



IL BUON ANNO arriva dalla FRANCIA:

tolto il veto alle corse

Il Buon Anno (agli appassionati di automobilismo arriva dalla Francia. Lì, dove c'è una Federazione dello Sport Auto che è eletta davvero «dal basso», senza interessati paternalismi di Auto Club, dopo una sana rivoluzione (l'unica davvero riuscita fra tante contestazioni nate col '68 francese) in un mese è stata capovolta una situazione che aveva gettato l'allarme in tutto lo sport europeo dell'automobile. Il Presidente della F.F.S.A., signor Jean Marie Balestre, dopo varie iniziative degli stessi piloti francesi di maggior nome, si è fatto ricevere dal Presidente del Consiglio francese Messmer. L'incontro si è svolto venerdì scorso 28 dicembre e il vice-Pompidou si è detto convinto delle ragioni portategli, informando il suo interlocutore che DA GENNAIO IL GOVERNO RITORNERA' SULLA DECISIONE PRESA e TOGLIERA' IL VETO ALLE CORSE IN FRANCIA.

Certamente è tardi per tentare anche un rally Montecarlo di emergenza, ma la decisione è significativa. Anzitutto perché conferma che la schiarita, dopo la decisione degli arabi di sbloccare le forniture petrolifere, è davvero consistente e poi perché — stando a quanto si è saputo — è confermato che la decisione, fatta prendere un mese fa al presidente Messmer, era più frutto di una iniziativa del solito burocrate da vedute particolari, che aveva convinto i politici meno sensibili, che una convinta scelta di indirizzo ufficiale.

Leggerete in altra parte del giornale di ciò che avviene in Italia. Ma certo che la decisione francese toglie un grosso atout a quei funzionari paritetici della burocrazia statale italiana ai quali si debbono analoghe sballate scelte di austerità e che già hanno fatto troppi danni, anche se ora i politici non hanno più il coraggio di smentirle. Vedi

dichiarazioni ai giornali — i due fratelli Agnelli nel giudizio rispettivo? Un fatto è certo: che la Fiat non appoggia nemmeno la Ferrari nella sua campagna contro il limite di velocità (contestato anche dall'Alfa Romeo di Stato), un limite che come è noto sta affossando tutte le nostre più raffinate industrie dell'automobile. Ed è la stessa Fiat che ha tagliato i budget agonistici da tempo.

Di contro però la Ferrari, che per bocca del suo N. 1 aveva sostenuto il metanolo, alla riunione milanese non si è fatta vedere (come non si era compromessa nel voto pro mozione ANCAI sull'alcool a Mantova). In compenso l'Abarth (Fiat) si è dichiarata a favore del carburante succedaneo, se si tratterà di evitare lo stop, al limite anche nei rallies. Una cosa è certa: nel dedalo di certi interessi industriali è sempre difficile raccapezzarsi!...

stop domenicali (che non hanno fatto risparmiare benzina, perché se n'è consumata in più il lunedì, dalle ore 0 in poi), vedi limiti di velocità che causano tamponamenti giganti nelle autostrade percorse «a pattuglia» da auto di diversa cilindrata ma livellate a 120 orari, vedi coprifuoco serali.

Ora arriva la novella araba (a proposito: perché l'Italia è l'unico Paese mai menzionato, nel bene e nel male, negli elenchi arabi dei buoni o dei cattivi? E dire che, in quanto a genuflessioni ai dirimpettai mediterranei, non ci comportiamo certo male!). Ma qui da noi cosa accadrà? Si parla di benzina a 250 lire nel quantitativo «ufficiale» (con tessera) e a 400 a mercato libero. In questo caso nessuno dovrebbe avere da porre più veti alla LIBERTA' DI CORRERE (sia pure pagata tanto cara). O ci sarà da temere obiezioni di «sprechi»? Col Governo che ci ritroviamo c'è da aspettarsi di tutto!...

● E' stato ufficialmente annunciato che la presentazione del nuovo team McLAREN - MARLBORO - TEXACO, con Emerson Fittipaldi e Denis Hulme, avverrà a San Paolo del Brasile il 4 gennaio.

● JEAN-PIERRE JARIER continua la sua altalena fra March e Shadow. Quello che pare certo, ora, è che il giovane francese non voglia assolutamente correre per la March, e per rescindere il contratto ha messo tutta la faccenda in mano ai suoi avvocati.

● La «Ronde» invernale di Chamonix sarà la prima corsa europea a far sensazione quest'anno. Prevista verso la fine di febbraio sarà una... 24 Ore sul ghiaccio. Non 24 ore di fila, ma tante corse per un giorno intero, anche di notte. Dopo il digiuno e la paura, sarà una sensazionale rentrée (AUTOSPRINT pensa persino di organizzare una trasferta autocarriera per l'occasione!). La Lancia ha già iscritto due Stratos per Munari e Andruet. Il campione d'Europa ha anche chiesto di andare al rally di Svezia. Ormai morde il freno ma l'annullamento della gara, grazie agli sceicchi, lo dirà forse in Finlandia.



«... Caro Marcellino, dalle macchine alla pittura. Dedicami due righe su AUTOSPRINT...». Certo, anche se sei una «fedifraga», cara Anna Maria (Sargenti di Nozzi), mi fa piacere dire agli amici lettori che la biondissima ex responsabile stampa della DE TOMASO, si è scoperta la vocazione dell'arte. E la sua Mostra romana al Café de Paris in Via Veneto (a proposito: è aperta fino al 14 gennaio) ha riscosso significativi consensi (anche in quadri venduti). Com'è l'arte di Anna Maria, la vedete nella riproduzione sopra. Ma non pensate ad un autoritratto: lei è una gazzella longilinea. (Nei prossimi mesi le repliche: a Milano e a Napoli).

«Non è più il momento di spendere» MODENA: addio autodromo!...

MODENA - «E ti pare che in queste circostanze, sia possibile parlare di autodromo?» Così — riferisce Mario Morselli — un amico che ha una parte degna di considerazione nella progettata costruzione del nuovo autodromo di Marzaglia. Ma poi ha voluto calcare la dose precisando: «Sarebbe estremamente impopolare proporre un impianto da oltre un miliardo quando anche chi deve lavorare è costretto a tenere la macchina in garage per risparmiare carburante. E ti pare che sarebbe proprio questo il momento?»

— Ma le licitazioni per gli appalti sono già state fatte; l'esito quale è stato?

«Non lo so, ma credo che si sia proceduto verso il piano predisposto. Ora saranno l'ACI e la CSAI a dover decidere; in pratica chi ha speso è stato il Comune che ha acquistato, con l'appoggio della Provincia, l'area. Ma è sempre un capitale che, con la svalutazione in atto, guadagna anche se apparentemente è improduttivo. La Amministrazione Comunale ha sempre il modo per destinare queste centinaia di metri quadrati ad altri usi; fra l'altro credo di sapere che non manchino le richieste di privati che sono confinanti per acquistare a lotti l'area. Ma so che l'Amministrazione Comunale ha finalità sociali, destinate cioè alla collettività. Quindi farebbe presto a stornare l'impegno per non tenere infruttifero un capitale di tal mole...»

— E allora, secondo te, andrebbe tutto a finire in niente...

«Ma è la logica delle cose a consigliare di sospendere, di soprassedere. Sino a quando? E' già passato anche troppo tempo. I costi salirebbero e il Comune non potrebbe più fare determinati impianti: Scuole, asili, centri ricreativi, parchi, centri culturali. Sai che c'è necessità di decentrare; figurati che la zona di Marzaglia è ormai diventata interessata direttamente allo sviluppo della città. Non si farà l'autodromo? Pazienza; mandere-mo a scuola i bambini di questa zona depressa.»

Da altra fonte, sempre interessata, è stato detto: «L'autodromo di Modena senza carburante? Non svolgeranno l'attività nemmeno quelli esistenti, o lo faranno in misura ridotta e credi che ci sia bisogno di quello di Modena. Oggi il denaro va impiegato per usi più contingenti non proiettati nel futuro.»

● Divorzio consensuale alla Lancia: Piero Sodano, l'ex navigatore di tanti «number one» HF, se ne va. Passa «al nemico»: nel '74 il giovane tic-tac-man genovese tornerà a far coppia con Sergio Barbasio alla Fiat Abarth (squadra rally). Un acquisto importante per lo staff rossonero al quale Sodano può portare anche una esperienza da vice-Audetto (come organizzatore di squadra). Con Fiorio l'addio è stato comprensivo, visto che i programmi Lancia '74 (che diventeranno per necessità più velocistici) non lasciavano molto spazio a un navigatore-jolly.

● Ecco il ricordo più bello rimasto della serata Lancia a Villa Monfort in vigilia natalizia (oltre il rinverdito abbinamento Sguazzini-Gobbato): la determinazione con cui Cesare Fiorio ha potuto annunciare i programmi '74. «Per come stanno le cose, faremo un programma elastico. Correremo comunque e dovunque si potrà correre: in salita, in discesa, in pista, nei rallies, nel cross, a spinta... Correremo dietro alle corse!...» Dopo essere stati abituati alle complicate alchimie di tante altre Case, che corrono solo dove sono certe di vincere oppure fanno cadere dall'alto una partecipazione all'insegna del contatto tecnico, ecco finalmente una prova di realismo e di vera passione agonistica! E poi c'è da chiedersi perché sta sempre più facendo presa tra i giovani il nome Lancia? E ringiovanire il nome di una azienda significa assicurarne il futuro! Soprattutto con i tempi (della demagogia) che corrono...

LONDRA - E' ufficiale: Chris Amon costruirà una Formula 1 tutta sua, seguendo così l'esempio di molti altri piloti di grido divenuti costruttori. Il progetto è di Gordon Fowell, che già aveva «firmato» la non felicissima Tecno-Martini Goral, ma è stato precisato che la nuova vettura non avrà nulla a che vedere con quel progetto. Naturalmente, il motore sarà un Cosworth DFV. Attualmente, sono in costruzione tre telai per la squadra, il cui debutto si spera possa avvenire per il Gran Premio del Brasile, il 27 gennaio, anche se sarà molto difficile... (e i precedenti di Fowell (con la Tecno) non sono certo una garanzia). Inutile dire che il d.s. del team sarà David Yorke.

● Il Presidente dell'Alfa Romeo dott. Giuseppe Luraghi ha perduto il fratello. AUTOSPRINT esprime le sue condoglianze.



Censura di paglia

Domenica 16 dicembre il «Corsera» ha pubblicato, (senza commenti) la lettera di Merzario che replicava al famoso articolo del «cattivo esempio», che avete letto sul numero 51-52 di AUTOSPRINT 1973. C'è da dover prendere atto dell'indubbio sforzo che il direttore di quel giornale deve aver compiuto nel far «battere» quelle righe di piombo. Un piombo pesante, a tal punto che, nonostante la decisione di digerirlo, ha richiesto un piccolo, ma significativo «alleggerimento».

Ad un certo punto della lettera Merzario scriveva: «Regola che, (e si riferiva alle nuove norme sulla circolazione) per altro, personalmente (come tantissimi altri italiani) giudico, oltre che anticostituzionali, persino inutili nel risolvere certi decantati problemi di consumo. Senza dire poi della maggiore pericolosità ai fini della sicurezza sulle autostrade (A PAGAMENTO)».

Nella versione «Corsera» è scomparso quell'«A PAGAMENTO» tra parentesi: e non se ne vede la ragione, a meno che il direttore non conosca questa consuetudine ben nota agli italiani. Specialmente oggi che il balzello è diventato più pesante, non offrendo più corrispettivo: cioè la rapidità di scorrimento. Il «Corsera» che cosa spera? Di far dimenticare che esso è stato tra i più solleciti ad approvare, il «limite di velocità»?

Marcellino



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

Quest'anno, più che mai, il nostro SERVIZIO TELEFONICO sulle corse può risultare utile a tutti. E non solo agli appassionati che chiedono informazioni sull'andamento e sui risultati delle gare, ma anche ai concorrenti per conoscere la sorte delle corse alle quali hanno intenzione di partecipare. Telefonate perciò al numero 051-465624 di AUTOSPRINT. La nostra Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione. Intanto ecco lo scarno programma (sicuro) del mese di gennaio, non essendoci ancora pervenuto dalla FIA il calendario delle gare internazionali nei vari paesi, ed è per questo che non trovate il tradizionale inserto con il calendario completo delle corse '74 che ci riserviamo di offrirvi il più presto possibile. Vedete ora per gennaio solo le prove valide per i cam-



DOVE corriamo domenica?

pionati FIA (2 prove di F.1 e una di Euroconduttori rally) che, sotto trovate nel calendario completo e, salvo variazioni, definitivo per il 1974.

Le corse in calendario dall'1-1 al 31-1-74 in Italia e all'estero

GENNAIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
5	Scuola Piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga			Scuola di pilotaggio	
12	Scuola Piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga			Scuola di pilotaggio selezione per Escort Mexico	
13	G. P. d'Argentina	Argentina	Autodromo di Buenos Aires di km 5,968		●●● Camp. Mondiale Piloti F. 1	Velocità in circuito	Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS 72) in 1.56'18"22, media 165,698, nuovo record. Record sul giro Fittipaldi in 1'11"22, media 169,107.
19	Scuola Piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga			Scuola di pilotaggio	
26	Scuola Piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga			Gara Club	Velocità in circuito
27	G. P. del Brasile	Brasile	Autodromo di Interlagos di km 7,960		●●● Camp. Mondiale Piloti F. 1	Velocità in circuito	Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS 72) in 1.43'55"6, media kmh 183,860 nuovo record. Record sul giro: Fittipaldi e Hulme (McLaren) in 2'35", media 184,877.
31/2	Rally Marlboro-Artico	Finlandia			●●● Euro Conduttori Rallies	Rally	Makinen-Salonen (Escort)

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

Le prove valide per i campionati F.I.A. 1974

MONDIALE F. 1			EURO GT			MONDIALE MARCHE RALLIES		
13 gennaio	G.P. d'Argentina	Buenos Aires	27 maggio	Corsa a Thruxton	Gran Bretagna	10-11 agosto	Corsa a Mid-Ohio	Stati Uniti
27 gennaio	G.P. del Brasile	Interlagos	9 giugno	G.P. del Mugello	Italia	24-25 agosto	Corsa a Road America	Stati Uniti
2 marzo	G.P. del Sud Africa	Kyalami (1)	23 giugno	Trofeo d'Auvergne-Charade	Francia	15 settembre	Corsa a Edmonton	Canada
28 aprile	G.P. di Spagna	Jarama	15 agosto	Coppa AC Enna a Pergusa	Italia	12-13 ottobre	Corsa a Laguna Seca	Stati Uniti
12 maggio	G.P. del Belgio	Nivelles	8 settembre	Super Sprint 250 Nurburgring	Germania	25-27 ottobre	Corsa a Riverside	Stati Uniti
26 maggio	G.P. di Monaco	Montecarlo	6 ottobre	Corsa all'Estoril	Portogallo			
9 giugno	G.P. di Svezia	Anderstorp	20 ottobre	2 Ore del Jarama	Spagna			
23 giugno	G.P. d'Olanda	Zandvoort	27 ottobre	400 KM di Barcellona	Spagna			
7 luglio	G.P. di Francia	Dijon						
21 luglio	G.P. di Gran Bretagna	Brands Hatch	EURO TURISMO			14-17 febbraio	Rally di Svezia	Svezia
4 agosto	G.P. d'Europa e Germania	Nurburgring	7 aprile	Corsa a Imola	Italia	19-24 marzo	Rally TAP	Portogallo
18 agosto	G.P. d'Austria	Osterrehring	21 aprile	Corsa a Zeltweg	Austria	11-15 aprile	East African Safari	Kenya
8 settembre	G.P. del Canada	Monza	12 maggio	Targa Florio a Pergusa	Italia	18-23 giugno	Rally dell'Acropoli	Grecia
6 ottobre	G.P. degli Stati Uniti	Mosport	16 giugno	300 KM del Nurburgring	Germania	7-14 luglio	Heatway Rally	N. Zelanda
		Watkins Glen	30 giugno	Coppa Benelux a Nivelles	Belgio	2-4 agosto	Rally Mille Laghi	Finlandia
			14 luglio	G.P. dell'Estoril	Portogallo	11-15 settembre	Rally Alpi Austriache	Austria
			4 agosto	Premio Rheinland Nurburgring	Germania	3-6 ottobre	Rally di Sanremo	Italia
			18 agosto	Corsa a Thruxton	Gran Bretagna	16-20 ottobre	Rally of Rideau Lakes	Canada
			1 settembre	Coppa Intereuropa Monza	Italia	31-4 novembre	Rally Press on Regardless	Stati Uniti
			13-12 settembre	Giro di Francia	Francia	15-20 novembre	Rally RAC	Gran Bretagna
			13 ottobre	Coppa di Barcellona	Spagna	30-1 dicembre	Tour de Corse	Francia
MONDIALE MARCHE			EURO MONTAGNA			EURO CONDUTTORI RALLIES		
7 aprile	6 Ore di Road Atlanta	Stati Uniti (2)	10 marzo	Corsa a Dijon	Francia	31/1-2/febb.	Rally Marlboro-Artico	Finlandia
25 aprile	1000 KM di Monza	Italia	24 marzo	4 Ore di Monza	Italia	16-17 febbraio	Rally Costa Brava	Spagna
5 maggio	1000 KM di Spa Francorchamps	Belgio	14 aprile	Trofeo d'Austria al Salzburgring	Austria	1-3 marzo	Rally della Neve	Finlandia
19 maggio	1000 KM del Nurburgring	Germania	5 maggio	Corsa a Montorp Park	Svezia	1-4 marzo	Rally di San Marino	San Marino
2 giugno	1000 KM di Imola	Italia	19 maggio	Corsa a Vallelunga	Italia	7-10 marzo	Rally Shell Stuttgart-Lyon-Charbonnieres	Germania
15-16 giugno	24 Ore di Le Mans	Francia	30 giugno	Corsa a Nivelles	Belgio	29-31 marzo	Rally Firestone	Spagna
30 giugno	1000 KM dell'Osterrehring	Austria	14 luglio	G.P. Turismo al Nurburgring	Germania	12-16 aprile	Circuito d'Irlanda	Irlanda del N.
28 luglio	6 Ore di Watkins Glen	Stati Uniti	11 agosto	Trofeo di Zandvoort	Olanda	18-20 aprile	Rally Isola d'Elba	Italia
3-4 agosto	24 Ore di Daytona	Stati Uniti	1 settembre	Corsa al Paul Ricard	Francia	21-27 aprile	Rally dei Tulipani	Olanda
15 agosto	1000 KM del Paul Ricard	Francia	22 settembre	Corsa a Silverstone	Gran Bretagna	27-28 aprile	Criterion delle Alpi	Francia
29 settembre	1000 KM di Brands Hatch	Gran Bretagna	6 ottobre	4 Ore di Jarama	Spagna	10-12 maggio	Rally del Galles	Gran Bretagna
20 ottobre	1000 KM di Buenos Aires	Argentina				12-19 maggio	Rally Paris-St. Raphael (dame)	Francia
			CAN - AM			24-26 maggio	Rally Wiesbaden	Germania
			4-5 maggio	Corsa al Michigan	Stati Uniti	30/5-2/6	Yu Rally	Jugoslavia
			16 giugno	Corsa a Mosport	Canada	6-8 giugno	Rally Semperit	Austria
			30 giugno	Circuito da designare	Canada	8-13 giugno	Rally Scozzese	Gran Bretagna
			13-14 luglio	Corsa a Road Atlanta	Stati Uniti	14-16 giugno	Rally d'Antibes	Francia
			27-28 luglio	Corsa a Watkins Glen	Stati Uniti	14-16 giugno	Rally Jamt	Svezia
						20-23 giugno	Rally Zlatni Piasatzki	Bulgaria
						28-30 giugno	Rally 12 Ore di Ypres	Olanda
						5-7 luglio	Rally Vitava	Cecoslov.
						12-14 luglio	Rally di Polonia	Polonia
						19-21 luglio	Rally Aegean	Turchia
						2-4 agosto	Rally del Danubio	Romania
						30-31 agosto	Rally Taurus	Ungheria
						28-31 agosto	Rally San Martino di Castrozza	Italia
						28/8-1/9	Rally Baltico-Sachs	Germania
						13-22 settembre	Giro di Francia	Francia
						28-29 settembre	Rally di Cipro	Cipro
						4-5 ottobre	Rally Monaco-Vienna-Budapest	Ungheria
						11-13 ottobre	Rally di Lugano	Svezia
						18-20 ottobre	Rally dei 1000 Minuti	Austria
						25-27 ottobre	Rally di Spagna	Spagna
						1-3 novembre	Andernach-Nurburgring-St. Amand	Francia

PROVE

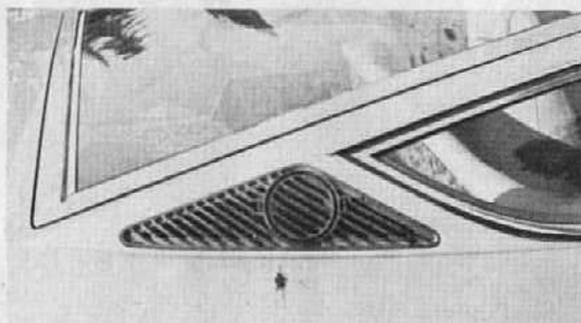
AUTO SEPTI NT

Una prova a rischio dei tempi (che corrono)

Ecco l'ultima nata in casa Maserati, la Khamsin a motore anteriore di 5 litri 8 cilindri

L'austerità ha coinciso col battesimo (amaro) della KHAM SIN-MASERATI: col « limite » di velocità in atto e la benzina forse razionata

Impiegherà 1 mese da MILANO a ROMA!



