamoci qui, altrimenti, alla fine non riconoscereste più la macchina la quale, per i tecnici(?) americani ha il cristallo anteriore in posizione pericolosa in quanto « se la macchina dovesse urtare un furgone, s'infilzerebbe col musetto profilato sotto la pancia dell'autotreno ». (Non accadrebbe lo stesso a una Pinto, ad una Chevette o Corvette la cui sagoma è forse più bassa della Lamborghini? n.d.r.)

Ora c'è in giro una specie di crociata che intende scuotere i soloni di Washington che si preoccupano dell'inquinamento dell'atmosfera da parte delle macchine straniere, ma non controllano i « relitti » americani ancora in circolazione, non osservano gli scarichi (fetidi) degli autobus cittadini — parliamo in questo caso della sola New York — o non si soffermano a controllare, a prescindere dal rumore, l'odore degli aerei che arrivano e partono ogni 35 secondi all'aeroporto « Kennedy » e « La Guardia ».

Tutto un controsenso che meraviglia ancor di più, perché ciò accade in una Nazione dove si pretende di far credere che certe cose non sussistono e che la legge punisce i veri colpevoli.

Ha dunque ragione il senatore Henry Jackson (democratico) quando afferma che i legislatori repubblicani sono bendati dal dollaro.

Lino Manocchia



Aria di «M

La stagione rallystica '75 non si è nemmeno conclusa che già si va a ricominciare. Ricordiamola ancora un attimo perché per noi è stata trionfale come lo fu nel '72: anche allora infatti vincemmo il titolo iridato (anche se non ufficialmente) con la Lancia, l'europeo conduttori con la Fiat (Pinto) e pure la Mitropa (ancora Pinto e ancora la Fiat).

Tutto questo meriterebbe una sosta maggiore, ma non è possibile perché Montecarlo con il suo rally batte alle porte. L'epifania quest'anno ha il dovere di portare in dono a tutti gli iscritti un pizzico di preveggenza: è il regolamento particolare della gara a pretenderlo con quel suo obbligo all'uso del pneumatico monotipo. Nevicherà, sarà asciutto, ci sarà l'uno e l'altro? Se lo chiedono un poco tutti ed entro il 9 gennaio bisognerà decidere che gomme si vuole adottare.

A quanto si sente in giro i privati la loro scelta l'hanno già fatta (a parte quella di disertare il rally): correranno con pneumatici da neve, il male minore. Ma le case ufficiali? Sono proprio loro una volta tanto nei pasticci e questo, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, non è certo un bene.

I piloti ufficiali, le macchine ultrapotenti, le assistenze organizzatissime e tutto quello che ne segue hanno per i rallies la stessa importanza dei giocatori americani nella

pallacanestro. Sono allo stesso tempo richiamo pubblicitario, spettacolo per il pubblico, esempi cui attingere insegnamenti preziosi. Senza le grandi case i rallies troverebbero un immediato ridimensionamento che porterebbe ad una rapida e tremenda involuzione di tutta la specialità.

Eppure è quanto purtroppo sta avvenendo da qualche tempo. La continua crescita dei costi, la presenza di una macchina pressochè imbattibile come la Stratos, gli impegni gravosi che comporta un campionato, così fitto di gare estremamente diverse nelle loro caratteristiche intrinseche, come quello mondiale, oppure lungo e dispersivo come quello europeo, sono tutti fattori che hanno contribuito a selezionare di anno in anno le presenze ufficiali alle varie gare. La recente notizia della grande rinuncia Alpine è solo l'esempio più eclatante di una situazione che di fatto è già in atto da tempo. Oggi per i piloti fare i professionisti è diventato impresa più che ardua. In pratica solo le case italiane adesso hanno dei veri e propri piloti assoldati in esclusiva, ed il numero degli stessi è molto diminuito rispetto a quanto avveniva solo due o tre anni fa.

Per una Alfa Romeo che è entrata prepotentemente nei rallies (e speriamo di tutto cuore che vi resti, anche se da Milano le notizie sono tutt'altro che confortanti) sono

sparite negli ultimi anni la Datsun che ormai si limita ad assistere tramite il suo importatore europeo una macchina, che a cachet piloti come Kallstrom o Mehta o Sclater si sono passati per tutta una stagione senza mai poter aspirare a seri risultati se non in virtù del loro lavoro come conduttori, la BMW, il cui ultimo gioiello ha corso nel '75 del tutto privatamente solo grazie alla fede riposta in questa macchina da Achim Warmbold, la Volkswagen austriaca (il diesse Strasser adesso si occupa di motociclette ed il famoso Janger, è all'università di Vienna), la Volvo, la Citroen, la Simca e così via non volendo ricordare la Porsche che resta sempre la pietra di paragone cui nessuno riesce mai a sfuggire («...sai se in questo rally ci fosse un Waldegaard con una Porsche ufficiale, anche solo Gr. 3, che cosa sarebbe capace di fare...»).

Ora, più o meno volontariamente, gli organizzatori del Montecarlo hanno dato un ulteriore colpo di scure a questa situazione: lo scorso anno ideando l'assurda marcia d'avvicinamento inverosimilmente lunga, quest'anno obbligando tutti alla gomma unica senza pensare che questo avrebbe significato studi forzati, ed in tempi brevi, per le case di pneumatici onde trovare una soluzione che avrebbe permesso ai piloti ufficiali (e soprattutto alle macchine ufficiali) di scen-

3.

RALLY al via

| | |
|------------------------------|-------------|
| 16-24 gennaio | Monaco |
| RALLY DI MONTECARLO | |
| 19-22 febbraio | Svezia |
| RALLY DI SVEZIA | |
| 10-14 marzo | Portogallo |
| RALLY DEL PORTOGALLO | |
| 15-20 aprile | Kenya |
| SAFARI RALLY | |
| 22-28 maggio | Grecia |
| RALLY ACROPOLI | |
| 25-27 giugno | Marocco |
| RALLY DEL MAROCCO | |
| 27-29 agosto | Finlandia |
| RALLY DEI 1000 LAGHI | |
| 6-9 ottobre | Italia |
| RALLY DI SANREMO | |
| 20-23 ottobre | Canada |
| RALLY RIDEAU LAKES | |
| 6-7 novembre | Francia |
| TOUR DE CORSE | |
| 26 nov.-1 dic. | G. Bretagna |
| RALLY RAC G. BRETAGNA | |

Così si assegnano i punti: 20 al primo, 15 al secondo, 12 al terzo, 10 al quarto, 8 al quinto, 6 al sesto, 4 al settimo, 3 all'ottavo, 2 al nono e 1 al decimo classificato. Il punteggio viene assegnato alla macchina. Nel caso di più vetture di una stessa marca classificate nei primi, prende punti solo la meglio piazzata, mentre le altre si limitano a togliere posti alle avversarie.

MONTE

dere in campo con una certa competitività su tutti i fondi, cercando di giustificare in qualche modo l'altissima spesa cui si va inevitabilmente incontro.

Non era difficile prevedere tutto questo in anticipo, c'era al proposito l'esperienza degli ultimi rallies di Svezia dove al divieto quasi totale di usare chiodi ha fatto riscontro l'uso di gomme speciali, dalle Pirelli con schegge metalliche impastate nella mescola e capaci di venire alla superficie dopo pochi chilometri di marcia, alle costosissime Lumi-Helenius finlandesi dai prezzi proibitivi e dalla durata inesistente.

Ora quest'anno due sono state le possibilità che si sono offerte alle varie case: quella di adottare gomme speciali tutte eguali esteriormente ma con caratteristiche ben diverse di mescola, di profondità di solchi, di tenuta alla distanza (ed il cui prezzo vi lasciamo immaginare tantopiù che si tratta di una produzione specialissima che mai troverà riscontro nella produzione di grande serie), oppure quella di rinunciare.

Due soluzioni che in ogni caso non hanno certo giovato ad invogliare le case ufficiali a correre e che soprattutto non hanno fatto l'interesse degli altri organizzatori perché è tutt'altro che improbabile che chi ha «seminato» molto nella prima gara dell'anno non raccogliendo poi niente, tiri in

seguito i remi in barca nelle gare successive cosicché si finisce come sempre con l'assistere al solito refrain: per ogni rimanente rally (con l'eccezione di quello inglese e qualche altro senza regola fissa) si può contare al via sulla squadra di casa (Saab in Svezia e Finlandia, Ford al nord, Peugeot in Africa) più le solite macchine italiane che sono ancora le sole che vanno a battersi dappertutto assieme alla Opel.

Comunque auguriamoci che tutto questo non avvenga e che il '76 smentisca ogni più pessimistica previsione e che si ripeta il nostro momento magico. Sarebbe oltretutto giusto e premierebbe gli sforzi in particolare della Lancia e della Fiat che da sole sostengono quasi tutto il peso dell'attività internazionale ad alto livello.

La Fiat poi, con la 131 di prossima omologazione, va anche alla ricerca di una sua credibilità come antesignana fautrice della partecipazione alle gare con vetture prese dalla grande serie. Per questo è molto importante che il risultato non tradisca le aspettative di chi ha puntato tutto su questo modello per seguire sulla strada dello sport all'interno della grande industria torinese. Poco importa che la 131 rally nasca già con caratteristiche nettamente differenziate dalla 131 a disposizione dell'utente medio. Quello che conta è che guardandola il signor Rossi

possa pensare che in fondo è praticamente la sua macchina che corre, incattivita giusto quel tanto che si usa fare per avere più grinta.

I pronostici quindi sono tutti per la Lancia e per la Stratos in particolare. Già in queste previsioni scontate ci sono tutti i complimenti per questa vettura gioiello nata tra lo scetticismo più assoluto e rivelatasi capace di tutte le imprese più ardue. Ma sotto esame quest'anno non ci sarà la macchina bensì la nuova coppia alla direzione sportiva, composta da Mario Mannucci e da Nick Bianchi, e la nuova coppia di punta in corsa, Sandro Munari e Silvio Maiga. Per Mannucci, vedovo Munari, si tratta di confermare le proprie risapute qualità mettendole al servizio non solo del «Drago» ma di tutto uno staff; per Munari, vedovo Mannucci, si tratta invece di continuare ad essere il campionissimo di sempre. Montecarlo è per tradizione una corsa chiave nella carriera sportiva del pilota di Cavarzere, dalla tragica edizione dell'incidente in Jugoslavia, alla sua consacrazione nel '72, al bis dello scorso anno. Il momento per lui è particolarmente delicato, ma la sua bravura gli permetterà di superarlo come d'abitudine, magari con un en plein.

Carlo Cavicchi

ALFA ROMEO

Direttore generale e tecnico: ing. Carlo Chiti

Direttore sportivo: Pier Luigi Corbari

Piloti: Amilcare BALLESTRIERI, Jean Claude ANDRUET, Alcide PAGANELLI

Copiloti: Sergio Maiga, « Biche », Enrico Cartotto

Vettura: Alfa Romeo Alfetta GT 2000 16 valvole, Alfa Romeo Alfetta 3000 otto cilindri, Alfa Sud Gr. 2



LA REALTA' TECNICA

Dopo solo un anno di gare, all'Alfa hanno a disposizione una vettura decisamente competitiva ed in grado di ben figurare su tutti i terreni: l'Alfetta GT 16 valvole brillante protagonista nel rally mondiale di Corsica. Questa vettura sarà certamente usata nelle gare di inizio stagione. Se tutto poi seguirà i piani prestabiliti per la fine dell'anno dovrebbe debuttare in gruppo 4 la versione col motore 3000 già vista come prototipo al Rally di Piacenza dello scorso dicembre. Questa vettura nella versione col motore ad iniezione è capace di potenze attorno ai 350 CV e minaccia di rivelarsi come la vettura più potente ed agguerrita che sia mai scesa regolarmente in campo sulla scena rallystica. Contemporaneamente è possibile che non venga abbandonato il progetto Alfasud Gr. 2 (140 CV nella versione ad iniezione Spica) che potrebbe correre saltuariamente guidata da Orlando Dall'Ava.

IL PROGRAMMA SPORTIVO

Il futuro agonistico dell'Alfa-rally è il vero dilemma di questo inizio di stagione. I grossi risultati ottenuti in pochissimo tempo, veri passi da gigante se confrontati al tempo impiegato e all'esperienza a disposizione degli avversari, anziché entusiasmare chi di dovere, sembra abbiano un poco deluso. Tant'è che già negli ultimi mesi '75 si è cominciato a parlare di riduzione del budget rallystico e di programmi sospesi. La sortita piacentina del prototipo 3000 ed il terzo posto di Andruet in Corsica fecero poi rientrare certe convinzioni che invece sono tornate ora d'attualità. Tutto è molto confuso, quindi, ma è presumibile che Ballestrieri ed Andruet corrano qualche rally sino a metà stagione. Allora si vedrà se il progetto 3000 sarà andato avanti ed in questo caso si potrà star certi che nei rallies l'Alfa saprà dire la sua anche con Paganelli che proprio per quella data farà il suo ingresso ufficiale all'Autodelta.

FIAT

Direttore tecnico: Franco Colucci

Direttore sportivo: Renzo Avidano

Piloti: Markku ALEN, Maurizio VERINI, Fulvio BACCHELLI, Roberto CAMBIAGHI

Copiloti: Kikki Kivimaki, Francesco Rossetti, Ninni Russo, Bruno Scabini, Emanuele Sanfront

Vettura: Fiat Abarth 131 Rally



LA REALTA' TECNICA

Messo definitivamente in pensione dopo il Rally di Montecarlo lo spider 124, tutti gli sforzi del reparto corse verranno dirottati sulla nascente berlina 131 che a metà febbraio dovrà superare l'esame di controllo della CSI per venire omologata in Gr. 4. Questa vettura rientra perfettamente in quella tradizione Fiat sempre legata alla produzione di grande serie, se non altro a livelli di immagine per il pubblico. Con 210 cavalli garantiti dall'iniezione e dalla testa sedici valvole, la vettura può rivelarsi molto competitiva specie sui fondi abbastanza sconnessi o, come in Inghilterra, dove occorre improvvisare apparendo già adesso nelle prime uscite molto più « facile » dello spider. Per la cronaca, già in versione stradale l'utente potrà disporre di 140-150 cavalli « fruibili ».

IL PROGRAMMA SPORTIVO

Nessuna ambizione e nessun obiettivo sembrano caratterizzare i piani '76 della Fiat Rally. In realtà è certo che le vetture torinesi che saranno dipinte di giallo-blu verranno impiegate un poco su tutti i fronti decidendo poi strada facendo a quali campionati puntare e se sarà il caso di farlo. Comunque la presenza di un fortissimo pilota straniero (Alen) è di per sé garanzia che in diverse prove del campionato del mondo, soprattutto nei Paesi dove commercialmente la marca ha chiari interessi economici, le 131 correranno. Meno probabile, anche se comunque possibile, che si ripeta la scalata al titolo europeo, come si dice, con Bacchelli. Questo potrebbe avvenire se la Lancia non prendesse subito il largo. Infine in Italia è certo che perlomeno con Cambiaghi si cercherà il tris tricolore dopo i successi consecutivi di Verini ed appunto Cambiaghi.

LANCIA

Direttore tecnico: Pino Tonti

Direttore sportivo: Mario Mannucci e Nick Bianchi

Piloti: Sandro MUNARI, Lele PINTO, Bjorn WALDEGAARD, Mauro PREGLIASCO, Tony CARELLO, « TONY », Simo LAMPINEN

Copiloti: Silvio Maiga, Angelo Garzoglio, Arnaldo Bernacchini, Hans Thorszelius, Piero Sodano, Mauro Mannini.

Vettura: Lancia Stratos, Lancia Beta Coupè, Lancia Beta Montecarlo.



LA REALTA' TECNICA

La Stratos col suo sei cilindri, nella oramai collaudata versione a 24 valvole resterà anche nel '76 l'arma decisiva in mano alla Lancia per stroncare le nascenti possibili velleità degli avversari. La vettura attualmente non è ancora al suo apice tecnico e se occorrerà diverse migliorie potranno ancora venire apportate. La Beta Coupè invece rischia di venire abbandonata senza essere stata capace di dimostrare le sue effettive possibilità ed il grado di competitività faticosamente raggiunto. Molto dipenderà anche dai primi risultati di cui sarà capace la Montecarlo di cui sono già in preparazione un paio di esemplari e che entro breve dovrebbe fare la sua prima uscita. Della messa a punto di questa vettura sembra che si occuperà ancora Mauro Pregliasco, in un primo tempo apparentemente esonerato. Comunque il pilota ligure debutterà con la Stratos come già previsto.

IL PROGRAMMA SPORTIVO

Le vetture biancorosoverdi ancora sponsorizzate dall'Alitalia saranno impegnate su tutti i fronti. Nel mondiale dove partiranno ancora con i favori del pronostico, nel campionato europeo dove potrebbero cominciare sia Pinto che Pregliasco, ed in quello italiano dove in diverse gare verranno inseriti anche Carello e « Tony » che hanno molto soddisfatto nella loro prima uscita a Piacenza. Contrariamente al '75 però, almeno per quello che riguarda il mondiale, nessuna prova verrà saltata sino alla conquista matematica del titolo iridato. Questo tra l'altro rientra negli accordi con lo sponsor che è molto più interessato alle gare europee e soprattutto extraeuropee che a quelle nazionali. Non sarà comunque un impegno indifferente specie poi per i due nuovi direttori sportivi fifty-fifty, Mannucci e Bianchi che sotto questo aspetto non possono certo considerarsi fortunati.

ALPINE

Vettura:
Berlinetta A 110 e A 310

Piloti:
THERIER e NICOLAS

Copiloti:
Vial



La situazione in casa Alpine è molto confusa. Ad un primo comunicato che la squadra ufficiale avrebbe cessato di esistere, hanno fatto seguito tutta una serie di smentite e di variazioni sul tema. Sembra certo comunque che anche se non ufficialmente Therier e Nicolas continueranno a correre guidando berlinette sponsorizzate gara per gara o di proprietà di scuderie. Di quello squadrone che nel '71 e nel '73 ha dominato le scene mondiali resterà ben poco, mentre sembra che del progetto A 310 (la vettura che avrebbe dovuto non far rimpiangere la A 110) non se ne farà nulla anche se l'idea del sei cilindri era molto allettante ed interessante. A tenere comunque alto il nome della marca francese ci penseranno alcune scuderie cui verrebbe messo a disposizione tutto il materiale esistente e l'esperienza dei tecnici.

FORD

Vettura:
Escort MK2

Piloti:
MAKINEN, CLARK

Copiloti:
Liddon, Porter, Mason



Contrariamente a certe previsioni pessimistiche, la Ford continuerà ad impegnarsi anche nel '76 in campo rallystico. La conferma dei suoi due piloti per antonomasia, così come la possibilità di fruire dell'apporto di altri validissimi conduttori come Vatanen, Coleman, Brookes ne sono la garanzia così come lo è la spedizione al prossimo Rally di Montecarlo. Ovviamente l'impegno sarà limitato come in passato a certe gare di grande prestigio anche se il finale di stagione '75 (partecipazione al Tour de France, Sanremo e Inghilterra) e la partecipazione alla prima prova del mondiale '76 potrebbe far supporre il contrario. Molte di quelle che saranno le sue ambizioni sono comunque legate ai risultati di cui saranno capaci le coperture adottate (Dunlop) essendo la trasmissione a terra della potenza il problema più grosso.

OPEL

Vettura:
Kadett 2000 Coupè iniezione

Piloti:
ROHRL, AALTONEN, KULLANG

Copiloti:
Berger, Billstam



Tenace avversaria della Lancia lo scorso anno, l'Opel si ripresenta molto agguerrita nel '76 ed intenzionata a mettere a frutto le interessanti promesse del suo nuovo modello: la Kadett 2000. A Montecarlo addirittura si avvarrà dell'aiuto di un campionissimo come Mikkola a fare da spalle del suo fortissimo portacolori, il tedesco Rohrl. La spedizione monegasca dell'Eurohandlerteam, che si avvarrà anche di Aaltonen come debuttante direttore sportivo (anche se del tutto occasionalmente) è la riprova che alla General Motors sono più che mai intenzionati a tentare la scalata al titolo mondiale. Vetture tedesche saranno presenti a tutte le prove iridate ed in più ci saranno come sempre marea di clienti pronti a portar punti preziosi come in fondo è poi accaduto sino ad oggi.

PEUGEOT

Vettura:
504, 504 Coupè 6 cilindri e 104

Piloti:
MAKINEN, MIKKOLA, ANDERSSON
ed altri a cachet

Copiloti:
Liddon, Todt, Hertz



Sembra proprio che il '76 sia l'anno della definitiva consacrazione rallystica della Peugeot. Infatti si sostiene da più parti che il programma sportivo non si limiti alle tre gare africane di sempre, Bandama, Safari e Marocco, bensì si allarghi al Total Rally, al Portogallo e all'Acropoli oltre a diverse prove europee con la piccola 104. Nelle gare del mondiale comunque la grossa novità sarà il Coupè 504 V-6 capace di una potenza dell'ordine dei 240 cavalli. E' molto probabile poi che dietro questo interessamento agonistico si nasconda la presenza di Jean Todt, il popolare navigatore di tanti affermati campioni cui potrebbe aprirsi anche un nuovo spiraglio agonistico anche come direttore sportivo.

SAAB

Vettura:
96 e 99

Piloti:
BLOMQVIST ed EKLUND

Copiloti:
Sylvan e Cedeberg



La sin quasi mitica casa svedese si avvia ad affrontare un anno certamente chiave. Difatti nei programmi c'è l'abbandono della famosissima 96 con cui in particolare Blomqvist ha stupito mezzo mondo per far posto alla nuova 99 nella versione 16 valvole e cilindrata duemila capace di una potenza di 225 cavalli. L'addio della 96 è previsto con il rally di Svezia, ma la parola definitiva la daranno i risultati di cui si mostrerà capace la 99 al Rally Marktredwitz nel prossimo febbraio. In compenso con la 96 continueranno a correre i piloti finlandesi della Saab Scania che scenderanno in gara con i nuovi motori ad iniezione. Tra questi in particolare Lampinen e Raynio disputeranno diverse gare supertitolate garantendo alla marca svedese la certezza dell'affidabilità del vecchio modello.

TOYOTA

Vettura:
Celica Coupè e Corolla Levin

Piloti:
MIKKOLA, ANDERSSON e
SCLATER

Copiloti:
Hertz



Grande rivelazione '75, la casa giapponese si ripresenta alla ribalta del mondiale rallies con idee ancora più chiare ed obiettivi definiti. L'inserimento di Hannu Mikkola in seno alla squadra è lì per confermarlo anche se il finlandese quasi certamente dovrà rinunciare al valido apporto di Jean Todt che sembra non abbia trovato l'accordo economico con l'importatore delle macchine del sol levante. Con Mikkola ci sarà poi ancora Ove Andersson e per certe gare si potrebbe far ricorso ancora ad altri piloti di grido ingaggiandoli a cachet. Il motore ad iniezione e sedici valvole è sino esuberante nei sui 240 cavalli di potenza ed è un peccato che a Montecarlo non si possa assistere ad uno scontro di queste macchine con le più quotate rivali, causa i ben noti motivi di coperture, gli stessi che impediranno anche la spedizione in Svezia.

ATTENZIONE tutti!
sembra dire Andruet

Squadrone blu (quasi senza soldi)



PARIGI - La Renault è incredibilmente sulla strada di combinare un grossissimo colpo sportivo, che alla luce dei recenti fatti è perlo meno paradossale. Non è molto infatti che l'annuncio del forfait ufficiale delle Alpine-Renault ha colpito come un fulmine a ciel sereno tutto l'ambiente gelando piloti, appassionati ed anche avversari. Ora invece, grazie al sistema di locazione di cui già abbiamo dato annuncio, i piloti ex-ufficiali si trovano a disporre di una assistenza perfettamente organizzata e delle macchine già preparate in precedenza così che l'Alpine potrà disporre del suo potenziale offensivo già previsto, ma in più adesso si ritrova ad avere una tra le più forti squadre mai allineate in precedenza ad un Rally di Montecarlo.

Non saranno meno di nove le A 310 e le A 110 preparate direttamente a Dieppe ed equipaggiate con motori Mignotet che prenderanno la partenza il prossimo 17 gennaio da Parigi. Alla loro guida ci saranno piloti di grandissimo valore con in testa i due conduttori-casa. Jean-Luc Therier per i colori di Chirstine Laure e Jean Pierre Nicolas grazie all'iniziativa del Gruppo dei concessionari Renault, disporranno di due A 310, in particolare, quella di Therier, dotata di un motore capace di una notevolissima potenza (circa 200 CV).

Sempre su una A 310 ci sarà Jean-Claude Andruet il cui con-

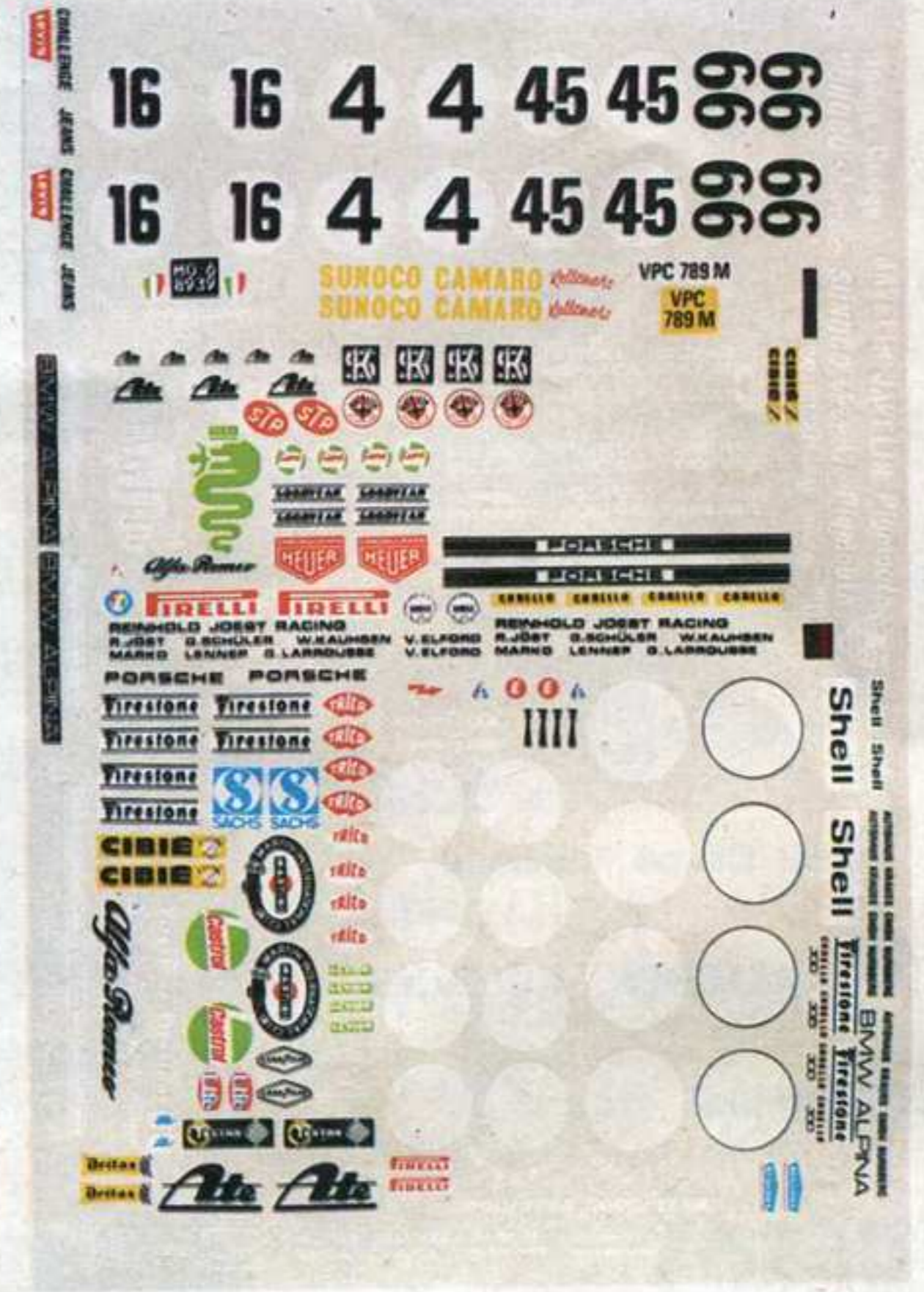
tratto con l'Alfa Romeo gli permette di correre alcune gare in libertà (tra queste anche il Tour de France). La sua vettura (ex-Marianne Hoepfner) appartiene alla scuderia di Bob Neyret. E poi ancora su questo tipo di macchina Jean Ragnotti, che farà un serio ritorno ai rallies, Jacques Henry che ha acquistato direttamente a Dieppe la macchina avendo l'intenzione di usarla per tutta la stagione, ed infine Marie-Claude Beaumont con i colori della Elf. Ma lo squadrone vuole esserlo fino in fondo, così sulle A 110 si affiancheranno ai superbigs la rivelazione francese Francis Vincent, con la berlinetta di Nicolas in Corsica (col motore 1600 Gr. 4 da 170 CV può fare affidamento su di un peso di 720 kg concessi dal nuovo regolamento CSI), la campionessa europea Michele Mouton e Michel Alibelli con l'ex macchina di Henry.

