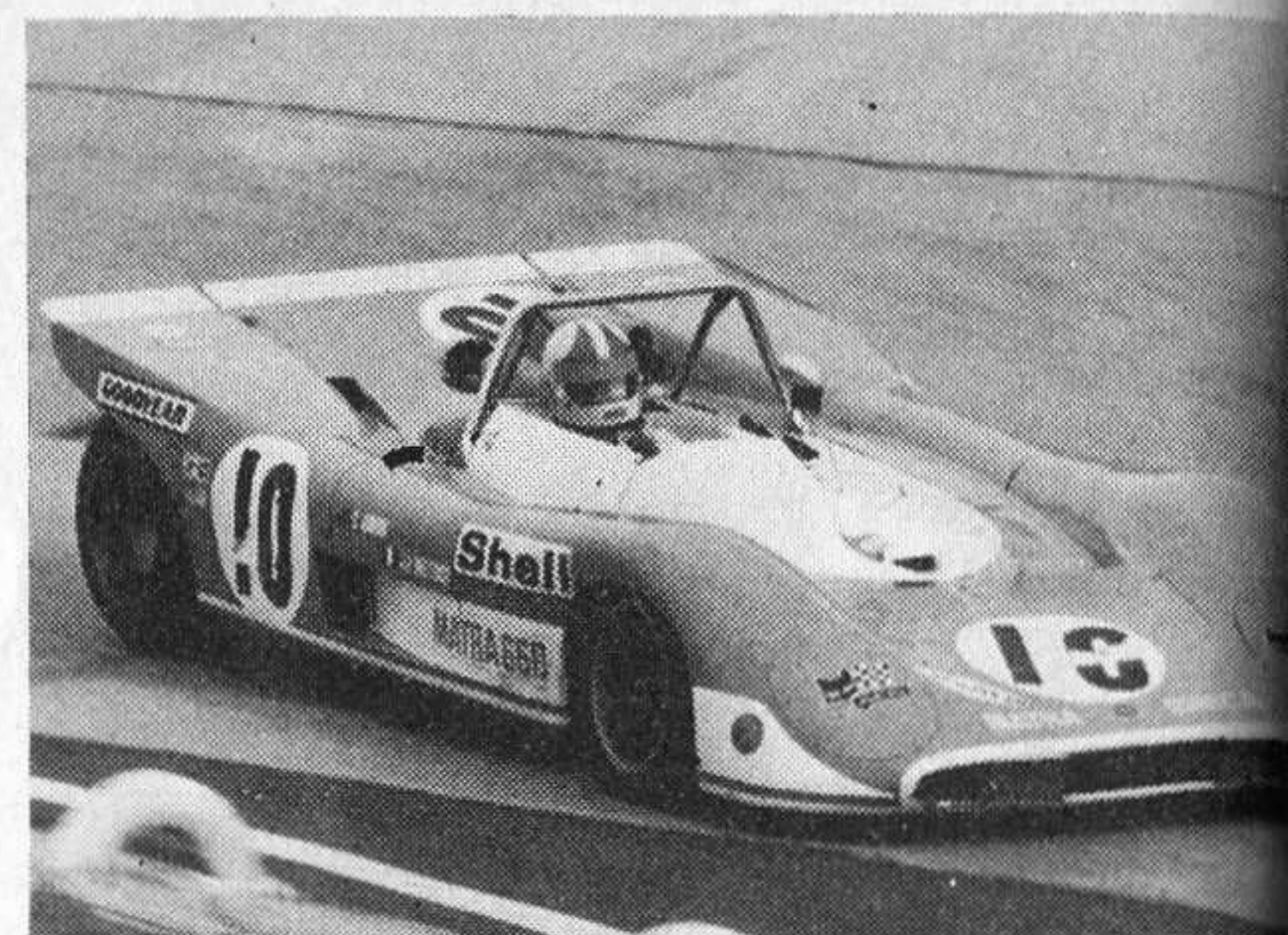


VELIZY - « Monsieur Lagardère, è vero che la Matra si ritirerà dalle competizioni l'anno prossimo, se la stagione 1972 sarà negativa, al pari di quella passata e se soprattutto la sua marca non vincerà la prossima "24 Ore" di Le Mans? »

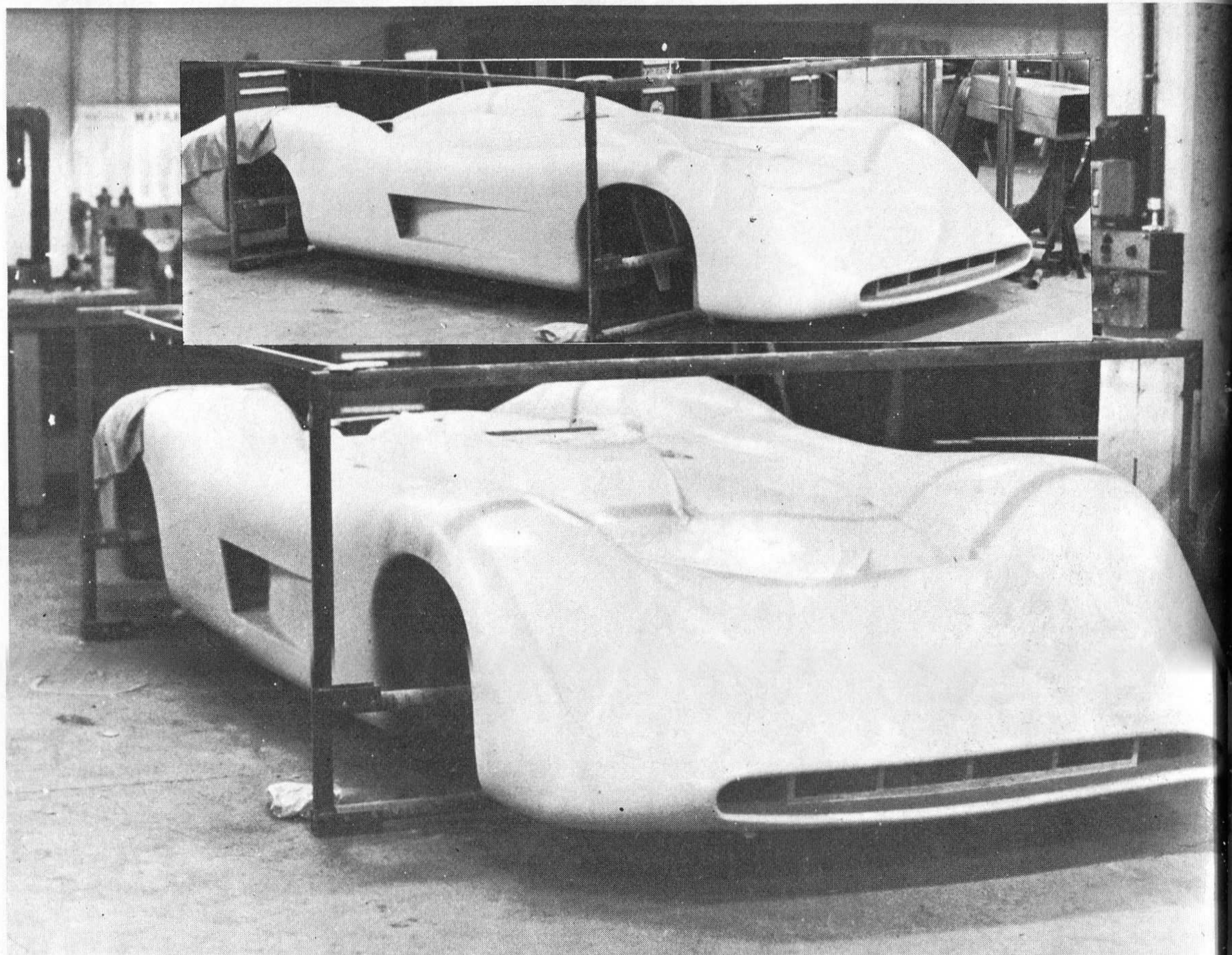


Jean-Luc Lagardère, patron della Matra, durante la conferenza stampa. Alla sua destra Chris Amon, alla sinistra Jean-Pierre Beltoise

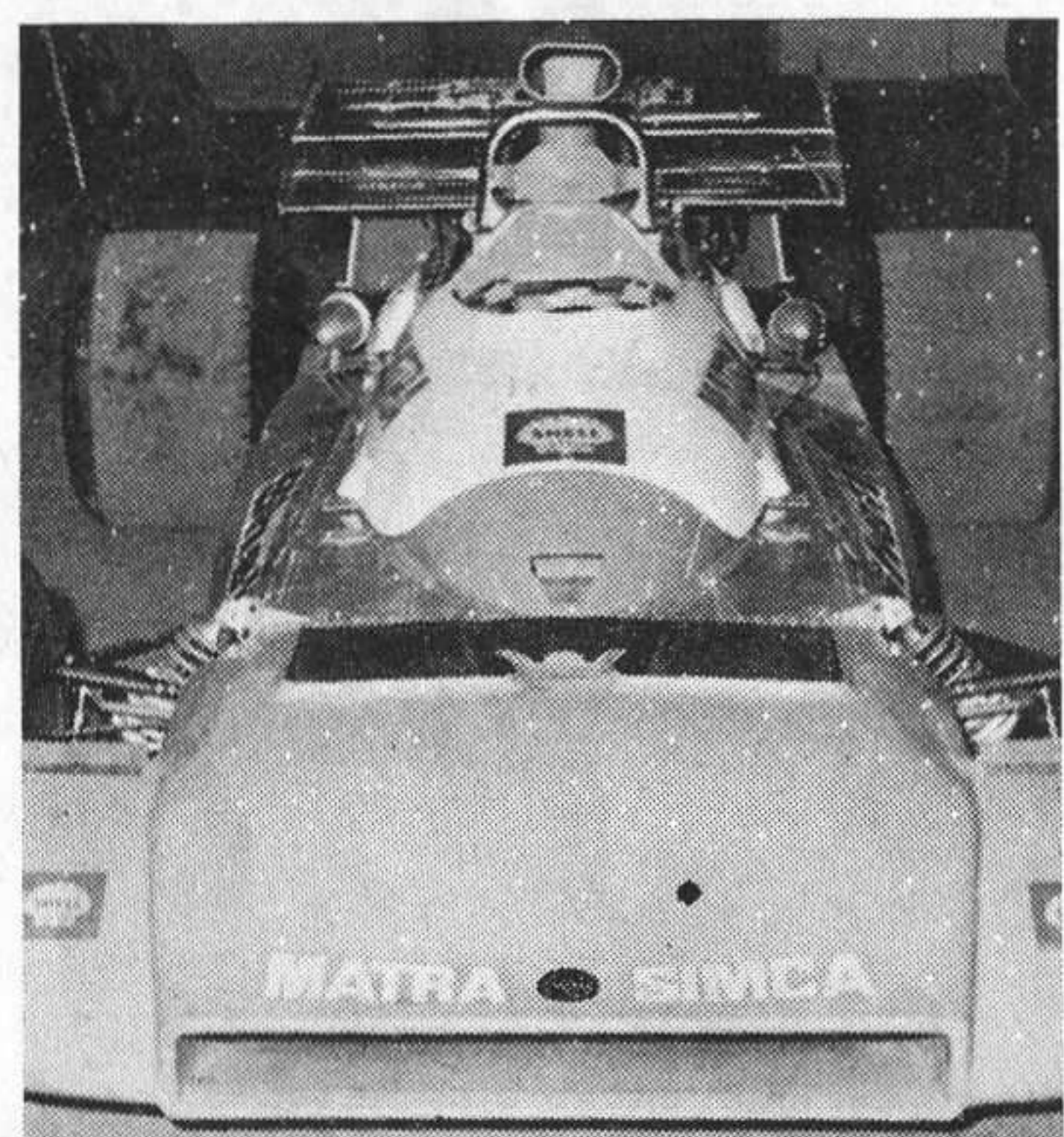


Amon alla guida della Sport Matra 660, l'arma-Matra per il «marche»