Khamsin (ecco altri due particolari della nuova vettura) è il nome di un vento del deserto. La linea della Khamsin è stata disegnata dalla Bertone

L'identi-kit

MASERATI - KHAM SIN

Motore (anteriore) 8 cilindri a V di 90°; **Cilindrata** 4930 cc; **Potenza** 320 CV a 5500 giri minuto; **Allimentazione** 4 carburatori doppio corpo; **Accensione** Elettronica; **Frizione** Monodisco a secco e comando idraulico; **Cambio** ZF a 5 velocità + RM; **Telaio** A struttura tubolare; **Sospensioni ant. e post.** Indipendenti con molle elicoidali, barra stabilizzatrice ed ammortizzatori telescopici; **Freni** A disco con comando idraulico che utilizzano una pompa ad alta pressione; **Sterzo** A cremagliera, servo assistenza idraulica e richiamo asservito; **Serbatoio** Capacità 90 litri (1 mese di razionamento); **Consumo** 20-21 litri per 100 km; **Ruote** 7.50X15 fuse in lega leggera; **Pneumatici** 215 VR X 15; **Passo** 2550 mm; **Carreggiata ant.** 1440 mm; **Carreggiata post.** 1468 mm; **Lunghezza** 4400 mm; **Larghezza** 1804 mm; **Peso** 1530 kg; **Velocità** 275 kmh (quando saranno cancellate le attuali leggi dell'austerità); **Prezzo** 15.000.000; **Accessori di serie:** Condizionatore d'aria, interno in pelle, vetri azzurrati ed elettrici, lunotto termico, fari allo jodio, sedili reclinabili a comando idraulico con poggiatesta, antifurto, radio.

La pagella

- Abitabilità 9 ● Accelerazione 10 ● Bagagliaio 8 ● Comfort 9 ● Consumo 4 ● Cambio 8 ● Carrozzeria 10 ● Climatizzazione 9 ● Dimensioni 8 ● Frizione 8 ● Freni 10 ● Insonorizzazione 9 ● Linea 10 ● Motore 9 ● Manutenzione 7 ● Potenza 9 ● Prezzo 5 ● Sterzo 7 ● Sicurezza 8 ● Tenuta di strada 9 ● Velocità (impossibile dare giudizio per le limitazioni in atto).

MODENA - Impiegherà 30 giorni, un'ora e 40 minuti la nuova Maserati Khamsin a compiere il tragitto da Milano a Roma sull'autostrada del Sole quando il razionamento (80 litri a macchina) della benzina entrerà in vigore (adesso si dice il 1. aprile 1974).

E' di 20 litri per 100 Km, infatti, il consumo che la nuova super vettura di lusso della Casa del Tridente, la Khamsin, offre a chi vorrà rischiare di comprarla.

Presentata in piena crisi per l'industria automobilistica, non solo italiana, la

Lo stesso giorno che abbiamo provato la Khamsin, il direttore generale della Maserati ing. Malleret, ci ha annunciato il provvedimento di mettere in Cassa Integrazione 603 operai, perché le vendite in Europa e in Italia erano fortemente calate.

L'ing. Malleret ha detto: « Speriamo che questa sia una crisi passeggera, ma francamente non vedo la soluzione a breve termine. Per sopravvivere abbiamo bisogno di sapere che cosa dobbiamo produrre, se le vetture di 5000 cmc di cui la Maserati vanta una tra-

La nuova vettura Maserati, che porta il nome di un vento delle regioni desertiche dell'Egitto, il Khamsin, è il frutto della collaborazione fra la Casa modenese e la Bertone. E' la prima volta che questi due nomi si fondono per dare all'esigente pubblico « maserataista » una vettura di lusso e di alte prestazioni (ma a cosa servono?).

L'impostazione è delle più classiche, motore anteriore e trazione posteriore, una bella linea slanciata e molto luminosa, un interno VIP, e un generoso motore che eroga 320 CV sono le

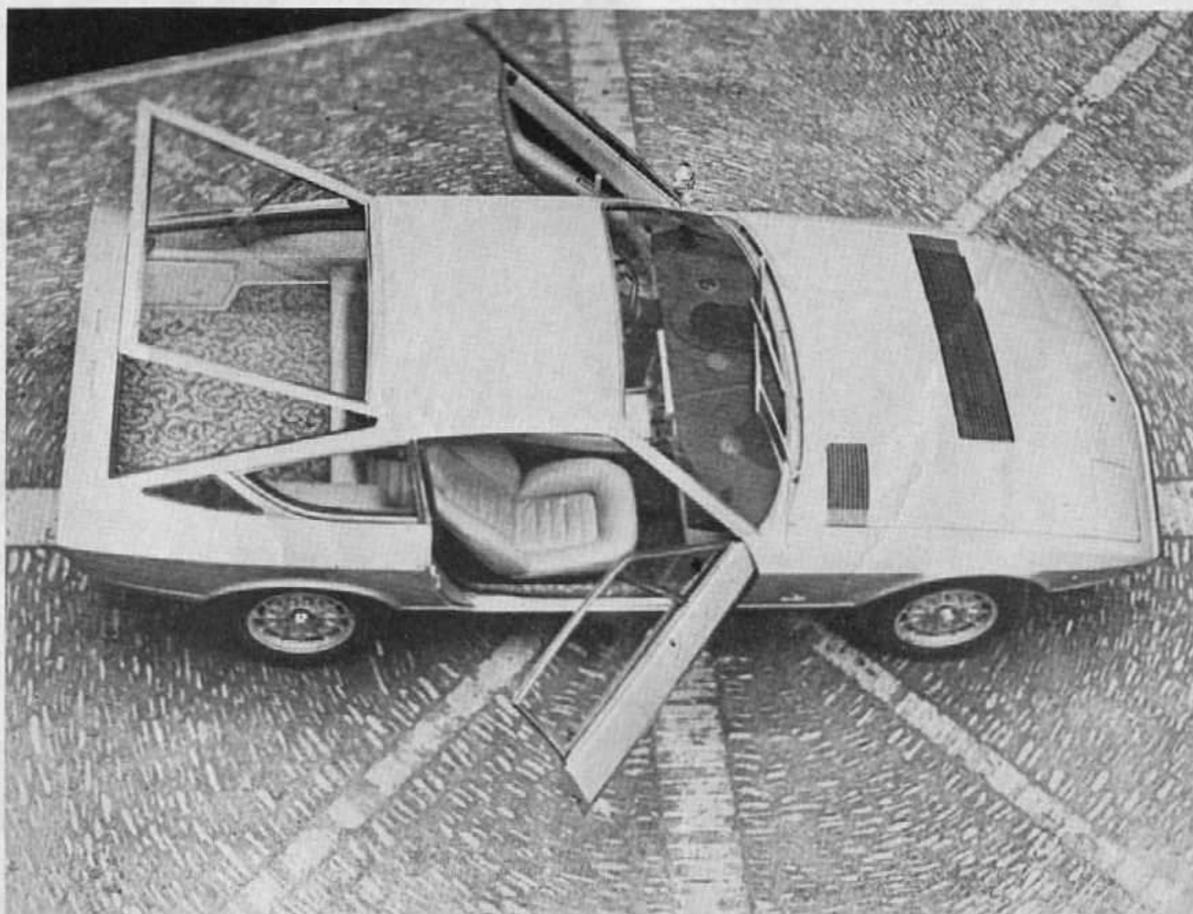
mani un cavallo con tanta voglia di correre... ma che bisogna forzatamente tenere al passo per via delle limitazioni dette prima. L'interno, (è una 2+2) è uno dei più lussuosi e meglio rifiniti che ci sia capitato di vedere negli ultimi anni, comodi sedili tutti in pelle, morbida moquette colorata, oltre ad una strumentazione che più completa di così non si potrebbe avere è la prima impressione positiva che si ha sedendosi al volante (che è registrabile ed in morbida pelle).

La seconda impressione positiva si ha quando si gira la chiave dell'accensione, e il sordo brontolio dell'otto cilindri ti arriva alle orecchie ovattato, ma con tanta voglia di sprigionare la sua potenza, purtroppo legata, imbavagliata, imbrigliata dalle leggi dell'austerità.

Un breve (purtroppo) giro sull'Appennino modenese ha dato ancora una volta la piacevole sensazione di stabilità e della tenuta di strada in curva già note nelle vetture da Gran Turismo che la Maserati offre alla sua clientela, oltre ad una visibilità anteriore, laterale e posteriore molto buona. La frenata potente, il cambio duro ma preciso negli innesti, una accelerazione che purtroppo non la si può usare fino in fondo, oltre ad una reale abitabilità per quattro persone completano questa vettura.

Non ci ha subito convinto lo sterzo, che è assistito idraulicamente e ha un richiamo asservito; richiama cioè in posizione di marcia le ruote anche a vettura ferma. L'impressione un po' negativa la si ha guidandola nelle curve. Finché non si è abituati, il servosterzo dà l'impressione di portar via la macchina dalla mano. Ma è solamente una impressione, anche se negativa, perché man mano che si aumenta la velocità (oltre i 120!) lo sterzo si indurisce e quei certi sudori freddi che ti erano venuti alle basse velocità spariscono.

L'impostazione stilistica è di Bertone, la linea molto filante a « freccia » ricorda un po' altre due belle realizzazioni del carrozziere torinese, la Lamborghini Urraco e la Dino 308. In più questa Khamsin ha però un posteriore molto bello, anche se verrà molto discusso, nel pannello in cristallo che, oltre ad essere un motivo esteticamente valido, alleggerisce una linea già di per sé molto filante. Ma soprattutto offre una visibilità posteriore eccezionale per una vettura sportiva.



La Khamsin dispone anche di un divanetto posteriore di fortuna. Molto riuscita esteticamente la parte posteriore, alleggerita dal lunotto apribile con una superficie vetrata molto ampia e assai luminosa

Khamsin entra in produzione dal mese di gennaio, ed ha le ali forzatamente tarpate da due provvedimenti contro le auto in generale, ma in particolare contro quelle di lusso alla cui categoria essa appartiene: il limite di velocità sulle autostrade e fuori, e il divieto di circolazione domenicale.

dizione, oppure, se rimarranno le attuali restrizioni sul carburante passare a produrre delle vetture con una cilindrata meno che dimezzata di quella attuale. Certamente abbiamo bisogno subito di una risposta a questi interrogativi, per poterci adeguare alle nuove esigenze e per sopravvivere.»

caratteristiche principali della Khamsin.

Il prezzo non è ancora stato stabilito, ma non siamo lontani se diciamo che su strada la vettura verrà a costare circa 15 milioni, le consegne inizieranno alla fine di gennaio.

Al volante della nuova Maserati si ha subito l'impressione di avere nelle

Abbiamo notato da qualche tempo (anche con la curiosità suscitata dal retrospettivo Memorial NUVOLARI, allestito a Mantova in occasione del convegno CSAI) il suggestivo interesse destatosi nei giovani appassionati verso i grandi campioni del passato: ECCO perciò

IN FESTA - REGALO



Le coppe di Nuvolari e il suo casco leggendario da motociclista (in macchina correva col caschetto di stoffa tipico di tante sue foto), che figuravano nella tanto apprezzata mostra mantovana



Un trofeo alato e la sua famosa Alfa P.3 di tanti successi, sempre nello speciale mini museo mantovano. Il POSTER (in alto a sinistra) che per primo offriamo ai nostri lettori riproduce un emozionante tete-a-tete in curva tra i due grandi rivali degli anni 30, Nuvolari e Varzi



TAZIO non ebbe torto...

MANTOVA - Quando, l'11 agosto 1953, Tazio Nuvolari moriva nella sua villa di viale Rimembranze a Mantova, il testamento era già pronto. Diceva « lascio i miei trofei, le mie coppe, le mie medaglie all'Automobile Club della mia città, fintanto che mia moglie resterà in vita ». Quelle coppe, quei trofei, quei ricordi insomma, sono stati esposti a Mantova in occasione del Convegno delle Commissioni sportive degli Automobile Clubs. Convegno che è stato organizzato appunto a Mantova per celebrare tra l'altro il ventesimo anniversario della morte del grande « Nivola ». La signora Carolina Nuvolari, vedova di Tazio, ha acconsentito affinché il tutto, che da sempre costituisce lo « studio » del campione, fosse portato nelle sale della loggia della Pescheria e quivi esposto.

Peccato, veramente peccato, che la gelosissima vedova (aspetto molto buono nonostante gli « ottanta » stiano per scoccare) non abbia consentito affinché anche le medaglie del campione fossero esposte al pubblico. Si tratta di un centinaio (poco meno) di rarissimi « pezzi » che Tazio ha collezionato durante la sua carriera. Pezzi d'oro che valgono un occhio. Forse per questo madame Carol, come la chiamavano gli amici a quel tempo, non ha ceduto nonostante le insistenze non solo del presidente e del direttore dell'Automobile Club mantovano ma anche del sindaco, on. Gianni Usvardi.

Pazienza. La mostra ha ottenuto ugualmente il suo scopo ed è rimasta aperta quattro giorni in più di quanto sia durato il Convegno. Le coppe che ornano il « sacrario » di Nuvolari c'erano. Non sono tutte quelle che Tazio ha vinto: infatti, specialmente ai primi tempi della carriera, il corridore era costretto, per contratto, a lasciare i trofei alla Casa. Ma comunque quelle che Nuvolari aveva sott'occhio, specialmente durante gli ultimi anni della sua vita (anni stanchi, anni malati), erano lì per farsi ammirare o comunque per destare interesse.

C'era la coppa di Barcellona larga come un'insalatiera, quella di Monza tutta d'argento. C'era il trofeo — tutto nazista — vinto al Nurburgring nel 1935. Forse era questo il ricordo che più di ogni altro il

vecchio Tazio guardava. Erano le 4 del pomeriggio del 28 luglio 1935 quando il generale Hunlhein — capo della motorizzazione tedesca — glielo consegnò in un silenzio glaciale. Ma intanto nove, tra Mercedes ed Auto Union, erano state clamorosamente battute.

C'erano poi le due « Targhe Florio »: quella del 1931 e quella del 1932, gli anni magici di Nuvolari, quelli durante i quali vinceva sia in pista che su strada. Le « targhe » sono ancora perfette, eloquentissime: forse i pezzi più belli di tutta la raccolta.

C'era infine una coppa piccola, quasi microscopica. L'avresti detta insignificante. Invece no: era quella vinta il 10 aprile 1950 dopo la salita al Monte Pellegrino. Primo della categoria 1100 e quinto assoluto al volante di una piccola ma entusiasmante Abarth. Tazio Nuvolari finisce lì, al Monte Pellegrino. Finisce vincendo la categoria inferiore in una gara in salita qualsiasi, come un qualsiasi gentleman del volante rispettoso della propria vita e quindi dedito solamente alla cronoscalata. Quanta differenza da Fangio e Stewart che si sono scavati senza pietà fino a trovare in loro la forza di abbandonare nel pieno della carriera! Eppure, se Fangio e Stewart hanno avuto ragione, Nuvolari non ebbe torto a continuare fino all'esaurimento.

Come si fa a criticare un uomo che si spende fino all'ultimo per quell'« impossibile amore » che lo legava all'automobile? La minicoppa del Monte Pellegrino era lì, testimonianza di una passione esaltante e commovente.

C'erano poi le fotografie. Decine e decine di fotografie messe a posto con un po' di fatica, dato l'ostracismo che madame Carol ha dato all'unica persona in grado di capirci qualcosa.

All'ingresso della mostra c'era infine l'Alfa Romeo tipo B (o P3) che Nuvolari ha portato al debutto nel giugno del 1932 al Gran Premio d'Italia a Monza. La macchina è stata « concessa » molto sportivamente dall'Alfa Romeo, sempre attenta nel sottolineare il proprio glorioso passato.

Cesare De Agostini



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

Monte Carlo Contasecondi di bordo antiurto con contatore da 12 ore per auto, imbarcazione e aereo. I più famosi piloti di rallye registrano i tempi con questo robusto e sicuro strumento di bordo. Non è un orologio comune, È un Heuer. Ref. 542.701



Montreal Cronografo automatico impermeabile. Segna e misura il tempo. Con pulsometro per misurare le pulsazioni. Con tachimetro per misurare la velocità. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 110.503



Tagliando

AS/3

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

Nome _____

Via _____

CAP/Località _____

Riempire il tagliando e inviarlo a:

HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO



Che cosa si fa
per scongiurare
LA CRISI '74
delle corse auto



Copyright per l'ITALIA

AUTOSPRINT
presenta

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di

ICKX accusa gli struzzi CSI

Credetemi, non rivendico certamente nessuna rassomiglianza con il Presidente della Repubblica Francese, ma compio oggi come lui, il mio primo settennio come campione del Belgio. Siccome il titolo nazionale di tutte le categorie sarà ormai oggetto di un'elezione, spero di essere eletto l'anno prossimo. Ma spero soprattutto che la tradizionale e simpatica festa dei campioni potrà aver luogo nel 1974, dopo una stagione sportiva regolare. Anche se queste parole devono fare l'effetto di una doccia nell'atmosfera calorosa delle feste, non esito a dire che lo spero, ma che non ci credo troppo. C'è innanzitutto la crisi dell'energia di cui non possiamo ancora valutare la durata, ma di cui sappiamo tutti che in ogni caso sarà lunga.

Ma ancora di più c'è la guerra che i poteri pubblici hanno dichiarato all'automobile in occasione della crisi del petrolio. L'obiettività ci ordina di ammettere che l'atteggiamento dei funzionari è comprensibile, visti gli incessanti problemi, e per di più sempre rinnovati, che pone loro l'automobile la cui espansione oltrepassa di molto l'espansione generale e i cui progressi sono anche molto più rapidi di quelli delle altre tecniche. Quest'espansione e questi progressi pongono automaticamente delle esigenze che è spesso difficile soddisfare. All'ora attuale, i governi e i funzionari di ogni paese si sono uniti per frenare lo sviluppo dell'automobile. E si deve convenire che nella loro strategia, agiscono intelligentemente attaccandosi alle soddisfazioni dell'automobile piuttosto che alla sua utilizzazione. In verità, ciò che si cerca d'ottenere è che la vettura cessi di essere per l'uomo il modo d'espressione che è divenuta naturalmente. Ed è nel quadro di quest'operazione che il governo francese ha ghigliottinato lo sport automobilistico che rappresenta ai suoi occhi il fermento di questo fenomeno d'espressione personale.

Nessuno può ignorare quanto volentieri altri governi prendono il governo francese come esempio. Ed è per questo che non possiamo nascondere che lo sport automobilistico europeo è in pericolo. In questo caso particolare, la politica dello struzzo sarebbe la peggiore. Ma non credo molto più opportuno che lo sport automobilistico preceda il mutuo avversario proponendo spontaneamente di fare delle restrizioni volontarie. Che, se proponeremo, ci si reclamerà il triplo, e non è nemmeno dimostrando quanto poco lo sport automobilistico consumi di benzina che otterremo una vittoria perché la questione è altrove. Ma, sapendo che la competizione automobilistica così com'è stata pazientemente sviluppata da parecchie generazioni di dirigenti e di uomini d'azione, è diventata un settore della vita eco-

nomica, mi permetto di pensare che la sola politica da seguire è di far conoscere a chi di dovere il volume degli apporti della competizione automobilistica alla vita economica della nazione in questione e di certe regioni in particolare. Il secondo elemento che può parlare in nostro favore è il volume del pubblico per il quale la soppressione della competizione automobilistica è una frustrazione.

Un indecente proposito

Non vedo purtroppo altro argomento efficace, perché temo molto che il più valido di tutti rimanga lettera morta per i nostri interlocutori.

A questo proposito vorrei dire a che punto sono rimasto scosso dalla dichiarazione che una pubblicazione straniera attribuisce al Presidente della commissione sportiva nazionale del suo Paese. Sembra che questo dirigente sportivo abbia detto:

«Quando ogni automobilista è toccato dalle misure restrittive, non possiamo permettere ad un pugno di giovani di sfogarsi consumando inutilmente un prodotto attualmente così raro».

