

LEGGETE SUBITO

Non scrivo per essere uno dei tanti contestatori e tanto meno uno scopritore di errori; tutti possono sbagliare, chi più e chi meno. Ma sbagliare indicazione e foto (a pag. 40 del numero 2) di un motore Ferrari, per AUTOSPRINT è imperdonabile, madornale e vergognoso. Figuriamoci cosa diranno all'estero: «Autosprint non riconosce un motore Ferrari!». Assurdo! Sempre vostro Ottavio Nebuloso - ROMA P.S.: il dottor Sabbatini si è scusato, a nome di tutti, sul n. 1.

Certo, che è un errore. Il sottoscritto direttore, come lei nota, ha già avuto occasione di...cospargersi il capo di cenere per quanto accade nel n. 51-52. Avrà notato che mi assunsi tutte le responsabilità, anche se non è...nebuloso (mi perdoni il facile gioco di parole) che certi tipi di errori siano altrimenti agiudicabili, specie se si tratta del banale montaggio invertito di foto a stretto contatto e non di ignoranza della redazione, che non saprebbe riconoscere la macroscopica differenza tra un boxer (Ferrari) ed un V12 (BRM).

Invece di «sparare» tanto violentemente, il nostro lettore avrebbe potuto spendere una parola di comprensione per le difficoltà in cui è spesso costretta una redazione responsabile come quella di AUTOSPRINT, che è la prima a sentirsi mortificata, ma resta impotente ad evitare talvolta simili infortuni, che si verificano nelle migliori famiglie giornalistiche (al 99% dei casi non per colpa di chi ne fa parte).

Perciò siamo (solo) dispiaciuti, ma è certo che non abbiamo proprio niente di cui «vergognarci»!... O bisogna forse convincersi che essere obiettivi, onesti (e generosi), come nel «Safari di coscienza» - del n. 1/74, espone solo alla marmalderia di chi non vuol capire ed è pronto a farsi saccente?

sab.

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse a pagina

3 IL CALENDARIO DELLE CORSE

MOTORAMA

45 KARTING

46 TUTTESPRINT

48 SCRIVETEICI rimarremo amici

50 MARKET INFORMATUTO

51 COMPRAVENDITA

• Allora è fatta: la rivincita tra velocisti e rallysti si giocherà in febbraio. Munari si è dichiarato d'accordo con la richiesta di Regazzoni (che pare voglia schierare Emerson e Wilson Fittipaldi!).

• «Dodo» Moruzzi, il nipote «brasiliano» del Presidente della commissione sportiva dell'AC Bologna, si è sposato prima di Natale a San Paolo del Brasile con la bellissima Viviane. Viaggio di nozze a Bahia, calcolato per essere in tempo a casa a fine mese, per il mondiale F. 1 brasiliano.

• A proposito di Merzario. Era stato invitato alla premiazione Lancia del 22 dicembre scorso, ma l'invito era partito il 20 (e naturalmente è arrivato a gennaio...)



• Nel Calendario, anzi nel «Lunario» del Passatore, benemerito consanguineo romagnolo dell'omonima Scuderia di Lugo, è apparso questo simpatico disegno, dove il Sangiovese è indicato come la soluzione succedanea utile per le macchine del team, nel preoccupante '74 delle corse. Il contenuto alcolico è certo!



Tra piccoli e grandi costruttori c'è diverso atteggiamento contro il «LIMITE»

La frattura per la velocità

• «...All'interno di un gruppo non si può mettere il rifiuto di eseguire direttive... ecc. ecc.». Questo è il significativo e intimidatorio assunto che la troika I.R.I. (Petrilli-Visentini-Medugno) ha ritenuto «democratico» sottolineare, nell'indispettito comunicato rilasciato all'indomani della esplosione del «caso Luraghi» (del quale scriviamo nei particolari all'interno). Evviva la democrazia! Quella libertà, cioè, che nel mondo di oggi ognuno vuole per sé ma nega agli altri (con le più spicose ed ingiuste motivazioni).

• I ras della DC (Gava-Gullotti e De Mita), che sarebbero dietro la manovra IRI anti-presidente Alfa Romeo in tutta questa antipatica faccenda, avevano fatto un grosso calcolo sbagliato: cioè che nel nostro Paese, ormai, si potesse colpire indiscriminatamente un uomo onesto e capace (ma soprattutto uno dei pochi dirigenti che lavora al posto giusto) senza conseguenze. E invece, come dimostra l'unanimità della stampa (tranne il quotidiano missino) e nonostante gli equilibrismi di esponenti degli stessi partiti politici (per geografie elettorali) ci si deve essere ormai convinti che la gente nonostante tutto, non conta solo quando si fanno i calcoli dei voti elettorali!

• Nello scorso dicembre, agli organizzatori del Rally delle Dolomiti è arrivato questo telegramma spedito dalla CSAI: «Vi preghiamo di valutare l'opportunità di far disputare la vostra gara nella data a calendario.» Ambiguo, tanto per non smentirsi, no? Comunque gli AC veneti hanno capito e la gara verrà rinviata. Al prossimo anno naturalmente.

• Chissà perché, quando adesso il pilota comasco è «segnalato» a pranzo al «Cavallino», il ristorante della Ferrari a Maranello, non si vede in quei giorni a tavola un personaggio qualsiasi dello staff dirigenziale della Casa modenese...