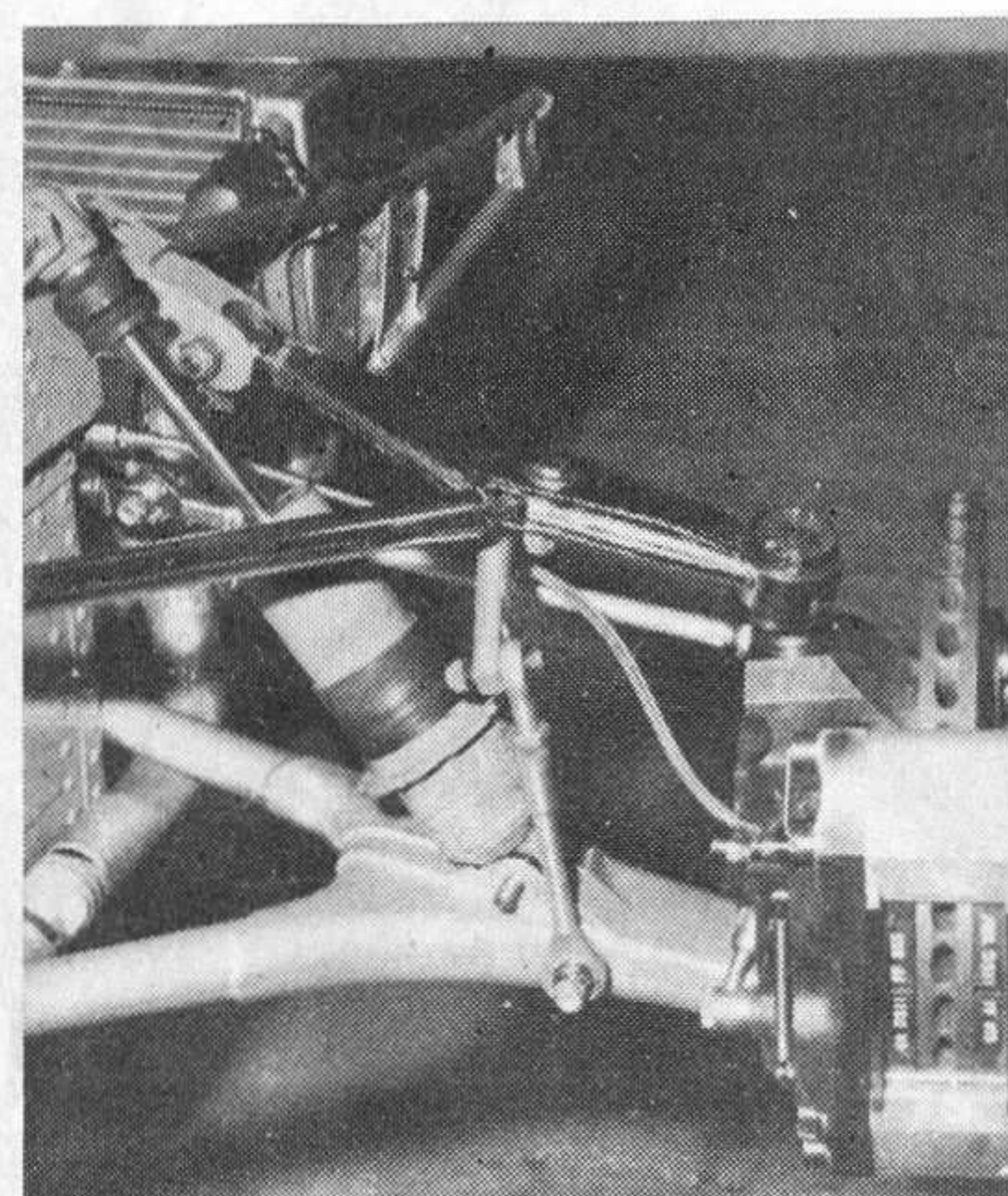
LE MANS ultima frontiera MATRA



La «maschera» della Matra 660 in versione Le Mans in due viste. Come si nota si tratta di un manichino da aggiornare, in quanto non rispetta le nuove regole in materia di simmetria dell'abitacolo



La Matra MS 120 C è stata terminata in questi giorni. Si notano le correzioni aerodinamiche apportate al frontale della F. 1



La sospensione anteriore ha ricevuto alcune modifiche alle geometrie. Ecco quella anteriore destra, con in evidenza il nuovo triangolo inferiore. Nuovo pure il disegno del bel portamozzo

« Beh, non saprei! Ma posso dire che se le cose andranno male, ebbene alla fine dell'anno dovremo porci delle domande molto, molto, molto gravi e affrontare una revisione totale. Tuttavia, non sono pessimista; non posso fare previsioni disastrose, con i mezzi di cui disponiamo. Penso, anzi, che ci troveremo on the top, al vertice; e che i buoni risultati non dovrebbero esserci negati. Altrimenti, beh, ripeto, dovremo fare una grossa revisione. »

Questo è stato il punto di maggior effetto dell'annuale conferenza-stampa che l'amministratore direttore generale della Società Engins Matra, Jean-Luc Lagardère, ha tenuto a Velizy; il punto-chiave, che spiega un po' tutta la situazione del momento. Infatti, non si deve dimenticare che lo stesso M. Lagardère promise formalmente, tre anni prima, al Generale De Gaulle, di vincere la « 24 Ore » del '71, impegno che non ha potuto mantenere, per la presenza ancora delle Sport 5000 cc, ma che adesso, con il limite a tre litri delle nuove Sport, entra nella sua giusta validità, anche nei confronti di tutti gli sportivi francesi, tanto orgogliosi della loro «voiture bleu». Ecco, allora, spiegarsi la massima concen-

trazione sulle macchine destinate alla classica gara di durata, la concentrazione anche nella « F.1 » sul solo Amon ed il trasferimento progressivo delle officine al Castellet.

« Il fatto è che » ha ammesso in apertura del suo discorso M. Lagardère « la contesa è divenuta estremamente difficile. Basti dire che la Matra, in quella che si considera una annata (1971) cattiva, non ha regredito, bensì ha compiuto progressi sensibili dal 1970 in fatto di motori, di aerodinamica, di efficienza degli autotelai, eccetera. Sono stati gli altri contendenti a progredire in misura più ingente e soprattutto è stato il motore Ford-Cosworth a sbalordire veramente tutti. Noi abbiamo creduto ai nostri mezzi e nel nostro motore; dopo l'augurale vittoria di Amon in Argentina, nel G.P. non di campionato, e dopo i suoi notevoli risultati in ogni prova, abbiamo deciso perfino una astensione, come si ricorderà, al Nurburgring, per concentrarci meglio e ripresentarci a Monza con la miglior macchina dello schieramento. Poi, gli eventi del finale di stagione sono noti a tutti. Ma possiamo affermare di essere stati sempre in cima alla graduatoria dei valori. Dopo di che abbiamo deciso una concentrazione supplementare per studiare tutto. E adesso, in tutta franchezza, fatto tesoro anche delle esperienze peggiori, possiamo dire di poter continuare,

possiamo prevedere di poter restare in vetta. Visti gli ultimi progressi compiuti dai nostri motori ed i risultati delle prove compiute in questi giorni sul circuito Paul Ricard, ci siamo convinti di essere molto competitivi per il '72 e di avere ottime chances. »

Un discorso, questo del direttore generale Lagardère, molto franco ed equilibrato, giustamente obbiettivo sui bilanci della propria marca e moderatamente ottimista per l'avvenire. A dire il vero, anzi, il bilancio preventivo avrebbe potuto riuscire perfino euforico, stando a talune indiscrezioni tecniche che abbiamo raccolto, secondo cui gli ultimi perfezionamenti al motore avrebbero dato risultati eccezionali, con rese sempre superiori ai 475 cavalli. Tant'è vero che, interrogato a questo riguardo, M. Lagardère ha minimizzato:

« I cavalli che si leggono al banco d'inverno sono sempre tanti, tantissimi; poi, quando arriva l'estate, si perdono... Hanno un bel pari i tecnici a calcolare correzioni e comparazioni; le potenze vanno e vengono proprio con le temperature... Ora abbiamo letto anche punte massime di 500 cavalli, ma con curve di potenza troppo appuntite, che non ci interessano. Quel che ci preme è disporre di ampi campi di utilizzazione, come nei motori BRM, per stare al paragone con i V-12; e so-