Se quest'uomo ha realmente pronunciato queste parole, non ha capito nulla del significato dello sport automobilistico che è chiamato a dirigere. Non si tratta né di un pugno di giovani, né di sfogarsi, né di consumare inutilmente della benzina. Credo sinceramente che se tanti rappresentanti delle generazioni precedenti non nascondono una certa ammirazione, vedi un certo rispetto per lo spirito di impresa e il coraggio della gioventù d'oggi, è perché abbiamo avuto la fortuna di essere stati immessi fin dalla nostra infanzia nella vita sportiva che era stata rifiutata ai nostri nonni e di cui i nostri genitori avevano conosciuto soltanto l'embrione.

La giovinezza non cerca lo sfogo nello sport di competizione, ma la formazione, e oso dire che la trova. E' attraverso lo sport di competizione che il giovane può manifestarsi, rivelarsi a se stesso e compiersi. In una parola, è con lo sport competizione che può diventare un uomo infinitamente prima e più completamente.

La parola «compiersi» basta a stabilire che nessuna forma particolare dello sport di competizione può sostituirsi ad un'altra nel caso di un giovane in particolare. Ognuno di noi ha, in partenza, un potenziale differente, basato su capacità fisiche differenti, aspirazioni differenti, disposizioni mentali differenti. Ed è per que-

sto che possiamo realizzarci in un solo sport, quello che più particolarmente conviene.

Questa è la ragione per la quale lo sport automobilistico è insostituibile, non per un pugno ma per decine di migliaia di giovani. E questo giustifica che non si può limitare la vita sportiva automobilistica alle grandi corse. L'interesse internazionale comanda di mantenere anche un numero notevole di competizioni aperte al gran numero. Non dubito che la commissione sportiva nazionale Italiana ne sia cosciente, ma bisognerebbe che fossero sue pari tutte le altre CSN di tutti i Paesi. Questo è l'augurio che formulo in questa fine d'anno.

Delusioni parigine

Intanto, le mozioni che la commissione sportiva internazionale ha dato alla luce al termine di una settimana di discussioni, mi sembrano particolarmente prive di senso. Chiedere istantaneamente alle autorità sportive nazionali di far ridurre immediatamente il consumo di carburante è abbastanza strampalato quando non c'è modo di fare altrimenti. Voler ottenere quest'economia con la riduzione della durata delle prove e della lunghezza delle corse, è urtante sul primo punto ed è ingenuo sul secondo, perché ridurre la lunghezza delle corse significa amputarle sulla distanza che vede meno vetture in pista. Mentre ridurre la durata delle prove, è prima di tutto, attentare alla sicurezza, ma anche prendere un grosso rischio di irregolarità sportiva. Il più piccolo incidente di cui un concorrente è vittima gli fa perdere una seduta intera di prove. Passi ancora se ce ne sono tre, ma se ce ne sono solo due?

Chiedere allora alle autorità sportive nazionali di mettere i circuiti chiusi (sui quali non hanno, in generale, nessuna autorità) a disposizione prioritaria della industria in vista di ricerche di economie di benzina non ha, parlando chiaramente né testa né coda.

E quando ad annunciare che essa convocherà nel più breve tempo un gruppo di esperti incaricati di elaborare nei particolari questa politica di economia e di studiare delle forme di attività sportive differenti, è nello stesso tempo scienza del futuro ed espressione perfetta del ben conosciuto proverbio «non rimandare a domani quello che potete ben rimandare al dopodomani». Otto giorni di congresso per arrivare a questo. Confessiamo che non è per nulla incoraggiante!...

Jacky Ickx

Gli altri TEMI elusi a PARIGI

SICUREZZA i circuiti si difendono

PARIGI - Nella riunione della CSI del 9 dicembre a Parigi dove è stato affrontato (malamente) il

problema della crisi petrolifera, un tema chiave anche preso in considerazione era quello della sicurezza, concernente la limitazione di velocità delle vetture in corsa nelle curve, velocità che era stata già messa a suo tempo in rilievo dalla AICP come una delle cause principali d'incidente.

Dopo numerosi scambi di vedute (anche pesanti) fra costruttori, fabbricanti di pneumatici, organizzatori, piloti e rappresentanti della Commissione Sportiva Internazionale e della AICP, sotto la presidenza del principe Von Metternich, non si è arrivati a nessuna conclusione positiva a causa delle divergenze di opinione e con la scusa delle preoccupazioni dovute alla crisi petrolifera attuale.

Durante il dibattito su tale questione contingente, la AICP ha presentato un memorandum con le sue proposte, per cui sono stati previsti alcuni sistemi e me-

todi da attuare allo scopo di rendere possibile la continuità dello sport automobilistico.

Infine la AICP ha insistito una volta di più presso il presidente della Commissione Sportiva Internazionale, affinché sia presa una decisione per quanto riguarda la sicurezza nelle corse, decisione che non deve essere prorogata a causa della situazione generale.

La AICP considera ingiusto vedere i circuiti associati ritenuti responsabili di incidenti di corsa, la causa dei quali è legata generalmente alla costruzione delle vetture.

Nonostante l'ostruzionismo trovato dalla commissione della AICP da parte di molti organismi interessati, come ad esempio i costruttori di pneumatici, i rappresentanti dell'Association International des Circuits Permanents hanno tutta l'intenzione di tenere duro e portare avanti la loro proposta.

Unificate le regole «mediche»

PARIGI - Si è riunita a Parigi in dicembre la Commissione Internazionale della AICP costituita dai medici responsabili del servizio di soccorso sui principali circuiti europei ed extra europei.

Rispondendo alle richieste della Commissione Sportiva Internazionale di esprimere pareri e osservazioni per quanto concerne l'emanazione ufficiale di un regolamento che stabilisca i canoni precisi per l'organizzazione del soccorso medico su tutti i circuiti, la Commissione ha redatto un progetto completo e lo ha sottoposto allo studio della sottocommissione dei circuiti e della sicurezza e della Commissione Sportiva Internazionale per l'entrata in vigore immediata sotto la responsabilità degli organizzatori di manifestazioni sportive.

Questo regolamento prevede:

- 1 L'assunzione esclusiva della responsabilità per la direzione dei servizi di soccorso da parte del medico capo su ogni circuito.
 - 2 L'organizzazione su ogni circuito (già raccomandata dalla AICP fin dal 1969) del moderno metodo ospedaliero della rianimazione mediante l'impiego di medici e infermieri specialisti. Essi si varranno di un centro mobile e fisso di rianimazione e anche di vetture rapide particolarmente attrezzate che dovranno spostarsi sulla pista per un primo soccorso sul posto degli incidenti;
 - 3 L'obbligatorietà di fare una prova generale dei soccorsi durante lo svolgimento delle prove ufficiali per le manifestazioni internazionali.
- E' stata infine compilata la prescrizione delle apparecchiature indispensabili per ogni centro di rianimazione fisso e mobile sui circuiti e l'occorrenza da trasportarsi sulle vetture rapide in pista per il primo soccorso di rianimazione sul posto.
- Per quanto concerne la regolamentazione medica internazionale già adottata dalla Commissione Sportiva Internazionale, riguardante l'ammissione dei piloti all'attività sportiva, la divisione medica ha chiesto che tale regolamentazione sia applicata a partire dal 1. gennaio 1974 a tutte le manifestazioni sportive. Inoltre ha precisato gli emendamenti necessari perché la regolamentazione stessa possa divenire immediatamente e seriamente operante.

Sconcertanti vicende (postmantovane) sul filo ROMA-MILANO-(TORINO?)

Quando la scelta delle corse a METANOLO in Italia sembra ormai acquisita, il Presidente ing. ROGANO sfodera comunicati anfibologici (cioè, a doppia interpretazione)

...E la CSAI? Avanti, indré...

L'ANCAI «spara»

MILANO, 19 DICEMBRE - Il Consiglio Direttivo dell'ANCAI - Associazione Naz. Corridori - si è riunito per esaminare la situazione in ordine al presente ed al futuro delle corse automobilistiche.

Tenuto conto degli orientamenti espressi dal recente Congresso dello sport dell'auto a Mantova, l'Associazione Naz. Corridori ribadisce l'esigenza primaria di salvaguardare gli interessi economici della massa dei lavoratori che operano nella sfera dell'attività sportiva automobilistica.

In tale senso l'ANCAI sollecita gli organi direttivi dello sport automobilistico ad affrontare senza indugio il problema della sopravvivenza delle corse mediane assunzione di iniziative chiarificatrici nei rapporti con i preposti organi governativi avvertendo che, in difetto di ciò, sarà la stessa ANCAI che porterà direttamente il problema all'attenzione del Governo.

Dal gioco dei COMUNICATI a tappe...

L'ACI al CONI

ROMA, 20 dicembre - Questa mattina il Consiglio Nazionale del CONI, ascoltata la relazione sulla crisi energetica del presidente dell'Automobile Club d'Italia, avv. Filippo Carpi de Resmini, ha votato all'unanimità la mozione presentata dai presidenti delle federazioni degli sport motoristici: Carpi de Resmini, presidente dell'ACI; on. Catella, presidente AeCI; Colucci, presidente FMI; Carraro, presidente FISN; Moratti, presidente FIM; Romagna, presidente FIC.

Nella mozione si sottolinea che lo sport del motore oltre che alla formazione dell'uomo, ha funzioni rilevanti per l'economia nazionale e costituisce un insostituibile banco di prova.

Tenuto conto che i consumi energetici del solo sport automobilistico rispetto a quelli globali sono irrilevanti (0,0031 per cento) il Consiglio Nazionale del CONI ha espresso il voto che le autorità competenti, riconoscano agli sport motoristici i mezzi necessari al mantenimento delle manifestazioni consentendo così agli sportivi e ai lavoratori del settore di continuare in questa attività così utile per il progresso tecnico di un settore industriale italiano apprezzato in tutto il mondo.

Le decisioni a MILANO

MILANO, 22 DICEMBRE - La CSAI comunica: «La riunione consultiva, convocata dal presidente della CSAI per esaminare la situazione dell'attività sportiva alla luce dei programmi di contenimento dei consumi, ha fissato i seguenti criteri per la ristrutturazione dell'attività stessa:

1) ricorso a carburante succedaneo (non derivato dal petrolio) alcool metilico denaturato con le modifiche alle vetture rese necessarie dalla compatibilità di singole parti con le caratteristiche chimico-fisiche e previa introduzione di quelle variazioni regolamentari che saranno stabilite entro breve termine per l'adeguamento delle prestazioni;

2) utilizzazione di tale carburante per tutta l'attività nazionale. Restano escluse, per il momento, le prove valevoli per i campionati internazionali, per le quali occorre attendere le decisioni delle autorità sportive internazionali».

La scappatoia al 20 gennaio

ROMA, 23 dicembre - Dopo il congresso di Mantova e le riunioni CSI di Parigi, ed a seguito dell'orientamento concordemente espresso dagli esperti per l'utilizzazione, come carburante succedaneo, dell'alcool metilico per tutta l'attività sportiva 1974, sono in corso verifiche specifiche.

La Sottocommissione tecnica CSAI, intanto, sta predisponendo le modifiche alla regolamentazione nella preparazione delle vetture.

Si attendono, anche, le decisioni della CSI, dato che per le prove internazionali si è vincolati a tali decisioni. Fra i problemi da risolvere vi è quello del trasferimento su strada delle vetture alimentate ad alcool metilico.

Più in generale, occorrerà valutare le difficoltà che incontrerà la «mobilità», delle forze sportive e vedere se ciò sia compatibile con l'attuale struttura dei campionati italiani. Si può fondatamente prevedere che le decisioni della CSAI saranno rese note verso il 20 gennaio p.v.

De Adamich «testimonia» sulla scelta

MILANO - In questo periodo non vi sono a calendario corse automobilistiche ed in genere questa parte dell'anno serviva alle premiazioni ed all'organizzazione delle basi per l'attività 1974. Leggendo i giornali poi, anche quelli sportivi, salvo qualche sprazzo isolato, sembra che tutto sia quieto, che i problemi automobilistici siano soprattutto quelli della produzione, causa il petrolio, e che a questi si aggiunga ogni tanto la comunicazione che qualche gara nazionale si trova in difficoltà organizzativa. Invece il movimento interno di chi si preoccupa delle corse automobilistiche è intensissimo e le riunioni, consultazioni e (per fortuna) decisioni si susseguono a ritmo serrato.

Il convegno di Mantova è servito a dare un indirizzo ben preciso a questa fase preliminare dell'attività agonistica automobilistica 1974: la base del nostro sport, cioè piloti organizzatori scuderie e costruttori sportivi, volevano che le corse continuassero al di là di ogni problema e tutti erano disposti a grossi sacrifici purché queste avvenissero. In più, c'era la coscienza che dovevamo essere noi stessi a pren-

...ai RETROSCENA che fanno capire

La linea «morbida» romana

dere delle decisioni che permettessero di anticipare qualsiasi ostacolo derivante dalla crisi petrolifera, ostacolo che naturalmente avrebbe potuto arrivare da organi così importanti da divenire poi insormontabili anche per il nostro governo sportivo.

A Mantova era risultato chiaramente che l'unica alternativa possibile a breve termine per la continuità delle corse era quella di utilizzare al posto della benzina gli alcool, prodotti non derivati dal petrolio e di cui la nostra industria chimica produce un quantitativo sufficiente a coprire il nostro eventuale fabbisogno. Questo era naturalmente un indirizzo, poiché non è pensabile di poter concretizzare velocemente delle decisioni di fronte ad un auditorio di centinaia di persone. Tra tutte queste persone alcune «autorevoli» erano anche per la politica del «stiamo zitti e vediamo quel che succede»; ma se succede quello che noi non desideriamo, penso (e con me tanti altri) che riuscire a ritornare indietro diventi praticamente impossibile, per quanti combustibili alternativi della benzina possano scoprire.

Andrea de Adamich



CONTINUA A PAG. 29

ROMA - Alla «linea morbida» si è ispirato il 20 dicembre scorso il 39. Consiglio Nazionale del CONI, che ha approvato all'unanimità una mozione a favore degli sport motoristici, i più direttamente interessati dalla crisi petrolifera. In precedenza, il presidente dell'ACI Filippo Carpi de Resmini aveva sollecitato l'approvazione di un documento formale che fosse possibile strumentalizzare a livello governativo. Si sarebbe cercato ufficialmente di strappare qualche concessione, necessaria e vitale, a garanzia di un rispetto (seppure condizionato, ridotto cioè del 25%, o del'attuale 15%) dell'attività '74 che a fronte di un consumo annuo medio di 330 tonnellate di benzina, lo 0,0031% del totale nazionale, assicura lavoro e pane ad almeno 8.000 famiglie!

Ne è venuto fuori invece un ordine del giorno ed un invito al Gruppo CONI-Motore di fare passi opportuni e diplomatici perché «le Autorità competenti riconoscano agli sport motoristici i mezzi necessari al mantenimento

di attività che impegnano migliaia di sportivi ed addetti e che tanto contribuiscono al progresso tecnico di un settore così avanzato ed apprezzato in tutto il mondo». Prima del voto unanime, era stato reso pubblico a tutti i membri del Consiglio Nazionale del CONI il rapporto sulla situazione dello sport automobilistico in relazione alla corrente crisi energetica. Lo aveva messo a punto l'ing. Alberto Rogano, presidente della CSAI.

Dal rapporto scaturisce l'impegno a contribuire allo sforzo in atto in tutti i settori della vita nazionale per una restrizione dei consumi ed in questo senso la CSAI intende: 1) adottare misure immediate per ridurre sensibilmente le quantità di carburante necessario allo svolgimento dell'attività sportiva (riduzione dei percorsi, riduzione del numero dei partecipanti, sfoltimento del calendario); 2) decidere l'impiego di carburanti succedanei (non derivati dal petrolio) anche al fine di contribuire alla ricerca di nuove forme energetiche.

In attesa che questo succedaneo, per l'esattezza l'alcool metilico, venga riproposto dalla CSAI (dopo esserle stato imposto «tout court» dall'ANCAI nel convegno di Mantova) in termini regolamentari, probabilmente prima del 20 gennaio prossimo, si succe-

Lino Ceccarelli



CONTINUA A PAG. 29

PERCHE' sorgono DUBBI

Nel quattro comunicati che vedete in questa pagina, è in pratica riassunta la situazione per l'immediato futuro delle corse in Italia. Dopo il «consiglio» dell'assemblea di Mantova, l'ANCAI ha messo le spalle al muro la CSAI sollecitandone una presa di posizione rapida e chiara. Tre giorni dopo a Milano, in una riunione si può dire «storica» per unità di intenti ed accordo perfetto fra le parti (non c'era l'ANFIA), l'ing. Rogano si lascia per così dire «sfuggire» un comunicato che ha l'aria di un regolamento esecutivo. Peccato solo che questo comunicato sia stato reso pubblico tramite un quotidiano, e non sia stato ufficialmente diffuso dalla CSAI come invece l'ultimo, quello del 23 dicembre. Si tratta questo di un tipico esempio di prosa anfibologica, che cioè dice e non dice nello stesso tempo.

Leggetelo, e dite se vi trovate un accento «sicuro» del «sì» al metano che sembrava scontato dopo la riunione di Milano. Si parla di «orientamento concordemente espresso». Neppure accento esplicito neppure alla triade di tecnici (Chiti, Galmanini e Salvay) cui era stato demandato, sempre nella riunione di Milano, il compito di studiare i dettagli tecnici del passaggio al metano ed i problemi di rifornimento. Si parla ge-



CONTINUA A PAG. 29



QUELLI CHE
hanno fiducia

**AUTO
SPRINT**

ESCLUSIVO!

Mario Andreotti guarda avanti: c'è l'Alfa Romeo nel suo futuro!



Clamorosi sviluppi dei contatti con la Casa milanese del pilota italo-americano:

ANDRETTI all'ALFA per un «boxer» da F.1

Farà 4 o 5 corse con la Sport 33tt12 • TUTTO F.5000 con la PARNELLI destinazione F.1 (Tauranac Nel team americano collaborerà con PHILIPPE

NEW YORK - Ammantata di neve, Nazareth appariva come attraverso un magico globo di cristallo. Una cartolina natalizia, ecco, carica di quella atmosfera che nemmeno la crisi energetica è riuscita a cancellare. Mario Andreotti che da qualche ora aveva lasciato il clima mite della California — ad Ontario aveva provato, percorrendo oltre 1000 chilometri a bordo del nuovo bolide Indy, girando per cento miglia alla media di 305.710 Km/h — era giunto in tempo per salutare il turbine bianco e preparare l'albero di Natale per i bambini.

Due settimane fa, Mario era stato a Londra e Stoccarda per motivi di lavoro e ci interessava conoscere — tra un bicchierino di cognac ed un espresso preparato dalla signora Dee-Ann — cosa aveva concluso e quali erano le sue decisioni per il 1974. Andreotti ha diviso, quasi per intuito, il programma in quattro settori. Poi il discorso ha preso il giusto senso, proprio come ve lo riporto di seguito.

USAC: «Correrò nel 1974 le tre 500 miglia più spettacolari (e più ricche del mondo n.d.r.) Indy, Pocono ed Ontario. Qui ho completato il «test» nel nuovo bolide che è un po' un ibrido di formula uno (il grande sogno dell'asso di Nazareth) costruito da Parnelli Jones su disegno di Maurice Philippe.

La macchina va bene, ha reso meglio delle vetture di George Bignotti, che hanno girato sempre sull'ovale di Ontario a medie inferiori ai 302 kmh, molto al di sotto di quello di Philippe».

«Il disegno — secondo i regolamenti della USAC — offre una macchina magnifica, veloce, aerodinamica, stabile, con il nuovo alettone posteriore che non presenta problemi».

«Correrò le tre grandi corse per la Firestone, con la quale ho riformato il contratto per altri quattro anni. La ditta americana è pronta ad andare incontro a qualsiasi mio desiderio in qualsiasi categoria».

CAN-AM: «A Stoccarda ho visionato scrupolosamente la Porsche alla quale siamo interessati. Con un simile bolide vedremo chi veramente sa guidare poiché non sarà più una esclusiva privata. Parnelli Jones e Vel Miletich sono pronti ad acquistarne se la Casa tedesca rimarrà in lizza, cioè competitiva, altrimenti punteremo sulla Lola».

«Certo che con i regolamenti alquanto esosi della SCCA c'è poco da sperare, ma noi incrociamo le dita e speriamo nel meglio».

E' chiaro che messe da parte le altre 8 gare USAC, a Mario rimane molto tempo disponibile da usare in altre categorie, specie la Can-Am.

FORMULA UNO: «Saremo in campo nel 1975-76 in grande stile. Intanto la nuova macchina può essere considerata un fatto compiuto poiché è nelle mani del progettista Ron Tauranac della Brabham che ha sfornato la 'Trojan' Formula 5000 i cui risultati sono a tutti noti».

«Il disegno è affidato a Maurice Philippe il quale ha detto che creerà un altro prodigio simile alla Lotus». E' stato anche interpellato Andrew Ferguson, che è un esperto per prendere i contatti necessari nel campo della F.1.