Pur con tutti i problemi che uno schieramento di questo genere potrà generare, ad iniziare



Rallies come hobby

Per gli appassionati di modellismo e di rallies, la « Grand Prix Models » (173/175 Watling Street, Radlett, Hertforshire, Inghilterra) ha pronte delle bellissime decals per le Lancia da Rally in scala 1/43. Nella stessa scala, anche l'altro foglio con una notevole scelta di nomi e simboli



dal fatto che l'assistenza si impegnerà a seguire allo stesso modo tutte le vetture per continuare con la certezza che tutti questi piloti, correndo sotto colori diversi, non potranno certamente impegnarsi in un qualsivoglia gioco

di squadra, è comunque assodato che l'Alpine, senza sborsare un soldo o quasi, ha realizzato un colpo magistrale che non può non inquietare le squadre ufficiali rivali.

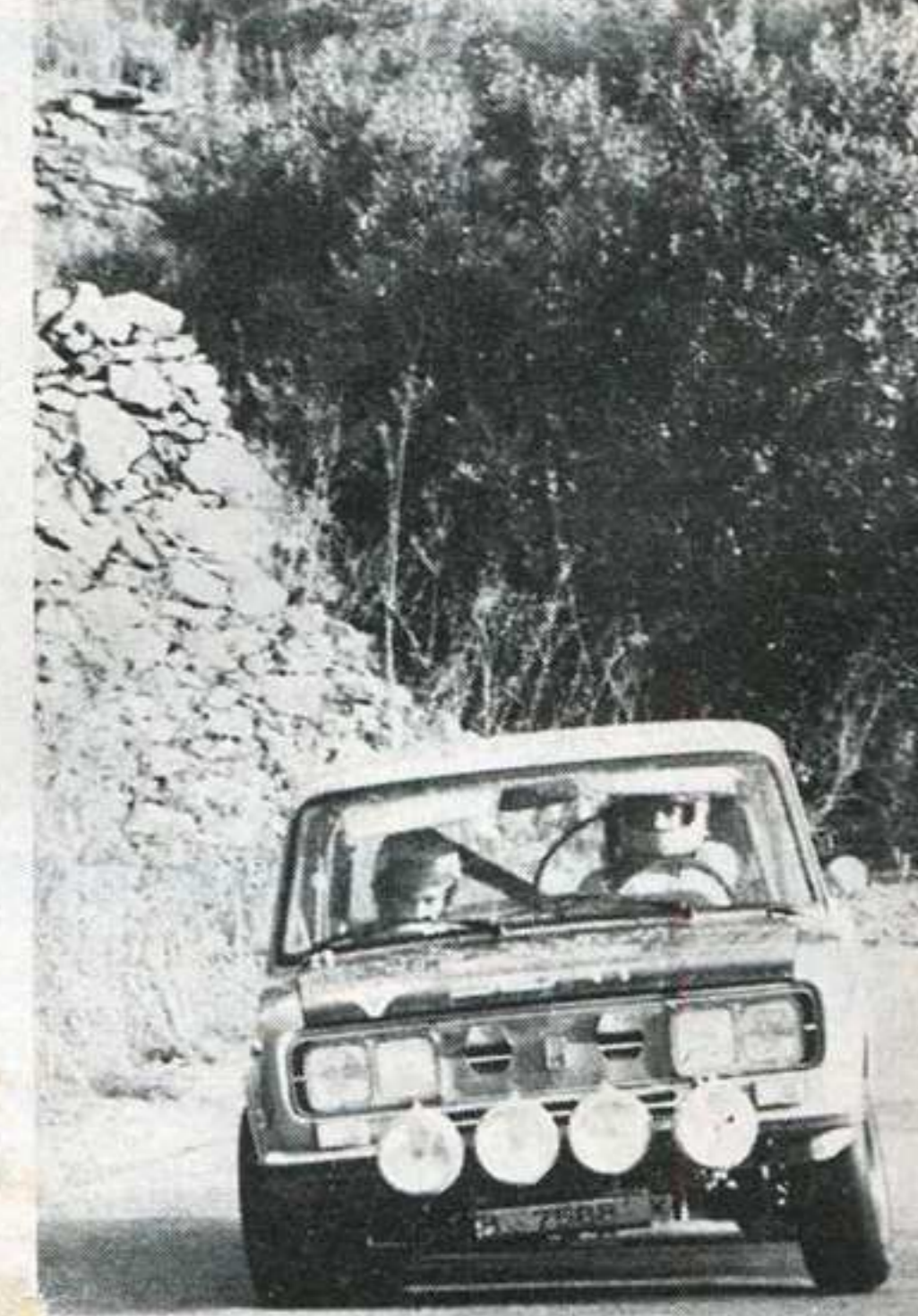
Jacques R. Jaubert



Ci sarà o non ci sarà la neve? E' questo il dubbio a pochi giorni dal via del Montecarlo. Questa immagine scattata sul Col de Buis mostra Munari in ricognizione dietro alla Polski di Kinsilehto. A quanto si vede non dovrebbero esserci dubbi, ma il sole non è detto che cambi tutto

«Entra» la SEAT

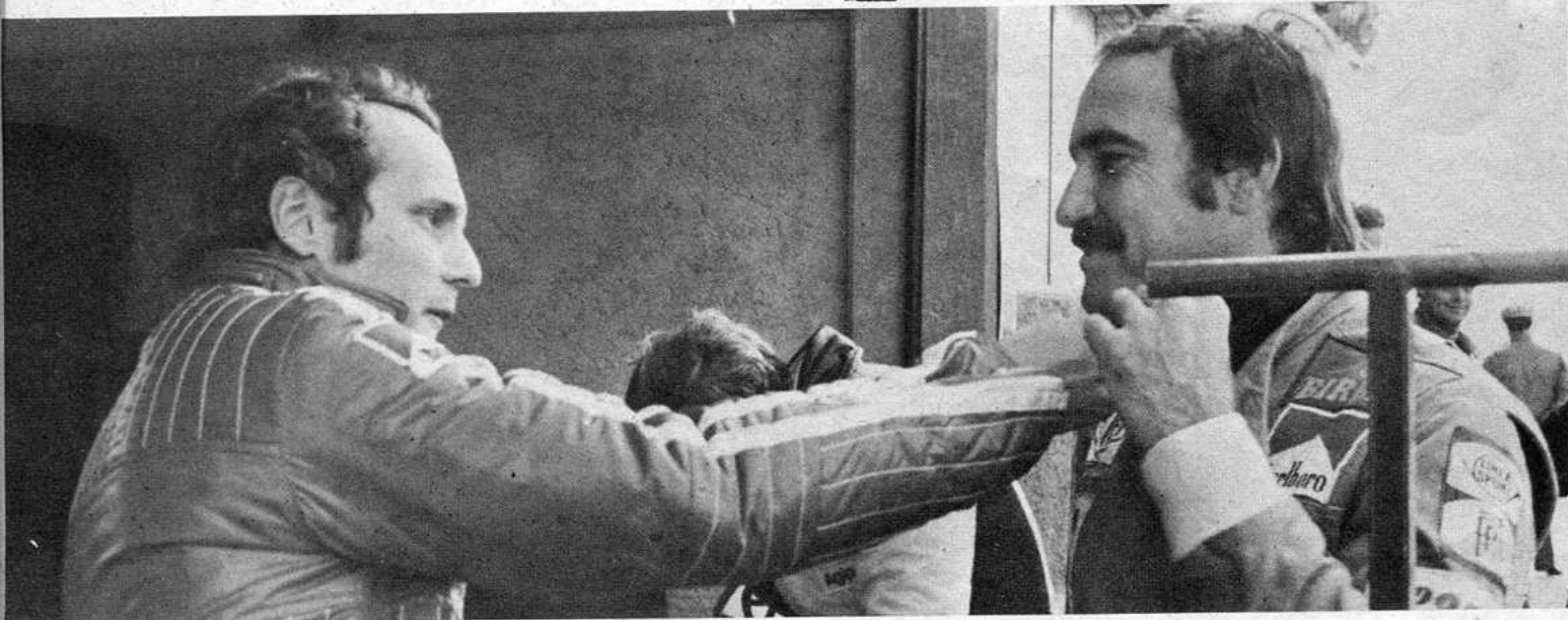
MADRID - Tra le novità del prossimo Montecarlo ci sarà anche la partecipazione di due vetture Seat ufficiali affidate a Zanini e a Canellas. Le vetture saranno le solite 1430 col motore 1800 16 valvole e saranno iscritte in Gr. 4. Per abituarsi alla guida sulla neve, con cui hanno poca familiarità, gli spagnoli sin dai primi giorni di dicembre si sono trasferiti sulle nevi di casa. Come sempre la Seat avrà una grossa organizzazione al seguito e come ricognitori sono stati « fermati » Jorge Babler e Carlos Trabado per Zanini e Ricardo Munoz e Salvador Servià per Canellas. In particolare l'idolo di casa, Antonio Zanini proverà a Montecarlo un nuovo navigatore, Juan Peltisco.



nder.

«Pallate di neve» di NIKI e CLAY in relax

Lo slalom parallelo



(delle verità ferrariste)

Alla tentazione delle interviste parallele non hanno resistito neppure al «Cor-Sera»; Lauda in vacanza a St. Moritz e Regazzoni con famiglia a Cervinia (c'era anche Merzario) costituivano una occasione troppo favorevole (ed a portata di mano) per rinunciarvi. Qualche notazione di colore, un cenno al capodanno nelle due stazioni invernali (era il 31 dicembre) e la «sdrammatizzazione» dei due personaggi sembrava scontata. Tanto meglio, le polemiche, al «Cor-Sera», sono accettate solo se dirette dall'interno verso l'esterno. E poi, ora, con la squadra ancora da definire nella sua struttura, poteva essere pericoloso prendere atteggiamenti precisi. Ci sarà tempo più avanti, quando le posizioni dei diversi personaggi saranno meglio definite, quando sarà più facile individuare il più forte.

Tante precauzioni, però, sono state inutili. Lauda e Regazzoni, con le loro risposte, hanno inaspettatamente invertito i ruoli. Ruoli che ormai avevano consistenza caratteriale, che contribuivano alla loro identificazione da parte del pubblico. Lauda collaudatore-computer? «Attorno a Lauda sono fiorite anche leggende gratuite. Non è vero che Lauda abbia guidato in prova più tempo di me. Forse alla base delle creazioni di queste leggende ha contribuito anche l'avvocato Montezemolo, che di Lauda si è sempre sentito un po' il patrocinatore».

Dichiarazioni inattese

E il campione del mondo in carica cosa ne dice? Non ha esitazioni nell'affermare che «Comunque ho provato più di Regazzoni e ho fatto tutti i tests più importanti, come l'ultimo riguardante le prese d'aria». L'avvocato Montezemolo è a Torino solo da qualche settimana e la pace «imposta dall'alto» a Maranello sembra stia già franando. Sì, perché di pace imposta si era trattato. Lo testimoniano i giudizi (per una volta spontanei, dopo tanto forzato autocontrollo) di Regazzoni. «L'avvocato Montezemolo ha avuto la fortuna di capitare alla Ferrari in un momento fortunato. Fosse venuto nel '71 non bastava certo lui per vincere il mondiale».

Sono dichiarazioni inattese, «covate», probabilmente durante tutta la stagione, alla base di certe «esplosioni» di rivalità con effetti negativi (Montecarlo '74, Spagna '75) in corsa. Si riconosce il ruolo fondamentale dell'assistente personale dell'ingegner Ferrari ma si sottolinea l'importanza di una delega che veniva direttamente da corso Marconi. «Si sapeva che dietro di lui c'era l'avvocato Agnelli».

I due piloti Ferrari, agguistano il tiro, in previsione di eventuali cambiamenti in posizioni che consideravano ormai acquisite. Daniele Audetto va alla Ferrari con sulle spalle la «faticata» esperienza dei rallies, c'è da pensare

che il «polso» dimostrato nella squadra Lancia sarà elemento caratteristico anche del suo nuovo incarico. Forse certi atteggiamenti da «confessionale» cederanno il posto ad analisi tecniche ed a comportamenti più razionali.

Lauda e Regazzoni si lamentano del passato con un occhio al futuro. Anche certe supremazie di ordine tecnico vengono messe in discussione. «Io — dice Regazzoni — ho soltanto paura che le macchine vadano male e che poi tutto venga scaricato sulle spalle di Audetto».

Un personaggio fragile

Ma perché le macchine dovrebbero andare male? C'è la T2 di cui si dicono meraviglie (alla Ferrari) ma improvvisamente dopo le contraddittorie dichiarazioni dei progetti apprendiamo per bocca di Regazzoni che «La T2 è soltanto un T perfezionata, snellita, alleggerita». Eppure quando «AUTOSPRINT» aveva anticipato le stesse informazioni e gli stessi giudizi erano stati in molti (anche fra gli interessati) a smentire categoricamente ed a parlare di macchina interamente nuova.

Ma ora la ricerca di un «alibi preventivo» fa dimenticare ogni prudenza, anche al «controllato» Lauda che tradisce un isterismo di fondo nelle risposte. «Non mi sono montato la testa — dice — la conquista del campionato del mondo rappresenta una parte della mia vita che ho già accantonato. Ora riparto da zero».

La fragilità del personaggio è evidente. C'è quell'ostinato rifiuto del passato che darebbe materia di meditazione ad uno psicologo. Ed ostinata è anche la ricerca volta a trasferire su se stesso i parametri che utilizza per valutare il rendimento dell'auto. «Quando il fisico è a posto tutto nella mia testa funziona a meraviglia e le idee nascono più facili, spontanee». E non manca la nota stridente che investe il campo degli interessi. «Sono il solito Lauda. Ho rifiutato di partecipare a feste in mio onore perché mi affaticano e non mi rendono un soldo». Un atteggiamento limitativo anche delle caratteristiche di professionalità del pilota. Un atteggiamento che anche in corso Marconi suscita critiche (e qualche cosa di più).

Non c'è da stupirsi se poi Gianni Agnelli (contrariamente al suo stile) «censura» pubblicamente certe abitudini che non tengono conto delle finalità di una vittoria sportiva in campo industriale. Lauda l'alloro mondiale lo ha lasciato «in una stanza chiusa a chiave». Potrebbe essere una mossa sbagliata, «la nostra baracca schicchola», avverte Regazzoni (riferendosi in generale al mondo delle corse), ma la frase può contenere significati più «particolari».

COPERSUCAR e BRABHAM-ALFA già in prova

S. PAOLO - Il giorno dopo la nascita del secondogenito, Emerson Fittipaldi è tornato a provare la Copersucar a Interlagos. Rispetto alle precedenti prove presentava 15 modifiche. Le più importanti riguardanti l'alettone, ora molto più piccolo, e una nuova regolazione delle sospensioni anteriori.

● La GENERAL MOTORS do Brasil è disposta ad «acquistare» il secondo Gran Premio che vorrebbero si disputasse in Brasile dopo quello di Interlagos del 25 gennaio, in sostituzione di quello argentino. La casa automobilistica garantisce il danaro sufficiente solo in caso che la prova abbia validità mondiale. Il presidente dell'Automobil Club del Brasile avrà contatti in questa settimana con i responsabili della CSI e dell'Asso-F. 1 per prendere una decisione.

● Mentre AUTOSPRINT va in macchina anche Carlos Pace è giunto in Brasile. Le due Brabham-Alfa Romeo partono in aereo da Londra lunedì 5 gennaio e da lunedì 12 dovrebbero cominciare le prove della Brabham-Alfa a Interlagos anche con Reutemann.

d. c. p.

«In testa al gruppo» qualcuno ha cominciato ad impensierirsi. Lauda e Regazzoni a briglia sciolta con gli inviati del Corriere, la «baracca che scricchiola», imponevano una immediata verifica. Una verifica affidata d'ufficio agli amici della «rosea».

Purtroppo l'intervento dell'inviato di casa non è valso ad eliminare le preoccupazioni. «Penalizzato» da due ore di attesa ha affrontato l'intervista con Lauda (di ritorno da un allenamento sugli sci) in condizioni d'animo deteriorate e la difesa d'ufficio è stata «viziata» in partenza. I dubbi cioè sono rimasti.

L'arma assoluta, la T2, minaccia punti deboli. Non si tratta di quei «tre o quattro decimi in più» al giro che — a dire di Lauda — «paga» alla più consueta T, ma del fatto che dalla data della presentazione si è evitato meticolosamente di sottoporla al confronto diretto. E le occasioni non sono mancate: a Le Castellet c'erano tutti (Tyrrell «34» compresa) mancava solo la squadra di Maranello. Il «salotto» di Fiorano rischia, al di là delle valutazioni di ordine tecnico, di addormentare progettisti e piloti avallando scelte realizzate in funzione di quel particolare tracciato e, soprattutto, in funzione del tipo di rilevazioni che su quella pista si effettuano.

Lauda non se ne dà pensiero, del suo stato di forma si occupa un non meglio identificato Gunther Troub. «E' l'uomo che mi rimette in sesto — ha detto all'inviato della «Gazzetta» — non si tratta soltanto di preparazione atletica perché fisicamente sto benissimo ma soprattutto di equilibrio psicologico. Con il particolare metodo di allenamento che Troub ha preparato apposta per me sto ritrovando la mia rapidità di riflessi e la capacità di concentrazione».

Una capacità di concentrazione forse assopita nella pausa invernale proprio a causa della assoluta mancanza di confronti diretti, anche alla Ferrari non tutti sono convinti della bontà di questo «splendido isolamento». «Non per nulla — dicono — i nostri piloti, all'inizio della stagione, sono tra i meno competitivi, hanno bisogno di un paio di GP per rientrare nel clima della corsa».

«Prima di firmare il contratto con la MARCH pretendo dalla CSAI una dimostrazione di buona volontà: il CAMPIONE d'ITALIA assoluto merita un gesto di rispetto e un'occasione di serenità»

FINALE EMILIA - La notizia di AUTOSPRINT sulla possibilità che Mario Casoni (e la Porsche deve ringraziarlo perché il secondo posto nel mondiale marche dello scorso anno porta, in gran parte, il nome del pilota finalese), diventa lo sponsor di Merzario ha suscitato un più che giustificato compiacimento. Il perché è superfluo rilevarlo. L'interessamento di un pilota-industriale come Casoni per il più quotato collega italiano di monoposto (il quale, unitamente a Vittorio Brambilla, è regolarmente « emarginato » dalla considerazione della CSAI e dei costruttori nazionali che avrebbero dovuto avere il dovere umano di non permettere lo sperpero di questi talenti), è giunto proprio quando la misura di tale disinteresse ha raggiunto il colmo del ridicolo.

Casoni attende solo di firmare con Mosley-March il contratto (in mano ai suoi legali per alcuni « ritocchi ») ma ci parla di una riserva che ancora esiste « lo attendo che la CSAI si faccia viva per un segno, un segno solo di solidarietà. E' possibile vedere appiedato il nostro miglior pilota, cioè quel Merzario che ha dato infinite prove di maestria di guida? Lui e Brambilla sono i nostri due alfieri, ma vengono ignorati completamente. Io voglio, a questo punto, interessare la CSAI che non deve dimenticare quanto ha fatto questo pilota appiedato. Sto, dunque, muovendomi in questa direzione e spero di non trovare le porte chiuse. Non ho mai chiesto nulla per me ma per Merzario mi batterò al massimo. Il nostro sforzo finanziario sarà notevole — afferma Ca-

CASONI accusa (per MERZARIO)



Mario Casoni con Arturo Merzario. Il pilota di Finale Emilia è legato al comasco da una lunga amicizia cementata in tanti anni di competizioni

soni — ma certi personaggi non debbono limitarsi ad applaudire. L'ho detto a Ceard e a Zagato. Ma al momento solo da Vaccarella ho avuto appoggio deciso in questo senso. Persino certi "delegati" regionali si son fatti di sale...

« La mia azienda liquoristica ha assunto una diversa dimensione essendo

presente su tutti i mercati mondiali. Ha indovinato un prodotto unico nel suo genere ed è "OVORO" un "dry" che ha delle priorità uniche. Sullo slancio di questa nuova iniziativa, la mia azienda ha assunto una posizione ben quotata essendo retta in società della quale io sono presidente e che mi permette questo sforzo. Ritornando a Merzario, confermo che c'è soltanto da mettere nero su bianco per fare scattare l'operazione e allora vedremo il mio amico Merzario di nuovo fra i grandi della F. 1. Avrà a disposizione le March che stanno subendo sostanziali aggiornamenti. Dovrebbe essere al via, come ha anticipato AUTOSPRINT, sin da Long Beach. Le prime prove si dovrebbero svolgere a Silverstone e poi a Le Castellet. Queste sono due delle garanzie che chiedo a Mosley: prove certe e serie e macchina di ricambio. Voglio dare a Merzario quello che non ha mai avuto: correre con certezza e in serenità ».

— E lei quali programmi ha per quest'anno?

« Nuovi impegni mi responsabilizzano per la nuova dimensione assunta dalla nostra azienda. Ma fuori dalle corse, credo, che non ci starò anche se dovrò ridurre la mia attività. Non ho ancora preso decisioni. Quelli della Porsche non so che intenzioni avranno; ma io penso che si potrebbe anche far qualcosa con De Tomaso, per la partecipazione al Mondiale Marche disponendo della Panthera gruppo 5. E magari potrei essere già a Daytona in coppia proprio con Merzario ».

Mario Morselli

La FERRARI proverà a NARDO'

ricominceranno i tests a Fiorano con la T2, e non sono escluse sortite anche in altri circuiti soprattutto per verificare il De Dion e per valutare meglio le preoccupazioni maggiori del clan ferrarista, cioè le risultanze aerodinamiche cui si è costretti dal nuovo regolamento. Il quasi certo ritorno alla ribalta del GP del Sud Africa rappresenterebbe comunque una notevole boccata d'ossigeno per la Ferrari, che ora come ora ha nella 312 T campione del mondo una vettura sicuramente vincente.

Le prove della T2 porteranno l'equipe del « cavallino » anche ad inaugurare agonisticamente un impianto che la Fiat ha costruito a Nardo', in provincia di Lecce, tramite una società collegata (la SASN) per le prove su lunga percorrenza di auto e camion. Si tratta in pratica di un grande anello circolare con 2 km di raggio (vedi disegno a lato) lungo ben 12.570 metri, con la sede stradale in leggero rilevato in modo da minimizzare gli effetti di curva continua. E' come un rettilineo, e vi si dovrebbero realizzare velocità di almeno 240 kmh.

Dal 5 gennaio, le redini della direzione sportiva della Ferrari sono state definitivamente prese da Audetto, che ha ricevuto gli ultimi consigli dal « visse » u-scente, Luca di Montezemolo.

La seconda Ligier - Matra in gennaio

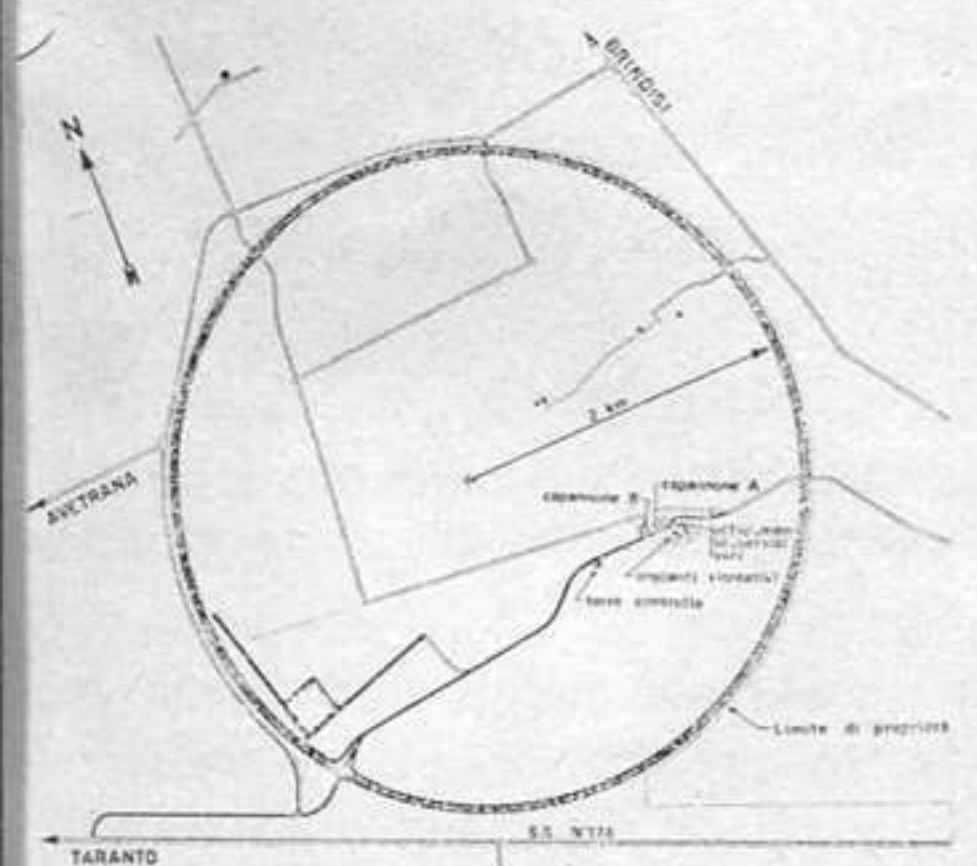
PARIGI - Non ancora giunto in Italia, ma lo sarà in questi giorni, il comunicato stampa congiunto Ligier-Gitanes con il nome definitivo del pilota che guiderà la monoposto francese, anche se non ci sono ormai dubbi che si tratterà di Jacques Laffite, continuano i tests della monoposto, che ha ormai macinato più di tremila km. Si continueranno queste prove su un telaio nuovo, dal momento che molti organi cominciavano a mostrare segni di usura: è proprio il telaio che avrebbe dovuto correre in Argentina, e che farà ancora qualche giro di pista a Magny Cours prima di essere spedito in Brasile.