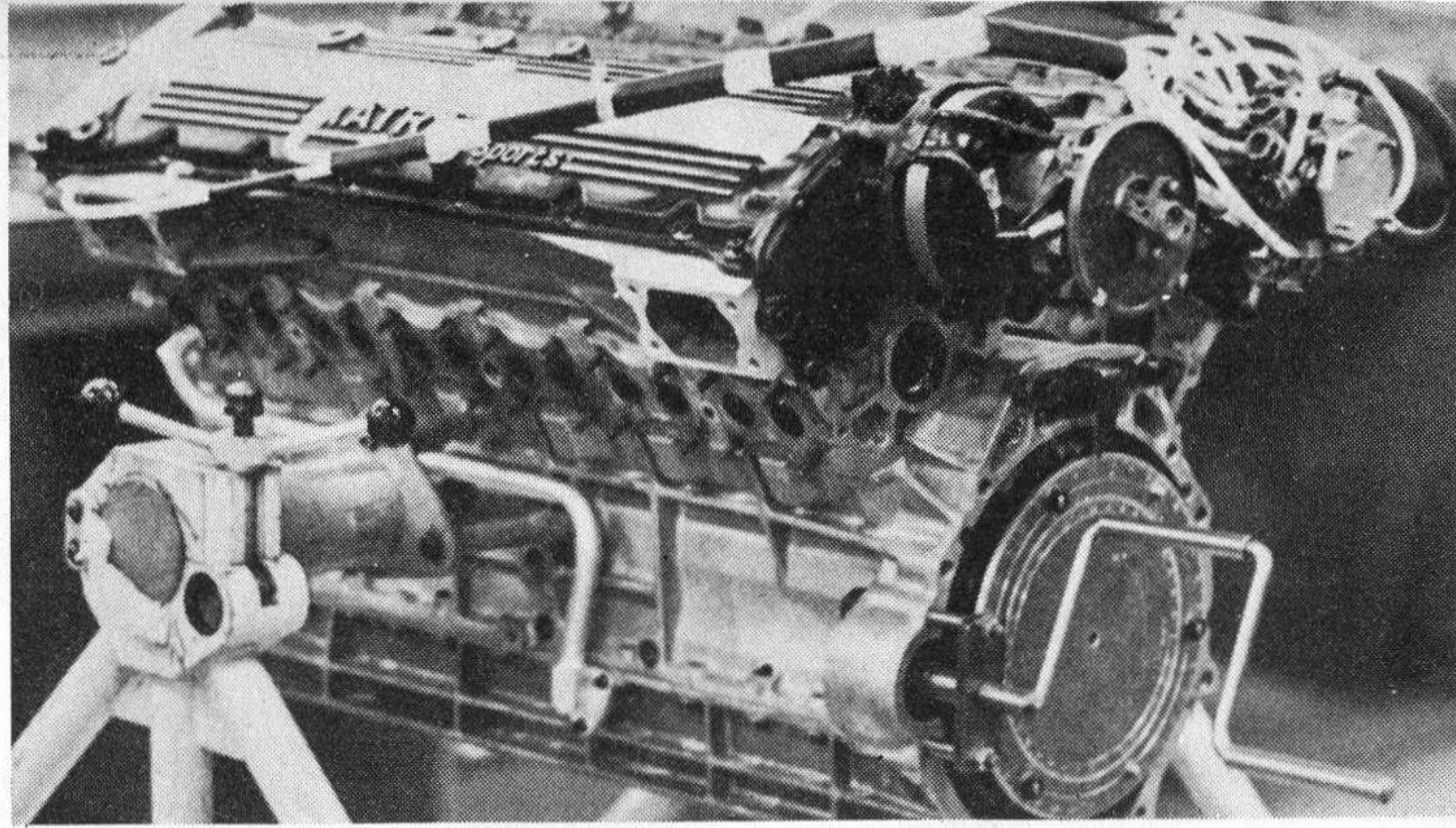
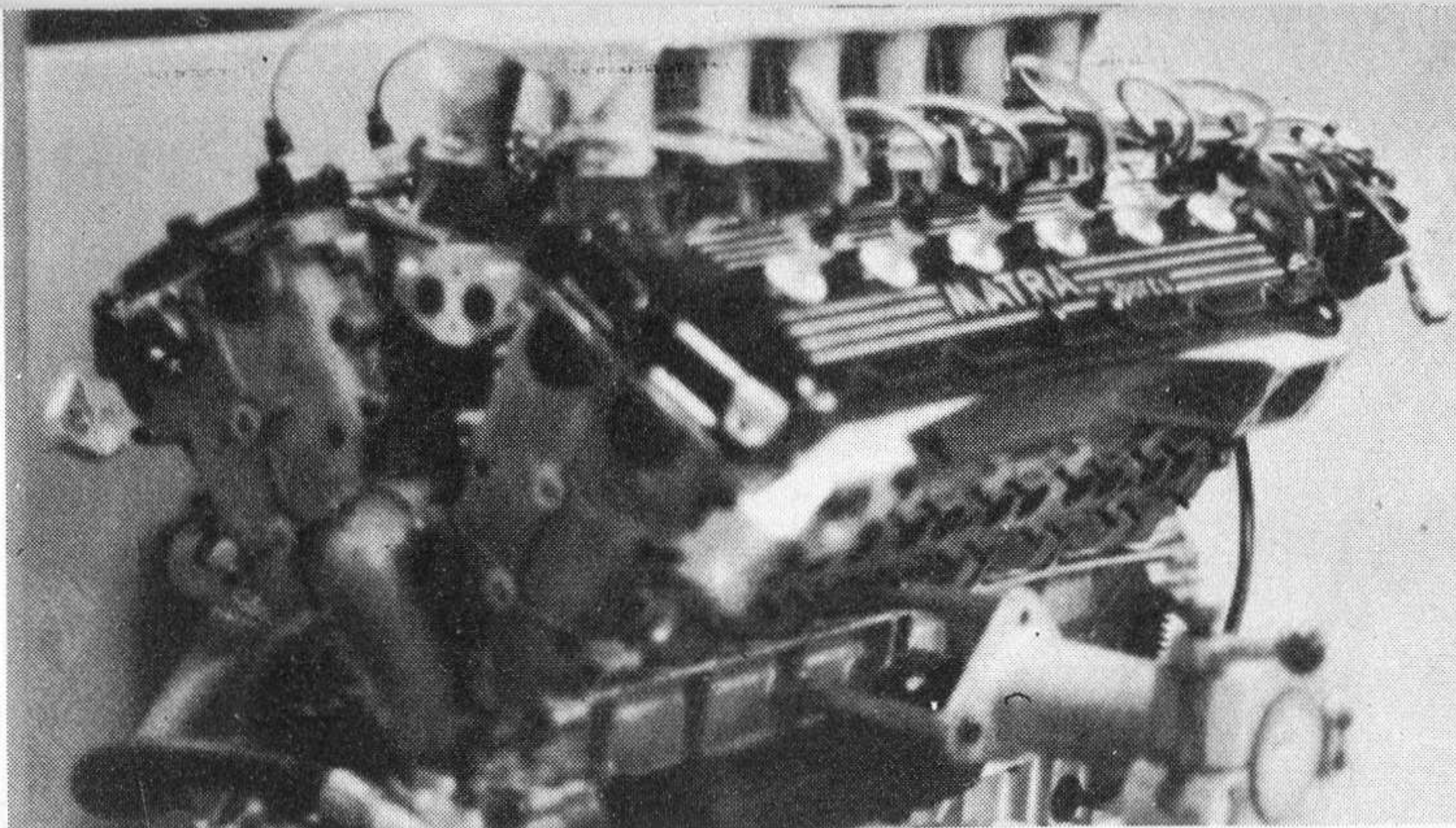
prattutto ci interessano gli incrementi di potenza nei punti in cui maggiore sia la tenuta. Perciò, preferiamo rinunciare a qualche valore eccelso ed accontentarci d'un livello medio dell'ordine dei 465 cavalli, con curve molto favorevoli e senza più l'ombra di rottura, a parità di regimi, rispetto ai meno potenti motori del '71. »

Un compagno per AMON

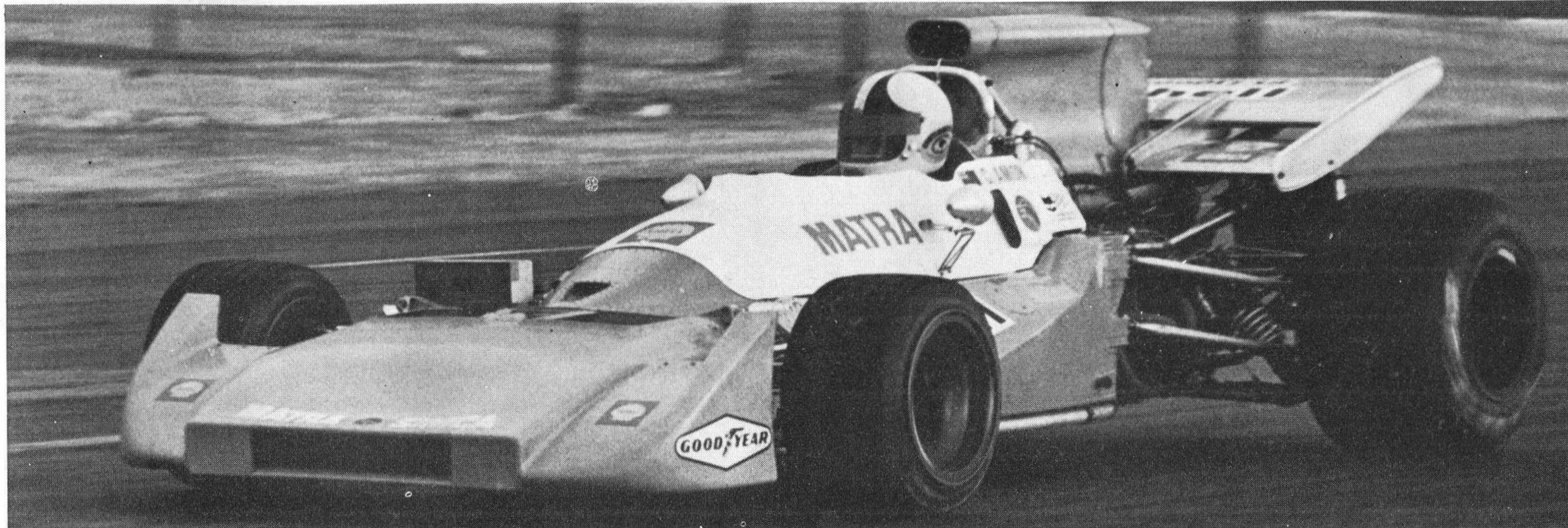
Perciò, a voler tirare un po' le somme, ecco come la Matra ha impostato il '72:

« Formula 1: si punta tutto su una sola macchina e su un sol pilota, Chris Amon, per la prima parte della stagione. Ciò spiega la dipartita, forse momentanea e soltanto per la massima formula, di Beltoise, alla BRM. Macchine praticamente uguale alla MS-120 dell'anno scorso, con parecchi perfezionamenti e denominazione "C". Se le cose andranno bene, nella seconda metà della stagione potrà essere affiancato un secondo pilota ad Amon.