Andreotti mi dice che il bolide sarà costruito in California. Inutile ripetere che l'asso di Nazareth, sino a quando non appenderà il casco, vorrà ben figurare nella Formula mondiale che l'ha sempre avvinto. Strano a dirsi, ma il suo discorso, gira e rigira, finisce sempre sulla formula iridata, dove conta di costruire il suo grande piedistallo di asso automobilistico, e conoscendo la perseveranza di «piedone» c'è da credere in un exploit sensazionale.

FORMULA 5000: «Miletich e Parnelli hanno acquistato due Lola che dovranno avvalersi dell'opera del capo meccanico Jim Chapman, ex di Brian Redman. Puoi immaginare, mi dice Mario, in che buone mani sono capitato... Inizieremo i collaudi a fine gennaio a Riverside e già tutto sembra avviato sulla giusta pista. Le due Lola saranno azionate da motori Crevrolet».

Indubbiamente il programma corse di Andreotti per il 1974 appare intenso ed adatto ad un pilota della sua levatura. Infatti se la 24 Ore di Daytona si fosse disputata a febbraio, l'italo-americano avrebbe avuto piacere di pilotare una Lancia Stratos in coppia con Arturo Merzario e l'ing. Florio, sicuramente sarebbe stato lieto di affidare la macchina ad un binomio famosissimo in USA e nel mondo.

«Purtroppo, però, corregge Mario, la gara forse verrà ridotta a sei ore, dopo Watkins Glen, ed allora la Lancia contro la potenza e velocità delle Alfa e Ferrari non avrebbe troppe «chances»».

Ecco, l'Alfa Romeo. Era un soggetto che ci interessava. Si è parlato molto di un accoppiamento Andreotti-Alfa e Mario ha subito chiarito: «Sono molto interessato alla macchina del quadrifoglio con la quale ho raggiunto un accordo di massima: correrò quattro o cinque gare

mondiali — a seconda della disponibilità — e mi piacerebbe avere come co-driver Arturo Merzario. Con Arturo potrei ripetere alcuni «colpi» come quelli tirati con Jacky Ickx a bordo della Ferrari».

Ma la notizia sensazionale è un'altra. Infatti, l'accordo per quattro o cinque gare del Mondiale Marche, siglato sotto l'egida della Firestone, nasconde un collegamento molto interessante con la Formula 1. E' intenzione del nuovo team Andreotti-Philippe-Tauranac debuttare in Formula 1 nelle ultime tre gare del mondiale '74, cioè Monza, Canada e Usa, e di adottare per questi Gran Premi il motore Alfa Romeo boxer 12 cilindri.

Si tratterebbe di un ritorno clamoroso sia per Andreotti che per l'Alfa Romeo, che così avrebbe la possibilità di saggiare il suo formidabile 12 cilindri, in maniera indiretta, nella massima formula. Insomma, il «finanziamento» di Mario con il «biscione» è ufficiale, e zeppo di fiere intenzioni.

Fuori la neve continuava a cadere lenta mentre i telefoni di casa Andreotti trillavano senza soste, ma Mario era occupato ad esporre per i lettori di Autosprint le sue idee ed i propositi futuri.

Vogliamo parlare un po' della crisi energetica? Credi che essa intaccherà seriamente le corse USA, ed in che misura?

«Sono stato a Londra e debbo dire che lassù è un vero manicomio, un disastro, un lutto. Qui da noi si piange, si critica, ma credo che si esageri un po' troppo (il presidente Nixon ha annunciato ieri che forse si avrà ancora un aumento di 2 cents al gallone, ma che il razionamento verrà evitato n.d.r.). Del resto bisogna essere un po' ottimisti, perché la situazione non è poi funerea. Del resto l'industria automobilistica, e parlo di quella agonistica, comporta centinaia di milioni di dollari. Butteranno tutti quei dollari nell'oblio? Dubito. Stringeremo la cintola, ecco tutto, ma non diremo addio alle corse. E poi, quanto durerà questa crisi? Chi può negare che entro la primavera la situazione tornerà normale? Non esageriamo. Guardiamo in faccia il 1974 con occhio benigno e le cose appariranno meno nere di quel che sono».

Anche filosofo il nostro Mario. Del resto Andreotti è un filosofo nato. Nella vittoria e nella sconfitta, nei discorsi comuni e con i suoi ragazzi. Anche questa qualità fa parte della vita del grande pilota.

Concludendo, lasciamo che Mario ci detti poche parole di auguri per i lettori di Autosprint: «A tutti, indistintamente, il mio fraterno augurio, senza rancore verso taluni, sperando che l'anno nuovo sia apportatore di nuove speranze per il mondo sportivo».

Agli auguri di Mario, aggiungiamo, in calce, anche i nostri, unitamente ai collaboratori dagli Stati Uniti e Canada e quelli dei tecnici e piloti USA.

Lino Manocchia

NEW YORK: Bobby Allison, Ray Elder e Red Farmer sono stati classificati nell'ordine per l'assegnazione del trofeo dell'anno per il «pilota più popolare della NASCAR» (Stock car).

Allison che guida una Chevrolet il cui sponsor è la Coca Cola è il primo pilota che riceve un simile Award per la terza volta consecutiva. Dal canto suo Elder, nativo di Caruthers, in California, con la sua Dodge si è qualificato terzo quest'anno nella «Gran national Winston division» ed è la sesta volta che il californiano viene incluso nella rosa dei candidati al premio.

Farmer, invece, vanta l'onore di aver vinto l'Award già quattro volte.

l. m.

PORSCHE CUP (con 11 milioni) a SCHICKENTANZ

STOCCARDA - Clemens Schickentanz, il 29enne co-campione Europeo Gran Turismo, (ha vinto a pari merito con il francese Ballot-Lena), è il vincitore della Porsche Cup 1973, lo speciale campionato riservato a coloro che gareggiano con le vetture della casa tedesca e dotato per quest'anno di ben 250.000 marchi di premi, un monte premi totale cioè di circa 58 milioni di lire. Il pilota tedesco ha vinto accumulando punti per la speciale classifica al volante di un Carrera RSR preparata da Erich Kremer, il preparatore Porsche di Colonia.

Al secondo posto della Porsche Cup troviamo un altro pilota di Carrera, lo svizzero Claude Haldi, che per pochi punti ha relegato al terzo posto il finlandese Leo Kinnunen, il vincitore della Interserie. In totale, ben 90 piloti di 13 diverse nazioni hanno preso punteggi validi per la Coppa, anche se i premi in denaro si fermano ai primi venti.

ECCO LA CLASSIFICA:

1. Clemens Schickentanz punti 189 (lire 11 milioni 750.000);
2. Claude Haldi 150 (8.200.000);
3. Leo Kinnunen 144 (5.800.000);
4. Claude Ballot-Lena 135 (4.700.000);
5. Paul Keller 129,5 (4 milioni 200.000);
6. Willi Kauhsen 106 (3.700.000);
7. Reinhold Jost 95 (3.300.000);
8. Georg Loos 95 (2.800.000);
9. George Follmer 75 (2.350.000);
10. Ernst Kraus 69 (1.900.000);
11. Sepp Greger 48 (1.600.000);
12. Charlie Kemp 48 (1.500.000);
13. Klaus Russling 48 (1.100.000);
14. Hurley Haywood 48 (1.000.000);
15. Gerd Behret 45 (940.000);
16. Juan Fernandez 42 (700.000);
17. Jody Scheckter 42 (700.000);
18. Bengt Ekberg 40 (700.000);
19. Dominique Thiry 39 (700.000);
20. Bernard Chevriere 39 (700.000).



Dopo il divorzio-
lampo con Fiorelli

FINOTTO in stallo con le sue BRABHAM

Martino Finotto qui assieme a Cerulli, uno dei giovani piloti che egli « tiene sott'occhio »

Una speranza per BRAMBILLA

MILANO - E così è finita la carriera di manager automobilistico di Dario Fiorelli, liquidato in questi giorni da Martino Finotto e privato delle due Brabham di F. 1 che era riuscito a portare in Italia. Fiorelli, in seguito evidentemente a disaccordi con Finotto, ha deciso di dare un taglio netto all'attività che aveva intrapreso in grande stile da qualche anno a questa parte e venderà in blocco anche le ultime monoposto di F. 3 che gli erano rimaste nel garage. « Smetto del tutto, va bene così: continuerò col mio garage e se avrò ancora voglia di organizzare qualcosa, ritornerò al mio vecchio amore, al pugilato. Ho già adocchiato un gruppetto di ragazzi che fanno al caso mio, i giovani della Pugilistica di Sesto S. Giovanni e mi piacerebbe riprendere con loro: con le corse automobilistiche ho chiuso del tutto, non so se mi rimarrà neanche il tempo di tornare a vederne qualcuna come spettatore ».

Poco dopo riusciamo a parlare con Martino Finotto, ora unico titolare del team e unico proprietario delle due vetture di F. 1, delle quali una è addirittura nel suo garage mentre la seconda è rimasta a Novara nell'officina dei Pedrazzani. « Mi dispiace, ma con Fiorelli non era più possibile andare avanti così: io gli dicevo una cosa e lui me ne combinava un'altra: gli avevo dato la possibilità

di rifarsi, ma mi ha creato solo problemi. Probabilmente ho peccato d'ingenuità ad affidarmi a lui: sta di fatto che ora me ne sono accorto e ho sistemato definitivamente la cosa. Ora siamo un po' fermi, perché a dire il vero in questi ultimi giorni sono stato molto occupato col mio lavoro e non ho avuto veramente il tempo di pensare alle F. 1. Certo siamo ancora a zero, come piloti e soprattutto come organizzazione: l'unico dato certo sono le prove che Francischi effettuerà con la mia macchina il 2 e 3 gennaio a Valllunga.

« La macchina, e anch'io, saremo là in quei giorni: Claudio ha detto che non sa ancora cosa farà e soprattutto vuol provare la macchina per vedere come se la sente. Poi prenderà una decisione e in base a questa io farò i miei programmi: magari potrei tenere per me una macchina sola, nel caso ci terrei a far correre almeno uno dei tre italiani che mi stanno molto a cuore, Vittorio Brambilla, Gabriele Serblin e Francesco Cerulli. Certo ora non so proprio da che parte voltarmi e soprattutto, ripeto non ho un attimo di tempo, tanto sono impegnato nel reperimento delle materie prime che servono per le mie industrie farmaceutiche. Tra l'altro a Valllunga vorrei provare anche la mia Escort 1300: speriamo di fare un buon lavoro e poi... decideremo per il futuro ».

Il fantasma di HAILWOOD

LONDRA - Di recente Mike Hailwood si è trasferito in un'abitazione che si adatta ai suoi gusti. Una delle sue frasi preferite è: « Che facciamo ad abitare in una catapecchia come questa, con tutti i quattrini che abbiamo? » e se ne serve per qualsiasi albergo, dal Ritz in giù! Ora è andato a vivere in quella che in passato era la casa del marchese di Milford Haven, cugino della regina Elisabetta, ma nella prima notte passata come padrone del maniero Mike è rimasto scosso nello scoprire che in casa c'era un fantasma. E' rimasto sveglio per quasi tutta la notte ascoltando intimoriti regolari colpi che lo hanno quasi fatto impazzire, mentre si chiedeva quale apparizione senza testa sarebbe apparsa oltre la parete. Al mattino il fantasma è stato smascherato, quando Mike ha potuto rilevare che l'antenna della TV si era staccata e urtava, per via del vento, contro un comignolo.

● E' possibile che GEORGE FOLLMER scompaia dalla scena dei Gran Premi nella prossima stagione, per dedicarsi alle gare NASCAR per stock-cars negli Stati Uniti, usando una Bud Moore Mustang patrocinata dalla Royal Crown Cola, la stessa che patrocinò la sua Rinzler-Porsche con compressore nel 1973.

● HARVEY HUDES, che dirige il circuito di Mosport, ha fatto un discorso molto duro sull'organizzazione delle corse, durante una recente riunione di funzionari addetti ai circuiti. Ha detto di avere imparato ben presto che la sigla FIA significa « Fees in Advance » (compensi in anticipo) e che se giunge una lettera della GPDA, in cui si annuncia che Stewart è in arrivo, si può senz'altro ritenere che la sigla significhi « Get Prepared to do Anything » (preparatevi a fare qualsiasi cosa).

...E la CSAI? Avanti, indré...

CONTINUAZ. DA PAGINA 27

♥ la SCELTA

E' un po' il discorso del limite di velocità: ce lo hanno piazzato addosso in quattro e quattr'otto per farci risparmiare benzina, dopo che per anni avevano discusso se era valido o no per la sicurezza stradale; ora che c'è credete che in un giorno di « rinascita nazionale », penseranno di togliere anche questa restrizione? Io non ci credo e così penso per le altre possibili decisioni che se non anticipate potrebbero colpirci. I problemi del nostro settore li conosciamo soprattutto noi; è giusto, che, coscienti del momento, siano i piloti quelli che propongono le soluzioni, perché rappresentiamo gli esperti del settore (e intendo tutto il nostro mondo sportivo).

Cosciente della situazione e sensibilizzato sul problema dal convegno di Mantova, l'ing. Rogano ha ritenuto opportuno di indire una riunione a Misano per discutere il problema dell'uso dell'alcool nell'attività automobilistica italiana e probabilmente internazionale, se la crisi petrolifera perdura. Questo genere di riunioni ha normalmente carattere consultivo, cioè sentiti i pareri dei vari invitati, la CSAI si riserva poi di prendere le decisioni del caso. Questa volta, invece, direi che la riunione è stata a livello esecutivo e la decisione finale letta da Rogano e approvata dai presenti all'unanimità, è stata comunicata alla stampa immediatamente.

Non ho una documentazione al riguardo, ma vorrei sapere quando, nel passato, una riunione con i rappresentanti dei vari gruppi del nostro sport come ANCAI, FISA, commissari sportivi, esperti rallisti e di velocità, tecnici qualificati, ha portato immediatamente una decisione esecutiva. E' stato deciso che, salvo improvviso superamento della crisi energetica ed economica nazionale, le corse 1974 ce le faremo ad alcool metilico unico prodotto non petrolifero preferibile ed utilizzabile immediatamente, e tale da non richiedere particolari e costose modifiche del motore, sia nel gruppo uno che nelle vetture di formula.

Le uniche modifiche necessarie sono a livello carburatori o impianto di iniezione, per adeguare getti o distributore benzina al raddoppio del consumo del motore, che naturalmente necessita di maggior afflusso di alcool attraverso i getti o i diffusori. Naturalmente alcuni settori del nostro sport si troveranno più sacrificati di altri, dovranno rimbocarsi le maniche e lavorare più degli altri per proseguire la loro attività, ma chi ama correre in automobile non si fermerà di fronte ai primi ostacoli, perché è meglio così e correre, che non avere problemi e doversene restare a casa (come mi è sembrato pensassero alcuni sprovveduti a Mantova).

E' stato opportuno prendere la decisione finale e lasciare a dopo le risoluzioni dei vari problemi, come approvvigionamento e trasporto dell'alcool sui campi di gara, nuova impostazione dei campionati per non costringere i piloti a spostamenti sud e nord e viceversa impossibili in caso di razionamento benzina, ecc. ecc. L'opinione di tutti è che l'importante è preservare le corse staccandosi dal petrolio se questo non c'è; anticipare noi le decisioni e non lasciarle ai non esperti del problema; avuta la sicurezza della continuità dello sport, pensare al resto.

Io preferisco trovarmi di fronte al problema di come arrivare ad un autodromo dove so che si

svolgerà una gara piuttosto che non avere problemi di non arrivarci perché so che non si svolgerà nessuna gara. Chiaro il concetto?

Rilassumendo, ora, vorrei sintetizzare i concetti espressi: — si è deciso che in Italia correremo ad alcool le gare nazionali, salvo improvviso voltafaccia generale sulla crisi petrolifera (è chiaro che se improvvisamente navigassimo nella benzina nessuno sarebbe contento di correre ad alcool) — Restano da studiare e risolvere i seguenti punti: 1) approvvigionamento e distribuzione sui campi di gara dell'alcool; 2) trasferimento sui campi di gara delle vetture e delle persone interessate; 3) regolamentazione tecnica delle modifiche concesse alle varie vetture secondo categorie e gruppi; 4) eventuale ristrutturazione dei campionati Italiani data l'eventuale impossibilità di lunghi trasferimenti; 5) nuova formula di rallies che permetta la sua effettuazione con l'impiego di alcool. A questo proposito, per ora sembra che la soluzione sia indirizzata a gare con una base centrale dalla quale partano tappe tali da permettere il ritorno alla « base » senza bisogno di rifornimento intermedio.

Entro il 20 gennaio la CSAI chiarirà questi punti e sapremo con precisione quale sarà il nostro futuro agonistico nazionale 1974.

a. d. a.

♣ la LINEA

deranno a Palazzo Chigi gli incontri bilaterali tra il Presidente del Consiglio, Mariano Rumor e l'ACI-CSAI in un primo tempo e il Gruppo CONI-Motore successivamente. La precedenza al colloquio « automobilistico » si deve al tempestivo invito telegrafico che l'ing. Rogano ha rivolto all'on. Rumor, un paio di settimane orsono, per un esame obiettivo e responsabile della situazione congiunturale in cui si è venuto a trovare lo sport del volante e tutte le sue infrastrutture.

L'avv. Carpi de' Resmini e gli altri presidenti delle federazioni motoristiche (Carraro per lo Sci Nautico, Colucci per il Motociclismo, Catella per l'Aereo Club, Moratti per la Motonautica e Romagna per i Cronometristi), accompagnati sempre dal tutore governativo, il ministro del Turismo e Spettacolo Signorello, si recheranno a Palazzo Chigi per manifestare le loro preoccupazioni circa il futuro certo non roseo delle attività agonistiche nel loro complesso, nient'affatto assimilabili a inutili manifestazioni dopolavoristiche.

l. c.

♠ i DUBBI

nericamente di « sottocommissione tecnica per predisporre le modifiche... ». Sarà pure che siamo ipercritici e diffidenti ma questo comunicato ci sembra tanto una marcia indietro rispetto alle « certezze » milanese, per mezzo del quale la CSAI si vuole tenere aperte due strade e non ha voluto imboccare decisamente quella richiesta a gran voce da piloti ed organizzatori.

Si veda, in proposito, il terzo comunicato di questa sequenza, quello diramato dall'ufficio stampa dell'ACI e relativo alle riunioni presso il CONI. Vi si parla di benzina per le corse e della sua scarsa incidenza sui consumi globali, ma non si fa cenno ad alternative. Che altro ci vuole per diffidare? Nella pagina accanto leggete le critiche di Ickx alla CSI, accusata di essere capace solo di « fumosità » nelle decisioni più importanti. Abbiamo fondati sospetti che i reggitori nostri non siano tanto migliori di quelli parigini. Bisognerebbe per lo meno che i nostri politici prendessero esempio dal primo ministro francese, Messmer, che è tornato sulla sua affrettata decisione di sospensione delle gare, come leggete in altra pagina.



L'ospedale mobile agli arabi?

● Al ballo del BRDC a Londra correva voce che STANLEY avrebbe deciso di vendere il gigantesco ospedale mobile da Grand Prix, per trovare fondi che servirebbero a comprarne uno ancora più grande e con attrezzature più moderne. La nota « pungente » della voce era che pare abbia venduto il complesso agli arabi, che se ne servirebbero come ospedale da campo!

E' rimasto un rally durissimo

BANDAMA anche quest'anno senza «superstiti»?



Abbinato al Rally Bandama, c'è anche il Raid del team Esso-Aseptogyl riservato a tre equipaggi femminili capitanati da Claudine Trauttmann, Marianne Hoepfner e Christine Dacremont, tutte campionesse

ABIDJIAN - La capitale della Costa d'Avorio era in fermento, prima di Natale, per le operazioni preliminari del Rally Bandama, la stimolante avventura africana assurda, anche per l'eliminazione del Rally di Montecarlo, a prova di alto rango per il conseguente trasferimento di molti equipaggi anche di grido già sul piede di guerra per il «Monte».

Il nostro Cavicchi, che parteciperà al Bandama con una Lancia Beta in coppia con Arnaldo Cavallari, è già da parecchi giorni sul posto, ed ha effettuato molte ricognizioni. Ci ha telefonato, poco prima del via dicendosi certo che neppure quest'anno vi sarà qualcuno che arriverà fino in fondo, date le tremende difficoltà della gara. Com'è noto, la scorsa edizione del Rally Bandama si è «spenta», per mancanza di concorrenti ancora in gara, a circa metà del percorso previsto.

Intanto, mercoledì scorso, si è svolta la prova preliminare, una specie di mini-rally attorno ad Abidjian che ha la funzione di stabilire una graduatoria per l'ordine di partenza.