« Un vero peccato, noi eravamo pronti già per l'Argentina » ha dichiarato Gerard Ducarouge, direttore sportivo del team, « comunque debutteremo certamente in Brasile. La macchina ha già subito diverse modifiche dettate dalle prove eseguite, e utilizza diversi radiatori laterali, legger-

mente più grandi. Ora per questa gara sudamericana disporremo di una sola vettura, mentre una seconda monoposto è in via di fabbricazione e sarà portata a termine entro febbraio. Non sarà particolarmente differente, a parte la presa d'aria naturalmente, anche se nella parte centrale presenterà alcune diversità. In tutti i casi, anche se sarà pronta prima, non la invieremo di certo in California, perché ci costerebbe troppo. Noi non facciamo ancora parte dell'Associazione di F.1, e anche se questa ci accorda facilità per i trasporti, questi risultano per noi ancora troppo cari. Questa vettura sarà dunque disponibile per il GP di Spagna, mentre la vettura attuale farà da muletto ».

• L'annuncio della seconda squadra March, con Merzario e Stuck, è stato differito di una settimana almeno, in seguito all'annullamento del GP di Argentina.

• A proposito di un ventilato secondo GP in Brasile, i costruttori sarebbero grosso modo favorevoli, poiché compenserebbero il mancato introito dell'annullamento del GP argentino, ed anche gli sponsors sarebbero favorevoli. Il problema principale consiste nel fatto che non vi sarebbero poi gli aerei per il ritorno in Europa, se il soggiorno del « circus » in Brasile si protrasse di una settimana.



MARANELLO - I tecnici ferraristi hanno scalpitato parecchio, in questi giorni, anche perché l'annullamento del GP d'Argentina ha concesso un altro po' di vacanza di « ossigenazione » ai piloti. Dopo l'Epifania, comunque, Lauda e Regazzoni

Finchè non ci sarà
concorrenza ...

Perchè non si «stringono» le GOMME

SPECIALE AUTOSPRINT

PARIGI - Bisogna dirlo chiaramente: l'unica serie di gare automobilistiche viste sotto un'ottica mondiale sono i Gran Premi di F.1. Ma nessuno ha ancora capito perchè la larghezza massima di pneumatici e cerchi fissata in 21" per le sport tre litri sia stata ridotta a 16" massimi, mentre non se ne parla per la F.1.

Di questo, e altri problemi riguardanti l'evoluzione dei pneumatici da competizione, si è parlato in una tavola rotonda a Parigi con Denis Chrobak della Goodyear, Bernard Boyer della Matra, Gerard Crombac giornalista-dirigente francese, e i piloti Depailler, Jarier, Larrousse, oltre che con il manager della Brabham in persona, Bernie Ecclestone.

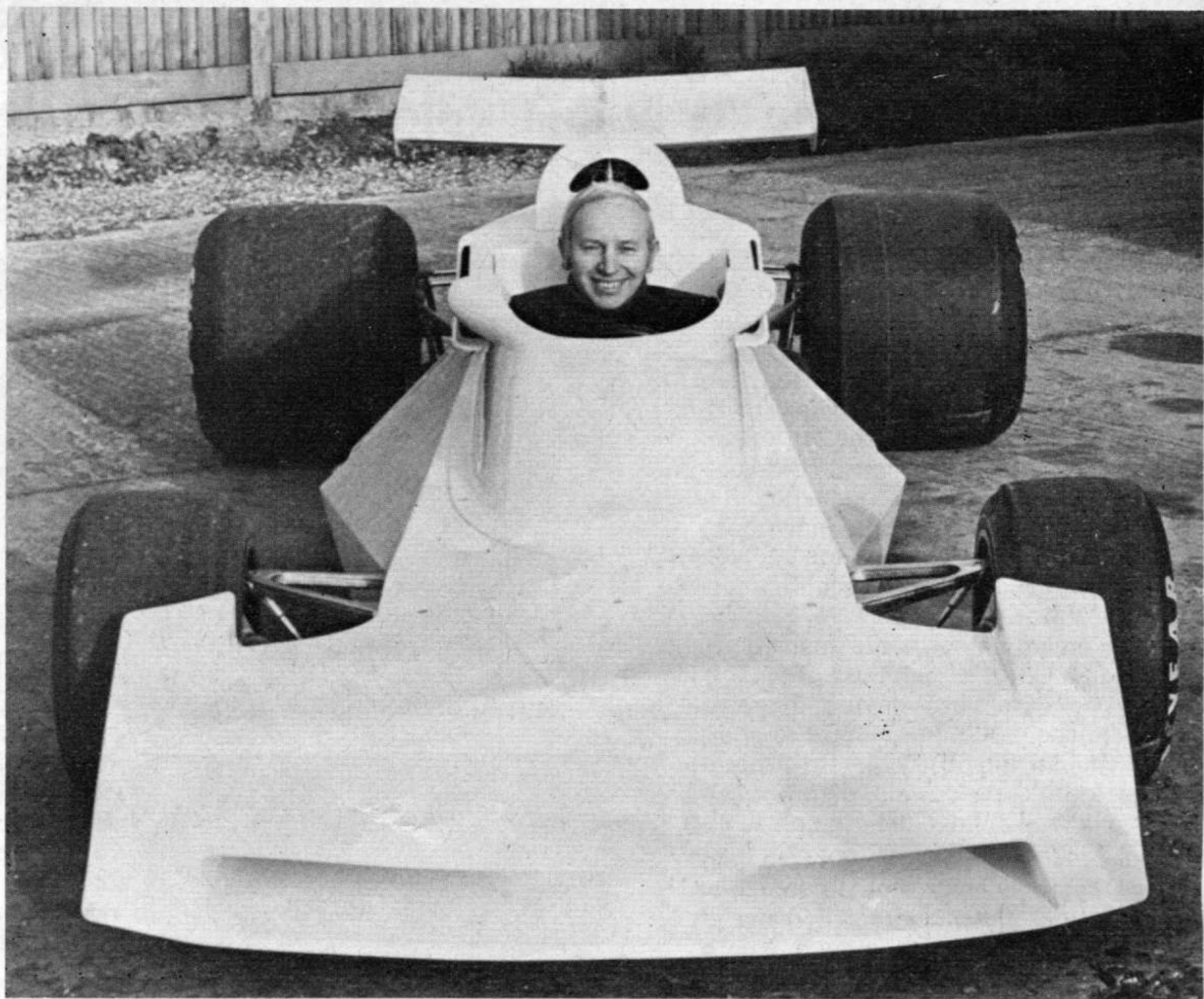
Il discorso naturalmente è partito dalla F.1 e per la Goodyear ha parlato Chrobak, che comunque, a parte il monopolio ormai noto in quella categoria, non ha detto cose particolarmente nuove. Una cosa è certa: prendendo in esame appunto le coperture per la massima formula, ci si è resi conto della distanza che sta tra le monoposto da Grand Prix e le macchine di serie, sottolineando appunto l'impossibilità tecnologica attuale di poter realizzare un pneumatico polivalente per la F.1, che possa andare bene sia sull'asciutto che sul bagnato. E questo problema è stato sottolineato da molti. In effetti quando piove, le F.1 devono necessariamente cambiare i pneumatici (non negli USA dove alle prime gocce d'acqua si interrompono le corse), e questo avviene già troppo sovente, anche se la corsa è molto spettacolare.

Bernard Boyer, da buon tecnico, ha sollevato appunto il problema dello spettacolo, dividendolo dal fattore sicurezza. Ha sostenuto che le misure dei pneumatici hanno raggiunto tali dimensioni da rendere sempre meno spettacolari le vetture, che camminano su binari precisi e costringono i costruttori a fare le monoposto in funzione delle gomme.

Anche Pierre Ugeux della CSI ha riconosciuto che bisognerebbe porre un freno al dilagare di queste dimensioni, anche se forse si potrebbe intervenire sulla larghezza dei cerchi. Di queste ed altre proposte se ne sono sentite molte. C'era chi pensava di andare addirittura a ridurre la cilindrata, le dimensioni dell'alettone, e in questo campo si usciva però presto dall'argomento.

La conclusione comunque è stata una sola: che la F.1 va molto bene, la Goodyear anche, ma che se ci fosse un minimo di concorrenza forse l'evoluzione dei pneumatici in genere potrebbe essere meglio controllata e decisamente più proficua.

Jacques R. Jaubert



John Surtees sorride dall'abitacolo della sua TS 19, una formula 1 molto ben fatta e già in linea con i dettami CSI '76. La vettura è già stata provata, ma unicamente per verificare il funzionamento degli impianti

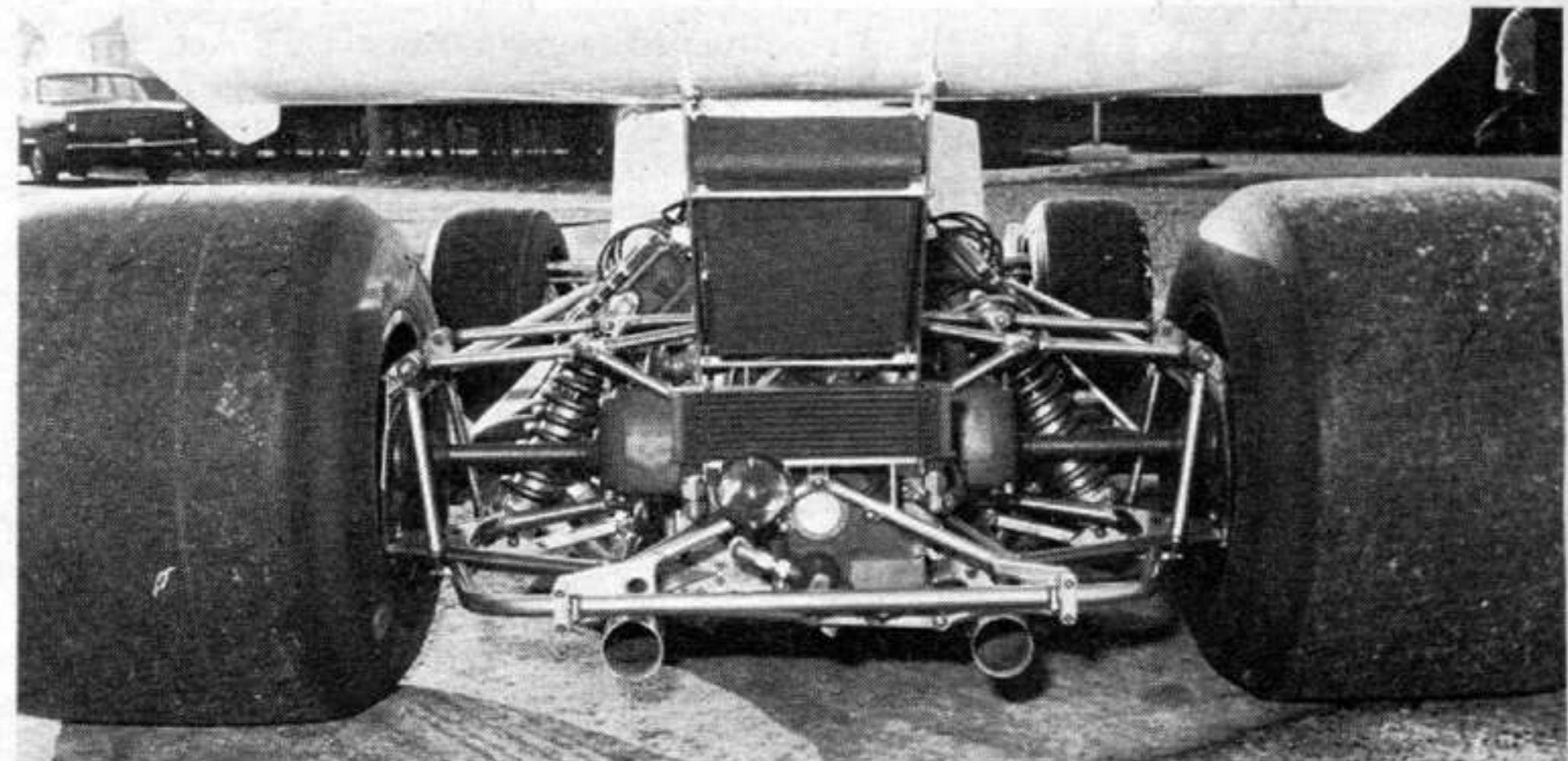
Anche nel '76 profumo di... veteran

LONDRA - Dei profumi Rochas si è fatto un gran parlare recentemente specie per le lunghe trattative che erano intercorse con la Hesketh (con la quale però purtroppo nulla si è potuto concludere) mentre ora si parla della possibilità di apparire su monoposto nere che hanno recentemente perso il loro sponsor lubrificante. Comunque un ingresso della grossa compagnia nel settore automobilistico è certo: assieme a un giornale inglese comparirà come sponsor nel locale campionato per vetture d'epoca, che in assenza dell'ormai nota serie JCB Historic Cars potrebbe essere l'unico campionato per quelle particolari vetture. Vetture d'epoca non poi particolarmente vecchie, dal momento che il limite « minimo » d'età è stato stabilito per le sport e le GT nel 1964 come anno di ultima costruzione. La serie 1975 era stata vinta dal pilota della Elva, Richard Twaites, davanti alla Ferrari di Willie Greeb (nella foto sotto).



SPECIALE AUTOSPRINT

EDENBRIDGE - Probabilmente John Surtees avrebbe preferito presentare la sua nuova monoposto già con i colori dello sponsor (e noi speriamo caldamente che lo possa fare al più presto) alla stampa mondiale. Comunque per questa presentazione, riservata agli addetti ai lavori, si è dovuto accontentare di mostrare la macchina nuda e cruda, senza nemmeno la vernice, e questo in fondo è stato per noi molto meglio.



La parte posteriore della nuova Surtees. La barra antirollio posteriore è vincolata ad un telaietto a sbalzo. Le carreggiate sono piuttosto strette

La monoposto che ci ha fatto vedere, e di cui vi abbiamo parlato nel marzo scorso, non ci è sembrata rivoluzionaria, tutt'altro. Comunque ci ha dimostrato di saper costruire una F.1 anche senza l'aiuto di uno sponsor, e questo non è poco: la TS 19 è frutto dei soli sforzi (economici s'intende) di John Surtees, ed è questa la prima volta in

cui « Big John » ha dovuto fare tutto da solo. Al momento sta ancora assistendo all'evolversi della causa con la B & O, che dovrebbe risolversi non prima dell'estate 1976.

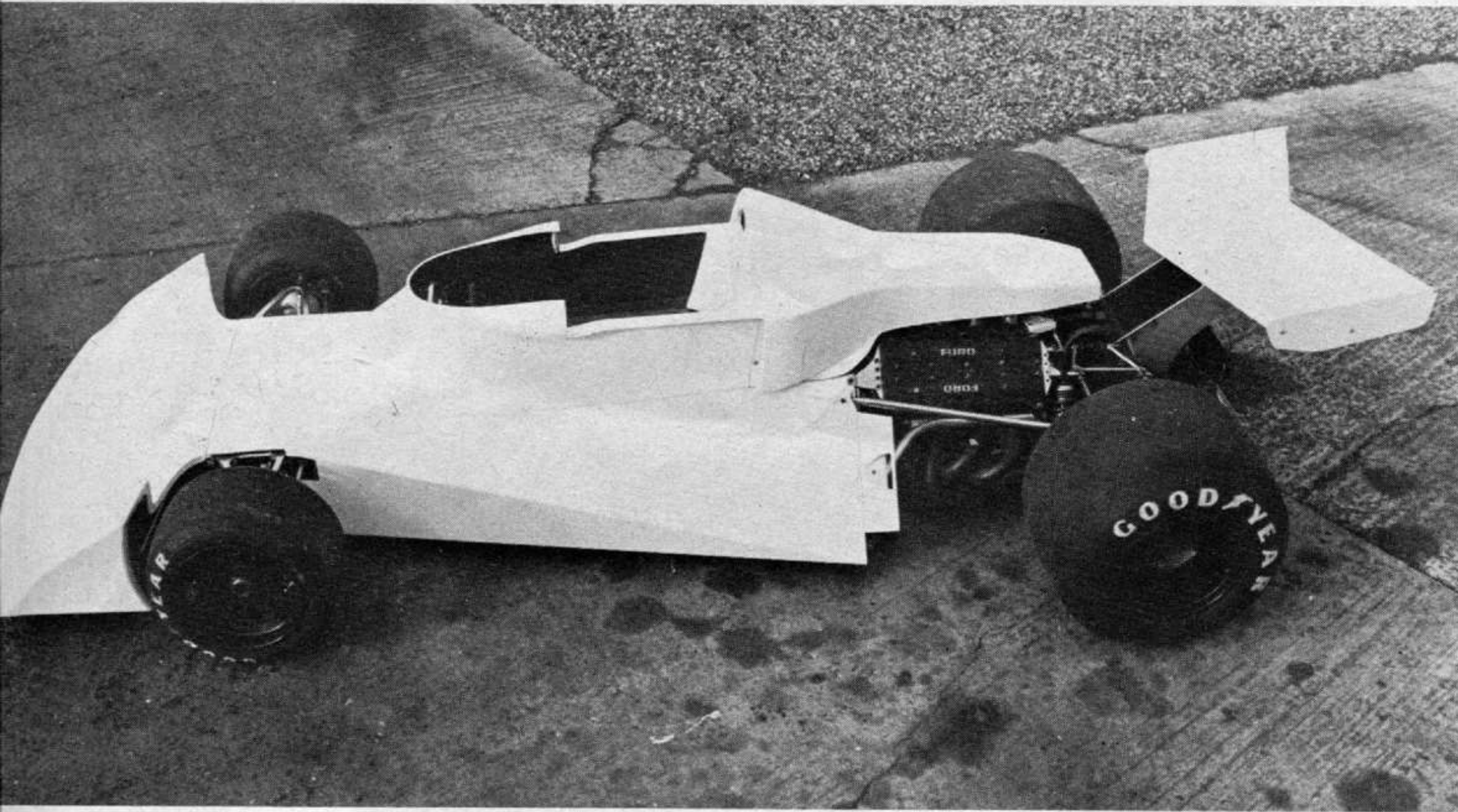
Tutto è stato fatto con uno staff ridotto al minimo, solo 12 impiegati, mentre per la stagione sarà ricostruita una squadra di un tecnico e altri tre meccanici.

Ma parliamo della macchina, eseguita secondo lo standard del team Surtees, come abbiamo detto tradizionale,

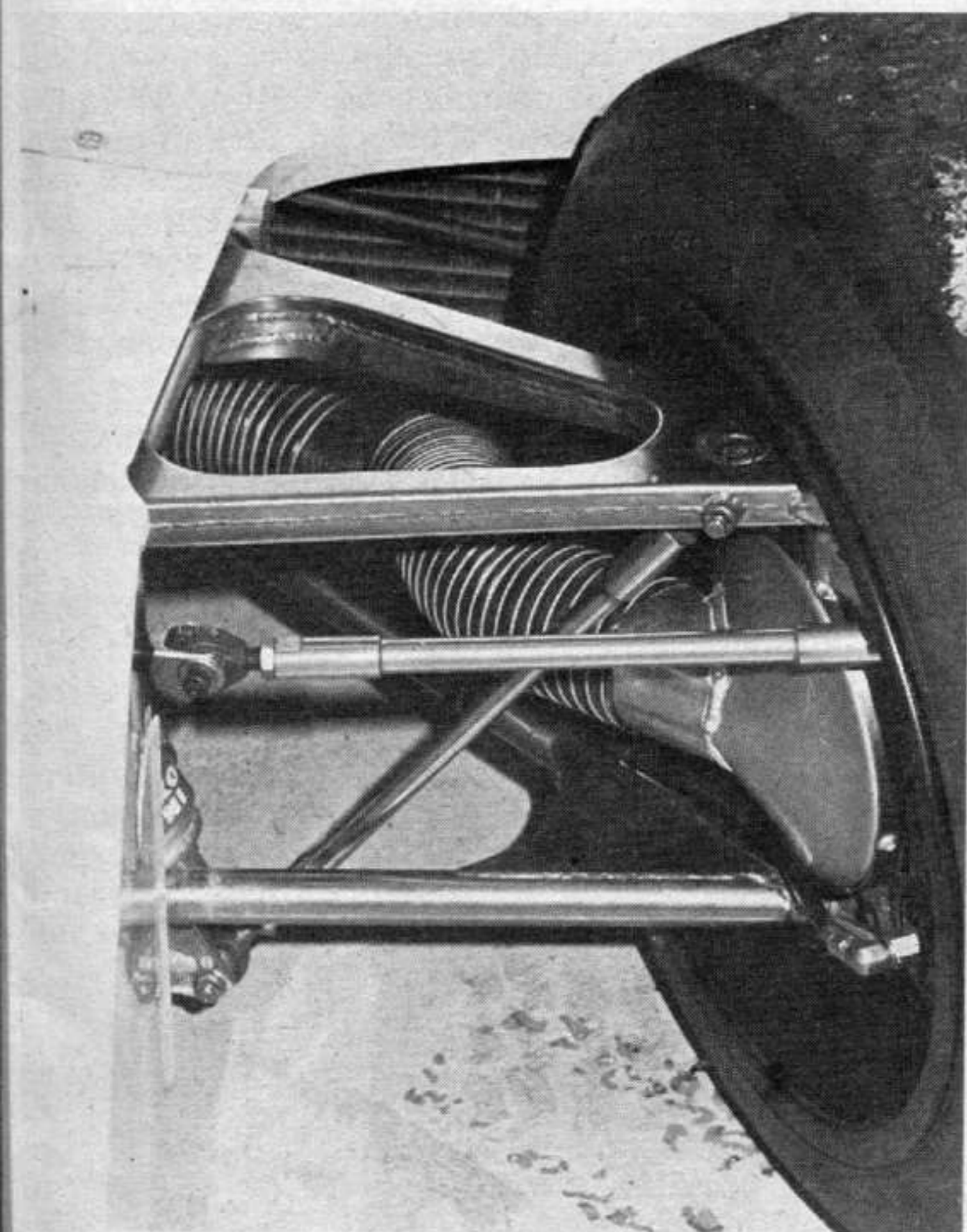
ma con tante piccole innovazioni. La carreggiata, per esempio, è stata ridotta rispetto alle misure ormai comuni e dovrebbe rendere la macchina, con un ottimo bilanciamento con il passo, molto ben guidabile. Anche i freni anteriori sono abbastanza nuovi, specialmente perchè sono particolarmente carenati e coperti: comunque

Dopo le anticipazioni di fine d'anno, ecco le prime foto pervenute della TS 19 (in corsa a primavera?)

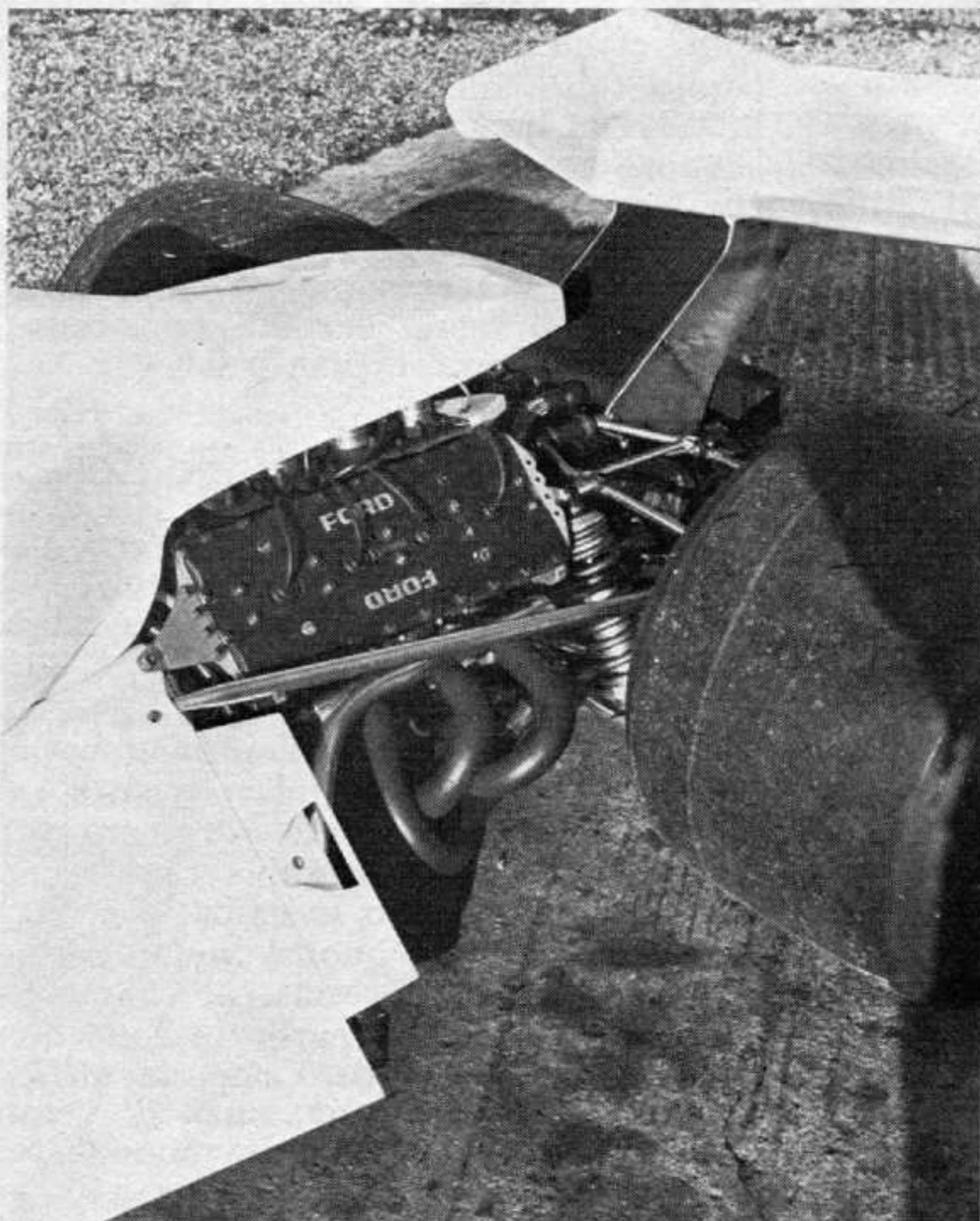
è la SURTEES



La scocca della Surtees TS 19 ha una linea a dietro crescente verso la parte posteriore. La carenatura dietro il posto di guida incorpora due «orecchie» che fanno da presa d'aria dinamica per il motore Cosworth



A sinistra, la sospensione anteriore che ha i bracci superiori in acciaio scatoletto. La barretta diagonale comanda il gruppo molla-ammortizzatore interno con carico variabile. Notare il forte raffreddamento dei freni. A destra, il radiatore principale per il lubrificante è posto esattamente fra le travi di sostegno dell'alettone



ricevono aria per il raffreddamento attraverso un foro nel muso, che tramite un condotto convoglia l'aria fresca indispensabile.

Ancora sulla squadra, Surtees francamente ammette che non potrà aspettarsi un grosso aiuto finanziario, dal momento che da tempo è assente dal «circus» ma che una somma pari

alla metà di quella largamente reclamizzata da Lord Hesketh gli sarebbe sufficiente per iscriverne un paio di vetture per tutta la stagione, con otto motori e altrettante scocche di scorta. Comunque l'accordo con gli sponsor sarà più semplice se i risultati si potranno vedere sin dalle prime prove. Surtees è molto contento

delle notizie di ripresa del GP del Sudafrica, dove potrebbe condurre seri tests. Il debutto, per le prove potrebbe avvenire a Vallelunga, che John stima una pista molto valida per questi assaggi, mentre la prima gara sarà certamente la corsa non valevole per il mondiale in programma a Brands Hatch.