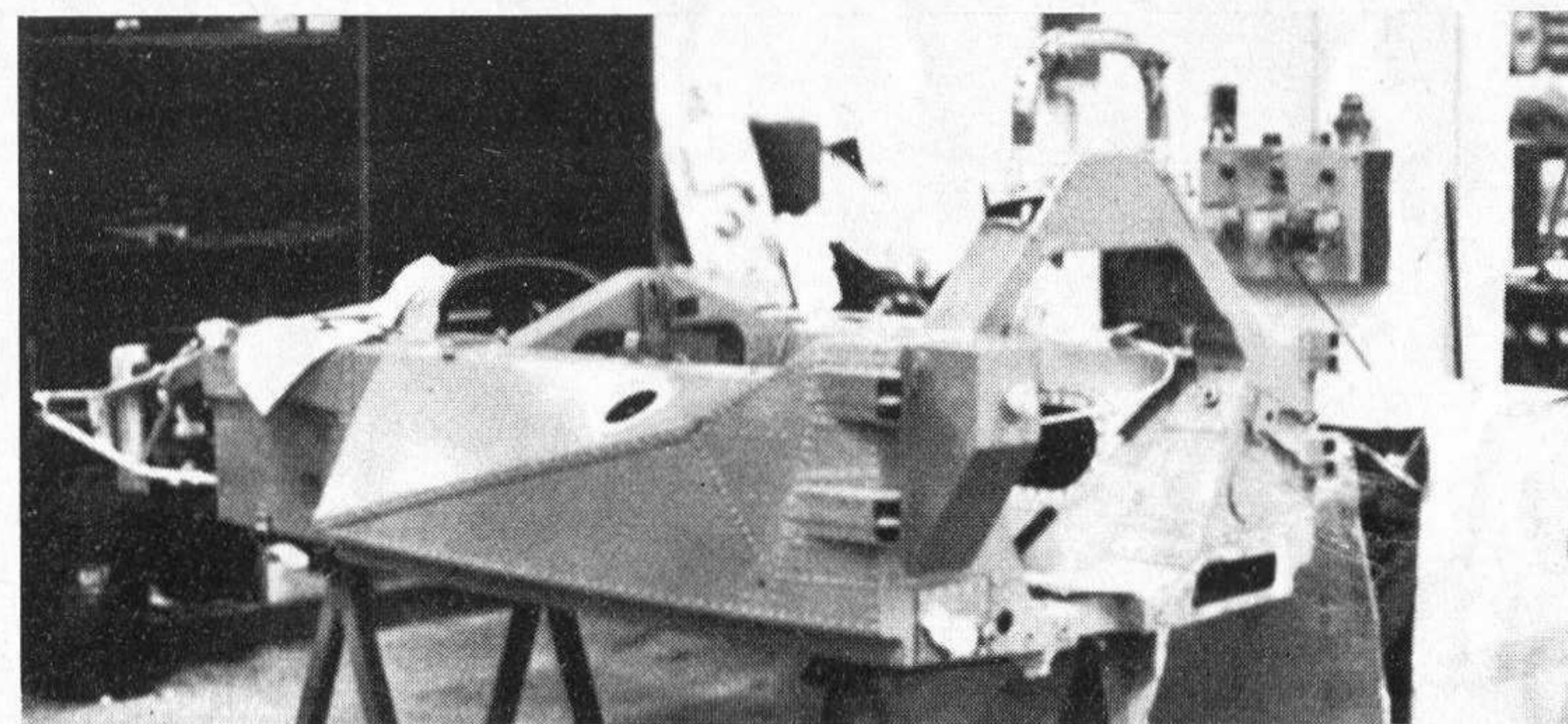
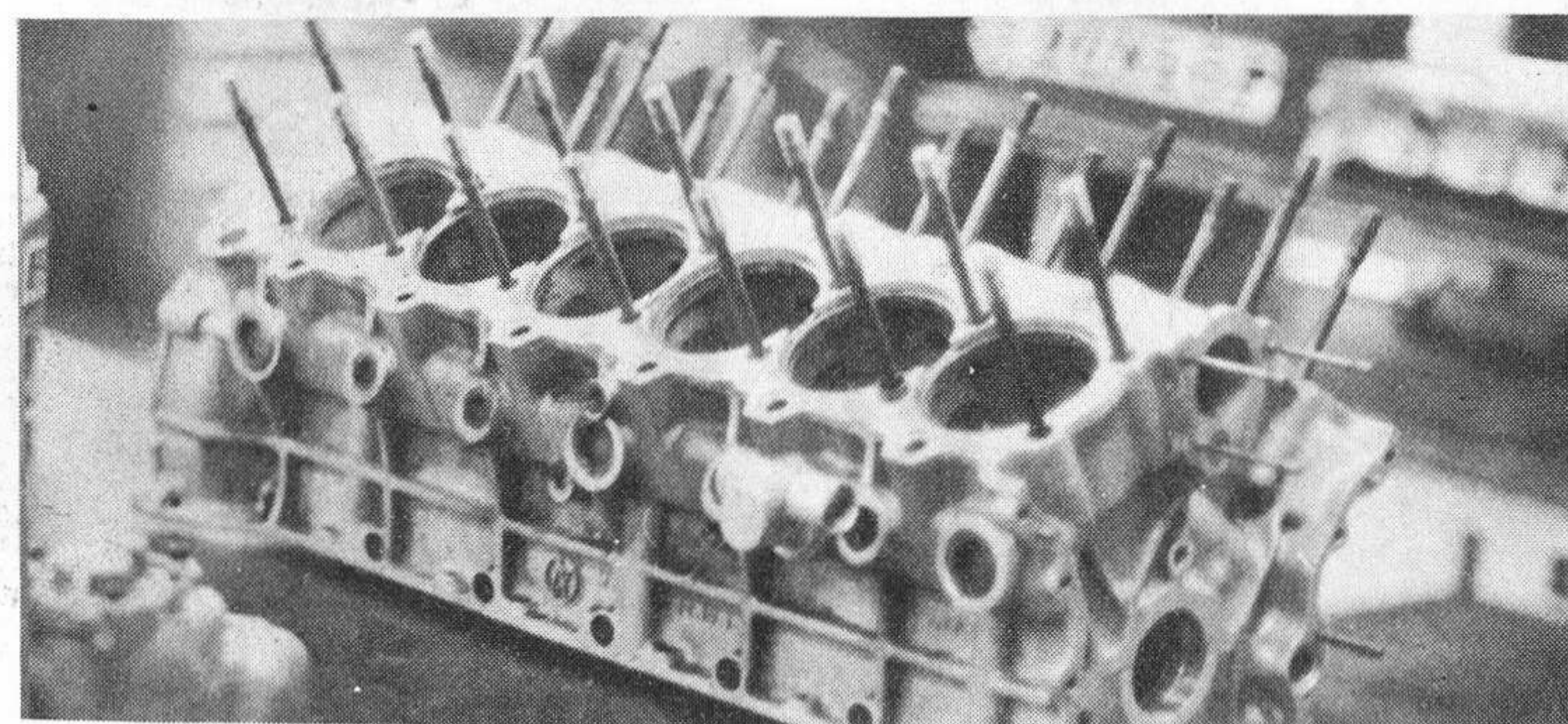
Sport: tutti gli sforzi sono rivolti alla prova di Le Mans, che viene considerata la più importante e la più prestigiosa del mondo: i giudizi negativi espressi l'anno scorso da Beltoise sono avvenuti a titolo personale del pilota francese, il quale, ad onore del vero, quando doveva di-



Due viste del 12 cilindri a V della Matra, che in questi mesi è stato accuratamente sviluppato. Si sono ottenute punte di 500 CV, ma la potenza è stata cercata a valori non superiori ai 465 CV con incrementi della coppia. Un risultato che si dovrà verificare in pista



Recentemente, Amon ha collaudato la Matra 120 C al Ricard, ottenendo prestazioni giudicate molto incoraggianti. Amon cercherà, a Baires, di bissare il suo successo dello scorso anno, nella gara sullo stesso circuito non valevole (allora) per il campionato



Il basamento del Matra 12 cilindri a V di 60°. Il motore non ha subito altro che ritocchi minimi. A destra: molto bello il telaio scato-lato della monoposto 120 C. La sigla sta ad indicare che non si tratta di un rifacimento ma di un aggiornamento anche in questo caso

fendere gli interessi della Matra in questa corsa s'è sempre battuto stoicamente e da leone, disputando gare maiuscole. Di conseguenza, si prevede l'intervento alla corsa della Sarthe con tre macchine, una 660 già conosciuta e due nuove versioni 660C con varie innovazioni e con carrozzerie più aerodinamiche. Per ora si conta sulle tre prime guide Amon, Beltoise e Cévert; le seconde guide verranno ingaggiate a tempo debito. In funzione di questa preparazione, abbastanza impegnativa e particolare, trattandosi dell'unica corsa di 24 ore, contro le altre 1.000 km., 6 e 12 ore del campionato mondiale marche, dopo la capitolazione di Daytona, la Matra non potrà intervenire alle altre gare che precedono quella di Le Mans, ad eccezione, probabilmente, delle uniche due 1.000 km (con un'unica vettura affidata ad Amon-Beltoise) su circuiti veloci, quelle di Francorchamps e di Monza, con molta coerenza con il tema tecnico che si sta sviluppando, giacché a Le Mans si trovano congiunti i problemi di alta velocità e di tenuta a distanza eccezionali.

Officine: il trasferimento al Castellet nasce da una esigenza dettata proprio dall'accesa contesa tecnica d'oggi, quella della necessità di continuità e comoda sperimentazione. Del resto, la stessa Ferrari non s'è costruita una propria pista di prova? E la Ma-

tra è stata molto handicappata da questo punto di vista, mancando piste idonee a distanze accessibili: recarsi al Castellet per i collaudi sarebbe come per la Ferrari trasferirsi in Sicilia. L'opportunità è stata offerta alla Casa francese da M. Paul Ricard in persona, il quale ha saputo, nei brevissimi tempi che conosciamo, allestire un impianto di tutta eccezione, con un fervore di iniziative più che encomiabile. Sarebbe stato imperdonabile lasciarsi sfuggire una occasione di questa portata, oggi che la sperimentazione è veramente essenziale. Così, la Matra ha accettato con entusiasmo l'area messa agli a disposizione da M. Ricard, proprio ai bordi del circuito: vi sta costruendo un capannone e vi trasferirà, a partire da giugno, tutte le attrezzature per la costruzione e l'assemblaggio degli autotelai e per la normale manutenzione e revisione delle macchine, mentre a Vélizy resterà per ora la parte dedicata alla progettazione e alla costruzione dei motori e delle parti meccaniche in generale. Un' officina ai bordi d'un circuito attivo è una rara fortuna: Indianapolis insegna, se appena si ricorda la storia di quei grandi costruttori di motori che sono stati e che sono tuttora Lou Meyer, John e Dale Drake (Offenhauser), se non lo stessa operazione Ford per questo genere di attività, o della Firestone. Vi saranno

grossi problemi da risolvere, anche sociali, per i tecnici ed i meccanici (lo stesso ingegner Martin non intende trasferirsi sulla Costa Azzurra); ma è chiaro che tutto verrà risolto nella forma migliore.

Pubblicità: l'accesa contesa ed i suoi costi astronomici hanno indotto, purtroppo, tutto il mondo delle competizioni a forme pubblicitarie spesso degradanti. E la Matra, che è rimasta la sola, assieme a Ferrari e a BRM, a costruirsi (quindi, queste tre sono le uniche autentiche Case costruttrici della «F.1»), a cui si deve aggiungere l'Alfa Romeo per le Sport) motori e telai, non intende cedere a questo principio, proprio come Ferrari e Alfa Romeo, almeno per il 1972. Poi si vedrà; e se uno "sponsor" (forse lo stesso Ricard) verrà, chissà che non si esamini anche questo problema. Personalmente, ogni capitolazione in questa direzione ci rattrista e per equità proponiamo alla Federazione internazionale di assegnare il punteggio pieno dei campionati di marca solo alle vetture con telaio e motore di propria costruzione, altrimenti 50 per cento del punteggio vada al costruttore del motore e l'altro 50 per cento a quello dello "chassis". Anche perché una marca come la Cosworth, con le sue eccezionali capacità tecniche, merita un riconoscimento.

Naturalmente, sono tutti di-

scorsi accademici, giacché il cammino di certi processi è inarrestabile; inoltre, la stessa Matra è legata alla Simca, giacché le macchine si chiamano appunto "Matra-Simca", secondo un accordo pubblicitario che ha la contropartita commerciale della diffusione, della vendita e dell'assistenza della produzione di serie, la 530, attraverso la cospicua rete europea della Chrysler.

Dai missili al petrolio

E pur essendo il principio informatore di portata ancor più grossa: la Francia, dopo Gordini e Bugatti, non ha più presentato una propria vettura da Gran Premio e l'avvento della Matra ha riaperto quel prestigio tecnico che un Paese di queste proporzioni industriali ha sempre meritato. E la Società Engins Matra è al vertice della tecnologia del Paese: proprio in questa occasione abbiamo chiesto di fare una visita dettagliata dei modernissimi impianti di Vélizy, dedicati alle costruzioni aeronautiche, spaziali, elettroniche, in cui l'automobile entra soltanto per l'8 per cento dell'attività. I fatti, con grandissimo interesse abbiamo visitato le officine in cui si costruiscono missili, satelliti e armamenti, soffermandoci dinanzi al modello del T.D., che verrà lanciato dalla California tra

pochi giorni, ed ai particolari del missile "Otomat", realizzato in collaborazione con la Oto Melara italiana, per cui dalla fusione dei due nomi è nata la sua denominazione. E' veramente incredibile come si riescano ad allestire circuiti elettronici tanto complessi e così miniaturizzati: abbiamo visto nelle "Sale Bianche", reparti con assenza di polvere, mantenuti a 20°C 50% di umidità, saldare al microscopio su piastrine della superficie di un'unghia, circuiti oltremodo complessi, che normalmente starebbero in qualche decimetro quadrato; ed abbiamo visto la programmazione elettronica di macchine utensili, che da sole compiono migliaia di operazioni, partendo dal pieno, per giungere al pezzo finito. Su un'area di 40.000 metri quadrati, queste officine concentrano la quintessenza delle tecnologie più avanzate; ma solo l'8 per cento — s'è detto — è dedicato all'automobile, essendo il 25 per cento per costruzioni spaziali civili e elettroniche, il 55 per cento per aeronautica e armamento bellico e il resto per altre attività, tra cui anche la ricerca petrolifera. Le stesse officine che costruiscono la Matra 530 gran turismo non sono a Vélizy, bensì a Romorantin, nei pressi di Orleans, pure qui con un impianto tra i più moderni, che per ora produce ad una cadenza di una decina di unità giornaliere, pur essendo previsto per un prossimo ritmo d'una cinquantina di unità. E forse anche con qualche grossa innovazione, giacché gli accordi con la Chrysler-France condurrebbero ad usare un proprio motore.

Se anziché dell'8 per cento la dedizione all'automobile della Matra fosse per una maggiore incidenza, fin dove potrebbe arrivare il suo potenziale tecnico?