Ottimo il comportamento della «nostra» Beta, che al comando di Cavallari ha stabilito il 17. tempo assoluto e migliore fra i gruppi 1. Pare però che vi siano delle preoccupazioni per la tenuta generale della vettura, già evidenziate nelle ricognizioni. Mentre questo numero di Autosprint va in

macchina, in anticipo per le coincidenze festive di fine anno, il Rally Bandama è in pieno svolgimento. **NEL PROSSIMO NUMERO**, il resoconto completo della corsa.

La Scuola MORROGH attende a Roma la fine-crisi

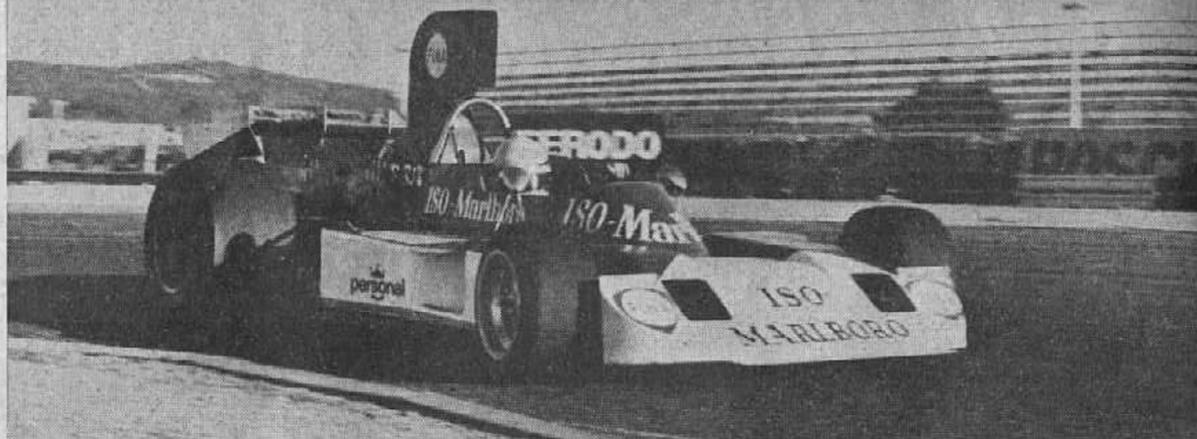
VALLELUNGA - In attesa di una normalizzazione della situazione petrolifera (ed agonistica), la scuola di pilotaggio Henry Morrogh si è attestata nella sua sede «naturale» di Vallelunga. Nell'autodromo romano, la scuola di Morrogh terrà infatti il suo programma per il mese di gennaio 1974, così articolato:

Scuola nei giorni 5, 12 e 19, che sono dei sabati; prova di selezione per l'assegnazione della Escort Mexico il 12; il giorno 26, prima gara Club del 1974, con la quale si riprende una tradizione molto sentita dagli allievi.

Tutti i giorni feriali, poi, si terranno in mattinata corsi dietro prenotazione alla segreteria della scuola. E' stata per ora abbandonata la filiale di Misano, più che altro per difficoltà logistiche di trasporto e trasferimento delle vetture da Roma al Santamonica.

Intanto, sabato 22 dicembre si è tenuta un'altra prova di selezione, che ha dato i seguenti risultati: 1) Paolo Ronconi, giro più veloce in 1'01"5, tempo totale 5'08"5; 2) ex-aequo: Gabriele Punzi e Gietano Dima, in 1'03" e 5'16"; 4) Paolo Scarfo, 1'03"9, 5'19"3.

Destinazione ARGENTINA



Ecco la Iso-Marlboro rinnovata sulla quale Merzario è salito per la prima volta al Castellet, prima di Natale. La vettura ha il frontale ridisegnato, ed una nuova presa d'aria dinamica per l'alimentazione

LE CASTELLET - La settimana precedente Natale non è passata oziosa per il circuito Paul Ricard. Una sessione di prove organizzata dalla Firestone ha infatti raccolto sul circuito francese un certo numero di vetture eterogenee, dalla Sport 2 litri alla Formula 1.

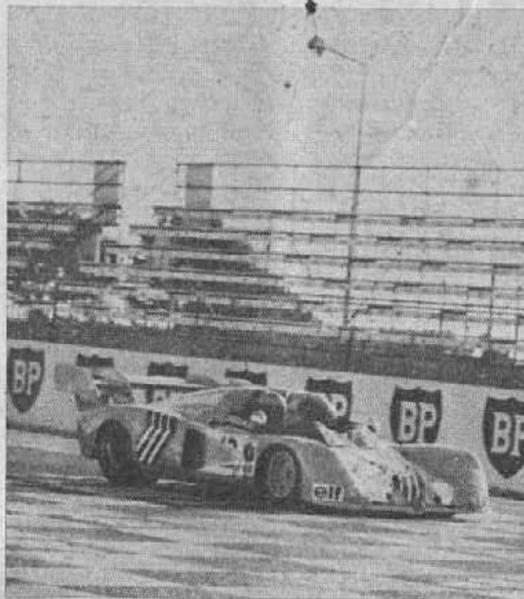
La novità più interessante è stata rappresentata dalla presenza di Lella Lombardi, la quale, ormai «donna-Marlboro», si è esibita in alcuni giri con la Iso-Marlboro modello '73 che era stata portata per Merzario. Una esibizione a carattere pubblicitario, che già le era stata proposta da Williams fin dal Gran Premio d'Italia, che conferma peraltro l'interesse ormai «internazionale» suscitato dalla nostra campionessa ormai decisamente lanciata per una stagione in F. 5000.

La prova è stata disturbata da alcuni inconvenienti, come rottura del comando del gas, ma la quindicina di giri compiuti sono stati sufficienti alla Lombardi per rendersi conto della situazione.

Anche meno ha girato Merzario, che dopo una decina di giri è stato costretto al box da inconvenienti al distributore d'iniezione. Non ostante questo ed altri guai, come una certa difficoltà nel trovare una posizione di guida a lui adatta, Merzario ha subito girato in 1'13"5, che è un tempo promettente considerando che la vettura — ripetiamo — è quella dello scorso anno con pochissimi aggiornamenti, e che i pneumatici non erano certo i più adatti al momento. Secondo Merzario, con un po' di messa a punto si dovrebbe girare tranquillamente in 1'12". In seguito, il tempo è peggiorato e la prova è stata rimandata. Il maltempo ha impedito all'autocarro con la vettura di tornare in Italia in tempo per essere a Misano, dove la Iso-Marlboro aveva prenotato la pista, e quindi le prove sono riprese al Castellet, tempo permettendo.

Negli stessi giorni erano presenti al Castellet anche Vittorio Brambilla, con la sua March-BMW, che ha spiccato un ottimo 1'14"5, mentre ha un po' deluso l'Alpine-Renault Sport 6 cilindri 2 litri, che pare ancora lontana dall'ottenimento di un assetto almeno all'altezza del motore, che invece è molto buono, e che non si è mai spinta sotto all'1'17"5.

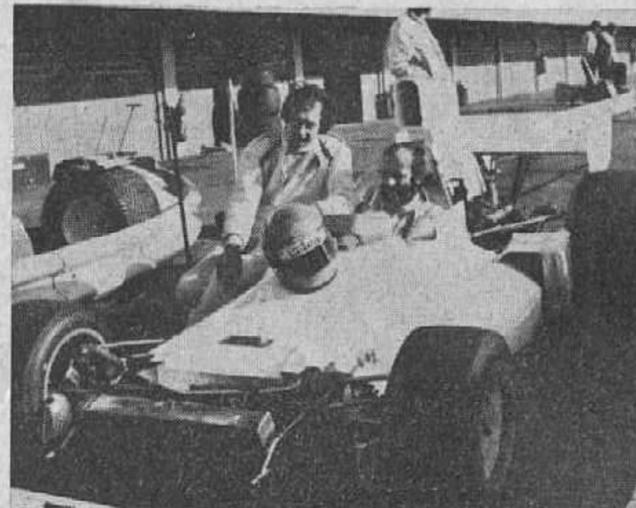
Di Alpine-Renault ve n'erano due esemplari, pilotati alternativamente da Jabouille e da Serpaggi, il quale sembra certo sarà il secondo pilota della marca di Dieppe per il prossimo Euromarche 2000.



J.P. Jabouille al volante di una delle due Alpine-Renault sport 6 cilindri provate al Ricard



Merzario con il suo nuovo manager Formula 1, Frank Williams, e con la sua «occasionale» seconda guida sulla Iso al Castellet, cioè l'eccentrica Lella Lombardi



Precedentemente avevano provato anche le BRM-Motul (ancora prive di scritte pubblicitarie), con Jean Pierre Beltoise ed il nuovo acquisto Henri Pescarolo



Al Castellet c'era anche Brambilla, ma l'accordo con la Iso è sfumato. Si è accontentato della Formula 2

Dal Castellet a Vallelunga fine d'anno di prove generali in vista del «via» mondiale della F.1

Una LOLA elegante (ma un po' scomposta) per «Baffo»



VALLELUNGA - Cambio della guardia tra Ferrari e Lola. Lunedì 17, quando una pioggia battente invitava l'ingegnere Forghieri a sospendere le prove della 312 B.3 ci pensavano Eric Broadley e Graham Hill a tenere desta l'attenzione degli appassionati romani. E in effetti la presenza della Lola, tornata in F. 1 con la nuova T 370 dopo ben dodici anni di assenza, aveva fatto un certo rumore con malcelato disappunto di tutto il clan inglese che avrebbe desiderato lavorare nella più assoluta segretezza.

Tra un Castellet sempre affollato (e costoso) ed una tranquilla ed ugualmente valida Vallelunga, era stata scelta la seconda soluzione per vagliare serenamente il comportamento della nuova macchina e soprattutto per permettere alla probabile seconda guida Guy Edwards di iniziare i contatti con la Embassy quando ancora era valido il suo contratto con la Barclays. E' stata insomma una questione di forma: lontano dall'ambiente inglese la Barclays non avrebbe trovato niente da ridire né avrebbe rotto i rapporti con Edwards qualora questi non si fosse accordato con la Embassy.

Quest'ultima ipotesi sembra comunque poco probabile e per svariati motivi. Intanto dei tre piloti che Peter Dyke, manager della Embassy Racing, considerava «papabili» e dei quali non voleva fare il nome era presente il solo Edwards. Inoltre, poco prima della prova, lo stesso pilota doveva arrangiarsi con ago e filo per cucire sulla tuta svariate etichette della nuova scuderia ed infine era presente un fotografo ufficiale che dava l'impressione di essere venuto fin dall'Inghilterra solo per eternare il neo-acquisto della casa bianco-rossa.

Interrogati in proposito, i vari componenti del team Hill-Lola eludevano con gentilezza l'argomento. Broadley dichiarava che era presente solo per vedere il comportamento della macchina mentre il vecchio Graham, di rimando, aggiungeva che dopo avere distrutto per errore suo il prototipo della nuova F. 1, voleva assolvere nel migliore dei modi il compito di collaudatore. Secondo Peter Dyke non era possibile fare pronostici perché la decisione sarà presa solo il 28 dicembre e comunicata alla conferenza stampa del 3 gennaio ed infine il team-manager Ray Brimble si limitava ad aggiungere che tra i piloti non ci sarebbe stato comunque Chris Craft.

La nuova monoposto, terminata a tempo di record (Broadley ha iniziato i lavori solo ai primi di novembre), era ancora incompleta ed i meccanici hanno approfittato della pioggia del lunedì mattina per le solite rifiniture e per cercare di fissare l'enorme presa d'aria. Quest'ultima è veramente appariscente: strettissima per offrire la minima resistenza all'aria, ha invece una altezza inusitata e si prolunga oltre il motore incorporando anche il radiatore dell'olio che è fissato orizzontalmente

al cambio. La soluzione non si è comunque rivelata felice e d'altronde era stata portata anche un'altra presa d'aria di dimensioni normali. In generale la macchina ricalca le linee costruttive della fortunata T 330 di F. 5000, soprattutto nella monoscocca a «vasca» rettangolare molto larga ma anche piuttosto bassa. L'unica differenza consiste nella posizione dei radiatori non più ai lati del posto di guida ma disposti ora appena dietro le ruote anteriori. Sospensione posteriore classicissima con

mando idraulico dell'acceleratore. Le sospensioni (bracci e puntoni) prevedono tre posizioni di attacco per poter variare facilmente i centri di rollio. Il muso è identico a quello della 5000, con uno spoiler di piccole dimensioni aiutato nella sua funzione da un alettone posteriore a doppio effetto.

Alla mattina di lunedì, mentre i meccanici lavorano Hill ed Edwards si accontentano di esaminare la pista girando a lungo con una 124. Nel pomeriggio la pioggia è cessata ma la

pa. Numerose le soste per le regolazioni perché, ripetiamo, è la prima volta che la macchina (siglata n. 1) calca la pista. Date le condizioni i tempi non hanno molto significato ed Hill non può scendere sotto l'1'25".

Tuttavia al vecchio Graham non è sfuggito che la macchina denota una certa leggerezza all'avantreno che alla uscita delle curve è leggermente scomposta. Broadley cerca di ovviare alleggerendo la barra posteriore ed irrigidendo l'anteriore (sono entrambe realizzate in tubo di generose dimensioni) ma il buio rimanda tutto all'indomani.

Il martedì mattina la pista è ancora bagnata e la macchina si ripresenta con le stesse gomme intermedie, la barra posteriore alleggerita al massimo e l'alettone registrato in modo da creare una maggior portanza all'avantreno. C'è un certo miglioramento ma la macchina ha anche acquistato un inevitabile accentuato sottosterzo non proprio ideale nel misto di Vallelunga. Hill comunque ha girato a lungo nella mattinata con frequenti soste durante le quali i meccanici si limitavano a sostituire qualche gomma ma il pilota, al contrario, era sempre impegnatissimo a riferire a Broadley, chinato sul posto di guida con carta e penna, tutti i dettagli sul comportamento della macchina. Poco dopo le 12 un pallido sole comincia ad asciugare la pista e, dopo aver montato le slicks, Graham riesce a scendere fino a 1'15". Poco dopo si ferma perché si vuole approfittare delle buone condizioni atmosferiche per fare girare Edwards che fino a quel momento non si è mai calato nell'abitacolo di una F. 1 e si rifiuta categoricamente di girare con il bagnato.

L'operazione cambio pilota è un po' lunga perché Broadley preferisce ridare alla macchina un assetto più facile rispetto a quello fatto da Hill che necessariamente era un compromesso poco adatto ad un novellino. Titubante all'inizio, il biondo Guy dimostrava dopo una ventina di giri una buona sicurezza e pare abbia superato l'esame del vecchio leone, pur se era rimasto piuttosto sbigottito dalla differenza tra la pesante 5000 e la sensibile F. 1.

Il giorno dopo, mercoledì, sarebbe stato quello decisivo per la messa a punto della macchina ma il tempo non vuole saperne di mettersi al bello e l'intero clan Lola decide di interrompere anzitempo il test, con grande disappunto di Broadley ed Hill che erano rimasti entusiasti di Vallelunga, a detta di entrambi «very, very good» per le prove. Per questa ragione hanno già deciso di tornare in primavera, poco prima del Gran Premio di Spagna, per la messa a punto finale. Hill comunque parteciperà sicuramente al prossimo Gran Premio di Argentina e, per chi lo avesse dubitato, era stato aggiunto sulla macchina il numero 26, con il quale l'anziano pilota è stato iscritto alla gara sudamericana.

Daniele Buzzonetti

Nebbia a Fiorano

Arriva o no la BEFANA F. 2 CSAI?

FIORANO - Come avevamo anticipato nel numero scorso (ma era una previsione facile), sono tre i nomi rimasti sul taccuino di Eugenio Dragoni quali «papabili» ai due posti (o è uno solo?) nella squadra CSAI di Formula 2. A Fiorano, per l'ultimo test, c'erano infatti Truffo, Flammini e Cerrulli, che sono stati fatti girare non ostante le condizioni atmosferiche tutt'altro che ideali (nebbia e pioggia) e non ostante lo stato della pista, da tempo non usata e molto sporca di polvere e residui vari. I ragazzi hanno compiuto in totale circa 600 chilometri, fra «dritti» e testa-coda, ma tutto fa esperienza.

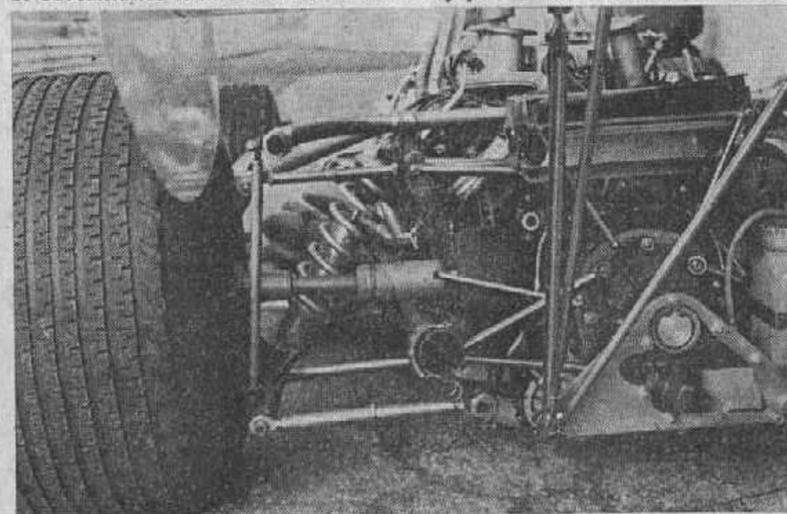
Piuttosto, si tratta ora di decidere. Dragoni è pronto, le vetture sono abbastanza a posto ed il 10 marzo si potrebbe già andare all'Estoril, sede della prima gara dell'Europeo F. 2. Non resta che attendere che la CSAI chiarisca, una volta per tutte, la portata del suo impegno: o la nostra Commissione Sportiva ha la possibilità di reperire rapidamente i fondi necessari (non dimentichiamo che Dragoni per ora è anche «fuori» di tasca sua), ed allora si dà il via alla fase «operativa», oppure ci si ferma. Non è il caso di tirare per le lunghe con le speranze dei ragazzi prescelti.

Dragoni, con questo suo «ultimatum», ha ottenuto la promessa di una risposta dalla CSAI subito dopo l'Epifania, diciamo fra il 7 ed il 12 gennaio: arriverà la Befana per gli «azzurri»?

m. m.



Accanto al titolo, la bella linea della nuovissima Lola-Ford T 370 di Formula 1. Qui sopra con Eric Broadley vediamo Guy Edwards, quasi certamente il n. 2 del team Embassy per il '74. Sotto, il retrotreno



bracci paralleli, biellette e doppi puntoni. Anteriormente vi sono doppi triangoli a base larga e con bracci di diversa lunghezza. I pneumatici adottati sono i Firestone ed un ingegnere della casa era presente alle prove.

Se non colpisce per soluzioni particolari, la macchina ci riesce benissimo per la finezza e l'eleganza della costruzione. Anche con poco tempo a disposizione niente ha l'aria di provvisorio o di affrettato. Notevoli la pedaliera regolabile a seconda del pilota ed il co-

pista è molto bagnata e tira un forte vento. Gli inglesi naturalmente si aspettavano di trovare il mitico sole mediterraneo ma, dopo aver visto che il fondo della pista ha un buon drenaggio e che non vi sono pozzanghere, iniziano ugualmente i collaudi. In questo Graham Hill è stato veramente ammirevole. A 45 anni suonati insisteva nel voler girare fin quasi alle cinque, con un freddo pungente e confortato soltanto da un pezzo di sottotuta annodato intorno al collo come una sciar-

L'austerità ha ridotto il successo dell'ESPOSAUTO ma è cresciuta la « comunicazione » con i piloti

FANGIO accusa le gomme d'oggi

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LUGANO - Per noi disabituati al colloquio, condotti per mano da una televisione paternalistica che ammonisce ed esalta l'alto senso civico di chi diligentemente non usa la macchina alla domenica (quasi a dimenticare le multe da 100.000 lire ad un milione) rispettando le regole della nuova inedia festiva, arrivare due settimane fa nell'ambiente fresco e spontaneo dell'Esposauto di Lugano è stato come respirare una boccata d'aria pulita. Lo spirito dell'esposizione dell'auto da corsa, allestita per la terza volta ad una trentina di chilometri dal nostro confine, è quello del colloquio col pubblico, dell'incontro tra personaggi dello sport, presentatori di Radio e Televisione ed appassionati, non solo la fredda sfilata di un bel gruppo di auto da corsa mute. E' uno spirito simile a quello così felicemente sperimentato da Autosprint in occasione della serata della classifica al computer o della consegna dei Caschi d'Oro: quello di scendere dalla cattedra e parlare tra amici accomunati da una stessa passione.