- Sembra che ROGER SPRINGETT abbia ottenuto una F.1 Shadow, presumibilmente con l'intenzione di iscriverla nella serie Shellsport 5000. Non è ancora chiaro se voglia guidarla lui stesso, anche se si spera non lo faccia, dal momento che per ora ha corso solamente con turismo gruppo 1...

- Non si sa ancora niente di definitivo sul destino delle F.1 HILL, sebbene sembra inevitabile che esse vengano vendute a pezzi. Una sola, modello '76 era stata completata e andrà molto probabilmente al museo di Wheatcroft a Donington. Comunque non si tratta di materiale particolarmente efficiente: lo stesso Brise sapeva che il modello nuovo non andava bene, non essendo riuscito nelle sue ultime prove a stabilire tempi decenti al Ricard.

PORSCHE «molotov» al RICARD

LONDRA - Un paio di personaggi della F.1 sono tornati un poco sconcertati dalle prove invernali al Castellet. Infatti, mentre le F.1 sono soggette a una rigida regolamentazione per quel che riguarda le misure di sicurezza, hanno potuto vedere una PORSCHE, con un motore bomba... con il serbatoio del carburante davanti ai piedi del pilota, e per di più con la batteria proprio lì vicino. Errore o dimenticanza?

- Quando Ken Tyrrell decide di tenere un segreto ci riesce perfettamente. E' il caso recente della rivoluzionaria vettura sei ruote, per la quale non si sa ancora veramente niente. Comunque appare sempre più impossibile che possa essere usata nelle prime gare europee della stagione, dal momento che almeno fino a Natale non si è pensato a costruirne una versione da schierare in pista. Ciò significa che i piloti della squadra dovranno adattarsi a guidare le 007 modificate, che comunque andavano molto bene anche nelle ultime gare del mondiale. Una politica completamente opposta si sta tenendo alla BRABHAM; dove appare ormai fuori discussione la presenza sui campi di gara con le nuovissime BT 45 (Alfa), dal momento che le BT 44 sono state date in prova ai giovani piloti (l'ultimo della serie è il belga Patrick Neve) che presumibilmente le guideranno o nella serie Shell sport o addirittura nelle prove del mondiale F.1.

Cambia faccia anche BRANDS HATCH

- Informazioni più dettagliate si possono ora avere a proposito dell'ampliamento della pista di BRANDS HATCH. Soprattutto nella zona box le modifiche più consistenti: la strada davanti ad essi sarà allargata a 16 metri, i box saranno 26, coperti, mentre ne saranno costruiti altri a fianco, e dietro a questi sarà piazzata un'area di parcheggio per i veicoli di servizio. L'unica parte dei box esistenti che sarà mantenuta sarà il muretto per le segnalazioni. Anche la linea della curva Paddock, la prima curva a destra, verrà modificata, con una entrata più acuta, per cercare di eliminare la maggior parte degli incidenti che qui avvenivano in uscita. Con queste modifiche sembra che il tracciato di Brands Hatch verrà a essere una sessantina di metri più corto. Ormai il progetto per questi lavori è stato approvato dalla GPDA, dalla Associazione F.1, dal RAC e dalla CSI e pare certo che i lavori verranno portati a termine tra la Corsa dei Campioni e il GP di F.1. Saranno portate a termine anche migliorie per gli spettatori, e vi sarà anche un nuovo ufficio stampa. Nel 1976 vi saranno 35 meetings (gruppi di gare) automobilistici e i prezzi varieranno dalla singola sterlina a 5 per i G.P.

David Hodges

5.

F.2 sempre sofferta per gli italiani

Giorgio Francia correrà con la Osella Formula 2, anche se è ancora in attesa di una « spinta »



GIORGIO FRANZIA una tantum si confessa

Se non fosse per Osella...

Di passaggio da Bologna, venuto a sistemare il posto di guida per la GRD con la quale proverà il 6 cilindri di Armaroli e Negrini, Giorgio Francia ci fa visita per scambiare quattro chiacchiere sulla stagione passata e soprattutto per carpirci qualche anteprema per il 1976. E' sempre un piacere scambiare le proprie opinioni, di giornalista, con chi le emozioni le crea, le corse le vive in prima persona, e con immensa modestia, come sa fare lui, ce le riporta alla mente riempiendole di particolari interessanti, rilievi tecnici che magari sul momento non erano saltati fuori.

I mesi invernali sono certamente adatti a questo tipo di riesamina, che tutti si augurano costruttiva per la stagione seguente. Francia purtroppo non si aspetta molto dalla stagione che sta per iniziare, a dire il vero è notevolmente pessimista.

« Io finchè non vedo nero su bianco non sono tranquillo. Sì, è vero che Osella sta portando in porto certe trattative, ma l'unica realtà attuale è che io dispongo di una cifra che non basta a coprire la metà di una stagione. Il fatto è che sono veramente negato per queste pubbliche relazioni: piuttosto mi smonto e rimonto la macchina due volte, ma se devo prendere il telefono in mano per cercare questo o quell'aggancio mi mancano veramente le parole ».

Pilota e manager

Gli facciamo presente che il pilota degli anni settanta, specie al livello professionistico, non si può più limitare semplicemente ad essere un buon fantino, ma per « sfondare » deve anche essere un abile manager delle sue doti, e aiutarsi un pochino soprattutto nel settore economico...

« Sì, lo so, hai pienamente ragione, ma credimi, non ne sono capace. Se non avessi quelli della CAR, che ormai sono diventati praticamente miei parenti, ed Enzo Osella che so di certo sta lavorando per me, non saprei a che santo votarmi. Cioè so bene co-

sa farei: smetterei di correre. E dire che mi conoscono all'estero, molti mi stimano, ma quando si tratta di tirare fuori il « grano » cominciano i guai. Per di più quest'anno mi hanno tolto anche la possibilità di correre in F.3, con quel regolamento del campionato europeo chiuso a noi della F.2. Ti confesso che a me non sarebbe dispiaciuto anche tornare indietro. Prevedo che sarà un campionato molto interessante, e poi io in F.3 mi trovo molto bene. Per cui non vedo sbocchi. O F.2 ancora, o pianto lì ».

Nato in monoposto

Questo è un ritornello ricorrente nei suoi discorsi. Proviamo a sentire perchè non pensa di correre con le sport, con le quali ha fatto un paio di belle gare a stagione ultimata.

« Le gare con le sport sono belle, interessanti, ma io sono nato con le monoposto, e poi con quelle posso andare avanti. La gara di Varano, con la Osella-Ford, era prevista dal contratto a inizio anno. Cioè erano previste anche gare con le sport, e a Varano è venuta l'occasione buona, anche perchè era una gara dell'AC Brescia. A Vallelunga con il motore Romeo Ferraris mi sono divertito moltissimo. Non è vero che sia difficile da guidare, come dicevano, anzi. E' veramente un motorone. Solo che le monoposto... ».

Richiamo sulla F.2. Anche Osella è fiducioso, ci parla di buone possibilità, e ci tiene a risolvere in fretta il rapporto col suo collaudatore.

« Tra l'altro Osella dovrebbe essere soddisfatto di me. A parte il botto in Francia, dove ho distrutto la macchina, ma non per colpa mia, non ho praticamente mai sbattuto, e ho rotto un solo motore, e anche questo non per colpa mia. Si è spezzato in due l'albero a gomiti, a Vallelunga: peccato, stavo veramente facendo una buona corsa, la macchina era perfetta ».

Azzardiamo ancora e cerchiamo di mettere il dito sulla piaga: ma i problemi delle

La superFORD continua in INGHILTERRA

LONDRA - La F. Ford 2000 ha avuto, in un certo modo, un inizio poco entusiasmante nel 1975, ma d'altra parte ha dato alcune corse interessanti. Certamente il 1975 non è stato un anno « sano » per lanciare una nuova classe...

Questa classe è, come è noto, una continuazione della F. Ford, con macchine fornite di motori Ford 2 litri e con una maggiore libertà sotto l'aspetto delle gomme e dell'aerodinamica rispetto a quanto sia permesso in F. Ford. Avrebbe benissimo potuto affondare alla fine della prima stagione, ma l'Allied Polymer Group è stato sufficientemente incoraggiato dal continuare a finanziare il campionato, e ciò che è più importante il monte premi sarà incrementato del 25% nel 1976. Questa è una notizia incoraggiante e « contro corrente »...

• La disponibilità di motori Cosworth DFV e di altri componenti significa che è relativamente facile, anche per un piccolo costruttore, mettere insieme una macchina che passerà come macchina di GP, sebbene sia tutta un'altra faccenda che uno di questi piccoli costruttori possa costruire una macchina di GP veramente competitiva. Bisogna soltanto ricordare la Safir nel 1975, per esempio. Viene riferito che l'ultimo costruttore tentato in questa direzione sia Palliser, il quale sta completando una macchina con un motore DFV. Evidentemente sperano di farla correre in corse di F. 1 in Gran Bretagna e presumibilmente nella serie Shell-sport.

Osella quest'anno si risolveranno?

« Penso proprio di sì. La sospensione posteriore è stata modificata, e riteniamo di aver trovato il difetto, che io (e anche Merzario) avevamo rilevato da tempo. E' stato cambiato il punto d'attacco dell'ammortizzatore posteriore, che dovrebbe essere il colpevole, anche secondo Tomaini. Poi la carrozzeria nuova dovrebbe aiutarci senz'altro. Sono ansioso di vederla ultimata, ma Osella mi ha detto che non se ne parla fino a fine gennaio ».

Intanto Francia non si ferma, e sta in questi giorni provando appunto nuove macchine, che comunque servono per tenerlo in forma.

« Cosa vuoi, le macchine che collaudo giornalmente alla Alfa Romeo (Francia è collaudatore Alfa n.d.r.) sono macchine strettamente di serie, quindi è un allenamento che non mi serve molto. Anzi molte volte mi costringe a orari difficili che non mi consentono di andare in palestra o a scuola d'inglese come vorrei. Se potessero almeno trovarmi un posto diverso, magari con un turno migliore... ».

Ignorato all'ALFA

Ma a proposito: con un pilota di F.2 in casa, all'Alfa Romeo sei tenuto in diversa considerazione?

« E' meglio non parlarne. Non solo nessuno lo sa, ma forse chi lo sa cerca di dimenticarselo per non crearsi problemi ulteriori. Non è che a questo punto io vorrei salire sulla 33 e correre come pilota ufficiale, però se mi spostassero all'Autodelta certamente mi farebbero un gran piacere. A dire il vero l'ing. Chiti sa della mia attività, e anzi mi ha fatto guidare una GTV nelle gare dell'Avvenire, in Austria. Ma poi tutto è finito lì. Chissà se per il '76 si muoverà qualcosa; tu ci credi? ».

Leopoldo Canetoli

Le rivelazioni
della F.3 inglese '75
pronti al balzo

Tra loro c'è? il nuovo talento?

LONDRA - Se gli inglesi fossero tanto «partigiani» come — diciamo — i francesi allora gli appelli leggermente ridicoli di «patriottismo» di Lord Hesketh alla TV non sarebbero stati ignorati, il suo team correrebbe nel 1976 e il campionato BP F.3 non si sarebbe sviluppato in «scuola di perfezionamento» dove i piloti che stanno venendo su (e non inglesi) possono dimostrare le loro bravure ai direttori dei principali teams.

Questo gruppo fotografico (a sinistra) dei principali concorrenti provenienti dal campionato BP include soltanto un inglese (ironicamente, si tratta di quello sulla destra che non porta la tuta da corsa!). Da sinistra a destra sono: l'americano Dick Parsons, l'australiano Larry Perkins, l'americano Danny Sullivan, lo svedese Gunnar Nilsson, il direttore sportivo della BP Les Thacker, l'americano (di casa a Roma) Eddie Cheever, l'australiano Terry Perkins, il belga Patrick Neve e Stephen South.

I piloti importanti che mancano sono Alex Dias Ribeiro e Ingo Hoffmann, il quale era tornato in Brasile e il contingente inglese che occupa di solito i posti meno pregiati nelle corse BP (per quanto ricordo che Rupert Keegan è stato l'unico pilota inglese che sia stato al comando di una corsa di F.3 in Inghilterra nel 1975, a Thruxton alla fine della stagione).



La prima monoposto svedese

Con questa macchina si disputeranno sia il Campionato Europeo che la serie svedese: la prima corsa prevista è al Nuerburgring il 4 aprile. Come lo scorso anno lo sponsor sarà la Rotel, e saranno però usate solo vetture di Helle. I piloti saranno lo svedese Conny Ljungfeldt campione nazionale, che rimarrà nel team, mentre Conny Andersson sarà rimpiazzato da Tommy «Slim» Borgudd e si spera che questo giovane ripeta le sue brillanti prestazioni ottenute in F. Ford e con le turismo.

La monoposto ha soluzioni aerodinamiche avanzate, con l'alettone anteriore che dovrebbe bilanciare quello posteriore. I flussi d'aria dovrebbero passare oltre il

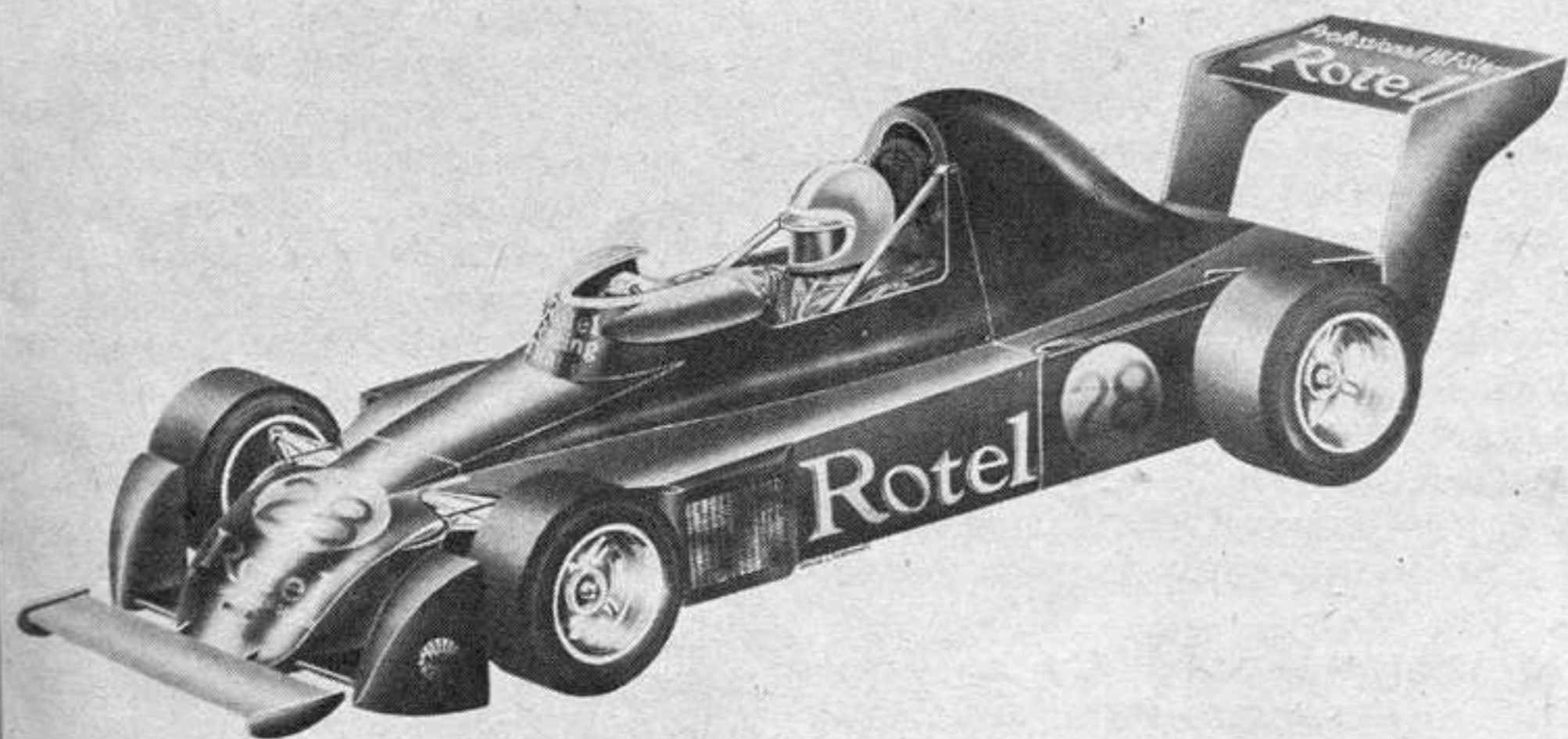
Sarà interessante guardare di nuovo questa foto alla fine della stagione 1976, per vedere quanto siano state precise certe valutazioni. Siamo generalmente d'accordo sul fatto che ci siano stati alcuni talenti eccezionali nella F.3 del 1975 (con tre eccezioni, sono rappresentati in questo gruppetto) e si prevede che si vedrà trasferire diversi piloti direttamente dalla F.3 alla F.1 l'anno prossimo, cosa che sarebbe stata quasi impensabile pochi anni fa. Aggiungete a questo gruppo Zorzi e Hoffmann e vedrete ciò che voglio dire. Si è dimostrato che sono stati questi gli uomini da osservare nel 1975, malgrado il successo di piloti come Arnoux nella Super Renault o Rossberg in Super Vee e questo solo dovrebbe assicurare che alla F.3 varrà la pena di guardare di nuovo nel 1976.

Adesso ci rimane da vedere come alcuni di loro riusciranno, o non riusciranno, nel loro trasferimento alla F.1. Certamente, alcuni di loro hanno ripetutamente stabilito dei tempi molto veloci in prove con macchine di F.1, specialmente Nilsson, Neve e Hoffmann. Ricordatevi che queste prove fuori stagione non sono necessariamente molto significative; probabilmente le prove più significative sono quelle private. Di fatto, qualsiasi prova su un circuito dove possono guardare i giornalisti possono essere private, nel senso che il direttore del team può (e lo fa) ordinare ai piloti di osservare rigorosamente i limiti dei giri per diverse sessioni e per quanto riguarda i tempi questo equivale alla presenza di una chicane sul circuito.

Tenendo presente questa condizione, risulta tuttavia che in prove con macchine di F.1, tre di questi piloti abbiano registrato dei tempi a Silverstone che avrebbero potuto dare loro delle posizioni vicino alla prima fila nello schieramento del GP britannico. Tenete presente inoltre che Nilsson ha francamente ammesso che per lui il passo del trasferimento dalla F.3 alla F. Atlantic è stato più difficile del trasferimento dalla F. Atlantic alla F.1 e che Hoffmann si è fatto una certa esperienza alla potenza con una macchina di F.5000, prima delle sue prove con la Copersucar. Neve è andato direttamente dalla F.3 alla F.5000 con una March e alla F.1 con una Brabham; il fatto che gli sia riuscito così facilmente vi può dare un'idea del perché Bernie Ecclestone sembra essere stato interessato a lui...

E' possibile che possa emergere dalla F.3 un nuovo asso 'naturale'? E' possibile che possa iniziare la sua carriera di GP l'anno prossimo uno di questi rari piloti così diversi dai loro coetanei? Le corse di GP hanno bisogno di un Ascari, un Fangio o un Clark o uno Stewart. Forse non è probabile che ne troviamo uno già nel 1976, ma possiamo essere ragionevolmente certi che fra questi giovani talenti qualcuno causerà dell'imbarazzo ad alcuni dei piloti affermati.

STOCOLMA - La Svezia ha ora il suo primo costruttore di auto da corsa. L'uomo, e questa non è una sorpresa, è Tore Helle, già manager del team Rotel di F. 3, vincitore morale della gara di Montecarlo con Andersson, e detentore (come scuderia) dei più grossi successi svedesi del 1975 in F. 3. La «factory» di Helle è si-



tuata nella pittoresca cittadina di Trosa a sud di Stoccolma; il capannone ha una superficie di 700 metri quadri, e in questa officina saranno costruite 10 nuove monoposto di F. 3, completamente disegnate dal tecnico svedese. La prima macchina sta per essere terminata dai meccanici in un garage affittato in Inghilterra e farà i primi tests al più presto. Poi sarà trasportata in Italia dove farà ulteriori collaudi a Casale e al Mugello, prima di tornare in Svezia con le modifiche definitive da apportare alla piccola serie. Solo allora partirà la produzione.

muso, tipo Copersucar, lambire l'abitacolo molto stretto e ben carenato e sfiorare il vano motore, giungendo all'alettone posteriore. La monoscocca è particolarmente robusta, con il roll-bar integrato in essa. Un uso abbondante di leghe leggere hanno fatto sì che la vettura venisse a pesare 15 kg al di sotto del limite. Sarà usato un motore Toyota Novamotor: le sospensioni saranno tradizionali. Il prezzo della vettura, rolling chassis dovrebbe essere attorno alle 65000 corone svedesi.

Tege Tornvall

David Hodges



il «veterano» ENZO

MODENA - Il 21 dicembre scorso si è svolta a Modena, al ristorante «La Secchia Rapita», una colazione conviviale della sezione di Modena dei «Veterani dello Sport», un'associazione che raggruppa gli ex-sportivi militanti o dirigenti. Dopo il saluto del presidente della sezione di Modena, maestro Ugolini, che ha messo in particolare evidenza i meriti dei due soci premiati, Enzo Ferrari e Walter Villa, ha preso la parola il presidente nazionale, gr. uff. Edo Mangiarotti il quale ha esaltato i valori dello sport ed in particolare ovviamente i meriti dei due premiati. All'ing. Ferrari, Mangiarotti ha offerto (come vediamo nella foto in alto) il distintivo d'oro dell'U.N.V.S. mentre a Villa è andata una targa in oro offerta dalla sezione di Modena. Enzo Ferrari al termine del suo breve intervento, ha offerto ai presenti una copia della pubblicazione «Ferrari Mondiale»

LO BELLO presidente cronometristi

GENOVA - Nell'ambiente della Segreteria Provinciale genovese della F.I.C. c'è una norma che ormai può essere considerata una tradizione: norma o tradizione che ha il grande pregio di servire da «trait d'union» tra la fine di una stagione agonistica e l'inizio dell'altra. Alludiamo al raduno conviviale che è sempre servito a chiamare a raccolta cronometristi genovesi, autorità sportive e che rende sempre meno lungo e meno vuoto il periodo in cui motori, macchine e cronometri si coprono di polvere. Anche questa volta si è trattato di un simpatico incontro tra amici, senza cerimoniale, senza il tedio di nessun discorso.

Non v'era d'altronde alcuna necessità poiché quanto hanno fatto nel '75 i cronometristi genovesi, non aveva bisogno d'essere illustrato.

Abbiamo colto l'occasione di sedere vicino al consigliere nazionale geom. Cova per intavolare una conversazione che ha avuto il potere di portare a noi stessi ed a voi lettori qualche notizia interessante. Fra una portata e l'altra il geom. Cova ci ha sottolineato che «è vanto dell'Italia avere per prima determinato l'elezione delle funzioni del cronometrista non limitando la sua attività alla sola presa dei tempi lettura del cronometro ma estendendola, con l'avvento della elettronica, all'organizzazione tecnica di tutta una gara come avviene attualmente nei rallies. La FIC oggi marcia all'altezza dei tempi con i suoi tremila affiliati fra cui numerose le rappresentanze del gentil sesso, conscia che valori che formano la cornice organizzativa di ogni avvenimento occupano uno dei più alti gradini».

E' stato il Delegato Spagnoli a fare una breve carrellata sulla attività svolta a conferma che la segreteria genovese è tra le più attive della Liguria. Per avere svolto il maggior numero di servizi sono stati premiati con coppe, medaglie e trofei vari

Canessa, Ginocchio, Sirocchi, Spagnoli, Bertuzzi, Barabino, Giannoni, Cavalieri, Ponzano, Barabino M., Zurlì, Panciroli, Barello, Pavolini, Mora e Cucchia tra gli ufficiali effettivi e Farnetani, Crovetto, Capelli, Damico, Cerovac tra gli allievi. Ma molti altri cronometristi ufficiali ed allievi, hanno avuto un riconoscimento per avere tenuto alto il vessillo della segreteria genovese.

Su quello più particolare dei cronometristi si è appreso nell'occasione che, avendo l'attuale presidente della FIC ing. Romagna nel corso dell'ultimo Consiglio Nazionale espresso l'intenzione di chiudere con il 1976 la sua lunga attività alla testa dei cronometristi italiani, probabilmente in alcune sezioni nazionali per tale incarico è stato fatto il nome dell'on. Lo Bello appartenente alla segreteria di Siracusa. Sarà quindi l'ex principe dei campi di calcio a presiedere nel prossimo quadriennio la F.I.C.? Però il consigliere nazionale ligure Bertuzzi e il delegato regionale Spagnoli, vedrebbero più volentieri, dato l'avvento delle «macchine», un tecnico alla loro testa.

c. b.

Una 3 giorni di lezioni all'AC PADOVA

● Il GRUPPO UFFICIALI di gara dell'Automobile Club Padova organizza per i prossimi 21, 23 e 28 gennaio alle ore 21, un corso per commissari di percorso; le lezioni saranno tenute dai commissari sportivi locali e dai Giudici di gara nazionali: Lazzaretti, Pelliccioni e Milita. I partecipanti alla fine del corso dovranno sostenere un breve colloquio, dopo il quale potranno iniziare l'esperienza nei campi di gara dove rafforzeranno le squadre padovane. Nel '75 infatti i quasi 40 commissari padovani grazie all'interscambio ormai dovunque attuato nel triveneto, hanno partecipato a ben sette rallies, ad una gara in salita ed a una corsa in circuito. Per il 1976 è previsto un numero ancora maggiore di partecipazioni con presenze anche fuori del Veneto e in alcuni autodromi. Gli interessati possono fin d'ora iscriversi al corso segnalando il loro nominativo all'ufficio Sportivo dell'Automobile Club Padova in via E. Degli Scrovegni 19, tel. 654733/int 32

L'INTERAUTO passa alle monoposto

Per BOZZETTO c'è MODUS di tornare in FORMULA 2...

SPECIALE AUTOSPRINT

PADOVA - Nico Grosoli e Pericle Rettore, titolare dell'Interauto Racing Team, dopo le numerose vittorie ottenute con la Pantera De Tomaso e la conquista dei Campionati Triveneto e FISA nella classe oltre 2000 del gr. 3 hanno deciso di compiere il gran passo e di passare per il 1976 alle ben più impegnative vetture di formula. Le trattative con la Casa inglese Modus, iniziate ai primi di novembre, si sono infatti favorevolmente concluse dopo poco più di un mese e così nel prossimo anno, il team padovano avrà la rappresentanza delle monoposto Modus per Italia, Austria e Svizzera. Le prime tre vetture sono già arrivate e assieme ai piloti d'Amore e Bozzetto (che a Snetterton ha sostenuto un primo test per saggiare la vettura), le abbiamo potute vedere in una fredda mattina, qualche giorno prima di Natale.