Comunque, bisogna convenire che anche in queste proporzioni l'apporto è di primissimo ordine ed il livello raggiunto dei più alti, proprio in rapporto alle posizioni raggiunte da altri costruttori dalle capacità e dai mezzi altrettanto ingenti. Consideriamo che la Matra sarà una vera e propria potenza nelle prossime «24 Ore» di Le Mans, se non interverranno fattori negativi: abbiamo visto motori e motori già sottoposti a prove speciali, con sei mesi di anticipo, ed il manichino della nuova carrozzeria, che servirà come punto di partenza per tutti i perfezionamenti aerodinamici che seguiranno.

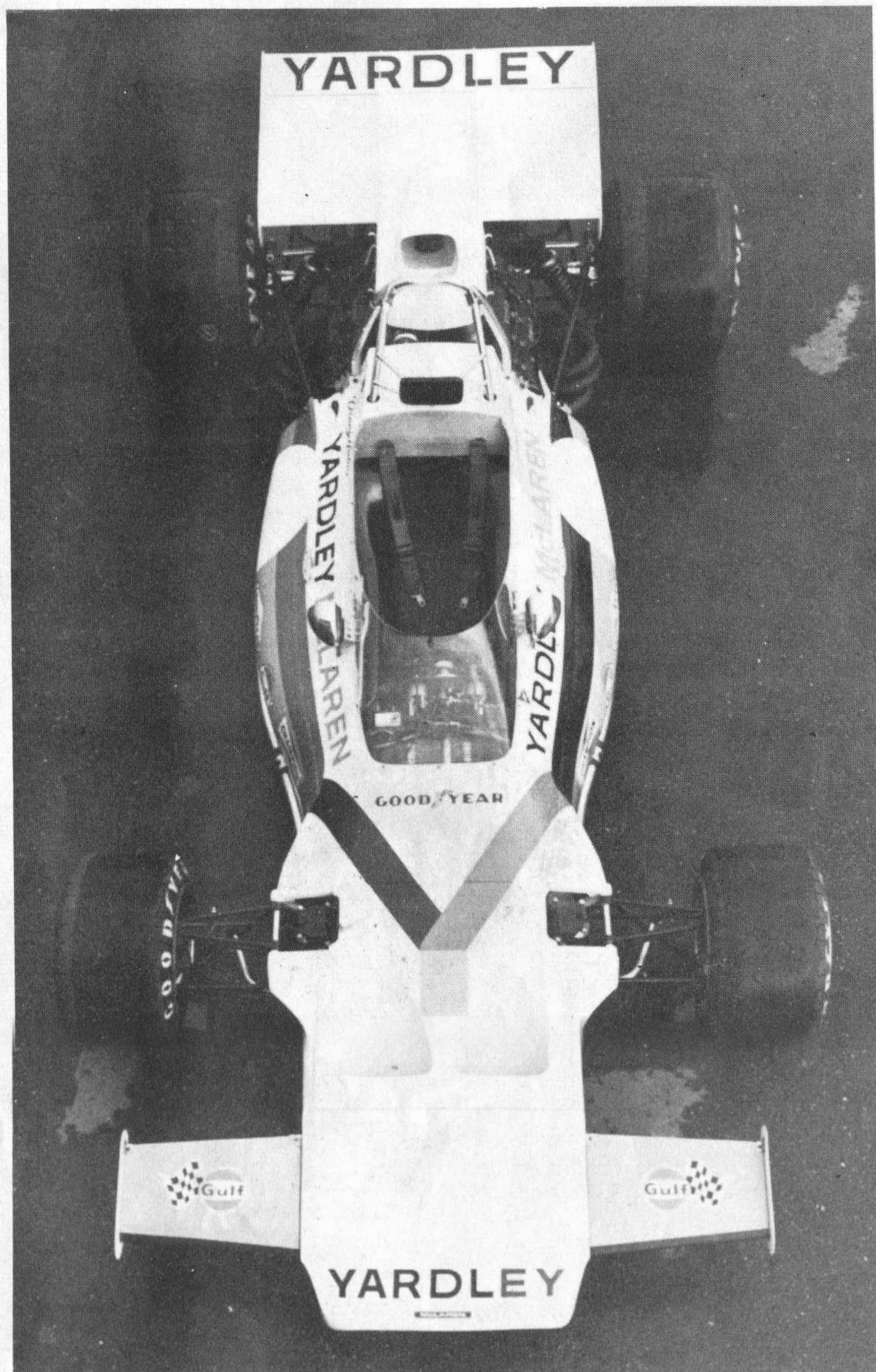
Grosse modifiche o innovazioni da far colpo non ne sono state apportate alle versioni "C", sia della MS 120 di "F.1", sia della M 660 Sport, proprio perché il livello era già buono, ed i progressi sono scaturiti da una somma di interventi più particolareggiati. A cominciare dal motore, che, pur essendosi parlato di nuove versioni "boxer", è rimasto il V-12 che conosciamo, con dimensioni di 79,7 per 50 mm. Fatto importante è che le potenze, con valori minimi di 450 cavalli e massimi di 475 CV, sono fornite agli stessi regimi di 11.000-12.000 giri, con coppia massima concentrata a 9.000 giri. Qualcuno ha parlato dello "zampino" dell'ing. Aubrey Woods, ex mo-

Enrico Benzing

PROFUMO di F.1

E' al via anche la FORMULA 1. Domenica prossima all'autodromo municipale di Buenos Aires e, pare, sullo stesso nuovo percorso usato per la 1000 KM, si svolgerà il Gran Premio d'Argentina, prima prova del campionato mondiale piloti. (A proposito: l'insero F.1 lo pubblicheremo prima della gara di Kyalami nel Sud Africa, mentre quello del campionato marche lo troverete alla vigilia di Daytona del 6 febbraio).

Tornando al G.P. d'Argentina ogni incertezza organizzativa è stata superata: tutto è pronto per ricevere macchine e piloti. Le vetture, sono partite da Milano lunedì con lo stesso aereo usato per i prototipi. V'erano tre Ferrari, la Matra e le BRM e le altre vetture inglesi, per cui la gara si svolgerà con un vero « completo ». Unico assente sarà Jean Pierre Beltoise perché i suoi nuovi dirigenti hanno voluto trattenerlo in Europa per evitargli noie con le autorità argentine che debbono completare il processo legato al tragico incidente che costò la vita ad Ignazio Giunti. Profumo di Formula 1, quindi, ed è proprio il caso di dirlo in quanto, come leggerete sotto, la McLaren ha concluso in extremis il suo abbinamento con la Yardley.



Guardandola superficialmente, questa monoposto potrebbe sembrare una BRM. Si tratta, invece, della McLaren M 19, « trasformata » dai colori della Yardley

Le signorine YARDLEY fanno

cambiare colore alla Mc LAREN

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Come era previsto ormai da tutti — nonostante le spasmodiche congetture su possibili alternative — il patrocinio Yardley è andato alla McLaren. Può anche essere fonte di sorpresa, dato che recentemente le McLaren non hanno avuto molti successi nei grandi premi, che il contratto sia per tre anni.

Uno degli aspetti decisamente interessanti dell'annuncio formale è stato l'approvazione espressa dal direttore generale della Yardley, Dennis Matthews, per quanto riguarda il valore del patrocinio in campo motoristico, per le operazioni commerciali della società. « Benché sia molto difficile fare calcoli esatti — ha detto — noi attribuiamo gran parte del nostro aumento nelle vendite, il 40 per cento, ai nostri legami con le corse. »

Tutti sono d'accordo nel riconoscere che l'« operazione patrocinio » della Yardley è stata una delle più professionali mai viste in questo sport. E pensando ad alcuni patrocinatori che, se non altro in apparenza, sembrano sborsare denaro ottenendo poco in cambio, è importante che un patrocinatore di primo piano dichiari che stando alle prove di ricerche di mercato scientifiche, quello delle corse è un settore in cui vale la pena investire denaro (la Yardley



se e da questo dovrebbe trarre vantaggi anche lo sport motoristico. Piccolo ma simpatico particolare, le belle ragazze che hanno adornato i circuiti europei nel nome della Yardley, si faranno rivedere, però con divise nuove che conservano l'arancione McLaren, che sulle vetture non si vede quasi più. Ci saranno nuove decalcomanie, ad aumentare i due milioni di quelle Yardley-BRM già distribuite. Dovremo poi abituarci al « new look » delle McLaren, perché è incredibile la differenza che fa un cambio di vernice, al punto che una M19 vista da certi lati somiglia a una BRM (rimane una striscia arancione sulla fiancata, dietro richiesta di Patty McLaren).

Phil Kerr ammette di avere sempre ammirato lo spirito della Yardley, nei confronti dello sport motoristico, e dice: « Ha dimostrato come deve fare un patrocinatore per presentare le corse in modo appassionante. » Credeci o meno, Hulme dice che per la prima volta aspetta con piacere di correre a Brands Hatch in marzo (per l'« orso » è già una bella ammissione!).

La nuova McLaren M 23 non sarà probabilmente vista prima di maggio e se ne sa soltanto che sarà più piccola della M 19. In versione aggiornata, la M 19 servirà finché non sarà pronta la M 23; l'unico cambiamen-

L'ultima MATRA

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

torista della BRM, ora in società con Amon per varie attività tecniche. E su questo punto M. Lagardère, con una punta di « humour » ha detto:

« Non abbiamo fatto uno scambio con la BRM dandogli Beltoise e ricevendo l'ingegner Woods. Tuttavia, non siamo di quelli che pensano di possedere la scienza infusa e siamo aperti a tutti i contributi esterni che abbiano un carattere ed un peso autentici. »

Quindi, il progresso compiuto dal motore lo si deve ad una infinità di piccoli interventi, per ogni particolare costruttivo. Ed anche la macchina resta la stessa, con qualche ritocco alle sospensioni, per seguire le ultime espressioni delle caratteristiche funzionali dei pneumatici. Infatti, abbiamo notato un attacco più alto per la sospensione anteriore e piccole modifiche posteriori; altri interventi riguardano l'aerodinamica, con modifiche del frontale, dell'alettone, in aggiunta della presa d'aria dinamica, che, raggiunto il voluto adattamento, ha dato i suoi vantaggi, proprio com'è avvenuto la scorsa estate con il V8 Ford-Cosworth.

Anche per la Sport si è badato al dettaglio, salvo che per le carrozzerie, e riguardano soprattutto le sospensioni, per ridurre scuotimenti e rollio. La parte più interessante sarà proprio quella aerodinamica, dove, a quanto pare, vi saranno grosse sorprese. Del resto, la Porsche non si è valsa l'anno scorso di certi tecnici francesi per le sue aerodinamicissime carrozzerie a coda lunga delle 917? Sarebbe imperdonabile non far tesoro di un patrimonio nazionale di questa importanza.

Appuntamento, dunque, a Le Mans per una « grande » Matra; ma anche punto focale oltremodo decisivo.