Con due ristoranti, tre bar, uno a base di ostriche e champagne, una zona di proiezione per films di corse molto belli e spesso inediti, con Regazzoni in giro per i padiglioni ad incontrarsi col pubblico e soprattutto con la passerella per gli ospiti, il salone svizzero ha confermato il suo smalto malgrado la batosta del divieto di traffico festivo che ha tagliato... le gomme all'afflusso di visitatori italiani: «Dalle 30.000 persone dell'anno scorso pensavamo di passare ad un numero superiore con l'ingrandimento di quest'anno» diceva sconsolato Aldo Pessina, uno degli animatori della mostra «purtroppo invece chiuderemo con 10.000 presenze...».

Peccato per i bravi organizzatori e perché anche i saloni sono un modo di avvicinare il pubblico all'automobilismo, oltre a poter diventare, in futuro, l'unico modo per fare incontrare le macchine da corsa al pubblico!

Inutile parlare delle auto presenti: c'erano praticamente tutte e quelle che mancavano erano rimaste per strada con i camion senza gasolio. Inutile dire che

la Marlboro distribuiva a piene mani il materiale pubblicitario BRM dopo la rottura con la Casa di Stanley e ricordare che tra il pubblico si contavano, malgrado tutto, più italiani che svizzeri.

Più interessante ricordare la formula della passerella degli ospiti sulla quale venerdì hanno sfilato e parlato Fangio, Vittorio Brambilla, Zeccoli, Gagliardi e Regazzoni e dove anche Lauda, Merzario, Colombo, Pescia, Moser e molti altri ospiti hanno tenuto un punto di contatto col pubblico.

Fangio, rispondendo alle domande, ha indicato come suoi più grandi rivali Ascari e Moss — ma guarda un po' che bravo il computer! — e ha anche detto che si può correre e vivere a dispetto di quelli che non lo credono. In dibattito con Regazzoni ha ricordato come le gomme di oggi, che pur fanno percorrere tanto più rapidamente le curve, hanno tolto spettacolarità alle corse coi piloti sempre più puliti e perfetti sulle traiettorie.

Regazzoni ha raccontato il suo incidente al Castellet: un interruttore messo per la sicurezza, quello di spegnimento del motore per i casi di bloccaggio dell'acceleratore o altro, posto sul volante è diventato un elemento di rischio. Tocandolo con la mano inavvertitamente ha provocato l'arresto del motore proprio in una delicata fase di accelerazione con conseguente urto del guard-rail. Non distrutta la Ferrari, solo danneggiata... ha tenuto a dire Rega sottolineando anche che questa deve rientrare nel conto del '73!

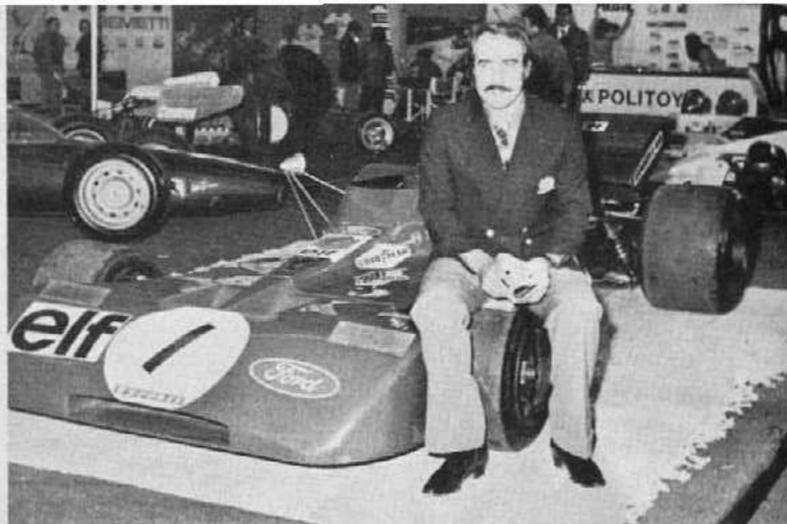
In compenso mentre provava c'era Pittipaldi con la McLaren e le prestazioni sembravano vicine. Incoraggiante anche se in accelerazione il Cosworth guadagna ancora sensibilmente. Molto contento anche della sport: un deciso progresso rispetto al '72.

Zeccoli ha raccontato, o meglio non ha voluto raccontare, del suo incidente a Balocco. Certo che un volo compiuto a 310 km all'ora si può anche voler dimenticare. Ha comunque detto di essere ansioso di tornare al volante, anche per correre.

Gagliardi, la giovane promessa del nostro automobilismo, come è stato presentato, ha fatto buon viso a cattivo gioco, visto che come dice lui, a furia di essere dimenticato la giovinezza finirà col passargli. Correrà ancora per Ferraris con il nuovo 2 litri 8 V ma continua a sperare anche nelle ruote scoperte.

Vittorio Brambilla, molto applaudito: gli è stato chiesto quale sia l'impedimento per la Formula uno. E' un impedimento serio ed allo stesso tempo stupido per la sua banalità: mancano solo (non è un eufemismo) una ventina di milioni per concludere l'accordo con la March per l'intera stagione di Formula uno sulla seconda macchina ufficiale del Team a fianco di Jarier. Regazzoni stesso si è impegnato ad aiutare Vittorio nella ricerca di questa cifra che consentirebbe al nostro pilota di fare la stagione che si merita. Anche questo è un particolare che conferma lo spirito del Salone svizzero.

Gabriela Noris



Insolito, vero? Regazzoni in Tyrrell: che sia una speranza? Per la cronaca, siamo all'interno del saloncino di vetture sportive di Lugano



Con la sua Ferrari 512, a volte anche azionata da un 7 litri ex-Can-Am, Herbert Muller ha vinto il campionato svizzero della cat. Sport

MULLER è il campione svizzero '73

L'HERBERT pigliatutto

ZURIGO - Nella stagione appena conclusa Herbert Muller è stato il pilota elvetico che ha colto più successi. Egli infatti ha vinto la Targa Florio insieme a Gijs van Lennep (con la Porsche Carrera RSR della Martini), si è piazzato onorevolmente in tutte le manches del Campionato Mondiale Marche, ha vinto la 9 Ore di Kyalami (come compagno del tedesco Reinhold Jost, su Porsche 908-3) e per di più si è imposto nel campio-

rari 712) nel 1971 aveva partecipato alla corsa Can-Am di Watkins Glen.

Attualmente Muller possiede tre Ferrari 512, purtroppo il motore 7000 ha subito una grave avaria. Per l'ultima corsa in salita svizzera egli si decise per una GRD 2000 con motore BMW (la sport inglese appartiene al suo amico Herzog), essendo la Ferrari troppo potente per questo genere di gara.

Le corse su circuito sono proibite



Ecco Muller nel corso della premiazione per il suo campionato svizzero: non manca il sigaro. A destra, eccolo ricevere il BP Racing Trophy

nato nazionale svizzero, cogliendo il titolo nella categoria sport.

Muller è stato premiato con il BP Racing Trophy 1973, si tratta di un'alta onorificenza che annualmente viene aggiudicata ad un pilota o una associazione (svizzeri) che si siano distinti prestigiosamente, portando alto il nome dell'automobilismo elvetico. La giuria del BP Racing Trophy è formata di nove giornalisti di automobilismo (ne fa parte anche il collaboratore di «AUTOSPRINT»). Per il 1973 la scelta non è stata difficile: all'unanimità i giornalisti hanno definito Herbert Muller come il migliore. Recentemente il piccolo corridore di Reinach ha potuto ricevere l'ambito trofeo durante un banchetto organizzato dalla BP. Alcuni anni fa Siffert, Schetty, Regazzoni e Georges Fillipinetti sono stati i vincitori del trofeo: si tratta di un pistone con biella dorati.

E' interessante il fatto che Muller abbia dominato nel campionato svizzero al volante di una Ferrari 512 Sport. Dopo aver vinto alcune manches con un dodici cilindri 5000 decise di installare nella 512 il motore 7000 con il quale Mario Andretti (Fer-

dalla legge svizzera, così gli elvetici devono disputare buona parte del loro campionato su circuiti stranieri come Hockenheim, Dijon, Casale e Monza, mentre nel loro paese devono accontentarsi di qualche corsa in salita e degli slaloms su aeroporti militari.

Cosa farà Herbert Muller nel 1974? Ha rinnovato il suo accordo con la Porsche e la Martini per il Campionato Mondiale Marche. Correrà di nuovo con una Carrera RSR Gruppo 5 ed avrà Van Lennep come compagno. Per il momento non si sa quale motore sarà usato. Vi sono più possibilità: un sei cilindri Carrera 3000 con nuove teste a quattro valvole per cilindro e raffreddamento ad olio (solo per le teste), oppure anche un sei cilindri con turbocompressore.

Comunque il volume dell'unità sovralimentata sarà ridotto a 2100 cm³, essendo la cilindrata del gruppo 5 limitata a tre litri (coefficiente 1,4 per i motori sovralimentati). Pare che il propulsore Carrera 2100 Turbo eroghi già oltre 400 cavalli.

a. c.



giannini

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.
ROMA - VIA TIBURTINA 97

PIU' VELOCE - PIU' ECONOMICA

126/800 cmc

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA L. 1.100.000 IVA COMPRESA

CANDELE MAGNETI MARELLI

LUBRIFICANTI ESSO

stelle per auto

Dalla più avanzata tecnologia, Aries le ruote in lega leggera per correre più sicuri.



ARIES s.n.c.

via Belgirate, 20 - 20125 Milano
tel. 679985 - 6888013

'73
PERSO-
NAGGI

DUE AUTO-
PREPARATORI
ALLA RIBALTA
AGONISTICA
PENSANO COSÌ
AL '74

RENZO VACCARI il «mago» della MAGLIANA svela i segreti di 8 vittorie in 700

Che farà l'ATTILA del T.S.

ROMA - «Che cosa farà Vaccari nel '74?». E' la domanda un po' ricorrente in questo periodo tra piloti e preparatori, un po' per legittima curiosità, ma, soprattutto, per cercare di arginare in qualche modo lo strapotere di questo moderno «Attila» del turismo preparato. Sfuggitogli per un soffio il titolo della 1150 (Santucci è finito a pari punti con Galmozzi, ma ha un piazzamento in meno), il preparatore romano è stato una vera spina nel fianco per gli avversari delle classi 600 e 700, dominate in modo quasi offensivo dai piloti «Piero» e «York». Quando gli si chiede come ha fatto a vincere otto gare nella 700 dove le rotture sono all'ordine del giorno, Vaccari straluna gli occhi e si stringe nelle spalle in suo tipico atteggiamento. Per lui è tutto normale e precisa che, forse, più degli altri, ripone una certa attenzione anche nei particolari ritenuti secondari. Indagando più a fondo, si scopre, tuttavia, che le sue vittorie si basano su una attenta analisi degli avversari il che permette a Vaccari di preparare macchine senza rischiare più del necessario.

Innanzitutto la tattica: alla prima gara di Monza si è presentato con la macchina nelle stesse condizioni dello scorso anno per avere un preciso termine di paragone con i progressi degli altri. Ma è chiaro che durante l'inverno non era rimasto fermo e l'arma segreta per il '73 era già pronta in officina. Ed infatti dalla prima gara di Misano in poi, le bicilindriche di

Vaccari correranno con quella testa a doppi condotti separati che non ha mai dato la minima noia e permetteva ai piloti di vedere tranquillamente 8100 giri in quarta marcia. E se non fosse bastato, c'erano già pronti altri particolari per cercare di stare sempre un gradino al di sopra degli altri. Ad esempio, le aste delle punterie realizzate in titanio, costosissime (60.000 lire la serie) ma utili.

E con le rotture come la mettiamo? Possibile che «York» abbia rotto solo una volta l'albero motore? Qui entra in gioco la pignoleria di Vaccari che si fida solo di se stesso e dopo ogni corsa ha sempre smontato i motori per un attento controllo. Per sistema cambiava molle e valvole ogni due gare e, con una percorrenza appena superiore, i mozzetti posteriori ed i ferodi dei freni. Nessun problema invece per le bielle, sempre le stesse per otto gare, mentre una vera sorpresa sono state le gomme slicks che per fortuna hanno una durata incredibile. Merito anche dell'assetto al quale, rispetto alla passata stagione, è stata aggiunta solo una robusta barra stabilizzatrice posteriore. Si è preferito lasciare una certa morbidezza alla macchina, boccando la barra anteriore ed i puntoni, sia per una maggiore facilità di guida, sia per evitare le rotture causate dalle vibrazioni. Oppure l'assetto era almeno pari a quello più raffinato degli avversari con in più il pregio della semplicità. Anche l'autobloccante, tenuto pronto in caso di necessità, non è mai stato

usato per evitare una possibile fonte di guai.

Per l'anno prossimo il mago della Magliana è deciso a non mettere più in pista una bicilindrica in forma ufficiale, ma per gli eventuali piloti assistiti sono già pronte le novità che ci premureremo di fotografare, assieme ai particolari del motore, appena Vaccari terrà fede alla promessa di una prova completa con la macchina plurivittoriosa. Nel '74 comunque lo scarico sarà esterno, tipo Abarth 1000, mentre il frontale avrà addirittura un piccolo spoiler.

La 128 con la quale Santucci ha sfiorato il campionato della 1150, ha corso con minore fortuna, ma ha anche avuto bisogno di un minor numero di cure. I controlli importanti avevano una periodicità più lunga e soltanto la frizione (è quella di serie) veniva cambiata dopo ogni gara. La macchina ha sempre corso con l'alimentazione a carburatori, ma non se ne conosce la potenza (come per le bicilindriche del resto) perché Vaccari non ha il banco prova. O meglio, il banco esiste ma è del tipo veramente speciale. Si tratta di un pezzo dell'autostrada per Fiumicino abbastanza sgombro, dove le macchine vengono portate dopo ogni modifica, nelle stesse identiche condizioni in cui scendono in pista, con la sola aggiunta della targa prova. Partendo da fermo, con dei rapporti medi, la 700 raggiunge la velocità di 162 kmh dopo un chilometro e duecen-

to metri, mentre alla 128 per raggiungere i 192 occorrono altri 300 metri. Vale a dire che, facendo un calcolo un po' affrettato ma non impreciso, la piccola compie il km con partenza da fermo in meno di 33" e la 128, circa in 30".

Certo la stradale quando vede simili mostri va a nozze e le palette rosse si alzano inesorabilmente. I militi però capiscono sempre che si tratta di un collaudo e non di un attentato alla sicurezza, ed alla fine, vinti dalla curiosità, dimenticano multe e sequestri, interessandosi alle modifiche ed alla possibilità di vederle sulla loro utilitaria.

Per la prossima stagione Renzo Vaccari non ha ancora deciso con precisione che cosa fare. Continuerà con le bicilindriche anche se in forma meno ufficiale, mentre il pupillo, Santucci, scartata l'idea della Sport perché troppo costosa, avrà una 128-1300. C'è anche una certa intenzione di preparare una X1-9, non appena si potranno reperire i particolari omologati. Intanto Vaccari si sta interessando particolarmente del rendimento delle Alpine 1300 e contemporaneamente cura la preparazione di una X1-9 stradale per saggiarne le possibilità. Degli altri suoi piloti, «Piero» smetterà di correre per impegni di lavoro, mentre non è improbabile che «York» guidi la 128-1150.

d. b.

ADRIANO PARLAMENTO

Eurocampione
della Montagna gr. 2



Adriano Parlamento e la sua Alfa GTV 1600 durante la Trento-Bondone di quest'anno. Parlamento è anche il preparatore della vettura

La F.2 dopo la G.T.?

TORINO - Uno sguardo franco e sorridente, un fisico da decatleta e una grinta incredibile in gara, ecco le doti di Adriano Parlamento, il giovane trentenne biellese, alliere della Torino Corse, vincitore dell'Euro Montagna Gr. 2 con l'Alfa Romeo GT 1600. Autopreparatore appassionato, fedele da sempre all'Alfa Romeo, con la quale ha cominciato a correre nel '68 vincendo almeno quattro gare all'anno, ha fatto tutto da solo il lavoro di preparazione nella sua officina; limitandosi ad acquistare i pezzi indispensabili da Monzeglio e all'Autodelta.

Interessante analizzare i costi sostenuti da Parlamento in questa sua galoppata al titolo. La spesa totale ammonta a 4 milioni circa, di cui 2 milioni sono stati recuperati con premi ed ingaggi per i quali in particolare è stato aiutato moltissimo dal bravo Miesusset. Il costo della macchina completa è stato di quattro milioni e mezzo (un milione per il motore, uno solo per tutte le gare a tutto vantaggio del preparatore e del pilota).

I risultati che lo hanno laureato campione sono quattro primi, due secondi e un settimo posto. Primo si è piazzato all'Ampus, a Dobratsch, al Montseny (la gara più difficile) e alla Cesana. Secondo si è piazzato al Mont Ventoux (la gara più bella) e al Sant Ursanne-Les Rangiers. Sfortunato alla Trento-Bondone dove bloccato da un banale guasto all'alimentazione è giunto solo settimo.

Dunque un bilancio positivo di estrema regolarità anche tenendo conto della difficoltà (tutte gare lunghe oltre 10 chilometri) e della lontananza delle salite alle quali il buon Parlamento è sempre andato da solo e per il tempo minimo indispensabile, non potendo trascurare il suo lavoro a Biella.

Gli avversari più temibili in campo internazionale sono stati il francese La Favre, irriducibile con la sua Escort 1600 e i tedeschi Siegrist con la NSU TTS 1300 di Spiess e Walter anch'egli su NSU. In Italia Galmozzi su 128 lo ha impensierito parecchio, soprattutto perché i punti per l'Europeo si vincevano come primo di raggruppamento.

I programmi di Parlamento per il '74, benzina permettendo, sono volti verso l'ottenimento di un telaio di F-2 con cui naturalmente partecipare all'Euro Montagna in veste di outsider.

Un pensiero lo dedica anche alle corse di durata, magari su Alfa Romeo. Chissà che all'Autodelta non abbiano piacere di conoscere e provare su qualche macchina questo solitario biellese che ha regalato un titolo gratuitamente alla casa... Da ricordare ancora che sempre con la fida Alfa Romeo in coppia con Pietrino Tali, Parlamento si è molto ben comportato al Giro d'Italia.

Giorgio Rossotto



L' Eurocampione (belga) 5000
onora nonno PILETTE

Il tranquillo Teddy va in TASMANIA

BRUXELLES - Teddy Pilette, il pilota belga, ha dunque vinto il campionato europeo di F. 5000, dopo una stagione particolarmente brillante. Chi è, dunque, Teddy Pilette, questo conduttore la cui modestia è uguagliata soltanto dalla sua abilità al volante?

Prima di tutto, è l'uomo tranquillo dello sport automobilistico belga. Dato che ha un grande garage a Bruxelles, si può definirlo un professionista delle corse? Ha una moglie che si chiama Kristin, due bambini, Jan e John. Trentunenne, è cresciuto in mezzo alle competizioni, sicché un giorno o l'altro doveva per forza finire al volante di una macchina da corsa.

Suo nonno prima di lui (Théodore Pilette) si era fatto un nome negli anni precedenti alla prima guerra mondiale, piazzandosi molto bene nella maggioranza delle corse cui partecipò. Nel 1913 si piazzò quinto nel GP dell'Automobile Club di Francia, ottenendo anche un ottimo piazzamento nella 500 Miglia d'Indianapolis e nella Coppa del Principe Henri. Dopo la seconda guerra mondiale fu il turno del padre, André — che attualmente dirige la Scuola Piloti di Zolder — a crearsi a sua volta un albo d'oro invidiabile, meritandosi in luce in molti Gran Premi e, soprattutto, a Zandvoort ove, durante un GP d'Olanda, al volante di una Talbot di 4500 cc, riuscì a preoccupare seriamente Rosier, migliorando per sette volte il record sul giro. Con Riccardo Rodriguez, nel 1960, si piazzò secondo alla 24 Ore di Le Mans al volante di una Ferrari.

Teddy Pilette, dunque, doveva immancabilmente finire per diventare pilota a sua volta, dato che ogni sera e durante tutte le sue vacanze sentiva parlare soltanto di corse.

Giovanissimo, sapeva già guidare e per lui la derapata controllata non aveva segreti. Soltanto nel 1959, però, ebbe il suo primo assaggio in corsa al volante di un go-kart, di cui suo padre era l'importatore per il Belgio. Nel 1960 partì per l'Inghilterra, per seguire un corso accelerato di guida alla scuola di Jim Russell. Già nel 1961 fece una stagione in Formula Junior, con buoni risultati, e nel 1962 disponeva di una Merlyn di F. 3.

A questo punto andò in Italia, ove diventò collaudatore di Carlo Abarth. Con una vettura della Casa, ottenne il titolo di campione del Belgio delle corse in salita e da allora le cose andarono ancora più in fretta. Nel 1964 il conte van der Straeten, un vero mecenate dell'automobilismo, creò il Team VDS per

pure passione e Teddy Pilette entrò a farne parte nel 1967, per pilotare un'Alfa TZ. Le vittorie non mancarono, e con Serge Trosch, Teddy vinse la sua categoria alla 1000 km del Nurburgring e alla 1000 km di Spa.