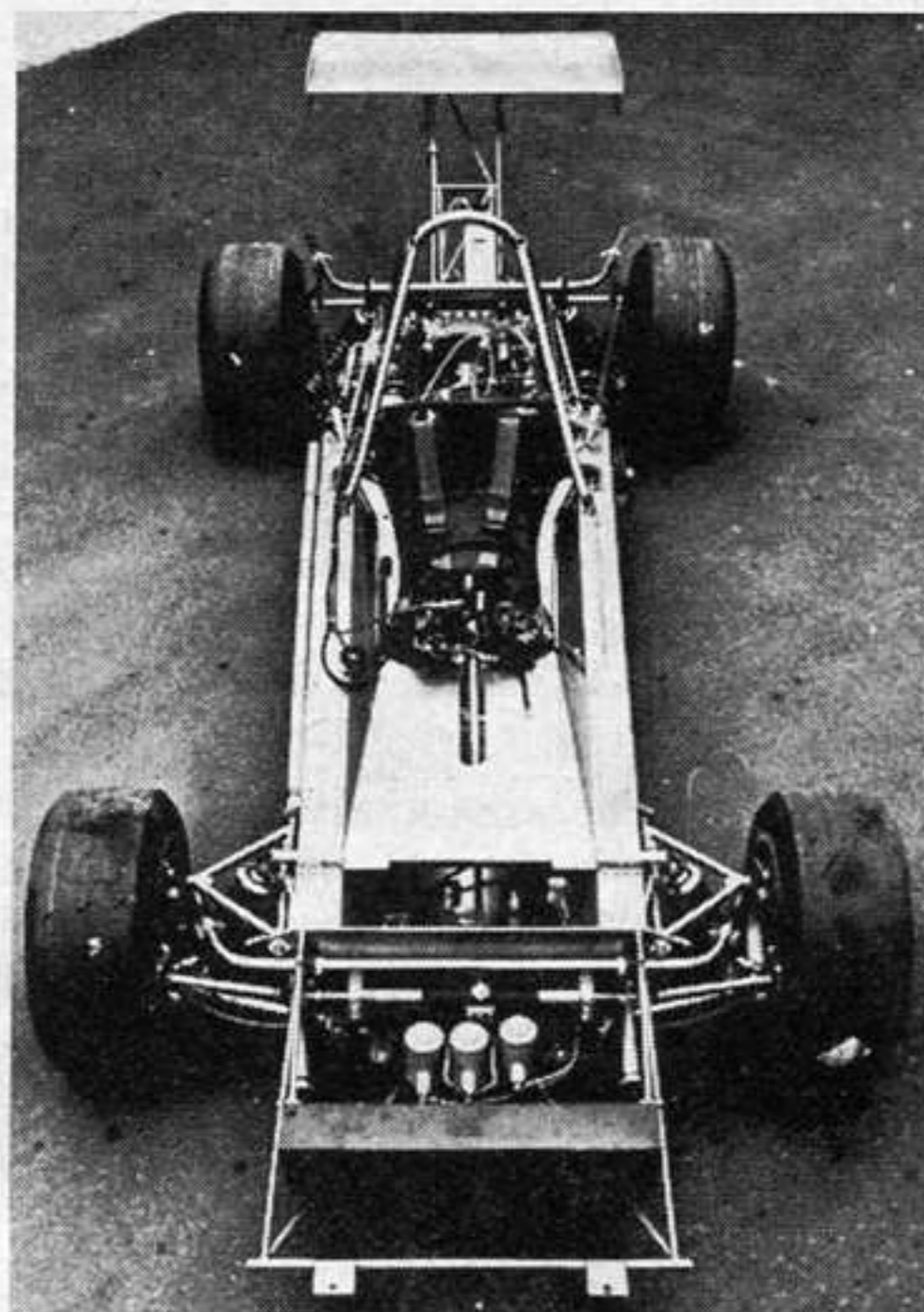
Una è quella ufficiale con la quale Sullivan ha corso nel '75 e che adesso monta gli ultimi aggiornamenti; le altre due sono invece la versione '76 della Modus M1 di F. 3 che a partire dal 1. gennaio verrà a costare franco fabbrica 5200 sterline, e di cui riportiamo i principali dati: carreggiata ant. cm 130,30 - carreggiata post. cm 128,27 - passo cm 236,22 - lunghezza totale cm 398,52 - peso kg 400 - cambio Hewland MK 9 - freni Girling - ammortizzatori Koni. Rispetto al modello che nel '75 ha ottenuto buoni risultati, sono state apportate alcune modifiche e da quanto abbiamo appreso pare che a Snetterton dopo collaudi ufficiali, tra le due versioni ci sia un secondo di differenza.

Sono state così modificate la sospensione posteriore, che con il braccetto superiore ora più lungo dà più stabilità alla vettura e la carrozzeria che ha adesso la parte superiore in un pezzo unico. Oltre a queste innovazioni, alla monoposto della Casa di Watton è stato spostato il serbatoio dell'olio che come prescritto dal regolamento internazionale, nel '76 deve trovarsi all'interno del passo; di conseguenza si è dovuto cambiare sistemazione pure al serbatoio della benzina che è ora collocato tra i due pannelli della scocca a destra del pilota. Anche il sedile, grazie ad un nuovo dispositivo di regolazione, può essere spostato nella più comoda delle tre posizioni a disposizione del pilota e infine con la modifica del telaio si può ora montare il motore Lancia Repetto; già sistemato sul modello '76 di Albertin, primo acquirente italiano della monoposto inglese. A questo proposito sembra che ci siano numerosi piloti interessati alla Modus di F. 3, e dopo i fratelli Albertin che hanno comperato due vetture e Francesco d'Amore in attesa di una

positiva risposta dal suo sponsor, si sono fatti avanti l'ex-kartista Gabbiani, Patrese e anche Spreafico.

Per quanto riguarda i programmi dell'Interauto è prevista la partecipazione della squadra ufficiale ai campionati italiano ed Europeo di F. 3 con Paolo Bozzetto e un altro pilota da designare; mentre ai clienti, oltre ad una vettura estremamente competitiva anche nel prezzo, è fin d'ora assicurata una solerte consegna dei ricambi che dovessero abbisognare nel corso della stagione.

Nel prossimo febbraio, la Modus porterà a Vallelunga la propria équipe tecnica per la



Il rolling chassis della Modus M1 1975. In basso, Grosoli e Rettore, i dinamici titolari dell'Interauto

prova del nuovissimo telaio di F. 2 con motore BMW che sarà collaudato dal nascente astro belga, Patrick Neve e da Bozzetto che quasi sicuramente parteciperà alle gare italiane del campionato '76 di F. 2. Le decisioni definitive verranno comunque prese entro breve e saranno sicuramente comunicate alla stampa nel corso della presentazione ufficiale della INTERAUTO prevista per la fine di gennaio in un albergo di Milano.

Fabrizio de Checchi



L'11 gennaio
chi arriverà
a NIZZA?

domenica **SPRINT**

Anche molto
drammatica
la prima fase
del RALLY
tuttomotori



Dalla **COSTA**
d'AVORIO
alla **COSTA**
AZZURRA

Le motociclette, segnatamente le grosse KTM 360, hanno come si prevedeva ottenuto risultati eccellenti fin dalla prova preliminare di Djibi. Nella foto, il vincitore della selezione, il francese Faucher

Africa proprio nera



◀ Molto bene si sta comportando — fino a Tamanrasset è seconda assoluta — la Renault R 12 break a quattro ruote motrici di Briavoine

ULTIMORA 43 nel deserto

TAMANRASSET - (domenica 4 gennaio ore 24) - Ecco le ultimissime: Sono in pieno deserto i 43 superstiti del Rally Costa d'Avorio-Costa Azzurra mentre Autosprint è in edicola. Guida la corsa la RANGE ROVER di MAUCH-VIGOREUX-TODT, mentre il più veloce nella tappa desertica dove un po' tutti hanno avuto problemi di raffreddamento è stata l'altra Range Rover di Privé. BRIA VOINE con la Renault 12 e DE ROUVRE con il Range sono alle spalle e si sta svolgendo una magnifica lotta per la conquista della prima posizione.

Grave incidente a Joël Queirel con la KTM 400 a 160 Km dopo Arlit il pilota è stato trasportato in ospedale con un aereo. Si sono ritirate le due 'pilotesse' Dacremont e Palayer (che erano in testa fino al deserto); cambio definitivamente fuori uso. In testa alla loro classe le due ALFASUD della squadra biancazzurra di CAVALLARI-BAUCE e UBERTI-BONJOCH. In classifica generale sono al 32. e 42. posto rispettivamente.

RALLY COSTA D'AVORIO-COSTA AZZURRA
LA CLASSIFICA A TAMANRASSET

1. PRIVE (Range Rover) pen. 2 ore 47';
2. Briavoine (Renault 12 Break Simpa) 2.54';
3. De Rouvre (Range Rover) 3.37'; 4. Deladriere (Peugeot 504) 3.58; 5. Lupo (Range Rover) 4.13'; 6. Mauch (Range Rover) 4.33';
7. Faucher (KTM) 5.43'; 8. Dorangeon (Renault 17 Gordini) 5.43'; 9. Harnois (Range Rover) 6.28'; 10. Comte (Yamaha 400) 7.19';
11. Mallet (Honda 250) 7.59'; 12. Dunac (To-

yota Land Cruiser) 8.40'; 13. Fenouil (Kawasaki 400) 8.49'; 14. See (Range Rover) 8.54'; 15. Figureau (Peugeot 504) 9.06'; 16. Vanson (Citroen CX) 9.21'; 17. Lafosse (Range Rover) 9.28'; 18. Sunhill (VW Bugster) 9.38'; 19. Duhamel (Toyota) 9.54'; 20. Lutz (Honda 250) 10.04'; 21. Mitri (Peugeot 504) 10.11'; 22. Vassard (Honda 350) 10.24'; 23. Vanoni (Peugeot 504) 10.28'; 24. Assef (Peugeot 504 Break) 10.40'; 25. Pipart (Citroen CX) 11.32'; 26. Reddiex (Citroen CX) 12.07'; 27. Genestier (Peugeot 504) 13.44'; 28. Col-

chen (Citroen DS 21) 15.09'; 29. Baillard (Honda 350) 15.40'; 30. Poirier (Peugeot 504) 16.36'; 31. Bonnardel (Saab) 16.38'; 32. Cavallari (Alfasud) 18.43'; 33. Piernet (Peugeot 504) 19.48'; 34. Guignabodet (Toyota) 20.59'; 35. Turcot (Datsun) 21.31'; 36. Penin (Honda 250) 22.08'; 37. Soulier (Toyota) 22.58'; 38. Desheulles (Honda 350) 23.41'; 39. Debuire (Yamaha 400) 24.01'; 40. Beaud (Renault 12 TS) 24.46'; 41. Orelino (Kawasaki 400) 27.20'; 42. Uberti (Alfasud) 27.39'; 43. Chanaux (Peugeot 504) 38.02'.

Un morto e tre feriti

(e una verifica che accusa)

TRAGEDIE

IN MOTO

AGADES - Aveva sottovalutato uomini e mezzi tecnici Jean Bertrand l'ineffabile organizzatore del primo rally (?) «Costa d'Avorio - Costa Azzurra», e aveva messo per regolamento che chi fosse giunto al termine della seconda (terribile) tappa Niamey-Agades avrebbe ricevuto un premio di 320.000 lire (moto) e 480.000 (auto). Ma quando si è accorto che il tempo dato per regolamento (12 ore) era poco per alcuni, in particolare moto, ha tirato fuori dal cassetto (del regolamento) l'art. 17...

Questo articolo quasi incredibile, dà la facoltà all'organizzatore di interrompere in qualsiasi momento la prova per delle verifiche tecniche... Esso dice infatti: «Dopo la partenza, in ciascuna tappa e in qualunque punto del tracciato, potranno essere praticate delle verifiche tecniche a veicoli sospetti che non presentano più le condizioni di sicurezza normali. I veicoli riconosciuti insufficienti per partecipare o continuare la prova saranno messi fuori corsa. In caso di verifiche complementari durante la prova, il ritardo accumulato per queste verifiche sarà identico per tutti i concorrenti e non verrà

cambiato nulla nei tempi già decisi per la tappa in oggetto».

Il risultato interpretativo di questo singolare regolamento è stato che al «briefing» a Niamey, dove erano giunti il 90% dei partiti da Abidjan, l'organizzatore, richiamandosi all'art. 17 detto prima, ha avvisato i piloti partecipanti alla maratona che il via della seconda tappa era confermato alle ore 4 del mattino, ma che 100 metri dopo tutti i concorrenti si sarebbero dovuti fermare per subire verifiche tecniche (sic!) che sarebbero durate due ore e mezza. Per facilitare però i concorrenti e lasciarli riposare di più (sic!) egli sarebbe andato a verificare le macchine e le moto partecipanti davanti agli alberghi... il via sarebbe stato dato alle sei e trenta...!!! Il tempo totale concesso era ovviamente lo stesso.

In pratica con questa mossa Bertrand ha levato 150 minuti di tempo ai concorrenti per fare la tappa Niamey-Agades, lasciando invariato sia il tempo del percorso che il tempo massimo per essere messi fuori corsa. Il risultato era duplice: meno macchine e moto arrivavano ad Agades meno denaro avrebbe



Qui sopra, Bertrand dà il via, con un gesto della mano, al giro cronometrato della Djibi alla KTM di Faucher, che poi vincerà questa prova di apertura del Rally «Costa d'Avorio-Costa Azzurra» che si concluderà l'11 gennaio a Nizza. A destra, un bel salto alla Djibi della Alfasud di Papa-Taglietti, che poi sarà costretta al ritiro per un'uscita di strada

25 dicembre

PRESELEZIONE ALLA DJIBI

KTM imprendibili nell'«aperitivo»

ABIDJAN - Natale con 40 gradi all'ombra nella tenuta del padre dell'organizzatore del Rally «Costa d'Avorio - Costa Azzurra», J.C. Bertrand. Si disputa la Djibi, la pre-prova su un piccolo circuito disegnato dello stesso organizzatore (comprendente il famoso volo davanti alle tribune) per stabilire l'ordine di partenza del rally che verrà dato l'indomani mattina nello stesso luogo dove è partito il Bandama.

Alle sei del mattino tutti (o quasi) presenti, fa un caldo boia. Si suda solo a sbadigliare. Sono 92 gli equipaggi iscritti, tutti hanno regolarmente punzonato, la Djibi è stata divisa in sei turni di 15 equipaggi ciascuno.

Al primo turno i colori italiani sono rappresentati da Cavallari-Bauce che guidano l'Alfasud ti preparata a Mantova (come tutte le altre) nell'officina dell'ex-Autodelta

di Maurizio Siena, data all'adriese dalla stessa concessionaria mantovana. Nel secondo turno abbiamo l'ex-ferrarista, vincitore del GP di Francia, Baghetti che guida una Fiat 131 con motore di 1800 cmc. Il milanese è in gara pro-forma in quanto è iscritto solo per fare un reportage fotografico, e l'altra Alfasud ti di Taglietti-Papa guidata dal secondo della concessionaria Alfa Rampinelli di Bergamo, mentre nel quarto turno abbiamo la Fiat Campagnola che fa assistenza alla 131 di Baghetti guidata dall'ing. Carletti (ufficio esperienze Fiat) e la terza Alfasud ti della concessionaria Alfa di Brescia Rocchi e Uberti guidata da quest'ultimo in compagnia dello spagnolo Bonjoch.

La VW del notaio Ferraris (che preferirebbe però fare il meccanico e ne avrà ben donde nella prima tappa) in coppia con Molino, concessionari genovesi della VW e della Porsche, è nel terzo turno.

Le moto sono in prevalenza e battono le auto per 36 a 35, e sono proprio loro a balzare subito in evidenza con Faucher e Queirel che guidano due KTM 400 ufficiali favorite in questo piccolo circuito dalla loro maneggevolezza ed ottengono alla fine della estenuante giornata i pri-

mi due posti, Faucher girerà in 3'15"5 e sarà il primo a partire da Abidjan mentre Queirel che ha girato in 3'20"6 partirà due minuti dopo.

Subito in evidenza la n. 67, l'Alfasud ti della squadra biancazzurra che con Cavallari manterrà fino a due ore dal termine della prova il miglior tempo assoluto fra le auto avendo girato in 3'40"8. Dietro di lui Uberti con 2 decimi di più.

Arriva a turbare la felicità della squadra biancazzurra il buggy prototipo di Montcorge che ha installato sulla sua macchina un motore Porsche di 2400 cmc. Gira in 3'31"0, è il terzo miglior tempo assoluto, ma i primi due sono categoria moto, il terzo è un buggy, quindi le due Alfa di Cavallari e Uberti in realtà sono per ora prime nella categoria auto. A conferma che le macchine sono state ben preparate, arriva anche il tempo della terza Alfasud quella del concessionario di Bergamo Rampinelli con alla guida Papa che realizza il 18. tempo. Sul finire della giornata la «regina d'Africa» non si smentisce. Due Peugeot, la 504 di Deladriere e quella delle due «pilotesse» Decremont-Palayer strappano agli alfiere dell'Alfasud

le due posizioni in testa alla classifica, mentre Taglietti-Papa sono 21esimi. Molto indietro Baghetti che nel salto ha mezzo distrutto la sua 131, avendo fatto l'errore di fare la prova con una persona seduta vicino a lui, con il risultato che nel salto la 131 è caduta impuntandosi e subendo parecchi danni. Anche Ferraris-Molino non hanno mal figurato in questa Djibi, la loro VW con motore 1600 permette al «notaio» di essere a metà classifica al via senza troppo forzare e (molto importante) senza rompere la macchina.

Si mostrano molto a punto anche la Renault, in particolare la R 12 di Huel, e la Break di Briavoine, mentre la 17 di Dorangeon è solamente quindicesima. Vanson con la Citroen CX 2200 non si impegna troppo e alla fine sarà solo 19., mentre 34. è l'altra CX quella di Pipart.

Due moto, le favolose fuoristrada KTM, poi due Peugeot 504, e le due Alfasud ti sugli scudi in questa prima giornata.

Classifica generale dopo la prima prova di selezione - DJIBI - 25 dicembre 1975

1. Faucher (KTM 400) 3'15"5; 2. Queirel (KTM) 3'20"6; 3. De Montcorge-Guegan

dovuto sborsare, (a parte che esso veniva dato in assegni pagabili solo in Francia). In realtà **NESSUNA VERIFICA TECNICA E' STATA FATTA**, e qualsiasi altro commento è superfluo.

I concorrenti, molto appassionati, invece di protestare sorridevano, al massimo giustificando mr. Bertrand con un « che birichino!... » dimenticando il rischio che correvano, venendo a mancare 150 minuti per terminare la tappa ed essere ancora in corsa.

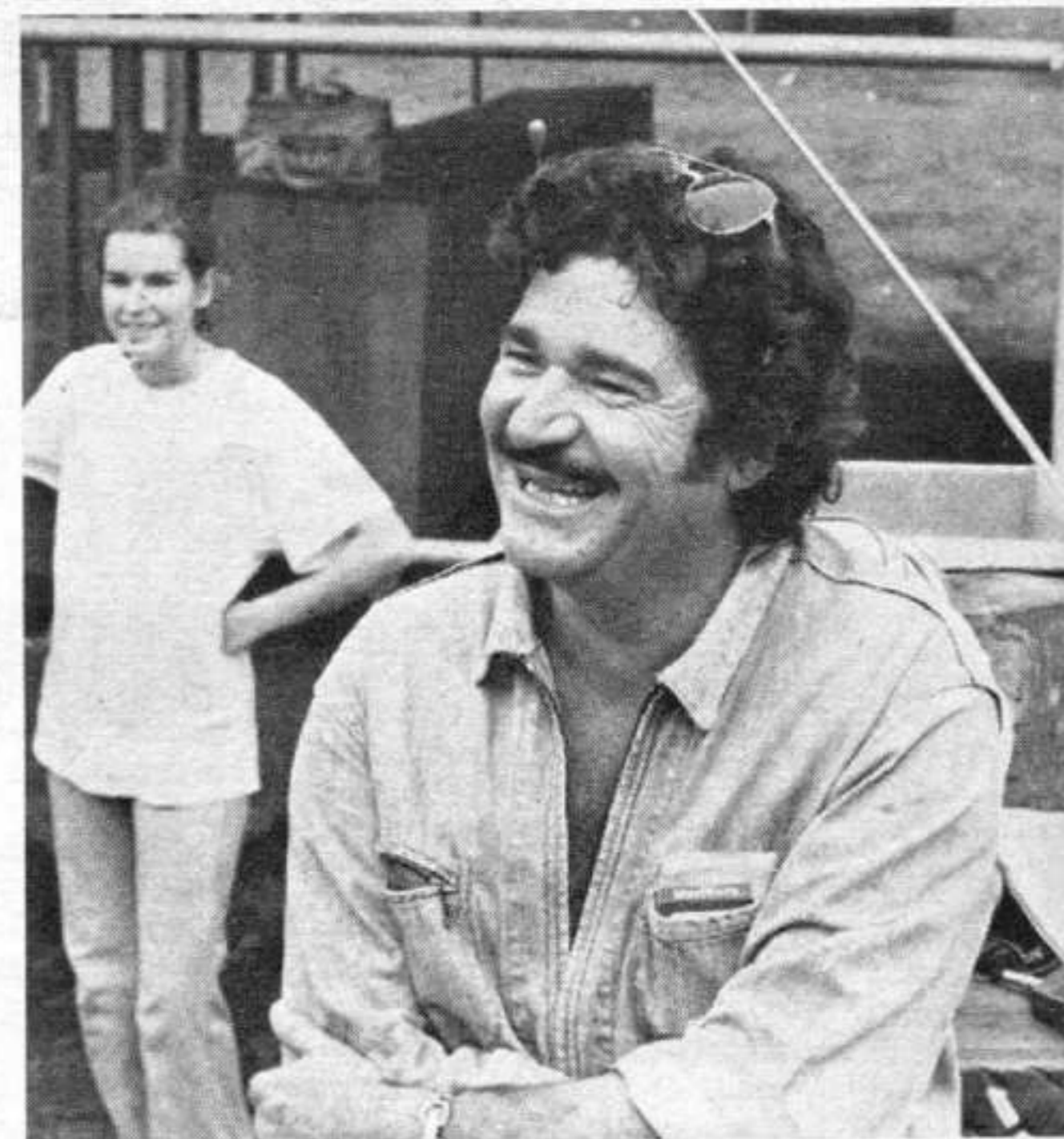
Il risultato, al termine della seconda tappa, è stato tragico. Al via da Niamey dato alle 6,30 invece che alle 4, alcuni piloti che non erano stati informati in quanto nessuna comunicazione ufficiale era stata fatta sul cambiamento, sia di orario che di luogo, sono arrivati in ritardo. Con questo handicap tutti si sono lanciati in una folle corsa per recuperare le due ore e mezza che Bertrand aveva loro tolto. Ad Abalak, per tentare di recuperare il tempo perduto, andando fortissimo con la sua Honda 350 il 32enne pilota francese **HUGON** è caduto rimanendo ucciso sul colpo.

Altri due motociclisti sono caduti prima di

Tahoua, **AMON** con la Honda 250 se l'è cavata con la rottura del braccio sinistro all'altezza del polso, mentre **LOUVEL** con la Motobecane 125 è rimasto per 24 ore sulla pista immobilizzato con la schiena rotta e un braccio malconco in attesa di fantomatici soccorsi. (Poi c'è il terzo di cui si è detto nell'ultim'ora n.d.r.) E' stato visto per caso da un aereo che faceva riprese televisive dall'alto ed è stato trasportato su una Peugeot al più vicino aeroporto prima di essere trasportato a Niamey dove ha ricevuto le prime cure dopo 40 ore dall'incidente.

Il quotidiano sportivo francese se l'è cavata commentando l'incidente mortale dicendo che in questa gara ci sono degli amatori e dei professionisti, e che forse i primi non conoscevano le loro forze in quanto la gara spesso conduceva al di là dei limiti umani... Comunque è certo che le ore da dedicare al riposo le hanno dovute usare per recuperare verso il traguardo.

Curioso che l'organizzatore aveva dichiarato al « briefing » del via che il prossimo anno non avrebbe ammesso professionisti al via ma solo amatori!...

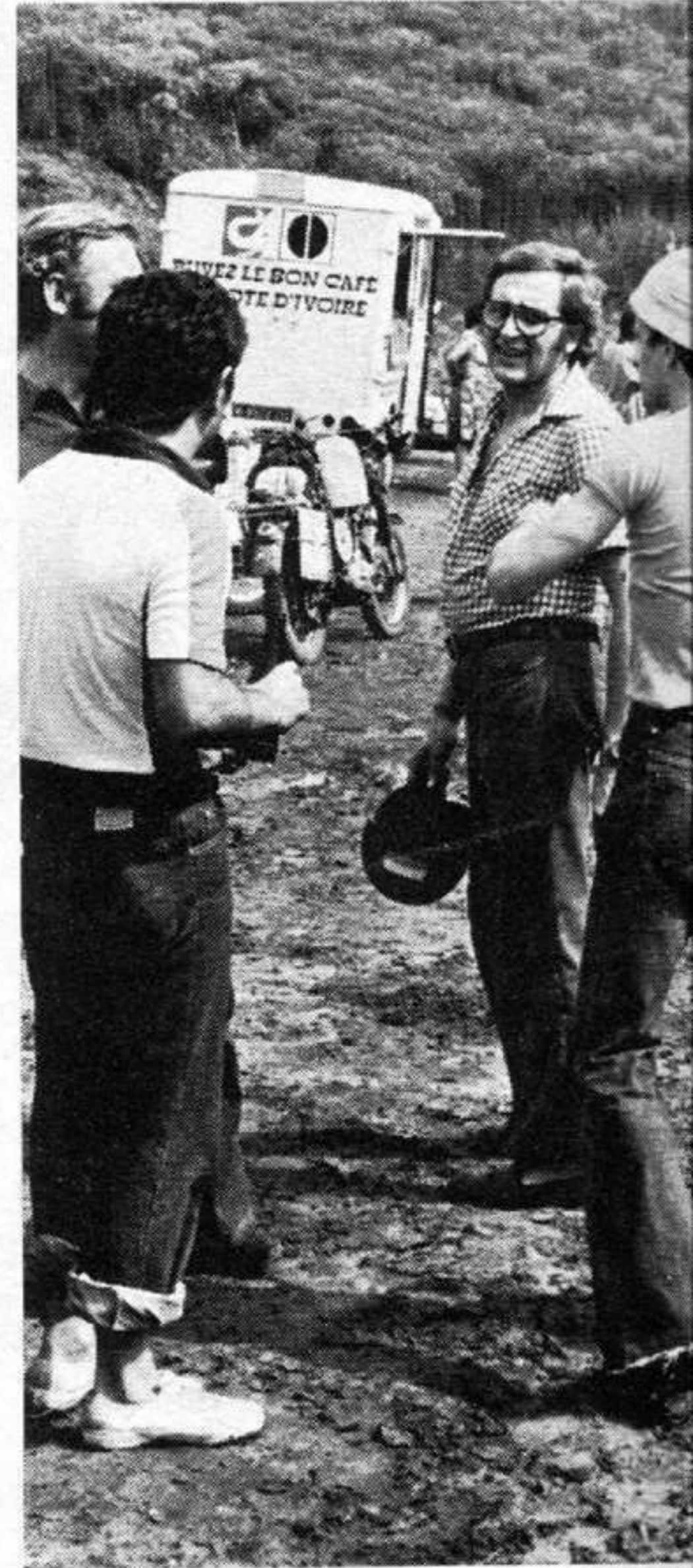


Tutti coloro che hanno affrontato competizioni in terra africana conoscono questo viso: è quello di Jean-Claude Bertrand, organizzatore e pilota

Le francesi Dacremont e Palayer sono anche al comando della classifica, prima di rompere il cambio della loro Peugeot. Sotto, l'«eroico» vietnamita Tran-Duc, su Yamaha 80



Le Peugeot 504 paiono fatte apposta per certi raids africani, ed anche al Costa d'Avorio-Costa Azzurra si sono comportate molto bene, anche se poi hanno dovuto cedere alle più manovriere Land Rover. Qui sopra, la 504 di Chanaux. A destra, Arnaldo Cavallari, detto « il maestro », non si è lasciato sfuggire l'occasione, alla Djibi, di dare una lezione di guida



- (Montc. Porsche) 3'31"0; 4. Baillard (Honda 350 XL) 3'34"6; 5. Deladriere-Swinnen (Peugeot 504) 3'39"7; 6. Dacremont-Palayer (Peugeot 504) 3'40"7; 7. Cavallari-Bauce (Alfasud Ti) 3'40"8; 8. Uberti-Bonjoch (Alfasud Ti) 3'41"0; 9. Vanoni-Desvignes (Peugeot 504) 3'41"9; 10. Houel-Marteau (Renault 12 G) 3'43"0; 11. Desheulles (Honda 350 XL) 3'44"2; 12. Briavoine-Bernard (Renault 12 BR) 3'44"6; 13. Lutz (Honda 250 XL) 3'47"4; 14. Beaud-Vaills-Beaud (Renault 12) 3'50"2; 15. Dorangeon-Pouchelon (Renault 17 G) 3'50"8; 16. Mallet (Honda 250 XL) 3'53"0; 17. Vassard (Honda 350 XL) 3'54"9; 18. Turco-Le Halle (Datsun 1600) 3'55"5; 19. Vanson-Bichat (Citroen CX 2200) 3'56"2; 20. Guenard-Carrera (Citroen DS BR) 3'56"3; 21. De Bonnardel-Leclerc (Saab 99 EMS) 3'57"6; 22. Sunhill-Rejuveille (VW Bugster) 3'58"0; 23. Piernet-Lopez (Peugeot 504) 3'58"2; 24. Mitri-Merot (Peugeot 504) 3'58"4; 25. Poirier-Colson (Peugeot 504) 3'58"8; 26. S. Assef-S. Assef-Dacremont (Peugeot 504 BR) 3'59"0; 28. Lafosse-Metge-Van Ryswick (Range Rover) 4'00"0; 29. Regnier-Tchernomordik (Renault 16 TS) 4'00"1; 30. Reddix-Tubman-Parot (Citroen CX

- 2200) 4'00"6; 31. Hugon (Honda 350) 4'00"7; 32. Cerf-Lavenu (Toyota Trueno) 4'00"9; 33. Taglietti-Papa (Alfasud Ti) 4'01"7; 34. Pipart-Gastine-Odon (Citroen CX 2200) 4'02"0; 35. Prive-Blain (Range Rover) 4'02"6; 36. Ganier-Paul (Peugeot 504) 4'02"7; 37. Colchen-Catel (Citroen DS 21) 4'03"5.