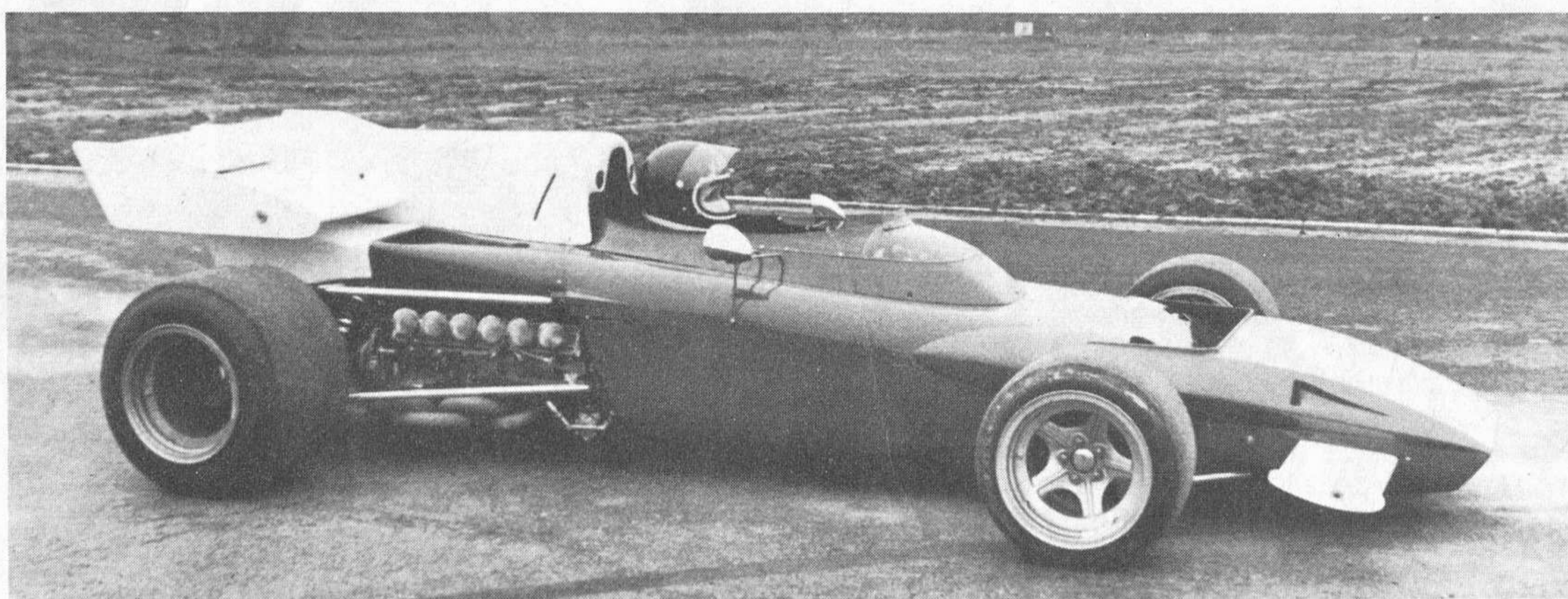
e. b.

BURRASCA (anche per HILL) alla BRABHAM

LONDRA - Graham Hill è dunque di nuovo alla Brabham, come del resto era già evidente circa una settimana prima che firmasse effettivamente il contratto. E ora, in qualche modo, il team Brabham dovrà trasformarsi di nuovo in una squadra operante, perché anche se Schenken, pur essendo andato via, è rimasto leale e ha soltanto detto che il team non è più quello di una volta, è da quello che non ha detto, e da ciò che si ode, che si capisce quanto poco felice sia la situazione della Brabham.

Ecclestone e il suo direttore nominato da poco, Colin Seeley (che viene dal mondo del motociclismo) non sono d'accordo con le idee di Ron Tauranac. Quanto a lui, è presumibile che non gli diverta la prospettiva di mettere a punto un'altra vettura con Graham, dato che i due erano già ai ferri corti a proposito della BT 34, l'anno scorso (ironico a dirsi, la vettura cominciò a mostrarsi promettente soltanto nelle mani di Schenken, durante le prove di fine anno, forse perché, diverso da Graham, Tim non pilotava con preconcetti).

Inoltre, pare che Seeley abbia irritato molta gente alla Brabham, gente che se n'è andata (sono stati assunti parecchi dei vecchi meccanici) di Williams). Intanto la Brabham comincerà la stagione con le BT 33, l'ultima vettura che il vecchio Jack abbia reso competitiva. Non si può fare a meno di pensare che alla Brabham, occorrerebbe l'opera di un certo John Arthur Brabham, pilota in pensione...



La FERRARI B2 1/2

Prima di prendere il volo, lunedì 17, per l'Argentina, in vista del Gran Premio di domenica prossima, la nuova Ferrari F.1 è stata collaudata da Jacky Ickx nel nuovo autodromo della Ferrari a Fiorano, che così è stato « inaugurato » (anche se senza riferimenti di tempi). La Formula 1 Ferrari che potremmo definire B2 e 1/2, è stata — come si vede — accorciata nella parte anteriore e dotata di una nuova carenatura totale in un solo pezzo per la parte posteriore che incorpora le prese d'aria per i radiatori olio. L'alettone è a due piani

lo ha preferito al calcio, al tennis, alle corse ippiche e alla vela).

Il risultato è stato ottenuto nonostante i problemi avuti nel precedente accordo con la BRM, quasi a confermare ciò che tutti sappiamo. Parlando della McLaren e dei suoi predecessori, Matthews ha detto: « Siamo fiduciosi del successo del team McLaren sui circuiti, ma siamo altrettanto certi che lo spirito professionale della squadra e la sua comprensione, per quanto riguarda i problemi del patrocinatore, ci daranno possibilità a media e lunga scadenza per sfruttare nel modo migliore l'accordo, fatto che a volta era carente nel nostro precedente legame. » Grazie, signor Stanley.

Così quest'anno la Yardley raddopierà la sua pubblicità legata alle cor-

to visibile si trova nel muso, che è più lungo. Il team conserverà i Cosworth DFV (ne avrà undici per la stagione, due i nuovi 1972).

In complesso il team McLaren disputerà 54 gare nell'anno, e non è un'impresa da poco.

La Yardley non si preoccupa dei legami di Peter Revson con la ditta di cosmetici Revlon. Matthews ha detto che sarebbe preoccupato soltanto se un signor Yardley pilotasse per un team Revlon...

L'accordo non comprende la F.2, anche se corrono voci secondo le quali la Yardley potrebbe interessarsene, quando avrà constatato se l'operazione McLaren è fruttuosa.

David Hodges

COME



il

VADEMECUM del rallysta

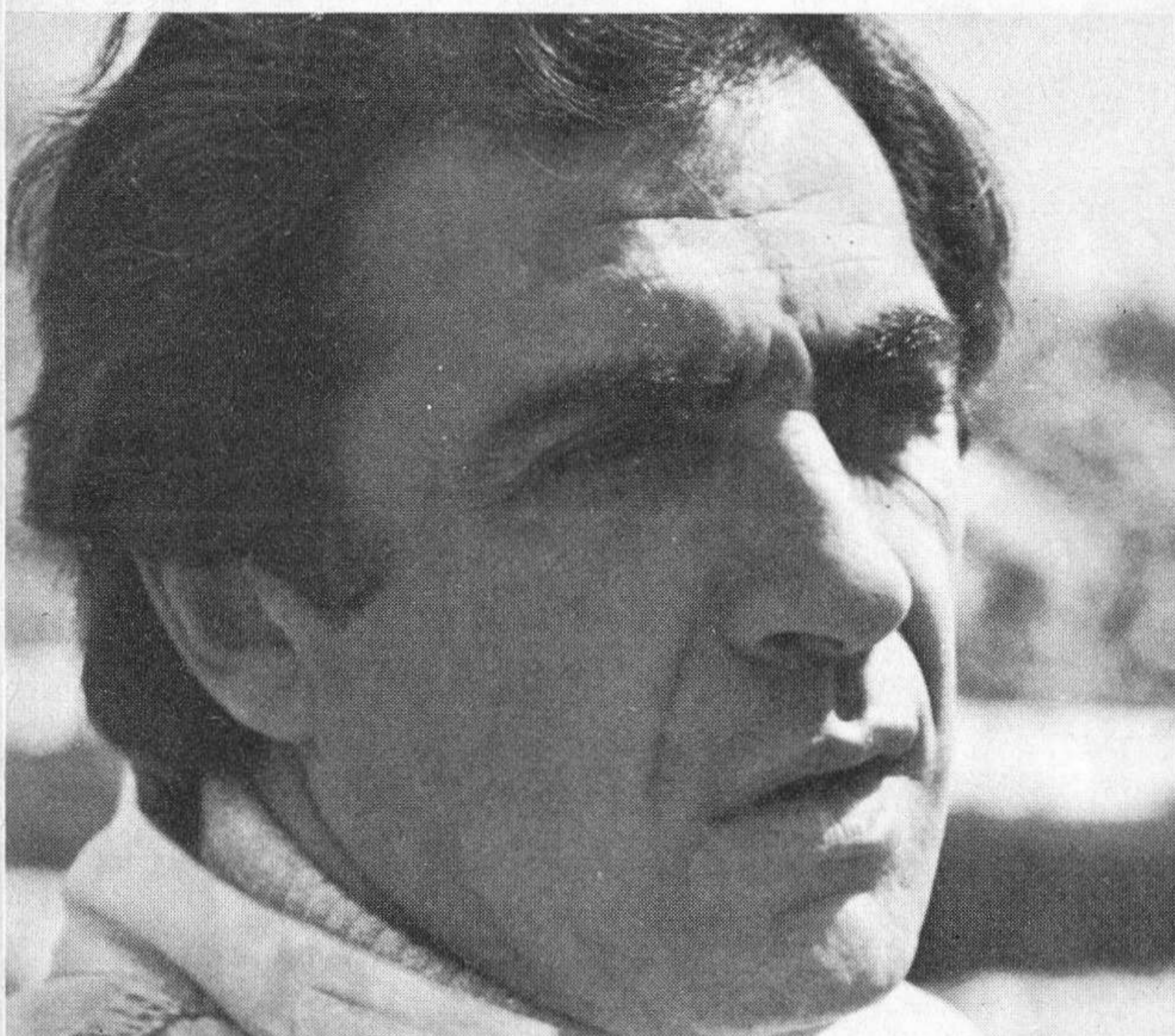
Col Rally di Montecarlo, di cui avete visto nelle pagine precedenti un servizio di presentazione, riprende l'attività rallystica internazionale.

Qui accanto potete ritagliare una GUIDA con tutto ciò che riguarda la stagione dei rallies: i calendari, vincitori delle edizioni passate, vetture protagoniste, piloti ecc.

Ecco come CONFEZIONARE la GUIDA AL RALLY (a cura di Carlo Cavicchi e Alfo C. Predieri). Staccare il fascicolo centrale, piegarlo prima lungo la linea continua, poi lungo la linea tratteggiata, indi tagliare le pagine doppie. Controllate che la numerazione delle pagine da 1 a 16 sia esatta ed otterrete la prima completa guida tascabile dei campionati internazionali dei rallies.

Domina l'Alfa 333, vince la Chevron di Hine

Per due litri di «super» FACETTI solo quarto



Carluccio Facetti, «eroe» della 1000 Km di Baires, protagonista sfortunato della gara di Balcarce

TROFEO ENTE NAZIONALE TURISMO - Gara internazionale per vetture Sport gruppo 5 - Autodromo «Fangio» di Balcarce (Argentina), di metri 4552.

Prima serie: 1. John Hine (Chevron B 19) 35 giri in 56'39"2, media 163,857 kmh; 2. Pace (AMS) in 56'41"45; 3. Bonnier (Lola T 212) in 58'00"53; 4. Soler Roig (Abarth) a un giro; 5. Bridges (Chevron) a un giro; 6. Catapani (Lola T 212) a un giro; 7. Facetti (Alfa 33-3) a due giri; 8. Pascualini (Chevron) a due giri; 9. Garcia Veiga (Lola T 212) a due giri; 10. Ternengo (Berta Tornado) a undici giri; 11. C. Fangio (Berta Tornado) a diciotto giri; 12. Plano (Baufer Chevrolet) a ventidue giri; 13. Dumoing (Lola) a trentatré giri; 14. Merzario (Abarth) a trentaquattro giri.