Nel 1968 condivise una 33-2 con Slotemaker, nel 1970 il Team VDS, che non poteva disporre dell'Alfa tre litri, cambiò orientamento e si garantì una Lola T70, che venne affidata a Pilette e a Gosselin. I due s'imposero a Vila Real e a Monthéry. All'Inter-serie si piazzarono sesti. Nel 1972 venne acquistata una McLaren M10B per la F. 5000, oltre a una M8C per la Can-Am. Ancora una volta, Pilette si mise in luce ottenendo, fra l'altro un terzo posto a Teretonga e un secondo a Warwick Farm, con una meccanica che non era senz'altro all'altezza di quella di alcuni suoi avversari. A Zolder fece una spettacolare uscita... rimanendo illeso, mentre la M10B era completamente distrutta.

Nel 1973 il conte van der Straeten decise di dedicare la stagione alla sola F. 5000, con una vettura; la preparazione del motore fu affidata alla Morand, in Svizzera. Successo e titolo: una bella ricompensa per il pilota, ma anche per il conte van der Straeten che non poteva averne altre, dato che il suo team non ha assolutamente nulla di commerciale.

Nel 1974 il conte van der Straeten sarà il rappresentante della Chevron sui circuiti e, ovviamente, il suo pilota continuerà ad essere Pilette, anche se il team si è garantito pure Peter Gethin. Nel prossimo febbraio la squadra andò in Nuova Zelanda, fatto che rallegra Pilette in modo particolare dato che è già pratico della Coppa Tasmania.

Ultimamente, ha osservato: «Ora mi conosco, non sono più uno senza gradi. Il mio titolo è un fatto concreto, che non mi si può più togliere. Finché non si ottiene un titolo, non si è tenuti in considerazione. Quanto alla F. 1, forse vi correrò, ma soltanto con una vettura competitiva. Una F. 5000 è assai più difficile da pilotare, perché è nettamente meno equilibrata. Un pilota di F. 5000 può adeguarsi assai più facilmente alla F. 1, che viceversa.»

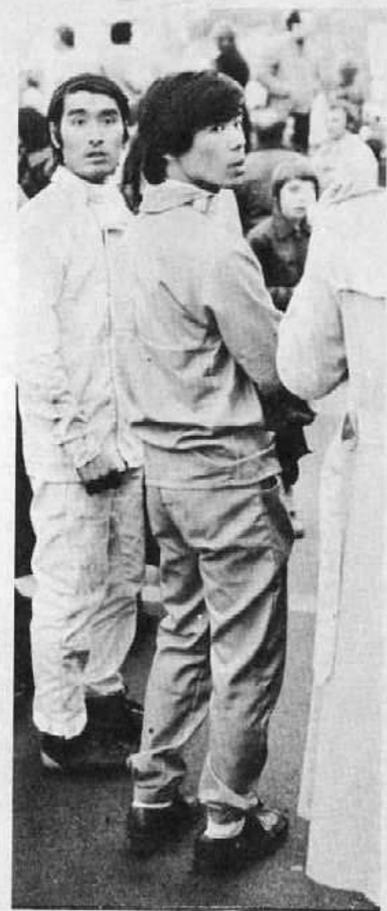
Inutile dire che Pilette spera di fare una stagione 1974 brillante quanto quella 1973. In Europa, lo si vedrà anche al volante di turismo speciali ogni volta che la F. 5000 gliene darà la possibilità.

André Royez

Merita un'altra retrospettiva
il TOUR di CORSICA 1973

L'ultima corsa stradale

Titti Greder e Christine Beckers, nonostante abbiano dovuto arrangiarsi da soli, qualche volta (foto a destra) a cambiare le gomme, hanno vinto il gruppo 1 con la Opel. Sotto, Nishimura e Tanaka erano venuti con la Datsun. Torneranno, e non soli. Sotto a destra, Therier che pur con molti guai ha vinto il campionato francese rallies



Agli inizi della gara, ancora senza la bufera, ecco l'Alpine di Nicolas, vincitore assoluto del Tour de Corse. Sotto, l'arrivo ad Ajaccio, organizzatissimo. Il nome del chiosco « Sole mio » è un po' ironico



Ed ecco la Datsun gruppo 4 dei giapponesi, certo la macchina meno adatta, per mole, ad una corsa su quelle stradine. Con la neve, poi...



Pile di gomme chiodate, alle assistenze. Erano ricercatissime



Gedehem, con la Porsche, è arrivato primo del GT di serie

AJACCIO - Posto in coda al calendario, per una specie di ricatto imposto dalla CSI, che ha concesso la validità per il campionato del mondo solo a condizione di passar dietro tutti, il Tour de Corse 1973 ha avuto tutto contro. Il prestigio, molto relativo date le circostanze, della titolazione mondiale ha automaticamente escluso dalla corsa le macchine migliori, quelle che avevano fatto della edizione 1972 la più eccitante corsa della stagione.

I nostri amici corsi, che vivono solo della immensa passione che dedicano a questa prova, ne erano un poco mortificati, e alla fine erano indotti a considerare seriamente se non valesse la pena di rinunciare ad una etichetta valida fino a un certo punto, pur di mantenere alla loro prova il suo vero carattere. Ci stanno pensando ancora adesso, a gara finita, ed aspettano soltanto di vedere quali saranno le macchine omologate e quindi « legali », per decidere definitivamente su quel che faranno per il 1974. Beninteso se nel prossimo autunno... ci sarà la benzina. Cosa di cui non dubitiamo, perché se non altro potranno far andare le macchine ad alcool, magari ricorrendo ai tanti distillatori « privati » di grappa che sono numerosi da loro come in certe parti delle nostre montagne.

Mancate anche le due Fiat ufficiali che erano iscritte e non sono venute, il Tour de Corse si presentava come una passerella per le Alpine Renault, che vi festeggiavano il conquistato titolo mondiale. Una passerella che però non è stata facile come previsto, perché ci si son messe di mezzo le condizioni eccezionali. Insieme con il raffreddante annuncio che il primo ministro Messmer aveva proibito le corse su strada (con la eccezione per il Tour de Corse), a raggelare tutti e non



Nel bailamme di metà gara, erano tutti frastornati: ecco i Corio alla ricerca di un controllo. A destra, Paul Usciati, capo della organizzazione, ha condotto in porto la corsa non ostante molti grattacapi. Sotto, dietro l'Alpine di Serpaggi, l'Alfa di Lagniez, che è stato molto attardato da gomme inadatte



solo in senso metaforico è venuta la subitanea ondata di freddo che ha investito tutta l'Europa.

Tramontana, poi anche il Mistral, la neve fino sulle cime più vicine al mare, sono stati i compagni di avventura della cinquantina di macchine che hanno preso il via. Ed hanno avuto il loro peso nelle vicende di questa edizione del Tour, che alla fine è risultata drammatica ed avvincente come tutte quelle



Christine aiuta la Desvignes a mettere i numeri sulla Opel che guiderà con la Beaumont: ma faranno, invero, poca strada

che l'avevano preceduta. Non fino al punto di quella del 1962, che aveva visto la fine prematura della corsa... per mancanza di concorrenti, quando la tempesta di neve aveva fermato tutti sul col di Vergio, e solo Trautmann e Luciano Bianchi, con le Citroen DS, erano riusciti ad arrivare in cima alla montagna, fermandosi poco dopo.

Non è stata così drastica, la tempesta di quest'anno, ma poteva esserlo. Ha comunque costretto ad un taglio di percorso che è stato « improvvisato » in un paio d'ore, dalla organizzazione che è stata ammirabile appunto per aver saputo trovare una soluzione.

Così che alla fine la gara ha potuto concludersi bene, dandoci anche qualche emozione e qualche incertezza sulla vittoria. Infatti sulle stradicole delle prove speciali della seconda parte, innestate per bene, è venuta fuori a sorpresa la Ford Escort di Guy Chasseuil, che con prestazioni impressionanti si era portata fino al secondo posto assoluto, mentre tra le Alpine Renault c'erano state parecchie cose storte. Chasseuil poi aveva avuto un incidente che lo rallentava, sbattendo contro il fianco della montagna in una prova speciale, e così per le Alpine è venuta la tranquillità.

Visto come sono andate le cose, e col senno di poi, adesso siamo qui a chiederci cosa sarebbe potuto accadere se in gara vi fosse stata almeno una Lancia Fulvia. Va bene che ormai è vecchia, dicono tutti, va bene che le Alpine sono comunque fortissime in ogni condizione. E' un discorso scontato. Però noi non siamo proprio del tutto convinti che con la pioggia e la neve la Fulvia sarebbe stata davvero tanto inferiore. E magari non ne sono convinti nemmeno gli uomini della Lancia, pur se « debbono » dire il contrario.

E' stata l'ultima gara della stagione, questo Tour de Corse non ordinario, e visto come stanno le cose forse è stata l'ultima gara stradale tradizionale. Poiché resta una corsa di genere unico, è giusto che sia stata lei a chiudere una serie di competizioni che avranno comunque un grande posto nella storia. Beninteso il Tour de Corse continuerà; ma dati gli orientamenti non sarà più la stessa cosa, non fosse altro che per la distanza, che sarà ridotta. Questa che abbiamo appena vissuta resterà dunque, per tutta questa serie di motivi, una edizione memorabile.

Franco Lini

VIETNAM

milioni di bambini «hanno perduto la guerra»

AFRICA OCCIDENTALE

la fame, la sete e le malattie seminano morte

BANGLADESH

milioni di bambini rischiano di diventare ciechi

acquista i cartoncini unicef nelle Banche e negli Uffici Postali



tu
li puoi
aiutare



Fondo delle Nazioni Unite per l'Infanzia

Comitato Italiano via G. Lanza, 194 00184 Roma tel. 4996 - 485.679

unicef



Inserzione gratuita offerta al Fondo delle Nazioni Unite per l'Infanzia.



Il sorriso di Munari dice tutto, mentre osserva la bellissima sfera Metalstil (rifinita in oro) guadagnata dalla squadra vincitrice

Come sono stati battuti i Velocisti per 3-1 al «Comunale» di Bologna nella sfida calcistica (natalizia nella data ma non nelle vicende)



E questa è l'ammucchiata per la foto dei vincitori. Li riconoscete? A parte capitano Munari che agita la Coppa guardate che entusiasmo da parte del Presidente rallystico avv. Aleffi (il quale adesso ha proposto una «Nazionale» automobilistica, rallysti-velocisti per sfidare analoghe formazioni straniere, se continua la crisi petrolifera...). Sulla destra Bifulli ancora ingrugnato... (Attualfoto)



Di contro Regazzoni ha il gesto della disperazione. Non glielo abbiamo visto nemmeno quando in corsa è andato a guardrails

L'abbuffata dei rallysti

Quando l'avvocato Luca Montezemolo, assente giustificato nelle file dei rallysti perché impegnato a Londra a discutere con gli altri componenti dell'Associazione F. 1 il momento difficile delle corse, ha telefonato a Clay Regazzoni a Lugano per fargli gli auguri di Natale, ha speso diverse migliaia di lire di teleselezione. E tutto perché il simpatico Clay ha voluto raccontargli per filo e per segno l'avventura calcistica bolognese, che lo ha lasciato proprio seccato per il risultato. La «paga» dei rallysti non gli è andata giù e perciò è il primo che dà per scontata la rivincita, anche se Munari e C. fanno i preziosi.

Perché quella che doveva essere una scherzosa sfida prenatalizia è diventata una sfida fin troppo seria se, all'inizio del secondo tempo, si è scatenata una polemica verbale nutrita tra i due «allenatori», Munari e Moruzzi in tema di sostituzioni. Il secondo intendeva la rotazione delle riserve continua (preoccupato da ragioni di... fiato), il secondo invece, pur se d'accordo sul non limitare il numero dei personaggi in panchina, non ha voluto che un «atleta» già «uscito» (come Francisci, per esempio) rientrasse nella ripresa. Ed è stata l'arma decisiva perché, quando si è fatto male il roccioso segretario CSAI che teneva tutta la difesa rossoblu dei velocisti, in tandem con il mobile Schon (tolto all'attacco), i rallysti hanno trovato la strada dei due gol che hanno fatto diventare il pareggio una «grossa abbuffata» di Munari e C.

E in questa ambientazione, ravvivata dal tifo scatenato che faceva la comitiva del Jolly Club, capitanata da Roberto Angiolini e Alcide Paganelli, non ha stupito se alla fine ci sono scappati anche dei calciatori, come tra Venturi e Marchiol e quelli «più seri» tra Ruggeri e il focoso romagnolo di turno, il Bisulli. Il tutto condito nel linguaggio persino da punizioni secondo regolamento, dell'incontentabile Mannucci e persino di Sandrocchio Munari a fine gara, che non ha dato spazio ai tentativi di giustificazione dei velocisti.

Insomma, una sfida presa tanto sul serio che ci è sembrato giusto farla commentare da un esperto (calcistico) vero, come l'ala bolognese MARINO PERANI, anche perché a fine stagione pensa sul serio di dedicarsi al giornalismo.

RALLYSTI: Barbasio, Marchiol, Cabriaghi I, Orlandi, Guazzoni, Mannucci, Carullo I, Ponti, Cabriaghi II, Munari, Ballesi. **SOSTITUZIONI:** Mora, Verini, Russo, Carello II, Macaluso, Bisulli. **VELOCISTI:** De Leonibus, Mingotti, Monti, Schon, Saliti, Venturi, Ciccozzi, Bernabei, Regazzoni, Ruggeri, Francisci. **SOSTITUZIONI:** Baroni, Pianta, Fasolino, Buonapace, Serblin, Govoni, RETI: 15' Marchiol (R), 24' Ruggeri (V), 80' Orlandi (R), 87' Marchiol (R).



Un momento chiave: Regazzoni «sprinta» e si destreggia alla «Di Stefano» tra i difensori gialli...



...piomba in area e si avvia verso la porta rallysti e il tiro promette di essere ad hoc... Ma (sotto) è scaraventato a terra mentre Moruzzi (sotto a destra) esprime il suo risentimento contro l'arbitro



PERANI
l'ha vista
così...

Ho visto concludersi con la vittoria per 3-1 dei RALLYSTI sui VELOCISTI l'insolito match automobilistico ospitato, nella settimana pre natalizia, al Comunale di Bologna. I piloti (pardon, gli atleti) han preso l'evento molto seriamente. Si erano allenati a dovere, magari in gran segreto, e sul campo hanno dimostrato che si può andar forte anche senza carburante... tanto per stare alla moda del momento.

La posta in palio era molto alta: si trattava di difendere il prestigio e l'onore di una categoria ed ogni sistema è stato valido pur di non concedere vita facile all'avversario. Certi «testa-coda» hanno fatto drizzare i capelli anche a tipi che se li tengono ben imbrillantati e che pur sono avvezzi a tutte le emozioni di gara, come il Presidente del Bologna signor Conti e Paolo Moruzzi.

Proprio Moruzzi era il «master» della rappresentativa VELOCISTI, ma nei panni del «PETISSO» non s'è trovato troppo a suo agio e le lezioni tattiche di Pesaola non sono bastate per imbrigliare la squadra avversaria. Alla fine è stato un po' contestato ma i suoi giocatori gli si sono stretti tutti intorno scagionandolo da ogni colpa e difendendo la sua carica (per la rivincita programmata a Modena o Milano) da candidatura, abbastanza esplicita, per l'incarico di C.U., avanzata dall'Editore di Autosprint.

Tutto ciò suona a merito dei RALLYSTI i quali, ben capeggiati da Sandro Munari, han saputo ben approfittare delle occasioni favore-

Marino Perani

CONTINUA A PAGINA 44

voli che han saputo creare. In panchina il tandem tecnico costituito da Dante Salvay e dal Presidente della Sottocommissione Rally avv. Salvatore Aleffi, ha operato molto. Va detto ad onor del vero, che seppur meritato, il successo rallystico è stato un po' facilitato da due discutibili interventi dell'arbitro Don Sergio Mantovani (sostituto del latitante Lo Bello): prima annullando un bel gol di Regazzoni che non aveva commesso alcun... peccato mortale; quindi giudicando veniale un peccato (scusate un fallo) sempre sul filtrante Regazzoni in piena area quando il risultato era ancora in discussione (2-1).

Tutto sommato, però, anche Don Sergio Mantovani è degno di... assoluzione.

E veniamo alle segnalazioni individuali. Nei RALLYISTI l'artefice principale della vittoria è stato Marchiol (mi dicono ex juventino),



ATTUALFOTO non dispone di fotoreporter d'abitudine calcistica. Così questo è l'unico documento-gol di cui disponiamo. E' la prima rete (su punizione) dei rallyisti. De Leonibus ha mancato di (pronta) accelerazione...



Munari atterrato in area (velocista) grida al... rigore. Ma è stato più un suo errore che un fallo dell'avversario

autore di due splendide reti e animatore fino al 90' degli attacchi gialli, ben coadiuvato dall'onnipresente Munari, dall'opportunista Orlandi (suo il gol decisivo) e da una difesa solida dove sveltavano il portiere (più il Mora del 2. tempo che Barbasio), il «vietato ai minori di 16 anni» Mannucci e tutti gli altri che non hanno evitato di profondere energie.

Nei VELOCISTI note di merito per il capitano Erasmo Saliti (Segretario della CSAI), tanto dinamico quanto generoso (Anche intanto Ruggeri, il formulista Italia, arrivato dalla Lombardia, che ha confermato le voci lusinghiere che avevano preceduto il suo arrivo «ruggendo» in diverse occasioni, ha lasciato la sua zampata col (temporaneo) pareggio rossoblu. E ancora Regazzoni tanto abile quanto sfortunato; Mingotti, Venturi, Bernabei (autore di una traversa squadrata che ha lottato sino alla fine).

L'incasso (circa 500 sostenitori nonostante il pomeriggio feriale; che non han fatto mancare il loro fragoroso incanto) è stato interamente devoluto all'ARA piloti di Don Sergio Mantovani.

A fine partita l'abbraccio fra vinti e vincitori è stato significativo, anche per sanare alcune intemperanze di delusione nel finale. Uno spuntino tutti insieme in trattoria ha riequilibrato risultato, e sfottò, fra risate, e proclami di rivincita. Per ora le due originali sfere di cristallo dorate e argentate rispettivamente fantasiose e argenteo del fantascopico Ferri sono finite definitivamente ai capitani dei vincitori e vinti, Munari e Saliti, con medaglie ricordo per tutti, offerte da AUTOSPRINT, con la (significativa?) effigie di Tazio Nuvolari.

m. p.



«Certamente continueremo a migliorare le nostre tute, ma siamo convinti di essere arrivati ai limiti massimi: il tempo di protezione che un pilota ha col tessuto in FPT è superiore a quello di tutte le cose che gli stanno attorno. I soccorsi per esempio: se nella rapidità di soccorso si facessero progressi paragonabili a quelli fatti da noi, la sicurezza sarebbe ben più avanti».

«Fortunatamente non abbiamo dati precisi sulla durata dell'effetto protettivo delle nostre tute, ma basta l'esperienza di Regazzoni in Sud Africa: lui dice di essere stato un'eternità nel fuoco e noi stessi lo abbiamo potuto verificare attraverso i filmati, eppure non si è fatto nulla ad esclusione della mano sulla quale indossava un guanto consumato... e pensare che i guanti nuovi li aveva, forse voleva tenerli per Montecarlo! Ma Regazzoni ed altri possono confermare che una tuta in FPT può lasciare un uomo indenne nel fuoco per almeno due minuti, un tempo lunghissimo durante il quale i soccorsi devono essere in grado di intervenire, gli estintori di funzionare, eccetera. Come si vede è più fuori che nella tuta dove si deve progredire.»

Siccome le affermazioni possono essere opinabili è bene avallare queste parole di Luigi Sala, il titolare della LINEA SPORT, l'azienda che produce le tute in FPT, con un dato: al Gran Premio d'Italia i piloti che indossavano questo tipo di tuta erano il novanta per cento con Fittipaldi, Peterson, Hulme, Revson, Reutemann, Pace, Regazzoni, Hallwood, Ickx e Merzario in testa mentre Stewart, che per contratto portava una tuta d'altra marca e tessuto, aveva un sottotuta in FPT! Tutto ciò senza che la Linea Sport avesse dovuto offrire profumati contratti pubblicitari o impegnarsi in promozioni speciali. L'unico argomento era stata la «prova del fuoco» fatta pazientemente ad ogni pilota dallo stesso Sala e da Mario Acquati, l'appassionato gestore dello stand di Monza, incendiando una manichetta inondata di benzina ed indossata, si badò bene, sul braccio nudo.