26-27 dicembre

1. TAPPA: ABIDJAN-NIAMEY

Lettera « passepartout » dell'avv. Rampinelli

NIAMEY - La capitale del Niger, Niamey, una delle città più ospitali del continente africano dove si danno convegno i tre gruppi etnici più importanti della nazione (Beuhl, Haoussa e Touareg) accoglie i partecipanti al rally Costa-Costa che sono partiti 31 ore prima da Abidjan. Delle 92 macchine partite, ne arriveranno oltre il 90 per cento.

La prima grande delusione viene da De

Montcorge che non giunge nel tempo massimo concesso a Niamey. Il « favoloso » Buggy espressamente costruito per questa massacrante gara è fermo in uno sperduto villaggio africano con il carburatore fuso. Sarà lo stesso Montcorge a dirci poi che nel mettere una valigia nell'apposito portabagagli, una camicia « svolazzante » è stata aspirata dal carburatore del motore Porsche e intasandolo ha provocato un ritorno di fiamma che ha fuso il carburatore. Niente da fare, in mezzo alla foresta... non si trovano carburatori per motori Porsche 911... e il favorito è fuori gara. Sono le due Peugeot 504 di Deladriere e della Dacremont a guidare la classifica auto (2000 cmc) mentre le due solite Alfasud ti di Cavallari-Bauce e Uberti-Bonjoch giungono con sei ore di anticipo al traguardo stabilito. Sono qui a Niamey terze e quarte nella classifica auto, prime assolute di classe, e quinte e seste nella classifica generale.

La terza Alfasud si è dovuta ritirare per una uscita di strada. Guidava Taglietti e nelle vicinanze del villaggio di Boromo alla curva che i locali chiamano « cimitero » per la grande quantità di macchine e camion che escono, l'Alfasud Albarella-

Century... vola in mezzo alla foresta... evita due alberi enormi ma ne colpisce un terzo con il posteriore destro. I piloti sono senza un graffio ma la ruota destra « bacia » la targa. Il ponte è spezzato. Arriva dopo un paio d'ore la UAZ del club fuoristrada che fa da assistenza e Zani il meccanico assieme a Zanini, Cassini e Piombo tentano il miracolo. Non si trova il saldatore per il ponte e nonostante che Zani tenti l'impossibile la vettura è fuori uso. La macchina dell'assistenza continua per portare eventuali aiuti alle altre due macchine.

A parte qualche problema di sospensione rottasi sulla terribile « toll ondulé », Cavallari e Uberti non hanno bisogno che di benzina e... di un letto appena arrivano a Niamey. Ancora in testa alla classifica generale e a quella delle moto, le due KTM 400 ufficiali guidate da quei due mostri che sono Faucher e Queirel. Chi li ha visti per la strada è rimasto meravigliato dalla grinta dei due, i quali quando sorpassa-

Giancarlo Cevenini

CONTINUA A PAGINA 42

CONTINUAZIONE DA PAG. 41

vano una macchina, se questa non dava loro il passo l'affiancavano e davano calci nelle portiere.

Non hanno problemi le équipes di Baghetti-Baghetti e Carletti-Galliani che guidano una Fiat 131 con motore 1800 e una Campagnola: si sono fermati a dormire, mangiare e fare foto ma arrivano egualmente a Niamey.

Quinto equipaggio italiano in gara è la coppia Molino e Ferraris, che arrivano in tempo senza penalizzazioni nella capitale del Niger, ma hanno fatto gli ultimi 700 km con un grosso buco nel cambio. Sono riusciti ad arrivare solo perché avevano un grosso tubo di additivo che, versato fra gli ingranaggi, ha permesso loro di cambiare regolarmente. Molti altri problemi hanno avuto i due genovesi, dall'impianto elettrico alla pompa della benzina. Quando il cofano si è bloccato, per fare benzina il « notaio » ha preso l'apriscatole e dopo aver bucato con questo il cofano ha fatto rifornimento. I due dovranno lavorare tutte le 40 ore rimaste a Niamey per rimettere in sesto la macchina e poter ripartire

nini-Cassini). Si cerca di avere la massima assistenza per la paura degli insabbiamenti.

L'équipe italiana trova Amadou che dice: « Uomo europeo essere tutto matto... occorrere 48 ore per andare Agades... vecchia pista, distrutta da vento e inondazione... tutti matti... ». Zanini gran conoscitore di tutte le piste più impervie d' Africa (ha scritto un libro sulle piste sconosciute, e ne sta scrivendo un altro molto più completo) lo conoscono nei V.N.I. (Villaggi Non Indicati) ed è come se fosse il dio bianco in questa Africa (nera). Ci dice che effettivamente il tempo concesso è poco... poi arriva la « La stangata », art. 17! Ti prende altre due ore e mezzo per verifiche tecniche e allora il tempo è veramente irraggiungibile. Nove ore e mezzo per fare i micidiali 870,35 km che indica il road-book (in realtà sono cento in più), sono cento all'ora di media! Neppure i marziani ce la farebbero.

I piloti (razza a parte) non si oppongono e accettano (incredibile) di partire due ore e mezzo dopo per delle verifiche tecniche (che nessuno fa). Ma d'altra parte se va bene a loro... solo che poi tutti ti-

vo record assoluto per fare questo percorso che sarà difficilmente battibile.

Doppie regine le due ragazze qui ad Agades, del Sahara e della corsa. Passa poco meno di un quarto d'ora ed ecco un altro rombo, è la Citroen CX 2200 di Vanson che giunge al traguardo, seguita poi dalla Peugeot di Deladriere, dalla Renault 12 di Briavoine e dalla Range Rover di Todt.

Le due Alfasud sono ancora in gara ma ritardate, il motore di 1200 cmc, manca come è naturale di cavalli rispetto alle Peugeot due litri, alle Citroen 2200 e alle Range Rover di 3500 cmc, ma tutti sono concordi nel dire che stanno arrivando, e molto bene.

Nel frattempo come fulmini arrivano i soliti due delle KTM, Queirel è caduto, il suo casco AGV si è spaccato in due, e si è rotto il manubrio della moto a cui manca tutta la parte destra. Il pilota sposta i comandi a sinistra ed in questo modo fa oltre 400 km. Faucher rimane senza benzina a 50 metri dal traguardo ma con questa loro performance i due della KTM ufficiale sono ottavi e noni assoluti oltre ad essere primi nella speciale classi-

della tassa di iscrizione. Passano due ore ed ecco Cavallari, che è in ritardo perché in un salto si è allentata la cinghia dentata facendo andare fuori fase il motore. Il fantastico duo dei meccanici Aversa e Zani hanno fatto il miracolo coadiuvati dal solito Zanini sulla UAZ e da Cassini.

Dopo 24 ore dalla partenza arrivano anche le due macchine dell'assistenza, la UAZ e la Toyota con Amadou. Più tardi la Campagnola che essendo iscritta solo pro-forma assieme alla 131 di Baghetti dovendo solo fare un servizio giornalistico-fotografico, ha dato una mano anche alle Alfa Romeo in gara. Una strategia di « gruppo » che neppure fra cugini Fiat e Lancia si verifica. Alla fine della gara sono solo 52 macchine ancora in gara, manca la VW di Molino-Ferraris ferma in panne in mezzo alla savana prima di Abalak. Ventesima e prima della sua classe l'Alfasud di Uberti-Bonjoch (particolarmente curata da Ercole Anversa e da Luciano Piombo), trentesima l'altra Alfasud di Cavallari-Bauce (vezzeggiata e coccolata da Zani, Papa, Taglietti e Zanini).

Un incidente mortale (Hugon) e altre diverse cadute, ma ne parliamo in altra



L'efficientissimo Buggy-Porsche di De Montcorge, appiedato nella prima tappa per un ritorno di fiamma. A destra, nella squadra delle Peugeot 504 anche la rallysta Vanoni in coppia con la Helle



per la « terribile » meta di Agades.

Arrivano a Niamey da Abidjan Ercole Anversa e l'avv. Rampinelli (quest'ultimo è un appassionato di Brescia, amico di Uberti e Taglietti, che è venuto in Africa per vivere questa esperienza... bellissima) portando a titolo precauzionale una serie di ammortizzatori e di sospensioni. Il bravo Russo, che ha l'officina dell'Alfa Romeo ad Abidjan le ha procurate appena una telefonata di Uberti e Cavallari nella notte lo sveglia dicendo che hanno guai alle sospensioni, e il giorno dopo le sospensioni sono nella capitale del Niger.

Ma non si può importare nulla, in particolare pezzi di auto... E qui salta fuori la « classe » dell'avv. Rampinelli! Da una recondita « cassaforte » (ogni avvocato l'ha sempre con sé) tira fuori una lettera dell'ambasciatore italiano Farinelli in cui si pregava su carta intestata della nostra Repubblica e indirizzata a « tutti i paesi amici » di dare nel limite del possibile assistenza ai partecipanti italiani al Rally « Costa-Costa » ed è fatto.

Cinquantadue macchine giungono nel tempo previsto in Niger. Altre 30 hanno ritardi che vanno dai 45 minuti alle 18 ore... ma quest'ultimo è un caso speciale... E' il piccolissimo vietnamita Tran Duc sulla piccolissima Yamaha GT di... 79 cmc!!!

29 dicembre

2. TAPPA: NIAMEY-AGADES

Il record impossibile delle « regine » d' Africa

AGADES - Amadou è la nuova guida del team Alfasud-Albarella-Century, che affianca con una Toyota Land Cruiser con aria condizionata l'assistenza della UAZ di Za-

reranno come matti e ci scapperà il morto... oltre a diversi feriti.

Ad Agades succede l'incredibile: sono passati appena 47 minuti dal tempo concesso che davanti al camping spunta una macchina. Bertrand e C. si guardano increduli... sono le « Regine del Sahara » con le Peugeot 504 (guarda un po'!) Christine Dacremont e Marie-Pierre Palayer che arrivano per prime stabilendo un nuo-

fica moto.

Taglia anche il traguardo la Vanoni che ha il muso rotto per aver tamponato un VW. Il ritardo della bruna ragazza è di 4 ore e 32 minuti. Nella notte del deserto vicino all'oasi si sente il classico rombo del motore boxer dell'Alfasud. Tutti si aspettano Cavallari invece sono Uberti-Bonjoch che tagliano il traguardo avendo così diritto al rimborso del 50 per cento



Arnaldo Cavallari, che faceva coppia con Bauce, conduce la sua Alfasud ti al via. A Tamanrasset, due delle tre Alfasud erano ancora in gara

parte del giornale, hanno caratterizzato questa terribile tappa.

Classifica della seconda tappa NIAMEY-AGADES

1. Dacremont-Palayer (Peugeot 504) 50'40";
2. Lauch-Vigoreux-Todt (Range Rover) 1.5';
3. Vanson-Bichat (Citroen CX) 1.20';
4. Privé-Blain (Range Rover) 1.38';
5. Briavoine-Bernart (Renault 12) 1.50';
6. Dorangeon-Poucheon (Renault 17 Gordini) 1.52';
7. Deladriere-Swinnen (Peugeot 504) 1.58';
8. Queirel (KTM 400) 2.27';
9. Faucher (KTM 400) 2.32';
20. Uberti-Bonjoch (Alfasud Ti) 7.32';
31. Cavallari-Bauce (Alfasud Ti) 9.10'.

31 dicembre

3. TAPPA: AGADES-ARLIT

Vengono a galla le Range Rover

ARLIT - I superstiti partono tutti in linea come nelle grandi corse USA per la tappa Agades-Arlit, siamo alle soglie del Sahara e il sole batte a picco con un forte vento che cancella tutte le tracce, i bidoni di benzina che segnalano la strada sono ogni tre km, ed è arduo vederli.

Partono anche le due Alfasud rimaste in gara e si mettono subito in evidenza dietro alle più potenti Peugeot e Range Rover.

Sparisce dalla scena la Peugeot della coppia Dacremont-Palayer che era in testa per la rottura del cambio, si farà tirare fino al traguardo e dovrebbe essere squalificata, ma l'organizzatore darà loro solo 13 ore di penalizzazione.

Balza in testa la Range Rover di Todt, seguita dall'R 12 modificata a 4 ruote

motrici di Briavoine e dall'altra Range Rover di Privé-Blain.

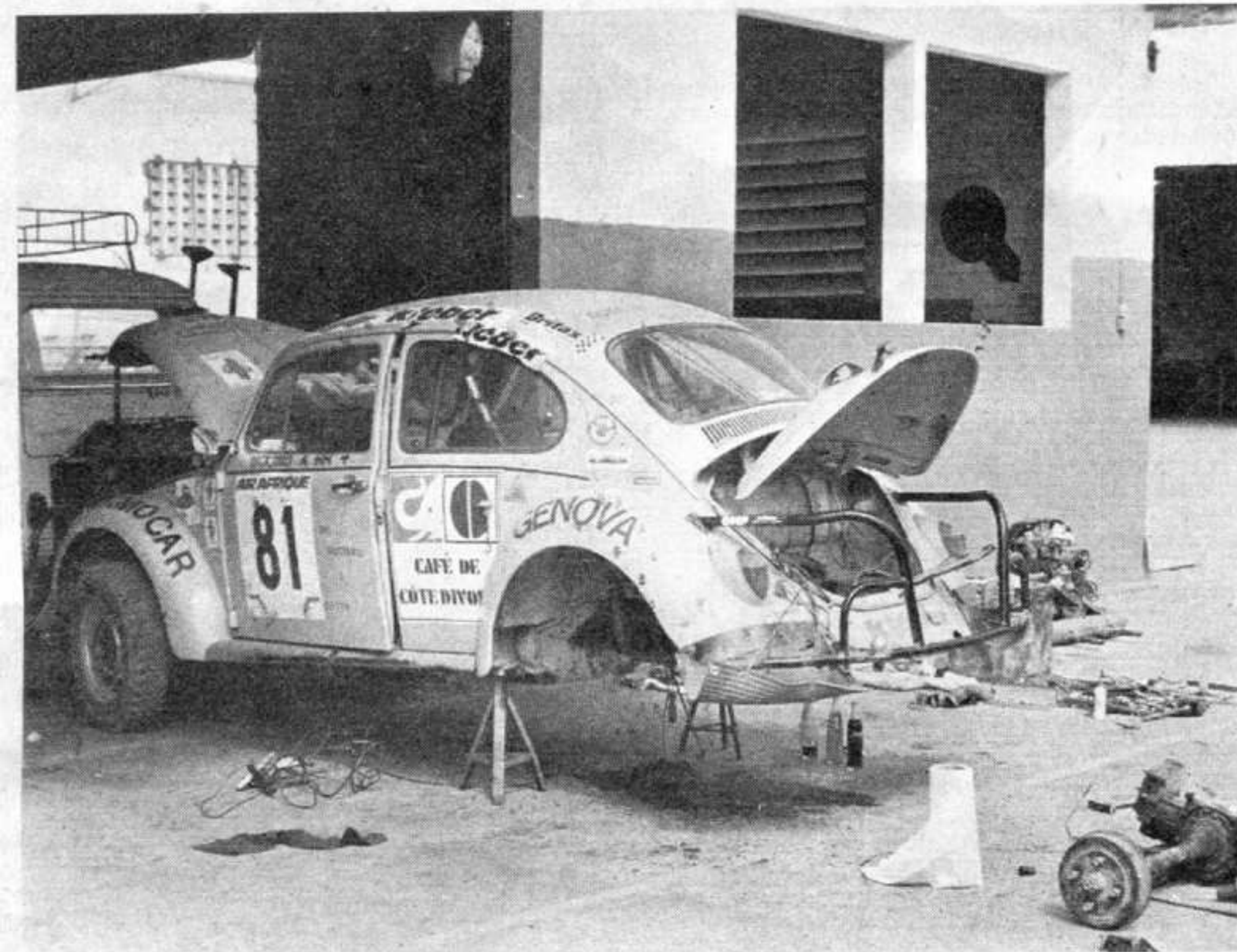
Quarti e quinti i soliti due «marziani» co il KTM poi, alle loro spalle, tante Range Rover che con le loro quattro ruote motrici stanno dando spettacolo sul difficile e impervio percorso.

Briavoine, fra i favoriti della corsa, ha problemi al cambio con la terza e la quarta che non gli entra, vedremo nella tappa che porterà a Tamanrasset che cosa potrà fare.

Tempi della tappa AGADES-ARLIT

1. Mauch-Vigoreux-Todt (Range Rover) 1.9"; 2. Briavoine-Bernard (R. 12 SAIMPAR 4 ruote motrici) 1.50'44"; 3. Prive-Blain (Range Rover) 2.14'2"; 4. Queirel (KTM 400) 2.47'20"; 5. Faucher (KTM 400) 2.50'15"; 6. Harnois-Lefevre-Baurie (Range Rover) 3.4'9"; 7. Deroure-Julien (Range Rover) 3.24'57"; 8. Deladriere-Swinnen (Peugeot 504) 3.31'39"; 9. Lupo-Luylier (Range Rover) 3.47'15"; 10. Dorangeon-Pouchelon (R 17 Gordini) 3.50'50"; 11. Sunhill-Refuville (VW Bugster) 4.10"; 12. Comte (Yamaha) 4.54'8"; 13. Vanson-Bichat (Citroen CX) 5.4'56".

g. c.



Il Volkswagen «maggolino» dei genovesi Molino e Ferraris completamente «sventrato» a Niamey: ha avuto certamente qualche problema meccanico...

ALFASUD record «cavallette»

ABDJAN - Il famoso salto alla prova di preselezione, la Djibi, è stato anche quest'anno molto spettacolare. Il record «cavalletta» appartiene a Saad che ha saltato con la FIAT 124 ben 24 metri durante la preselezione per il Bandama. Si aspettava che questo record venisse battuto in occasione della preselezione per il rally Costa-Costa, invece niente. Con tanta pazienza abbiamo misurato alla bene e meglio, con una approssimazione del 10 per cento, il punto in cui le «cavallette» a due o quattro ruote appoggiavano le loro ruote.

Ecco la classifica (non ufficiale) del «salto» di Natale:

- 1) Uberti (Alfasud ti) mt 18,50
- 2) Cavallari (Alfasud ti) mt 18
- 3) Papa (Alfasud ti) mt 17,80
- 4) Paternoster (Peugeot 404) mt 17,50
- 5) De Montcorge (Buggy-Porsche) mt 17,30
- 6) Deladriere (Peugeot 504) mt 17,20
- 7) Dacremont (Peugeot 504) mt 17,10
- 8) Vanoni (Peugeot 504) mt 16,85
- 9) Houel (Peugeot 504) mt 16,50
- 10) Faucher (KTM 400) mt 16
- 11) Queirel (KTM 400) mt 15,50
- 12) Baillard (Honda 350) mt 15
- 13) Lutz (Honda 125) mt 14
- 14) Bonnardelle (SAAB 99) mt 13,50
- 15) Desheulles (Honda 350) mt 13

• **PROBLEMI DI GOMME PER LA SPEDIZIONE A 112** - Tutto è pronto per il Montecarlo novità di Paganelli, Pianta e Ambrogetti. Sono già stati decisi anche i ricognitori (per Paganelli dovrebbero essere Massimo e Anna Cambiaghi). Unico problema ancora insoluto è quello delle gomme. Sul tipo infatti adottato non si possono montare più di 120 chiodi e le previsioni del tempo promettono molta neve.

• **SUPERPASS PER LE GARE INGLESIS** - La MCD (Motor Circuit Development) sta mettendo in circolazione in Inghilterra dei «superpass» che garantiscono l'entrata a particolari recinti, come il paddock, generalmente vietati agli spettatori normali. Questi superbracciali si possono avere per un circuito (tipo Brands Hatch) per tutta la stagione, o per altri circuiti e costano dalle 10 alle 50 sterline.

FRATTINI - IDINI quasi senza rivali nella regolarità per il «Trofeo SANNA»

Lo «sterrato» by night appassiona i nuoresi

NUORO - L'equipaggio composto da Franco Frattini e Rossano Idini, a bordo di una Fulvia coupé, si è aggiudicato, dopo aver dominato dal primo metro all'ultimo, il «Il Trofeo Piergiorgio Sanna», gara di regolarità automobilistica valevole quale terza e ultima prova del campionato provinciale della specialità per il 1975. La competizione si è conclusa a sera ormai inoltrata, contribuendo a creare uno scenario insolito al quale gli appassionati nuoresi non sono certamente avvezzi. La gara è stata seguita con interesse da un pubblico entusiasta, numerosissimo lungo i tracciati «sterrati» delle prove speciali che hanno permesso ai piloti di eseguire «numeri» di guida altamente spettacolari.

Il Trofeo sarebbe dovuto essere un discorso di esclusiva competenza di due soli equipaggi, che con una eventuale vittoria o piazzamento, si sarebbero potuti assicurare il campionato. Da un lato Frattini alla disperata ricerca di un primo posto che avrebbe consentito di rimanere in corsa per il titolo; dall'altro, Pier Paolo Seddone e la sua Mini Cooper, indiscussi protagonisti di tutte le gare svoltesi in precedenza. Sarebbe dovuto, abbiamo detto, in quanto questo discorso in realtà non c'è stato. Seddone, che avrebbe potuto e dovuto condurre una gara di «conserva» alla ricerca di quella manciata di punti sufficienti per assicurarsi il campionato, ha voluto strafare, non concedendo respiro al suo mezzo. La logica conclusione, è giunta inaspettata forse solo per il bravo pilota: nella prova speciale di «Farana», l'esaurito cambio della Cooper ha ceduto e per lui si è fatta subito notte. E' stato l'addio alla vittoria nel Trofeo, ma soprattutto a quella in un campionato che lo ha sempre visto assoluto mattatore fin dalle prime battute.

Sparito dalla scena l'unico avversario in grado di impensierirlo, per Frattini è stato tutto facile, e dal dialogo si è passati a un monologo: una gara accorta, notevole affiatamento tra pilota e naviga-

tore, perfetta efficienza del mezzo meccanico rivelatosi il più idoneo alle caratteristiche di un percorso difficilissimo che si snodava lungo 215 chilometri nelle strade della provincia. Tre prove speciali su «sterrato» che hanno operato una selezione netta. Numerosissimi i ritirati tanto che, alla fine, soltanto dieci equipaggi hanno potuto provare la soddisfazione di tagliare il traguardo e porre così termine alla gara.

Dietro i vincitori, ottimi secondi Cocco e Campus che hanno condotto una prova non molto entusiasmante ma, senza dubbio, efficace. I due non hanno concesso nulla alla platea badando a non compromettere, con una gara spericolata, il risultato. Al terzo posto la coppia Cossu-Ciusa, a bordo di Peugeot 104 ZS: macchina che, se non andiamo errati, si è cimentata per la prima volta in senso assoluto, nel campo agonistico. La vettura ha manifestato ottime doti di maneggevolezza e una tenuta di strada eccezionale, dimostrandosi idonea a questo tipo di gara. Alle doti della macchina si devono aggiungere anche quelle dell'equipaggio che, con questa gara, ha raggiunto finalmente un piazzamento degno delle sue capacità.

In buona sostanza una competizione riu-scitissima, grazie anche alla nuovissima formula del «notturno» che si è rivelata in grado di smuovere anche le persone restie ad interessarsi a questo tipo di manifestazioni. Il 1975 ha segnato il rilancio dello sport motoristico nella provincia di Nuoro, città che avrebbe dovuto tenere fede, non solo da oggi, alle sue tradizioni automobilistiche. Una nota di plauso quindi a tutti gli organizzatori che, superando notevoli ostacoli, sono riusciti a mettere in piedi una stagione agonistica che getta solide basi per quello che sarà l'anno della definitiva ripresa dell'automobilismo nuorese. Con l'entusiasmo che c'è è doveroso sperare in risultati veramente soddisfacenti.

Salvatore Ciusa



La Peugeot 104 dell'equipaggio Cossu-Ciusa, alla fine terzi assoluti

« 2. TROFEO PIER GIORGIO SANNA », gara di regolarità automobilistica valevole per il campionato provinciale della specialità. Iscritti e partiti 25, arrivati 10, ritirati 14, squalificati 1.

CLASSIFICA

1. Frattini-Idini (Fulvia) pen. 406,3; 2. Cocco-Campus (Fiat) 633,2; 3. Cossu-Ciusa (Peugeot) 675,1; 4. Ditel-Idini (128 Giannini) 729,9; 5. Pellegrini-Decannas (Fiat) 762,0;

6. Marinelli-Ceccheini (Mini) 794,2; 7. Cadoni V.-Cadoni T. (Fiat) 1290,3; 8. Satta-Floris (Mini) 2979,2; 9. Poggi-Pittalis (Fiat) 3554,3; 10. Podda (A.R.GTV) 8911,4.

CLASSIFICA DEL CAMPIONATO PROV. 1975

1. Frattini-Idini punti 52; 2. Cocco-Campus 44; 3. Seddone-Delogu 40; 4. Cossu-Ciusa 35; 5. Ditel-Idini G. 34; 6. Pellegrini-Decannas 29; 7. Cadoni V.-Cadoni T. 25; 8. Satta-Floris 20; 9. Sanna 18; 10. Podda 16.