Giro più veloce: Facetti (Alfa 33-3) in 1'34"07, media 169,169 kmh.

Seconda serie: 1. Carlo Facetti (Alfa Romeo 33-3), 35 giri in 55'33"41, media 167,091 kmh; 2. Hine (Chevron) in 56'06"90; 3. Bonnier (Lola) in 56'07"74; 4. Pace (AMS) in 56'40"89; 5. Soler Roig (Abarth) a un giro; 6. Garcia-Veiga (Lola) a due giri; 7. Bridges (Chevron) a tre giri; 8. Tondelli (Chevron) a tre giri; 9. Catapani (Lola) a dieci giri.

Giro più veloce: Facetti (Alfa 33-3) in 1'34"62, media 168,205 kmh.

Finale per somma di tempi: 1. Hine (Chevron) in 1.52'46"10, media 164,639 kmh; 2. Pace (AMS) in 1.53'22"34; 3. Bonnier (Lola) in 1.54'08"26; 4. Facetti (Alfa 33-3) a due giri; 5. Soler Roig (Abarth) a due giri; 6. Bridges (Chevron) a quattro giri; 7. Garcia-Veiga (Lola) a quattro giri; 8. Pascualini-Tondelli (Chevron) a cinque giri; 9. Catapani (Lola) a undici giri.



PRIMA SERIE

Dall'uragano ai determinanti guai di benzina

BALCARCE - Un violentissimo uragano ha sconvolto la zona di Balcarce appena prima della gara, tagliando fuori la città da ogni comunicazione con Mar del Plata e costringendo gli spettatori che stavano arrivando a fermarsi al riparo, perché anche le strade erano allagate e la visibilità molto ridotta.

La gran pioggia che è caduta sulla pista ha lavato l'asfalto e un poco di buono quindi l'ha presentato, poi la violenza della bufera si è calmata una mezzora prima della partenza permettendo agli elicotteri ufficiali di raggiungere l'autodromo. Il Presidente della Repubblica argentina che doveva venire ad assistere alla inaugurazione è stato trattenuto a Baires.

Le macchine si sono schierate due per due dietro la Mercedes 300 SL di Fangio, la macchina che la Mercedes gli aveva regalato dopo la sua ultima stagione con la Casa tedesca. In prima fila la Lola con però Bonnier al volante, perché era stato deciso che Wisell guidasse nella seconda prova. Dietro la Lola di Bonnier era anche l'Abarth di Merzario ma con poche speranze di poter far qualcosa di buono perché al mattino si erano accorti che non funzionava la pompa della benzina e non c'era modo di ripararla.

Infatti, dopo la partenza, si vedeva Merzario arrancare e poi fermarsi dopo appena due giri. Prendeva la partenza anche la Lola di Dumoing che veniva ammesso pur se non aveva potuto qualificarsi il sabato. Non c'era per contro la Berta di Di Palma, perché non è stato possibile far girare il motore come speravano ed era inutile mettere in pista la macchina per far brutta figura. Al momento della partenza era tornato il sole anche se non completamente, e così la corsa si è svolta in condizioni normali.

Dopo il giro di lancio è scattato subito in testa, a metà del primo giro, Carlo Facetti con l'Alfa e progressivamente si è staccato da tutti, andandosene. Dietro di lui Hine, Pace, So-

BALCARCE - Per un paio di litri di benzina Carluccio Facetti non è stato il vincitore della gara inaugurale del circuito «Juan Manuel Fangio» che ha ospitato una corsa in ultima analisi bella ma che soprattutto è stata la grande festa del cinque volte campione del mondo e dei suoi appassionatissimi tifosi.

La gara, è chiaro, era un pretesto per aprire ufficialmente questo impianto eccezionale, e se pur nelle inevitabili lungaggini che sembrano scotto fisso di tutte le cose nuove, dappertutto, il circuito è stato aperto.

Non ha potuto vincere Facetti perché nella prima prova è rimasto senza benzina e quindi ha dovuto perdere due giri, ma la gara se la meritava poiché egli ne è stato il dominatore. Ovviamente, il fatto di disporre di una tre litri contro le due litri lo ha avvantaggiato, ma il percorso non è in fondo quello che si dice velocissimo e quindi le due litri potevano trovarvi modo di esprimersi come d'altra parte avevano dimostrato Wisell, Pace e Merzario durante le prove.

Il vincitore è l'inglese John Hine, che dopo la bella gara di Buenos Aires durante la quale ha diviso la macchina con José María Juncadella ha confermato qui di essere uomo di tutto rispetto al volante della Chevron. Peccato che nella prima prova sia mancato a Hine il confronto diretto con qualcuno temibilissimo, ad esempio Wisell o anche Bonnier (svantaggiato da disturbi alle candele) ma in ogni caso Hine non è un «fermo» e lo si è visto.

Al secondo posto assoluto quel Carlos Pace di cui si è parlato tanto da noi e forse a sproposito poiché non ci sembra che il ventilato passaggio alla Ferrari sia da considerare molto seriamente almeno per i prossimi due anni. Comunque Pace con la AMS ha anche lui dimostrato grinta e classe ed anzi a nostro avviso è stato l'unico a capire immediatamente quali fossero le traiettorie più veloci, quando tutti sono andati alla scoperta del circuito nuovo. E ci ralleghiamo che dopo

ler Roig, Bonnier, Garcia Veiga, Catapani, Bridges, Pascualini, Cacho Fangio, e Ternengo. Poi staccatissimo Dumoing e infine Merzario che girava adagio e si fermava definitivamente.

Facetti manteneva la posizione con molta autorità e si portava fino a oltre 20 secondi di vantaggio su Hine il quale era però costantemente tallonato da Pace che anche se un poco meno veloce in rettilineo riusciva a recuperare nella parte sinuosa. Bonnier riusciva quasi subito a mettersi davanti a Soler Roig, mentre nelle posizioni arretrate si notava che Catapani passava in ritardo per una sbandata e poi recuperava.

Nel sorpasso di Catapani, Hine perdeva terreno rispetto a Pace e quindi pareva che il secondo posto fosse minacciato. Invece era la prima posizione che cambiava quando Facetti doveva fermarsi al box a cinque giri

Pace sia stato Bonnier a mettersi in mostra perché è la conferma che lo svedese non è per niente finito, anzi va ancora forte pur se risparmia le sue forze per le sole occasioni in cui vale la pena di rischiare.

Di Merzario abbiamo detto. Non è stato fortunato con la storia delle gomme e con i guai toccati poi alla pompa della benzina ed ha dovuto praticamente rinunciare alla corsa. Peccato perché era forse lui che poteva far qualcosa di più di quello che hanno fatto gli altri con le due litri. Eris Tondelli non ci è sembrato molto a suo agio su questo circuito e si è limitato a fare una gara prudente e senza storia con una sola occasione di emozione quando non si è accorto che Bonnier e Hine lo stavano superando all'interno di una curva ed ha avuto una piccola collisione con la Lola di Bonnier ma senza nemmeno sbandare.

Abbiamo detto che Balcarce è un circuito eccezionale. Lo è per la sua conformazione e la stupenda visibilità che offre agli spettatori, ma lo è soprattutto perché costruito dalla gente del posto in una cittadina che conta ottomila abitanti, dico proprio ottomila, anche se sono abitanti felici perché sono nella zona agricola più ricca dell'Argentina. Una città così, per onorare il suo figlio più grande ma anche per soddisfare la sua passione sportiva, ha saputo costruire un impianto che dovrebbe essere un esempio. E se si pensa come in Argentina ci siano ormai circuiti di gran valore in ogni città e che la nazione intera ha 25 milioni di abitanti in tutto, si vede come non si possa far altro che restare ammirati e invidiosi di quello che gli argentini fanno.

Quando sarà terminato e avrà tutte le condizioni di sicurezza che sono richieste, questo circuito sarà anche molto «sportivo» oltre che spettacolare e se ospiterà come si dice il Gran Premio d'Argentina del 1973 vi si vedrà una gara magnifica ed i veri valori di guida. Come è d'altronde accaduto oggi, fatte le debite proporzioni coi piloti della formula uno, si intende.

Franco Lini

COSI' (IN 14) AL VIA

HINE (Chevron) 1'35"38	BONNIER (Lola 212) 1'35"05
PACE (AMS-Ford) 1'36"39	MERZARIO (Abarth) 1'35"67
SOLER ROIG (Abarth) 1'37"32	FACETTI (Alfa 33-3) 1'37"12
BRIDGES (Chevron) 1'39"67	GARCIA VEIGA (Lola) 1'39"45
TONDELLI (Chevron) 1'40"32	DI PALMA (Berta) 1'40"03
TERNENGO (Berta-Tornado) 1'43"04	CATAPANI (Lola) 1'41"29
PLANO (Baufer Chevrolet) 1'49"41	C. FANGIO (Berta-Tornado) 1'45"42

dalla fine per far mettere benzina cosa che veniva effettuata in velocità ma non tanto da non fargli perdere molto tempo pur se meno di un giro. Poi però egli era ancora in difficoltà probabilmente perché le pompe si erano disinnescate e così non soltanto non riusciva a mantenere una posizione decante ma addirittura finiva fermo sulla pista incapace di far arrivare la macchina fino alla fine dell'ultimo giro.

Vinceva così Hine, con Pace a meno di tre secondi e Bonnier al terzo posto. Poi, doppiato, Soler Roig davanti a Bridges e Catapani. A due giri Facetti, Pascualini e Garcia Veiga. A undici giri la Berta Tornado di Ternengo ed a diciotto giri quella di Cacho Fangio che si era fermata a lungo col motore in disordine. Facetti aveva la consolazione del giro più veloce in 1'34"07 media 169,169.

SECONDA SERIE

FACETTI si consola col record

La seconda serie è stata interessante anche se aveva molte meno macchine in pista. Infatti sono partiti Facetti, Bonnier, Garcia Veiga, Soler Roig, Bridges, Hine, Tondelli, Pace e Catapani. Merzario ha dovuto rassegnarsi a veder gli altri e Wisell ha lasciato a Bonnier il piacere di continuare, anche perché il distacco accumulato nella prima prova è stato tale da non poter essere colmato.

Sulla macchina di Tondelli era salito Pascualini nella prima prova, mentre l'italiano ha guidato soltanto nella seconda. Le tre macchine argentine non sono partite perché irrimediabilmente rotte.



Il circuito in «vistavision»

BALCARCE - Costruito ai piedi della montagna chiamata «Sierra La Barrosa», il circuito di Balcarce è stato realizzato secondo il progetto che noi avevamo pubblicato nel 1968. La posizione scelta per la pista è veramente ideale perché ha il massimo di possibilità spettacolari. La montagna, infatti, forma una specie di anfiteatro naturale che sovrasta la pianura di Balcarce con la cittadina posta a circa un chilometro dai piedi delle rocce. La pista è stata ricavata sfruttando al massimo le possibilità della zona, raggiungendo la lunghezza di metri 4420,50 attraverso un disegno abbastanza elaborato che prevede una intersecazione ottenuta con un tunnel. Dal punto di sistemazione del pubblico la pista è visibile per più del novanta per cento per cui si può affermare che per la spettacolarità questo impianto è certo il migliore che esista. Per darvi un'idea diremo che è come se fossero stati concentrati Brands Hatch, Vallelunga e Zeltweg, senza

che vi sia una parte di asfalto fuori dalla vista.

La pista è molto larga con una media di dodici metri avendo a fianco delle zone di rispetto abbastanza larghe. Lungo tutta la pista è stata costruita una via di servizio per i mezzi di assistenza e pronto intervento. La sistemazione definitiva avverrà nelle settimane venturose con il riempimento dei fossati.