«Abbiamo fatto fatica a far capire le qualità di questo tessuto perché siamo piccoli e dobbiamo combattere contro il pregiudizio che c'è nei confronti di noi italiani. La reazione immediata è di mettersi a ridere all'idea che possano essere stati proprio gli italiani a fare il tessuto più bello del mondo. Così abbiamo lavorato pilota per pilota: prova della manichetta incendiata, prova comparativa... ma non sulla mano quella... del tessuto della tuta che indossavano ed in questo modo li abbiamo convinti tutti, uno per uno. Alcuni piloti importanti ci hanno aiutati: de Adamich, Fittipaldi e Regazzoni... ma per convincere c'è sempre voluta la prova del fuoco. Forse abbiamo fatto fatica perché il nostro tessuto è una cosa troppo seria: se fosse stato meno buono ma avessimo gonfiato tutto con la pubblicità probabilmente avremmo avuto in poco tempo la popolarità di altri anche perché la Jim Clark Foundation e la Federazione Francese, che hanno fatto i test, non ci hanno certo aiutati.»

Già, perché avevamo dimenticato di dire che la tuta in FPT, indossata da quasi tutti i piloti di Formula Uno, capace di far uscire piloti indenni dal fuoco, con la sua azione di difesa dalla fiamma che non solo la rende incombustibile ma lascia anche la temperatura interna a livelli sopportabili per lo sviluppo di vapore, questa tuta dicevamo non è stata valorizzata né dall'ente nato nel nome della sicurezza, la J.C.F., né dalla Federazione Francese che per questi controlli va per la maggiore: «Per prima cosa bisogna vedere come fanno le prove, una cosa ridicola: la J.C.F. incendia un pezzetto di tessuto... per giunta il nostro fa fumo, fenomeno fondamentale per la formazione del cuscinetto termico protettivo, e da lì non è che si possa capire molto su come questo tessuto incendiato funzioni quando diventa un indumento regolarmente indossato. Malgrado ciò l'esito che abbiamo ottenuto è stato positivo,

Dopo il prezioso indumento la FPT sta realizzando un super CASCO di sicurezza

La TUTA di salvataggio

peccato che lo abbiano scritto in un rapporto così complicato, pieno di tabelle e grafici, dove è impossibile capire come stiano esattamente le cose. La Federazione Francese, che fa le omologazioni, sembra averci dichiarato guerra: le prove erano state molto positive, condotte più di un anno fa. Solo che hanno detto di aver perso i risultati ed ora sono mesi che dicono di ripetere i test ma l'esito scritto non lo abbiamo ancora ricevuto. Incurante vero? Ogni commento è superfluo.

Il tessuto FPT è il risultato di tre anni di studio compiuti dal professor Nereo Chiarotto, uno specialista del settore tessile che intervistammo sul numero 6 del febbraio 1972 di Autosprint, ed è nato sotto una buona stella: «Il professor Chiarotto lavorava da molto tempo selezionando fibre e facendo prove, i risultati erano veramente positivi e si continuava a migliorare per cui non ci dedicavamo ad iniziare la produzione delle tute. Nell'estate del 1971 avevamo due tagli di tessuto e ci decidemmo a confezionare due tute per i due piloti della Ferrari, Regazzoni e Giunti. Le usarono al Gran Premio d'Italia e Regazzoni vinse, salì sul podio con la nostra tuta ed il nostro marchio, fu una festa quella sera per noi!»

Quello che si deve sapere sull'FPT

all'usura, la lavabilità, la durata (per un pilota che fa la stagione Turismo o Formula Italia una tuta basta tranquillamente), la vestibilità, la possibilità di essere tinto in diversi colori. Il nostro interlocutore, parlando all'inizio della convizione che con questa tuta la protezione sia massima e la necessità di aumento della sicurezza sia da ricercare nei mezzi esterni di intervento per il soccorso, sottintendeva un punto importante nella prospettiva che un incidente col fuoco possa non trasformarsi in tragedia: quello di come si deve vestire un pilota. Non è un argomento trascurabile perché l'esperienza ci fa dire che troppi piloti, anche già vicini al professionismo, si vestono in modo inadeguato ai rischi che possono correre.

Una leggerezza gravissima. «Non sono gli ultimi cinque litri di benzina di una Formula Uno a provocare la morte di un pilota, sono i primi cinque» afferma giustamente Sala «e cinque litri di benzina tutti li hanno in macchina. Malgrado ciò molti sono poco sensibili a questo problema: sembra che la sicurezza si fermi al roll-bar, alle cinture ed all'estintore ma non arrivi a casco e tuta.»

Come deve vestirsi un pilota per essere protetto? «Prima di tutto deve ricordare che si sta vestendo per evi-



Luigi SALA, patron FPT, con Emeterio Fittipaldi che usa la tuta italiana da qualche tempo

na parte dei malesseri di Stewart erano probabilmente dovuti a quello. E' invece importante equipaggiarsi adeguatamente: ormai i prodotti efficaci esistono.»

Ma la CSAI non fa nulla per imporre ai piloti di rispettare certe condizioni di sicurezza anche nell'abbigliamento? «Un intervento serio, positivo e simpatico lo abbiamo avuto dall'ingegner Noretto che ha chiesto una relazione sul nostro tessuto. Sembra che anche la CSAI stia pensando di fissare l'omologazione: lavorando in questo modo si potrà ottenere che vengano mantenute omologate solo le tute veramente efficienti e non tutte, come accade oggi, per cui si trova che anche la famosa tuta Dunlop di tanti anni fa è ancora omologata in certi paesi.»

E quali saranno i progressi futuri nel campo della sicurezza nell'abbigliamento? «Noi mettiamo a frutto tutti i suggerimenti dei piloti: Hulme è stato più di un'ora a parlare con noi in occasione del G.P. d'Italia. Prima non voleva venire, poi quando ha visto la prova della manichetta sulla mano si è veramente spaventato... lui con la benzina ha avuto una brutta esperienza. Quando si è convinto del risultato del nostro tessuto non ha più voluto usare altra tuta se non la nostra; dicono che non parla, che è un orso, però di fronte a questi problemi non solo parla ma dà anche tutti i consigli ed i suggerimenti che la sua esperienza gli permettono. In ogni modo lo sviluppo nel senso della sicurezza deve essere fatto su altri accessori, le scarpe per esempio. Il piede è un punto molto delicato e noi abbiamo realizzato in questi giorni un prototipo di scarpa, la prima veramente studiata apposta per il fuoco. Poi c'è il problema del casco...».

Come è già stato detto in molte occasioni i caschi attuali, ottimi per gli urti, sono un tremendo rischio col fuoco: la tuta ormai resiste ampiamente ma il casco integrale, per la sua struttura, fa da camino ed aiuta a far respirare i gas di combustione che così diventano i più pericolosi nemici in caso di incendio in quanto portano l'asfissia.

Si è visto proprio quest'anno il casco di Hulme con la bombola ad ossigeno ma il problema non sembra risolto: «Hulme ha detto che quello portato da lui probabilmente serve a poco. Dice di portarlo come estrema speranza, cioè se nel caso di incendio si rendesse conto che faticano a tirarlo fuori avrebbe ancora qualche secondo a sua disposizione con questo ossigeno, ma è ben poca cosa. Del resto i caschi attuali sono già pericolosi prima del soffocamento: tutti le finiture interne sono fatte di materiali sintetici che colano a 300-400 gradi. Noi stiamo realizzando un casco con una ditta inglese ed avrà tutte le rifiniture ed il sottogola in FPT. Abbiamo anche studiato altri accorgimenti che dovrebbero farlo essere un passo avanti rispetto all'attuale perché dovrebbe consentire di evitare, almeno in parte, il pericoloso effetto da camino.»

Sala ha cominciato a lavorare all'abbigliamento da corsa per passione: la Linea Sport lavorava e lavora per lo sci con giacche a vento, tute, eccetera in nylon. Una coincidenza e la passione per le corse lo hanno portato all'automobilismo ed il professor Chiarotto è stato capace di inventare il tessuto adatto. E' stata una unione felice che, come abbiamo visto, sta portando anche a nuovi prodotti capaci di aiutare a combattere il fuoco ed aumentare la sicurezza. La strada della Linea Sport nell'automobilismo si è naturalmente allargata: sue sono le belle giacche a vento che molti portano alle corse, da Ferrari ed Alfa Romeo fino a molte scuderie («vengono fatte su ordinazione dei colori dei teams»), sua la rete di venditori nelle principali città d'Italia per fornire tute ed accessori ai piloti. Una azienda dunque che è diventata leader per i suoi meriti, meriti che vogliono dire sicurezza, meriti che non si possono che guardare con simpatia e rispetto.



La famosa fibra «italiana» che — dopo molte difficoltà — ha finito per imporsi sul mercato (purtroppo) solo dopo... la prova del fuoco

è che non si tratta solo di un tessuto ignifugo — di questi ne esistono tanti — ma più propriamente di un tessuto che permette di sopravvivere indenni anche se avvolti dal fuoco: «E' il risultato della selezione ed unione di tre fibre, una vegetale, una animale ed una ceramica ed ha una serie di requisiti principali dei quali il primo è quello di non essere perforabile dal fuoco.»

Gli altri tessuti si bucano, questo no. In queste condizioni, con sottotuta studiata appositamente, la protezione diviene massima. Infatti col tessuto esterno che non si buca sotto possiamo lavorare con fibre di caratteristiche diverse in modo da combattere il problema della temperatura, infatti non sono solo le fiamme a far morire ma anche la temperatura altissima che un fuoco di benzina provoca. A contatto col fuoco questo tessuto forma uno strato gassoso protettivo ad alta umidità che garantisce una temperatura vicina alla pelle non superiore a 60 gradi.

Un'altra caratteristica importante è che non si imbeve di benzina se non per una parte minima per cui nei nostri esperimenti il fuoco dopo un po' finisce con lo spegnersi perché tutto il combustibile assorbito si è consumato.

Oltre ai fondamentali vantaggi visti l'FPT ha tutta una serie di altri requisiti positivi che sono la resistenza

trare che in caso di incendio possa bruciare. Pensare questo al momento di vestirsi è già un punto di partenza importante... vestirsi per correre non è un fatto estetico. Il sottotuta è assolutamente indispensabile in quanto assolve alla funzione di abbassare la temperatura: che poi faccia caldo è perfino un vantaggio, impregnandosi di sudore in caso di incendio favorisce ulteriormente lo sviluppo di vapore che isola la temperatura del corpo.»

Il punto da non dimenticare mai quando ci si veste è infatti uno: non si muore bruciati, ma si muore per le ustioni che si superano una certa gravità portano inevitabilmente alla setticemia. Di qui i casi, numerosi purtroppo, di ustionati che vivono giorni perfettamente lucidi, per poi cessare di vivere. Di qui la necessità di proteggersi in modo che il fuoco non arrivi a contatto con la pelle o il suo calore provochi una vera e propria cottura dell'epidermide. Sappiamo di usare termini crudi ma ciò che si vede al di fuori dalle corse professionistiche lo richiede: un pilota, con qualunque macchina corra, ha il dovere di proteggersi: «Non è necessario arrivare ad imbottirsi come faceva Stewart o usare sei tute, una sopra l'altra, come ha paradossalmente suggerito una delle organizzazioni che si occupano di sicurezza. In questo modo anzi si perde la possibilità di ossigenazione ed infatti buo-



PSICOLOGIA
e GEOGRAFIA
degli sponsor
italiani

**QUARRY
JEANS
per
CALICETI
& C.**

Tre piloti di punta del team Giada - Quarry Jeans qui a Varano di fianco a una berlinetta Alpine preparata da Giacomini: da sinistra Ferruccio Caliceti, Emilio Paleari e Paolo Monti, che anche per la prossima stagione hanno deciso di rimanere fedeli alla scuderia lavagnina che offre loro la possibilità di poter contare sempre sul perfetto camion officina

I calzoni di... GIADA

Anche se il primo grande successo di quella che avrebbe dovuto diventare la Alpine fu ottenuto in Italia, ad una delle ultime 1000 Miglia, quando una Renault 4 cavalli curata personalmente da Jean Redele fece da battistrada solitaria per centinaia di chilometri, il nome della berlinetta francese per gli sportivi italiani è rimasto per anni confinato oltr'Alpe. Ciò anche se i successi conseguiti sia nella velocità che nei rallies fossero spesso di risonanza internazionale: le piccole velocissime 1150 che vinsero a Le Mans la classifica dell'indice energetico all'inizio degli anni 60, le Formula Tre a motore Renault prime nel Campionato di Francia con Grandsire a metà di quegli stessi anni fino alle innumerevoli varianti basate sul telaio dell'attuale A110 che con motori di 1000, 1300, 1500, 1600, 1800 fino al 3000 V8 non hanno smesso di ottenere successi, sono state sempre vissute come un fenomeno tutto francese.

E, probabilmente, nulla sarebbe cambiato se la Renault Italia non avesse deciso, poco più di due anni fa, l'importazione di un certo numero di berline nel nostro mercato. Leggerissima, piccola, robusta a dispetto dell'apparenza e della scocca in plastica, l'Alpine non ha faticato a trovare un buon gruppo di seguaci anche in Italia ripagandoli ben presto con una serie di vittorie e di successi nei Campionati Nazionali.

Uno dei «covi» Alpine italiani è a Lavagna, in Liguria, a metà strada tra Genova e Spezia, in quel tratto di riviera ligure che lascia la roccia per la spiaggia: a Lavagna c'è Pino Giacomini, velocissimo pilota di Gordini ed ora manager di una concessionaria Renault, la GIADA AUTO, che fa un po' da porta bandiera.

Paleari, Monti, Caliceti, Rombolotti, Schon, «Vagabondo» sono i piloti più in vista del Team il quale, con una organizzazione perfetta che va dalla disponibilità di pezzi di ricambio di ogni tipo, al grande camion per il trasporto delle auto alle corse, alla efficienza dei motori preparati da Audisio, ha potuto raccogliere molte vittorie oltre a trovare uno sponsor capace di aiutare a far quadrare un bilancio costosissimo.

«La Quarry Jeans ha aderito con entusiasmo alla proposta che io ho fatto all'inizio di quest'anno» spiega Ferruccio Caliceti, il pilota della squadra che cura le pubbliche relazioni «loro hanno dei jeans molto belli, sono una fabbrica diretta da gente giovane che produce e vende molto e che vuole avere pubblicità viva, attuale. Certo è difficile stabilire a priori cosa possa dare come risultati l'abbinamento di una squadra di auto granturismo: purtroppo non esistono dati sulla frequenza di pubblico alle corse e queste sono proprio le informazioni di cui gli sponsor hanno bisogno». Ma se le corse sono importanti questi dati non si possono stimare? «Importanti sì, e il pubblico che c'era lo abbiamo fatto vedere ai titolari della Quarry: basti pensare cosa è stata la Targa Florio quest'anno! Poi abbiamo fatto la 1000 Km di Monza ed abbiamo avuto una foto a colori su AUTOSPRINT dove Quarry si leggeva benissimo, la corsa Euro GT di Imola... abbiamo corso e vinto tutto quello che si poteva vincere anche se le corse a volte giocano degli scherzi imprevedibili. Basti pensare cosa è successo a me alla 6 Ore: eravamo primi con un distacco enorme, si è rotto il motorino di avviamento e 25 minuti dopo, quando era finalmente sostituito, sono ripartito. Però la macchina è ammutolita alla curva di Lesmo: non capii

vo la ragione, tutto sembrava a posto eppure non c'era corrente. Visto che non concludevo niente da solo ho scavalcato la rete e mi sono fatto portare in moto da uno spettatore al box per chiedere aiuto. Malgrado tutto non sono riuscito a ripartire, e pensare che era soltanto un contatto!».

«Avete scritto solo Quarry Jeans sulle macchine o vi siete anche impegnati con altre attività pubblicitarie?»

«Noi ci siamo dati da fare e come... abbiamo distribuito migliaia di adesivi, magliette... però (ed il discorso ritorna puntuale ad ogni intervista che facciamo) i giornali dovrebbero scrivere di fianco al nome della macchina anche quello dello sponsor. Certo che la pubblicità della Quarry non si ferma qui, c'è l'Agenzia di Pubblicità che si occupa di amministrare in modo adeguato il denaro per migliorare al massimo l'effetto delle corse».

«La Quarry a Trento, Caliceti ed il budget pubblicitario a Bologna, la Giada in Liguria e la Renault a Roma: è un complicato giro di interessi, come avete potuto ritrovarvi tutti insieme?»

«Giacomini è stato sempre molto vicino alla Renault: prima ha corso ed andava forte poi, dopo l'incidente al Mugello, ha smesso e si è organizzato nella sua concessionaria di Lavagna con una officina per la messa a punto degli assetti e delle macchine. I motori venivano preparati a Genova da Audisio e Benvenuto e nel 1972 Paleari ha vinto il Titolo Italiano con la sua macchina e molti clienti sono andati bene. Io, che corro con la Fiat 128» prosegue Caliceti «durante la scorsa stagione ad un certo punto ho deciso di lasciare questa macchina che costava come correre con la Can Am ed ho chiesto a Giacomini di prepararmi l'Alpine. Ho cominciato in Gruppo 3 ma a fine anno, come premio, all'Intereuropa Giacomini mi ha dato un Gruppo 4. Nell'inverno si è deciso di fondare la scuderia Giada Corse ed è stato attraverso il mio intervento che la Quarry ha deciso di darci un aiuto economico».

«Quali sono i vantaggi per uno sponsor come la Quarry?»

«Per me è l'interesse che si crea attorno al nome ad essere importante, credo che si debbano fare anche delle azioni di appoggio che quest'anno non sono state quelle che avrebbero potuto... comunque rispetto alle auto di formula fare pubblicità su di una GT è già di per sé vantaggioso: lo spazio per scrivere è molto più grande!».

«Quali doveri ha il pilota, cosa potrebbe invece allontanare lo sponsor?»

«Il pilota nei riguardi dello sponsor ha soprattutto un dovere di serietà, non deve mettere scritte pubblicitarie non previste, deve mantenere i programmi, ecc...».

«E la Renault?»

«Ci aiutano, facilitano i contatti con Dieppe, sono venuti perfino i francesi quando abbiamo presentato la squadra. Poi loro stessi hanno interesse che le macchine corrano e vincano: si è visto con la Formula Renault quanto impegno mettono nello sport e si spera perfino che possa essere fatta una Coppa Gordini anche in Italia quando la Renault 5 sarà disponibile nella versione sportiva. Noi stessi ci sentiamo legati a Renault: per esempio io ho una Alpine A310 da usare per strada e mi piacerebbe, se mi daranno una scocca, trasformarla in prototipo stradale per rally o gare tipo Giro d'Italia.»

«Pensate anche alla Formula Renault?»



«Quest'anno Monti e Paleari hanno avuto due Martini ma è stata una esperienza affrettata perché quando abbiamo visto come andavano le macchine dei francesi ci siamo resi conto che non si poteva improvvisare. Però il prossimo anno il programma verrà fatto per tempo con piloti che si impegnino nella stagione internazionale di queste monoposto.»

«E la Quarry Jeans?»

«Andremo avanti certamente: si troverà il modo migliore per farlo perché con prodotti belli ed adatti ai giovani come quelli di questa casa non ci sono dubbi sulla validità dell'abbinamento.»

Giacomini parla personalmente del programma 1974:

«E' presto per dire oggi il pro-

gramma definitivo ma alcuni punti sono ormai decisi: Schon ed Ivana Giusti correranno con la Alpine Renault 1300 del Gruppo 4, probabilmente con loro ci sarà anche Rombolotti. Paleari farà il Campionato Europeo con la 1600 insieme a Caliceti. Entrambi faranno le gare italiane più importanti. Paul correrà con la 1800 gruppo 4 ma alcune decisioni dovranno essere prese in funzione dei raggruppamenti delle Granturismo per evitare di correre in quei raggruppamenti nei quali il limite superiore di cilindrata è troppo lontano da quello dei nostri motori. (Caliceti, a questo proposito, ha scritto a Pianta dell'ANCAI per cercare di avere una modifica rispetto al 1973 dove le 1600 si trovavano decisamente svantag-

giate). Nei rallies nazionali, sempre con macchine 1800, saranno impegnati Pasina e probabilmente Fasan.»

«E la Formula Renault che il prossimo anno avrà ancor maggior sviluppo?»

«Gianfranco Ricci è già deciso. Avevamo proposto a Truffo di correre ma probabilmente sarà impegnato altrimenti per la Squadra Italia. Perciò abbiamo in corso una serie di prove a Monza per poter decidere a chi dare la seconda macchina. Faremo il Campionato Internazionale.»

Giada a mille, quindi e Quarry sul suo cammino, una prospettiva che i guai petroliferi di questi giorni non sembrano poter frenare.

Gabriela Noris

prendila

è una maglietta
del RICAMIFICIO BONFATTI



via C. Stradi, 18 - tel. (059) 94 18 62
41053 MARANELLO (Italy)

RICHIEDETE IMMEDIATAMENTE IL CATALOGO GENERALE A COLORI INVIANDO L.300 IN FRANCOBOLLI