12 macchine «di fuoco» esistenti ora negli USA: si vorrebbe farle correre in coppia sulle piste-drag

La nuova generazione dei razzi

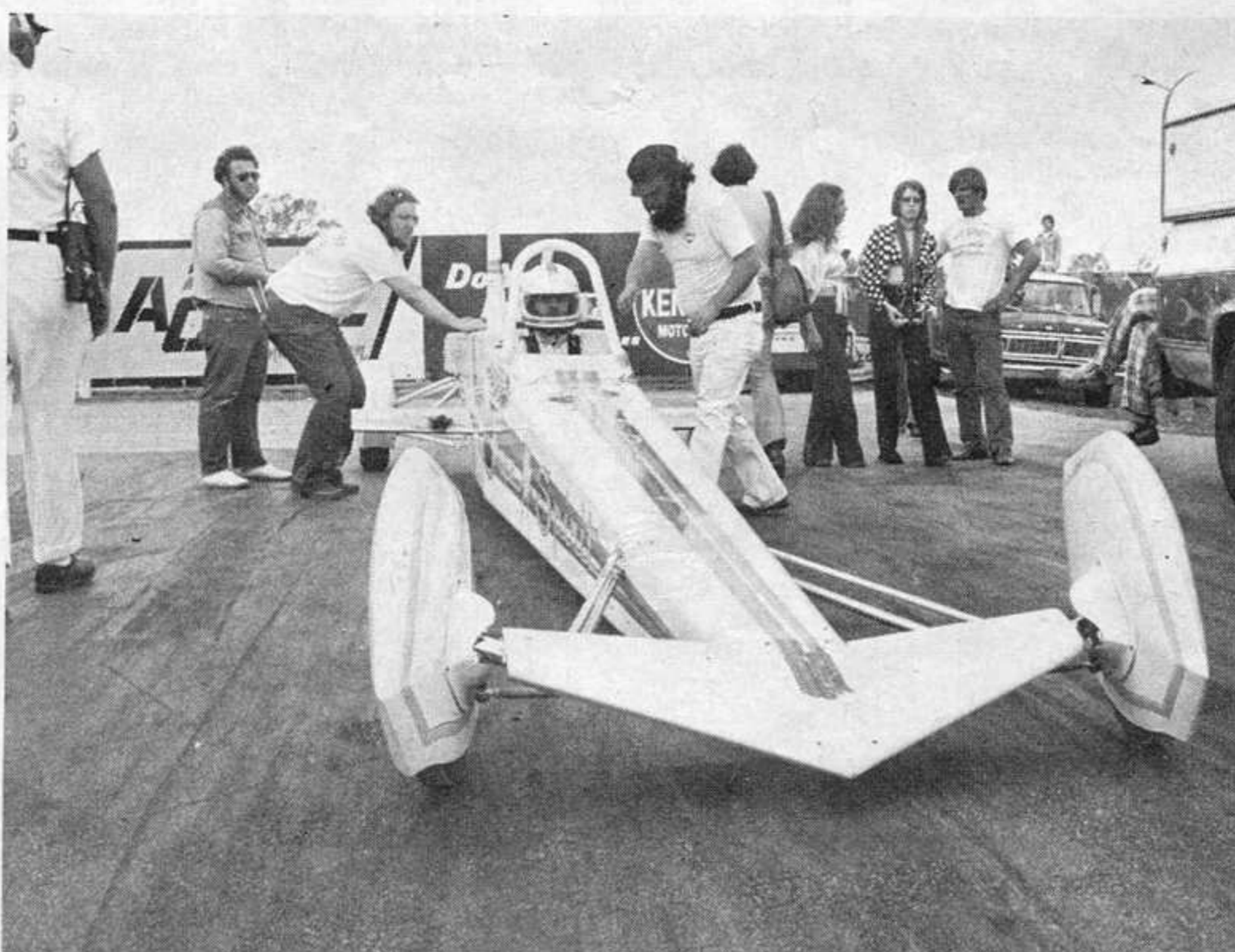
In America si fanno record con veicoli a razzo un po' dappertutto. Questo «Sonic Challenger» di Ky Michaelson ha raggiunto 185 kmh sulla neve!

NEW YORK - Non v'è dubbio che Fritz von Opel fece storia nel maggio 1928, quando guidò la sua Rak II alimentata a razzo, lungo la pista berlinese dell'Avus, raggiungendo una velocità di 201,168 kmh. Per molto tempo quel tentativo segnò la fine degli esperimenti di usare i razzi come propulsori per i veicoli da strada. Quasi quattro decenni più tardi, due ingegneri americani, entrambi con profonda conoscenza del lavoro che il tedesco dott. Alex Lippsch aveva svolto durante la guerra, iniziarono a lavorare ad un piccolo motore a razzo, ad acqua ossigenata, installato su un veicolo molto simile alle monoposto di F. 1 di quell'epoca.

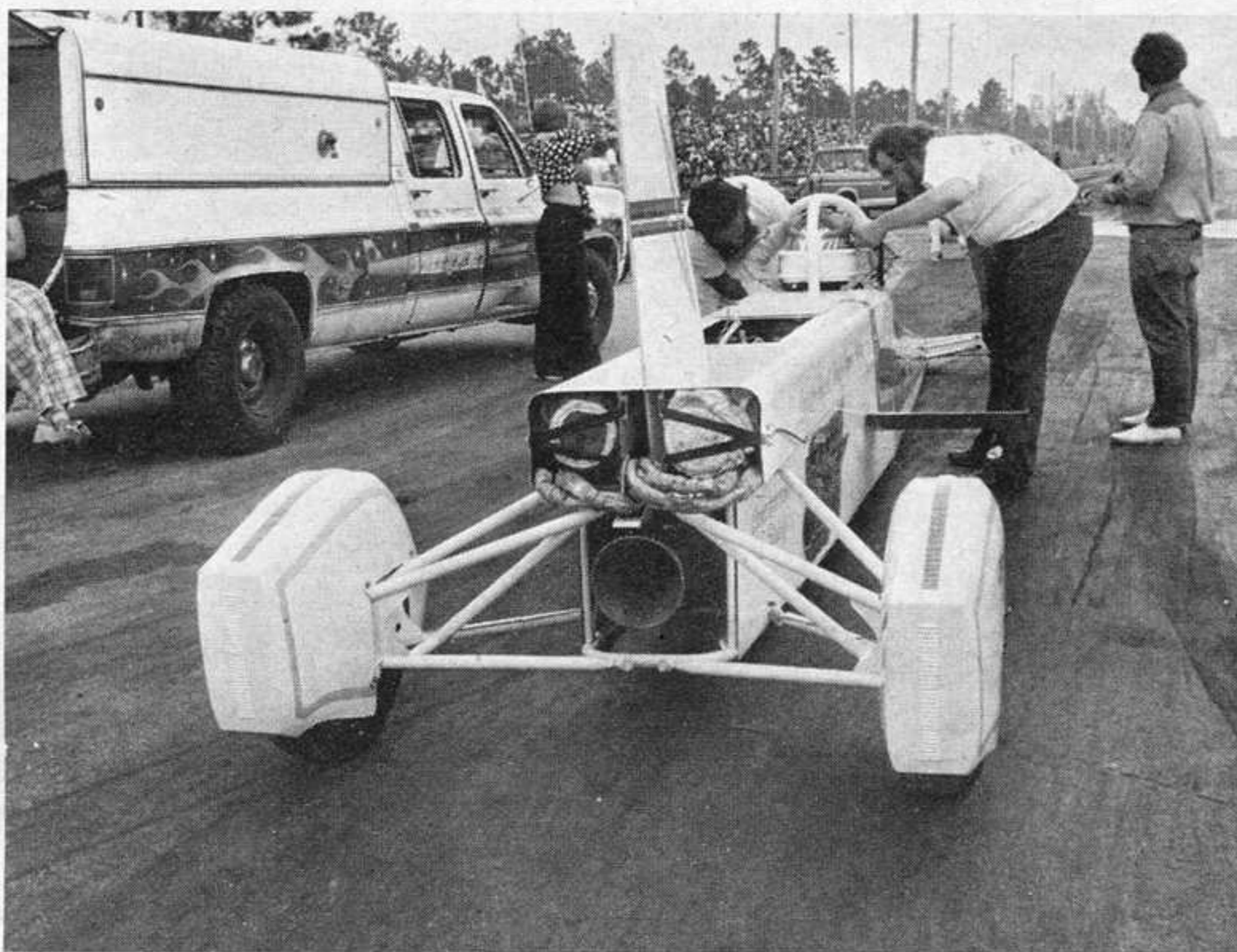
Era quello un prototipo chiamato X-1, un percursore di quel «Blue Flame» che usando un razzo a gas liquefatto con una spinta di 22 mila libbre, toccò la velocità di 1.001 kmh, stabilendo un record a tutt'oggi imbattuto. Il primato fu stabilito nel 1970 da Gary Gabelich sulla pista di 10 miglia di Bonneville. Molti sono stati i tentativi di battere questo record e si pensava che nello scorso settembre tale traguardo sarebbe stato raggiunto. Cosa che le difficili condizioni atmosferiche hanno impedito.

BREDLOVE non rinuncia...

Il più pericoloso avversario di Gary Gabelich è sempre stato Graig Bredlove, ex detentore del record, che non sapeva adattarsi alla sconfitta. Finanziato dalla English Leather (articoli per uomo), Bredlove costruì la prima macchina a



Attualmente, le gare di dragster a propulsione a razzo sono proibite, negli USA, a causa dell'inadeguatezza degli impianti alle altissime velocità raggiungibili da questi veicoli. Così ci si limita a tentativi isolati. Nelle foto, un momento dei preparativi dell'esibizione del «Free Spirit» di Russel Mendez, tenutasi sulla «strip» di Gainesville all'inizio dello scorso anno, e conclusasi come si vedrà, purtroppo, tragicamente



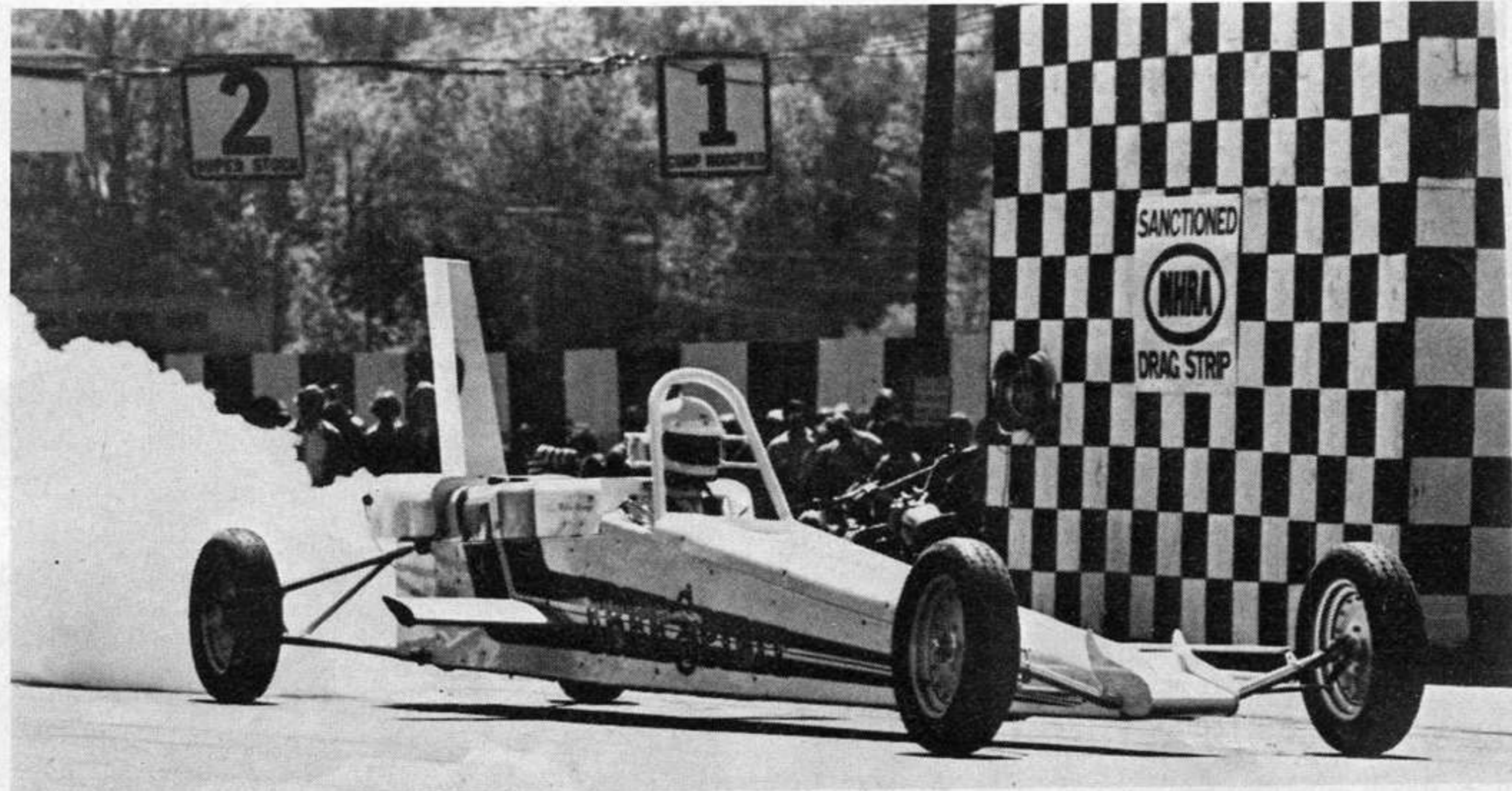
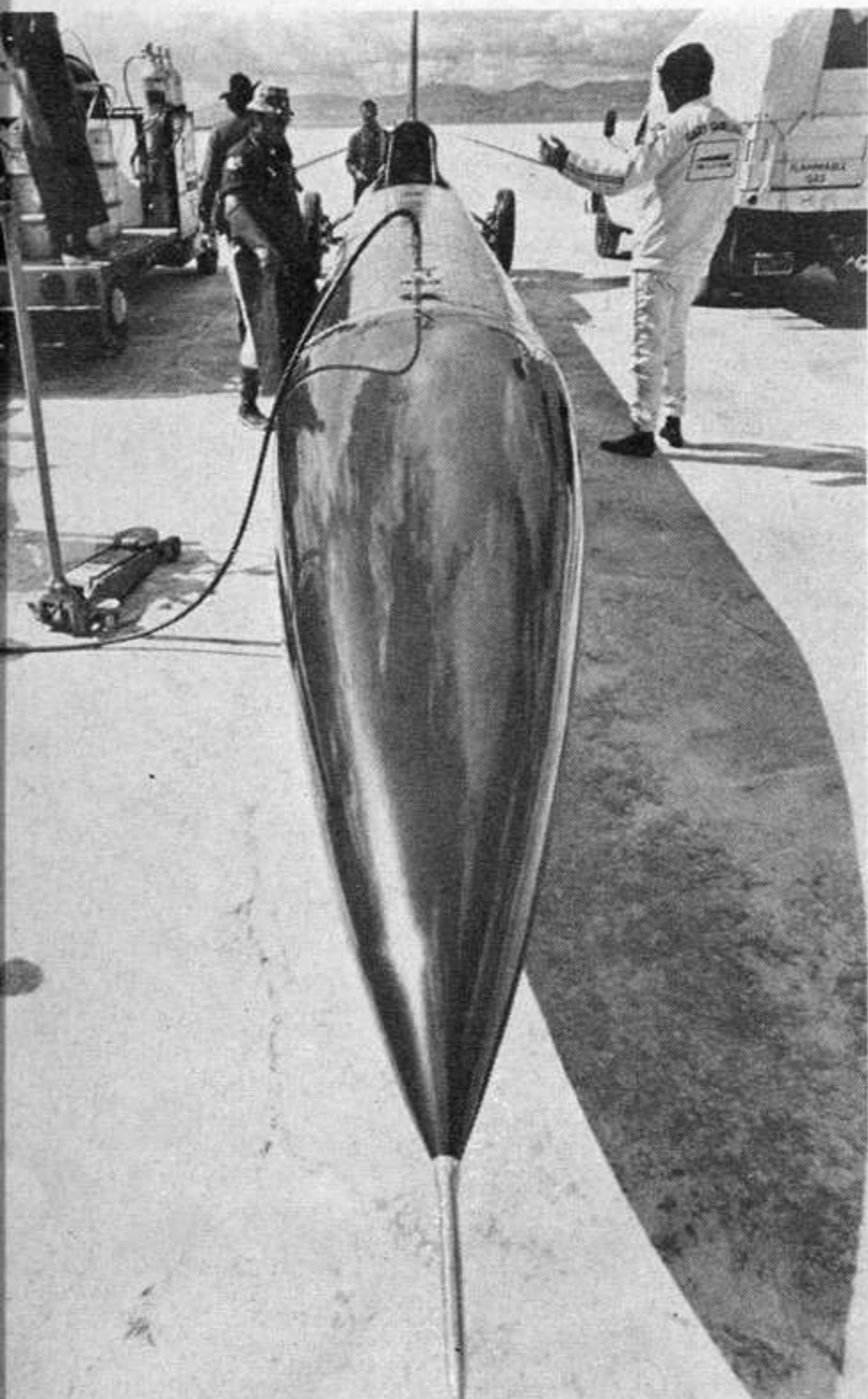
razzo a tre ruote con idee nuove circa il carburatore. Mentre tutti i razzi precedenti erano alimentati con acqua ossigenata senza fiamma, Bredlove equipaggiava il suo veicolo con un motore a razzo alimentato da una miscela di azoto tetraossido combinato con idrazina. La combustione di questi elementi produceva non soltanto un rombo ed una fiammata spettacolare, ma anche un grosso pericolo di esplosione.

...ma lo sponsor cancella il contratto

Nell'autunno del 1973 Bredlove portava la macchina a Bonneville per sincerarsi in merito alla velocità che avrebbe potuto trarre dalla sua creazione. Tuttavia i serbatoi di carburante si dimostrarono insufficienti a spingere il veicolo al 100% della sua potenza lungo le quattro miglia di lancio e il miglio misurato della base. Quando toccò i 708,110 kmh., la macchina di Bredlove si alzò in volo ad una quota di circa 10 metri e benché facesse un «atterraggio» perfetto, il telaio fu irreparabilmente danneggiato. Lo sponsor cancellò il contratto; malgrado avesse in programma di fare costruire, per il 1974, una macchina che potesse toccare le 750 miglia orarie, ovvero circa 1210 kmh, impiegando un motore che potesse sviluppare una spinta di 75 mila libbre. Bredlove non fu in grado di trovare un nuovo finanziatore e lasciò perdere la cosa.

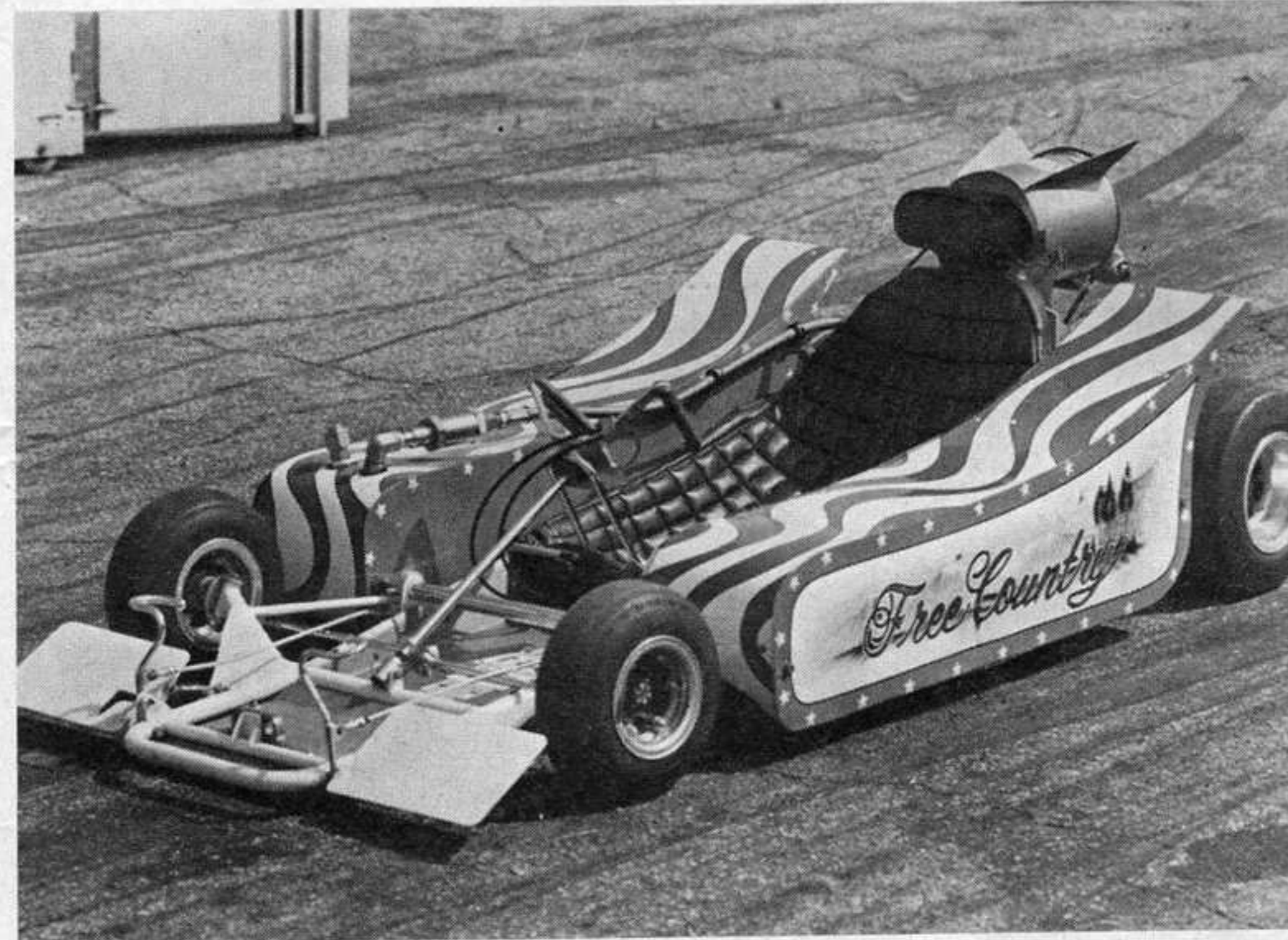
Charles G. Proche

CONTINUA A PAGINA 60



Bonneville, 1970: Gary Gabelich si appresta al tentativo che gli valse la conquista dell'attuale record di velocità su terra con il « Blue Flame », a 1001 kmh record imbattuto nonostante altri tentativi

▲ Siamo ancora a Gainesville, in Florida. Russel Mendez, dopo avere fatto qualche spunto di prova, ha cambiato le ruote e si appresta ad un tentativo di record. 5 secondi dopo che è stata scattata questa foto, Mendez decedeva dopo aver perso il controllo durante la decelerazione del suo veicolo che aveva raggiunto i 522 kmh. In basso, il kart a razzo con cui Ramon Alvarez ha raggiunto i 360 kmh in 6"! Nell'altra foto Jim Humphreis, un paraplegico che si esibisce con una sedia a rotelle a razzo per raccogliere fondi in favore degli handicappati. Non è nato un altro modo di correre, ora popolare ▼



CONTINUAZIONE DA PAG. 59

Attualmente vi sono 12 macchine a razzo in azione negli Stati Uniti, ma i loro proprietari non hanno potuto ottenere le necessarie autorizzazioni per farle correre in coppia su piste per dragster. La ragione? La velocità che questi razzi raggiungono, lascia uno spazio troppo stretto per eventuali errori del pilota e nessuno spazio per difetti strutturali o disfunzioni meccaniche del telaio e dei paracadute per il frenaggio, visto che freni sulle ruote non sono troppo efficienti a tali velocità.

Il vento, nemico molto pericoloso

L'insolito alto numero di incidenti a queste macchine

estremamente veloci è dovuto anche alla loro vulnerabilità nei confronti dei venti che spirano di traverso e dei cuscinetti d'aria che vengono a formarsi sotto le carrozzerie. Il peso, proporzionalmente molto piccolo di quei potenti motori a razzo — paragonato ai pesanti turboreattori — è un altro problema a cui i designers delle nuove macchine si trovano di fronte.

Valutando la prima generazione dei veicoli a razzo, possiamo osservare che uno dei migliori fu il « Courage of Australia » perché era più pesante. La sua profilatissima carrozzeria, a triciclo, rendeva la macchina relativamente immune ai problemi dell'aerodinamica, cosa che preoccupava oltremodo i proprietari delle altre vetture a razzo. Ma era

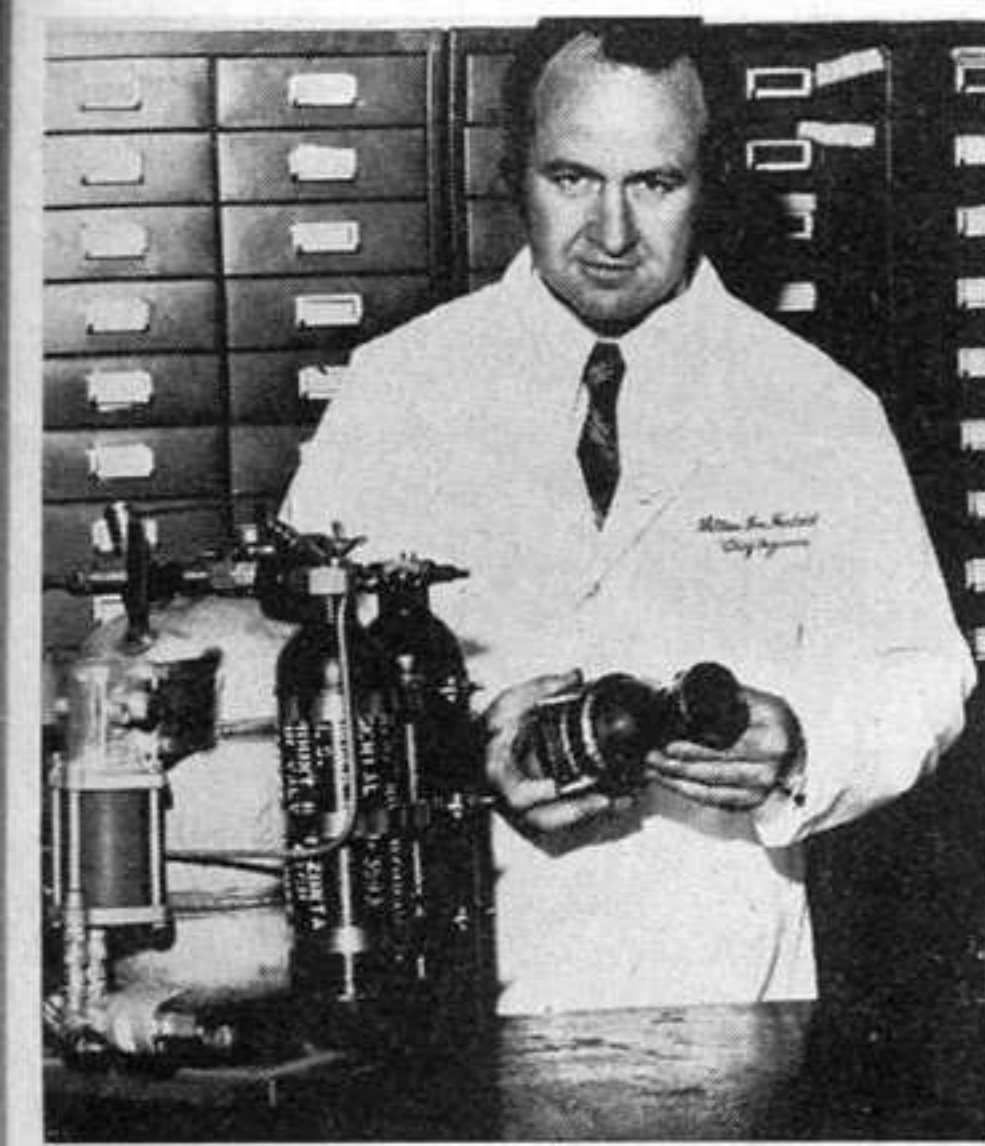
solo un prototipo di un futuro aspirante al record assoluto e dopo che il suo motore originario che sviluppava una spinta di 3000 libbre, fu sostituito con un nuovo propulsore da 8.000 libbre, la macchina venne distrutta in un singolare incidente.