La direzione di gara, la torre di controllo e i boxes sono ospitati in costruzioni moderne che prevedono la possibilità di ricoverare le macchine e gli attrezzi in permanenza, servendo quindi da garage. I boxes sono finiti, ma non è finita la parte superiore riservata alla direzione corsa e alla sala stampa, oltre alle trasmissioni telefoniche e telex.

Sui fianchi della montagna è stato per ora ricavato soltanto un terrapieno di 15 metri sulla pista. Grosso modo potranno trovar posto nell'anfiteatro circa centomila persone.

Ecco Facetti in azione con la sua 33-3 Alfa Romeo. Purtroppo, il milanese è stato costretto a fermarsi nella prima manche. Nel riquadro, il tracciato di Balcarce

Tutto l'EURO 2000 di PACE con l'AMS

Pizzagalli e Cattini sono stati presenti anche alla gara di Balcarce con la AMS due litri che a Buenos Aires andava molto bene prima di ritirarsi per la rottura di un portamozzo. La macchina si è comportata molto bene nelle prove grazie anche alle qualità personali di Pace che si è confermato pilota di molte risorse. Con Carlos Pace sono state praticamente concluse le trattative per fargli disputare il campionato europeo delle due litri con la AMS e per perfezionare completamente l'accordo restano da definire taluni particolari finanziari, legati a trattative con gli «sponsors».

TONDELLI farà coppia con HINE a Sebring (sulla CHEVRON 3000)

BALCARCE Eris Tondelli correrà a Sebring in coppia con l'inglese Hine e non con Hailwood come era stato previsto in un primo tempo. Quel che è ancora più importante, tuttavia, è che a Sebring il bolognese di Torino disporrà di una macchina nuovissima che è in fase di ultimazione e che la Chevron costruisce per le gare di durata della stagione, utilizzando il motore Cosworth tre litri. Questa macchina si aggiunge, quindi, alla nuova Chevron B 21 due litri che è quasi finita e che deve partecipare al campionato

europeo. Inizialmente la Chevron aveva pensato di utilizzare il telaio della due litri anche per le corse della cilindrata maggiore, poi ha cambiato parere e per la tre litri è stato deciso di approntare una macchina di nuova costruzione. Il Chevron tre litri esordirà a Sebring, ma sarà provato a Silverstone il 25 e 26 febbraio.

MERZARIO e SOLER su Abarth a DAYTONA

Una delle tre Abarth che erano state portate in Argentina, è già stata inviata a Daytona per la preparazione e le prove preliminari in vista della Sei Ore del 6 febbraio. Questa macchina sarà guidata, nella corsa della Florida, da Arturo Merzario e Alex Soler-Roig che sono stati i migliori dei piloti Abarth durante la 1000 KM argentina.

WISELL su BRM nel G.P. ARGENTINA

Reine Wisell che è stato primattore della 1000 KM di Buenos Aires e che anche a Balcarce ha dimostrato di essere in eccellente forma, ha ricevuto delle proposte da parte della BRM per guidare la monoposto F. 1 rimasta libera dopo che Beltoise ha deciso di rinunciare al G. P. d'Argentina. Così le BRM che saranno in pista la settimana venturosa saranno cinque come previsto, poiché le altre sono quelle di Gethin, Ganley, Soler-Roig e Marko.

MERZARIO ai ladri: «Prego, gli amuleti»

MAR DEL PLATA - Grossa disavventura per Arturo Merzario che si era portato a Mar del Plata immediatamente dopo la 1000 KM di Buenos Aires per passare qualche giorno sulla spiaggia. Lasciata la sua macchina sul bordo della strada con dentro tutte le sue cose, si è messo in costume da bagno e si è portato al mare. Al ritorno ha scoperto che la macchina era stata aperta e che i ladri avevano asportato i suoi abiti ed una borsa contenente documenti, danaro e gli amuleti che egli ha sempre portato da quando corre.

Merzario è stato evidentemente colpito in modo particolare dal furto, ma non tanto per il valore effettivo degli oggetti perduti, quanto per il valore psicologico che avevano per lui gli amuleti. Innanzi tutto ne ha comprato subito un altro, un braccio

con manina atteggiata nella classica posa delle «corna»: «E queste le dedico al ladro» ci ha detto. Poi ha pregato i giornalisti argentini di far sapere che è persino disposto a pagare il ladro purché gli renda gli amuleti. Così tutte le stazioni radio e televisive di Mar del Plata e di Buenos Aires e tutti i giornali hanno parlato a lungo della vicenda, creandogli molta popolarità.

Insieme con la roba di Merzario, dalla macchina era stato asportato anche il vestiaro del fotografo Giancarlo Piccinini di Attualfoto, che ha dovuto recarsi in costume da bagno in un negozio a comprarsi un nuovo paio di pantaloni.

Gigi Villorosi ha diviso con Juan Manuel Fangio gli onori della popo-

larità in questi giorni di vigilia della corsa di Balcarce. E' stato letteralmente sommerso da interviste e da richieste di autografi e ne era particolarmente commosso, anche perché insieme con gli applausi di oggi ha ritrovato molti visi amici dei tempi in cui egli veniva qui a correre.

Durante una trasmissione televisiva negli studi del canale otto, ha avuto anche la sorpresa di veder proiettato un vecchio film del Gran Premio del Mar del Plata del 1949, nel quale abbiamo riconosciuto, insieme a lui, anche Ascari. Una festa in suo onore è stata poi organizzata da Juan Manuel Bordeu nella sua estancia «La Pellegrina» che è tra Mar del Plata e Balcarce e dove Villorosi era ospite. Un favoloso «asado» al quale hanno partecipato ottocento persone accompagnato da canti e balli

Lo svolgimento è stato molto semplice con ancora Facetti in testa dal primo giro e sempre più staccantesi dagli altri. Stavolta il rifornimento di benzina era stato fatto coi quantitativi previsti e di conseguenza non c'è stata la stupida fermata che gli è costata la vittoria nella prima manche e quindi vittoria finale. Dietro Facetti in questa prova si era formato un trio serrato composto da Hine, Pace e Bonnier inizialmente, e poi da Bonnier, Hine e Pace quando lo svedese è riuscito a passare gli altri due.

In un sorpasso Bonnier e Hine sono riusciti a scollarsi di dosso Pace che tuttavia ha mantenuto un buon ritmo pur senza più riuscire a ricongiungersi. Nel finale il duello Hine-Bonnier è stato formidabile ed è finito a vantaggio dell'inglese che ha arrischiato qualche staccata al limite anche se non ne aveva bisogno.

Anche in questa seconda prova il giro più veloce è stato di Facetti con 1'34"62 media 168,204.

Acrobazie di PACE nelle prove

BALCARCE - Le macchine iscritte alla corsa, denominata Trofeo dell'Ente turismo nazionale, erano diciotto, ma in realtà le macchine presentate in pista sono state soltanto quindici poiché tre delle «nazionali» non si sono presentate per carenza di preparazione e forse per non sfidare troppo di fronte alle macchine internazionali.

In sostanza si è visto che come a Buenos Aires, le due litri migliori erano l'Abarth di Merzario e Soler Roig, la Lola di Wisell e le Chevron ufficiali di Hine e Bridges. Tuttavia si doveva presumere che la tre litri Alfa potesse essere migliore di tutte data la maggior potenza. In pratica è accaduto che durante il trasporto da Buenos Aires a qui qualche macchina ha subito dei danneggiamenti ed in particolare sono state colpite le due Abarth perché le avevano aganciate

I tempi delle prove

	VENERDI'	SABATO
Wisell (Lola 212)	1'42"22	1'35"05
		Km/h 167,425
Hine-Bridges (Chevron)	—	1'35"38
Merzario (Abarth)	—	1'35"67
Pace (AMS-Ford)	1'38"32	1'36"39
Facetti (Alfa 33-3)	4'01"05	1'37"12
Soler Roig (Abarth)	—	1'37"32
Garcia Veiga (Lola)	1'49"94	1'39"45
Bridges-Hine (Chevron)	—	1'39"67
Di Palma (Berta)	1'51"93	1'40"03
Tondelli (Chevron)	1'49"83	1'40"32
Catapani (Lola)	—	1'41"29
Ternengo (Berta-Tornado)	1'46"91	1'43"04
C. Fangio (Berta-Tornado)	1'47"09	1'45"42
Plano (Bauer Chevrolet)	—	1'49"41

con catene che passavano sopra i pneumatici, il che ha danneggiato le gomme in modo tale da non poter essere utilizzate. La cosa ha messo un poco in crisi Merzario e Soler Roig perché sono rimasti a corto di pneumatici ed hanno quindi dovuto effettuare le prove al risparmio avendo poi per la corsa degli equipaggiamenti molto eterogenei con quattro gomme di tipo differente su ogni macchi-

na: certo non era l'ideale.

Le prove del venerdì erano previste per le sedici, ma la pista non era pronta perché ancora sporca e c'è voluto del tempo prima che gli autocarri con spazzoloni potessero pulirla anche se non perfettamente. Il primo a voler entrare in pista, e quindi ad essere il primo a girare sul nuovo autodromo, è stato l'argentino Hector Plano con una Bauer motore

Chevrolet che non è una macchina ultimo grido nemmeno per gli argentini, ma che così ha trovato il suo momento di gloria.

Le prove sono cominciate in sostanza verso le diciannove e si sono protratte per poco più di un'ora con poche macchine perché molte erano ancora da pulire e preparare. L'Alfa Romeo di Facetti ha potuto fare soltanto un giro perché gli si è semi-bloccata la ruota anteriore destra per la rottura del cuscinetto; il che ha poi comportato un gran lavoro di smontaggio e riparazione fatta nella notte coi mezzi possibili. Hanno girato le Lola di Wisell e Garcia Veiga, la Chevron di Tondelli, le due Berta con motore Tornado Renault e l'Ams di Pace che ha ottenuto un tempo nettamente migliore delle altre.

Il sabato invece le cose sono andate un po' meglio perché la pista era abbastanza buona pur se c'era un poco di sabbia e le macchine erano tutte preparate. Facetti, tuttavia, ha preferito non insistere per non danneggiare ulteriormente la ruota e avendo fatto un tempo decente se n'è andato a metà delle prove. Il tempo era inizialmente valido, ma poi l'aria si è rinfrescata e così alla fine i motori andavano meglio. La Berta è stata in pista abbastanza per vedere che andava sia pure non tanto forte e Ore-

ste Berta incrociava le dita sperando che il motore resistesse anche se non aveva illusioni.

Nell'ultima mezzora Merzario ha compiuto una decina di giri il più forte possibile avendo come traguardo il miglior tempo e lo ha ottenuto, ma ha dovuto fermarsi perché si era rotta la pompa dell'olio. Così sul finire Wisell che era scatenato, ha potuto migliorare il tempo sul giro ed anche l'inglese Bridges, sulla macchina di Hine, ha potuto fare meglio di Merzario sfruttando anche una buona scia di Bonnier che aveva preso la macchina di Wisell. Carlos Pace ha dato spettacolo di acrobazia, come d'altra parte aveva fatto Merzario, e ha fatto anche lui un buon tempo di modo che Facetti si è ritrovato in quinta posizione.

Sono state notate le incertezze di quasi tutti i piloti nella scelta delle traiettorie, cosa logica dato che il percorso era nuovo per tutti e non esistevano riferimenti. A nostro avviso quelli che hanno capito meglio la pista sono stati Pace e Merzario, anche tenendo conto delle acrobazie che l'italiano era costretto a fare date le sue gomme. Sul finire si è verificato che le Abarth hanno avuto anche delle noie con gli spinterogeni cui si sono rotti i martelletti delle puntine con soluzione precaria per la corsa