Un salto mortale a 400 km. orari

Questo disastro fu dovuto al fatto che il tubo di scarico (effusore) era più lungo di quello originario così quando il pilota azionò il paracadute di frenaggio, questo venne bruciato dall'effusore che aveva una temperatura di circa 2000 gradi Fahrenheit. La vettura oltrepassò i limiti della pista, fece un vero e proprio

salto mortale ad una velocità di oltre 400 kmh e nell'impatto risultò totalmente distrutta.

La nuova generazione delle macchine a razzo è molto più pesante, con motori abbastanza potenti da poterle lanciare per dozzine di miglia nello spazio se partissero in posizione verticale. I motori attuali sono in acciaio inossidabile e funzionano in base ad un principio molto semplice. Talmente semplice che vengono usati anche per altri veicoli, come motociclette, go-kart, per spingere pattinatori a rotelle e persino per sedie a rotelle per paraplegici. In questi ultimi tempi è stato anche progettato un motoscafo da corsa azionato a razzo per conseguire un primato assoluto sull'acqua.



Il potenzialmente più veloce veicolo del mondo, lo « SMI Motivator » mostra a destra le sue purissime linee. E' stato progettato da William von Fredrick e sarà pilotato da Billy Meyer, che (accanto al titolo) vediamo con una delle incredibili ruote prive di pneumatici dell'SMI

**48mila cavalli
e 170 milioni
per 20 secondi:**

ecco il missile da oltre 1000 chilometri all'ora



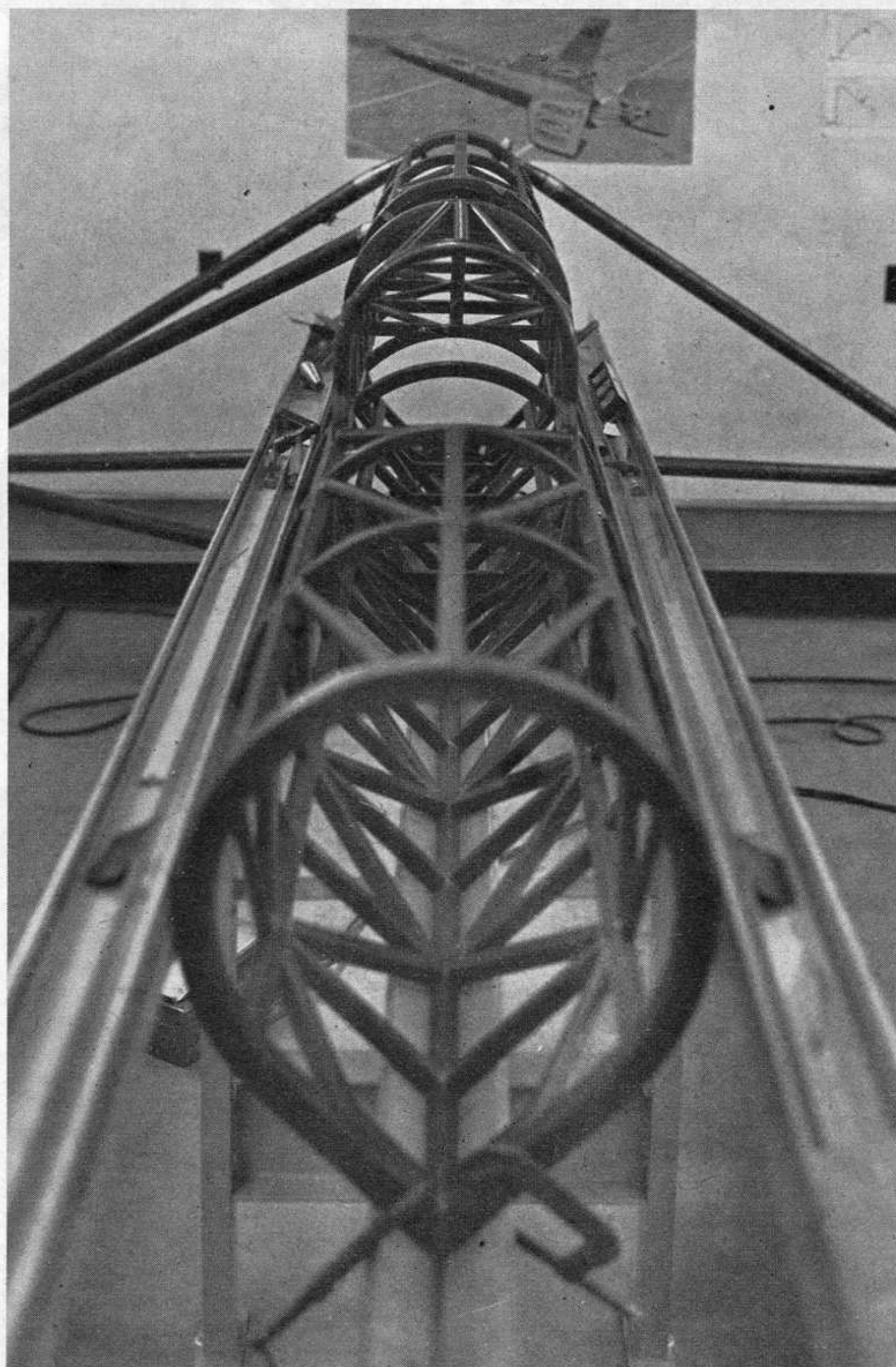
supersonico terra - terra

MARINA DEL REY, SANTA MONICA (California) - Dopo due anni di programmi e progettazioni e 9 mesi (7 giorni alla settimana e 12-14 ore al giorno di lavoro) di costruzione, William von Fredrick ha finalmente svelato il veicolo supersonico che ha completato, presentandolo alla stampa californiana.

Non c'è dubbio che si tratti del veicolo più imponente mai costruito e anche del più costoso, dato che — secondo Fredrick — ci sono voluti 250.000 dollari per costruirlo. Inutile dire che tutto è stato fatto a mano, perfino il motore a razzo, che sviluppa 48.000 CV, il tutto per raggiungere la velocità del suono (730-780 miglia all'ora, da 1170 a 1250 kmh a seconda della altitudine e della temperatura dell'aria) in un tempo relativamente breve. Chiamato originariamente « Aquaslide 'N Dive Special » (una ditta che fa piscine ed equipaggiamenti per immersioni in acque profonde) il veicolo è stato battezzato adesso SMI, che significa « Success Motivation Institute » un complesso industriale da molti milioni di dollari di proprietà del padre del pilota ventunenne Billy Meyer.

Non appena saranno terminate le trattative fra Fredrick ed i responsabili della base dell'aeronautica statunitense di Edwards Field (un istituto sperimentale) nella California del sud, Meyer tenterà di battere l'esistente record di velocità su terra, che è di 1.001 kmh e fu stabilito dal « Blue Flame », una macchina a razzo con al volante il pilota Gary Gabelich nel 1970 a Bonneville nello Utah. Per inciso, mentre originariamente era in programma di far correre la SMI a Bonneville, si è dovuto cambiare i piani per ritardi nella costruzione e perché ora ci sono 5 cm di acqua sulla superficie dei laghi salini di Bonneville.

Si prevede che la SMI raggiungerà almeno le 635 mph (circa 1020 kmh) al suo primo tentativo, sufficienti per stabilire un nuovo record. Effettivamente il veicolo è stato progettato per viaggiare fino a 1.000 miglia all'ora dato che non è fornito di pneumatici. Le prime prove e l'effettivo tentativo



Il traliccio dell'SMI è estremamente robusto, costruito in tubi in acciaio al cromo-molibdeno. La sua caratteristica sezione a goccia rovesciata dovrebbe essere in grado di minimizzare le turbolenze. Nella lunga sezione centrale del razzo, sono contenuti i serbatoi per il propellente

verranno effettuati sul « Roger Dry Lake », che si trova adiacente alla base dell'aeronautica statunitense (cui appartiene il lago) e la cui superficie è leggermente diversa da quella di Bonneville. Il Rogers Lake è coperto di alcali, sufficientemente duri da sopportare il peso di oltre 2 tonnellate (incluso il pilota e il carburante). Ma la CSI della FIA si rifiuta di riconoscere questo veicolo come « automobile », perché dispone di sole tre ruote, perciò cade sotto la giurisdizione della Federazione Motociclistica che effettuerà l'intero cronometraggio, dato che viene considerato una motocicletta.

L'intera corsa per il record richiederà soltanto 20 secondi, coprendo una distanza di circa 2 miglia. Dopo l'accelerazione di almeno 5 « G » per il pilota, i 134,18 galloni di propellente saranno esauriti a metà del miglio che viene cronometrato. Poi la SMI correrà con il moto dovuto all'inerzia per il rimanente 1/2 miglio. Dopo di ciò, Meyer aprirà due paracadute, il primo a 650 e l'altro a 300 mph per rallentare il veicolo, che è fornito anche di un terzo paracadute di riserva più freni a disco sulle ruote di alluminio. Ci è stato detto che il quarto di miglio di accelerazione significherà 450 mph (720 kmh) in 3,8 secondi, il che è semplicemente fantastico (è più veloce di un proiettile!).

Durante la fase di decelerazione, Meyer dovrà certamente passare un certo disagio, dato che questa manovra di rallentamento causerà 7 « G ». La SMI che ha l'aspetto di un missile guidato, è lunga 11 metri e mezzo (il serbatoio di carburante è lungo oltre 4,5 metri), alta 2,3 metri al punto più alto della coda e larga alle ruote posteriori poco più di 3 metri mentre la carrozzeria misura soltanto mezzo metro e il passo è di 8 metri e 50. Il peso a secco è di quasi 3000 libbre (1300 kg), con distribuzione del peso di 660 kg sull'unica ruota anteriore e 340 kg su ognuna delle due ruote posteriori.

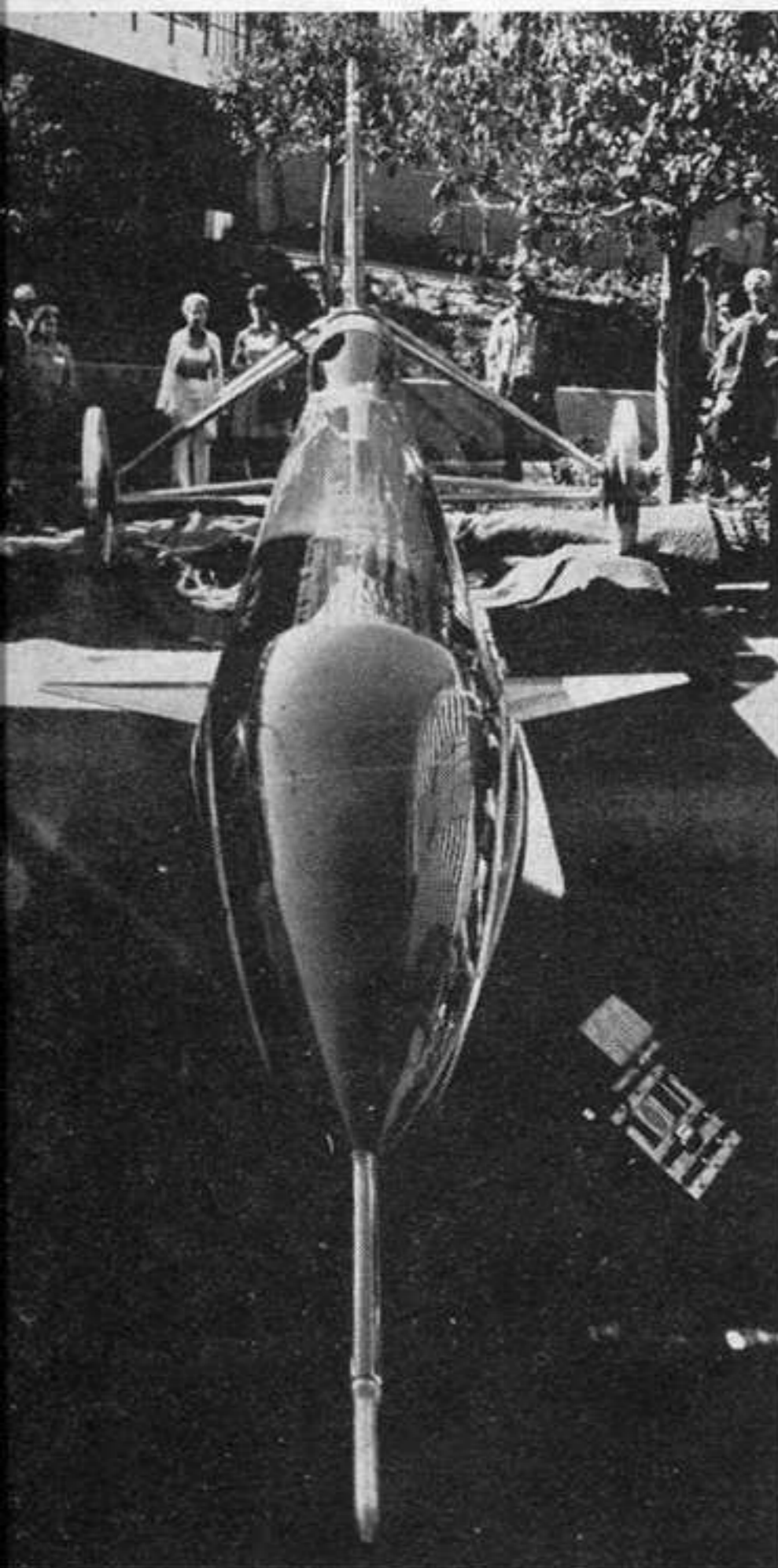
c. g. p.

CONTINUA A PAGINA 62

CONTINUAZIONE DA PAG. 61

La superficie frontale è di soli 0,3 metri quadrati, molto inferiore al Blue Flame, che ha trovato la sua nuova casa recentemente in Olanda. Il motore pesa 80 kg ed è il motore progettato da Fredrick, il « Romatec » V4, che funziona con acqua ossigenata. Il sistema di monocarburante H_2O_2 è capace di sviluppare una spinta di 13.000 lbs, circa 25.000 CV e la necessaria decomposizione dell' H_2O_2 viene effettuata mediante un catalizzatore in argento.

Potenza supplementare viene otte-



Una vista frontale dell'SMI Motivator, che ne fa risaltare l'aspetto di vero e proprio missile guidato. Si notano le alette anteriori regolabili ed il tubo Pitot in prua

nuta mediante un sistema che può essere definito come un « postbruciatore » (come in un normale motore a getto da aereo), sistemato dietro il razzo. Questo complesso viene acceso da un accenditore speciale per motori a razzo (fabbricato dalla Champion Spark Plug Co.) ed è capace di sviluppare una spinta totale di 24.000 lbs e circa 38.000 CV.

La parte principale della costruzione è in acciaio al cromo-molibdeno. La ruota anteriore ha una sterzata totale di 5 gradi. Certamente ci saranno alcuni problemi seri da risolvere prima del primo tentativo di velocità. Il problema maggiore sarà di mantenere tutte le tre ruote sul terreno, perché il centro di gravità si sposterà molto rapidamente man mano che il propellente verrà consumato. Per questa ragione ci sono due alettoni regolabili vicino al musetto, ma l'assetto anteriore può essere teleguidato mediante un sistema sviluppato dalla Northrop Corporation's Electronic Division. Il comportamento del veicolo sarà trasmesso via radio ad un centro di controllo, in modo tale da permettere agli esperti di sapere ciò che sta succedendo all'interno del veicolo durante la corsa.

Meyer sarà in contatto continuo con

una radio ricetrasmittente con il centro, da dove si controllerà anche il battito cardiaco, il respiro, le onde cerebrali, ecc., durante la corsa per il record. E per ragioni di sicurezza — se Meyer dovesse perdere i sensi a causa dell'alta accelerazione — il telecomando fermerà anche il flusso del carburante verso il razzo e azionerà i paracadute e i freni.

Le ruote di alluminio, che hanno una larghezza di solo 5 cm, sono state collaudate dalla Firestone ad Akron per velocità fino a 1250 kmh e 9.000 giri. Il motore a razzo ha gli ugelli inclinati in modo tale da impedire che la SMI si alzi in volo a una velocità superiore alle 600 miglia. Le prove effettuate con il veicolo in una galleria a vento non hanno dato molti risultati utili perché era impossibile riprodurre le condizioni del terreno accidentato, perciò — per ragioni di sicurezza — la parte inferiore del veicolo non è piatta ma ha una forma a V, per eliminare qualsiasi turbolenza o pressione dell'aria che si potrebbe formare in quel punto a velocità altissime.

Possiamo inoltre accennare che non è stato un problema facile da risolvere quello riguardante la scelta della forma del piano stabilizzatore verticale. Nelle prove questa prima creava una certa resistenza all'aria, alzava il musetto del veicolo dal suolo. Questo fatto è stato una sorpresa certamente anche per gli esperti di aerodinamica che erano stati consultati prima dell'inizio della progettazione.

Anche se il tentativo di stabilire un nuovo record di velocità su terra è in programma di svolgersi in California in un prossimo futuro, è possibile che gli americani non vedranno nulla del genere. Ci sono infatti inoltre probabilità che la SMI venga portata in aereo in Iran in aprile, perché lo Scià si è dichiarato d'accordo a finanziare la corsa per il record (egli è un noto appassionato della velocità). Il luogo scelto si trova a sud est di Teheran, sul lago secco di Kjoradj, presso la città di Qom, però le trattative sono ancora in corso.



L'esperto in razzi Ky Michaelson ha inaugurato negli USA un nuovo tipo di sport: le gare di pattinatori nelle quali la forza muscolare è sostituita da quella di un motore a razzo piazzato sulla schiena. Velocità 80 kmh

L'AMERICA rivendica anche il merito del grande BOOM dello sport automobilistico mondiale

47.500.000 di spettatori!

Fra le competizioni inusuali che hanno tanto successo attualmente negli USA vi sono quelle per veicoli « tutto-terreno », come il sei ruote che vediamo saltare giù da un terrapieno nella foto a destra. Molto popolari nel Midwest dove raccolgono circa 40 mila spettatori a gara

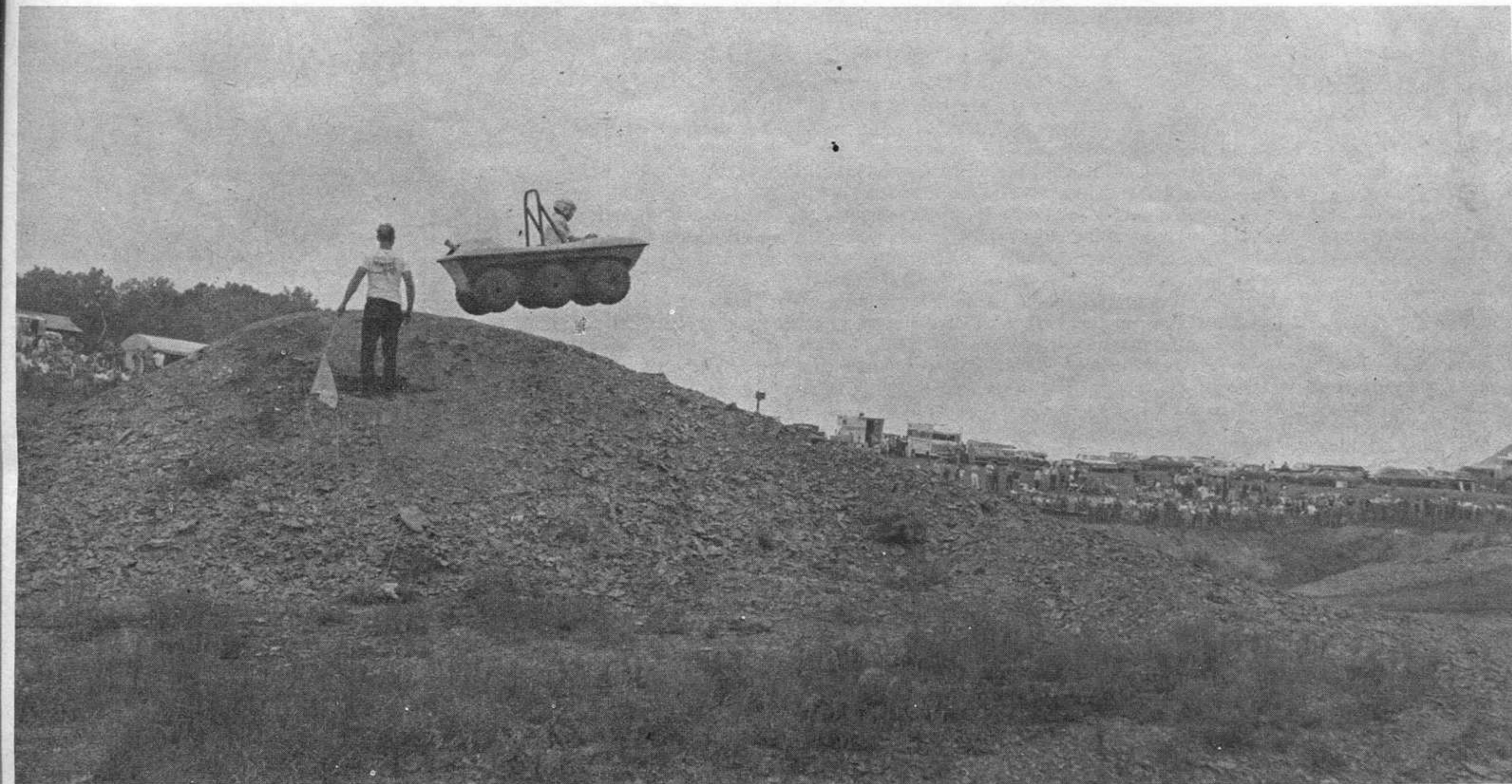
S ENZA CADERE nell'assurdo, è certo che alcune nuove forme di competizioni automobilistiche hanno consentito allo sport auto di raggiungere il secondo posto per quanto riguarda l'affluenza del pubblico, lasciando alle sole corse di cavalli il primato assoluto con 48 milioni e 824 mila spettatori, tanti sono i biglietti venduti negli ippodromi nel 1974. Gli spettatori dell'automobile sono stati 47.500.000 con un miglioramento di oltre 10 milioni in dieci anni. E questi sono i dati 1974, che le statistiche 1975 non sono ancora state diramate.

Tuttavia, le ragioni di questo alto numero di spettatori non si trovano nelle corse di Formula 1, nelle Indy, nelle sport e nelle stock car. Sembra, anzi, che non ci sia stato alcuno sviluppo di rilievo per questo tipo di corse, dato che la costruzione di quelle macchine è rimasta press'a poco la stessa negli ultimi anni. L'unica cosa diversa sono le « marche » e i nomi dei piloti cui va aggiunta la novità dell'aumentata velocità il che, non necessariamente, rende le corse più interessanti.

Si ritiene, che sia esclusivo merito degli americani la polarizzazione dell'interesse del pubblico su certe competizioni automobilistiche, alcune delle quali completamente nuove ed altre diffuse anche in altri continenti. Vedi, ad esempio, le corse dei kart, dei dragster, degli snowmobiles (mezzi da neve), off-road, ecc.

Le corse di kart non sono state una vera e propria invenzione, ma un « adattamento » particolare per evitare una perdita commerciale. Si dice, infatti, che circa 20 anni or sono un macchinista di un cantiere navale statunitense comprasse diverse migliaia di piccoli motori a due tempi, costruiti per il taglio della legna. Poiché non aveva compratori per tutti quei motori, gli venne l'idea di costruire un telaio primitivo sul quale montare quei motori: il primo kart-era nato.

Veicoli invece costruiti appositamente per quel particolare tipo di competizione, sono gli off-road, o fuori strada, opportunamente rinforzati per correre su terreni accidentati. La prima corsa di questo genere venne organizzata alla fine degli anni '60 dall'ex pilota da corsa (e meccanico) Mickey Thompson di Long Beach, il quale era l'animatore della famosa « Baja California » una corsa di 1000 miglia che si disputava nel Messico. Il problema principale di quelle corse su lunga distanza, era quello di non potere percepire alcun biglietto dai tantissimi spettatori sparsi lungo il percorso, mentre le spese d'organizzazione e quelle per i premi erano altissime. Tre anni or sono Thompson ha avuto l'idea di mettere in scena queste



Un ATV (all terrain vehicle) prima di una gara. Si nota il particolare disegno dei pneumatici, che danno trazione sufficiente anche nell'acqua



Lo speciale camioncino a 4 ruote motrici con un 6 litri Chevrolet piazzato dietro la cabina costruito da Mike Thompson. Velocità massima 160 kmh



Qui sopra, l'ex-campione di velocità, Art Arfons, posa con il suo trattore specialissimo dotato di una turbina a gas. A destra, un Buggy monopo- sto con meccanica VW. Notare l'alettone e la rete a protezione dai sassi



corse in modo che il pubblico potesse assistervi, comodamente seduto e in tutta sicurezza. Idea che ha fatto subito proseliti talché ora vi sono percorsi artificiali della lunghezza di 5 o 6 miglia, su tracciati di 12 metri di larghezza, svolgentesi su colline fabbricate dall'uomo e con guadi di canali pieni d'acqua, tanto per creare il fango, un elemento di grande attrazione. L'ultima corsa, organizzata nell'autunno '75, ha richiamato 42.000 spettatori paganti e più di 300 iscritti. I premi ammontavano a 182.000 dollari, pari a più di 12 milioni di lire.

Le corse ATV, « All Terrain Vehicles », provengono invece dal Canada. Gli ATV

sono veicoli costruiti per viaggiare su qualsiasi tipo di terreno, e anche nell'acqua, che non appena arrivarono negli States fecero immediatamente sorgere l'idea di poterli trasformare in veicoli da competizioni. Adattandovi motori da 20 CV, gli appassionati arrivarono perfino a creare per tali veicoli, specie nel Midwest, addirittura dei Grandi Premi ai quali hanno assistito centinaia di migliaia di spettatori. Bisogna dire che questi considerano quelle corse come dei motocross con veicoli a sei ruote.

Pure dal Canada (e dal nord degli Stati Uniti) giungono gli snowmobiles, mezzi da neve, che hanno sostituito le vec-

chie e romantiche slitte tirate da cani. In Alaska, addirittura, gli snowmobiles sono diventati il veicolo universale, usato soprattutto dai dipendenti delle aziende petrolifere che stanno costruendo le « pipelines ». Negli USA è stato scoperto che questi mezzi non hanno bisogno di passare l'estate in garage e quindi sono utilizzati per le corse, su piste in erba, sulle piste da cavalli e su quella per dragster.

Fra le altre insolite forme di corsa, v'è il pattinaggio su ghiaccio o su rotelle, tuttavia con l'enorme differenza che invece di usare la forza dei loro muscoli i pattinatori vengono spinti da un piccolo motore a razzo fissato sulle spalle. E per

finire facciamo cenno alle corse dei trattori agricoli, uno sport destinato principalmente ai contadini che competono per la maggiore velocità o la maggiore potenza trainante dei loro mezzi usuali. Ma, come era prevedibile, anche in questa nuova forma di competizione ha fatto il suo ingresso la turbina a getto, sconvolgendo tutte le medie precedenti. Ora, l'ex detentore del record assoluto di velocità su terra, Art Arfons, sta vincendo tutte le corse. L'unica cosa che potrebbe fermarlo sarebbe un trattore a razzo. Ma questo non esiste ancora...