• L'improvviso comunicato dell'ANFIA: diramato giovedì scorso (e che appresso riproduciamo) è frutto della difficile riunione svoltasi all'inizio della scorsa settimana a Torino, nel corso della quale è stato anche affrontato il problema dell'alcool nelle corse, di cui riferiamo ampiamente in altra parte della rivista. Dice testualmente il comunicato ANFIA (dei fabbricanti di «auto sportive»):

«Mentre gli ordini sul mercato interno si sono drasticamente ridotti, è sempre più arduo trovare compenso nell'esportazione. Tali reazioni negative sono fra l'altro collegate al turbamento della clientela specifica determinato dai limiti di velocità, per cui almeno una revisione è considerata indispensabile.»

«Come è noto qualche azienda già ricorre alla cassa integrazione ed ogni programma diventa impossibile col perdurare della situazione che condurrebbe ad ulteriori gravi decisioni.»

«I costruttori interessati si sentono direttamente responsabili di parecchie migliaia di posti di lavoro, consapevoli di influenzare inoltre un arco di occupazione ben più vasto presso i fornitori e le attività ausiliarie.»

«Un'altra richiesta è urgente: per vendere occorre poter adeguatamente collaudare le vetture e dimostrare le relative prestazioni ad alta velocità. Per questi ristretti casi si chiede che sia consentito di superare la velocità limite, ben inteso con gli opportuni controlli ed eventualmente su percorsi determinati e ad orari da stabilire.»

Dice molto ma non tutto, anche se è già abbastanza esposto l'indiretto crisma dell'ANFIA. Perché, in occasione di quella riunione, al mattino, quando cioè venne affrontato (ad iniziativa delle case «sportive» o speciali che siano e di carrozzieri ad esse collegati) lo scottante tema dello stop alle vendite di vetture di maxi cilindrata e di maxi velocità, l'Associazione Nazionale dei Fabbricanti Italiani di Automobili tenne a far rilevare che non si sarebbe potuta prendere una posizione ufficiale ed unica, come desideravano i rappresentanti della Maserati, Ferrari, Lamborghini, Abarth, Iso ecc. Infatti, abilmente, mancavano a questa riunione gli esponenti della Fiat, Lancia, Alfa Romeo, che pure al pomeriggio avrebbero poi partecipato allo scambio di vedute, altrettanto acceso, sul tema dell'alcool nelle corse.

L'assenza dei qualificati rappresentanti delle maggiori Case italiane a grande produzione, stava a significare una sola cosa: la disparità di vedute tra esse e i costruttori «speciali».

In parole povere, quello che ha colpito maggiormente la produzione di vetture di lusso, in occasione dell'austerità, stop domenicale e futuro razionamento a parte, è stata l'introduzione di quel «LIMITE DI VELOCITÀ» che, invano, i governi cercano di accreditare come misura per la riduzione dei consumi di carburante, poiché era da mesi, sia in sede MEC come di conferenza mondiale della circolazione, che i funzionari dei maggiori Paesi si erano accordati sull'introduzione del limite di velocità generale per bloccare l'escalation di incidenti. Un sistema semplicistico

perché dimentica l'aumento di circolazione e soprattutto il peggioramento medio delle qualità singole degli automobilisti e quindi della loro quantità numerica, che si traduce in contributo per le casse fiscali dei vari Paesi alle quali nessuno vuol rinunciare.

Ma Fiat, Lancia e la stessa Alfa Romeo pare che, almeno per il momento, pur se il limite di velocità deve considerarsi iniquo e anticostituzionale, perlomeno sulle autostrade dove si paga il pedaggio per la celebrità di scorrimento, (paghereste il supplemento-rapido per un treno che viaggia come un accelerato?) non hanno alcuna intenzione e interesse nel sollecitare al Governo un ripensamento per questo limite, accontentandosi magari che il Ministro dei trasporti conceda l'utilizzazione di alcuni tratti autostradali meno praticati, per il collaudo di quelle super-vetture che — peraltro — ormai non si sa a chi poter vendere, se non ai pochi seicchi ridondanti di dollari.

Evidentemente al posto del limite di velocità le Case automobilistiche hanno interesse a chiedere contropartita al Governo nell'aumento dei prezzi di listino, nel razionamento differenziato e persino nell'appoggio verso i sindacati, ora che tornano a proporsi sempre più difficili piattaforme rivendicative, alle quali i dirigenti sindacali, senza tener alcun conto della realtà obiettiva, non pensano assolutamente di rinunciare.

Una cosa è certa (e le notizie da Modena nelle prossime pagine ve lo confermeranno) ed è che, da dicembre ormai, non si vende più una macchina super GT: perciò la situazione modenese è ormai alle corde. Magari anche nei prossimi giorni o nelle prossime ore, si arriverà a sorprese amare, se persino i sindacati locali cercano di trovare collocazione alla mano d'opera (già impegnata nelle super catene di produzione di vetture di lusso) nelle industrie ceramiche e maglierie che ancora paiono non colpite dalla crisi galoppante.

Marcellino

• Per potersi dedicare completamente al suo team di F. 1, MO NUNN ha noleggiato il settore produzione dell'Ensign a Peter Bloor, il neozelandese che si occupava della manutenzione delle March della clientela.

• Dopo molte discussioni è stato deciso di annullare il famoso rally irlandese del GALWAY. Gli organizzatori non possono garantire la quantità sufficiente di carburante per farlo disputare e, anche se potessero farlo, non vogliono mettersi contro la popolazione locale. Anche tutti gli altri rallies irlandesi sono soppressi per ora, ma la situazione verrà riveduta.



• Sì, avete letto bene, c'è qualche brillante funzionario che ha pensato di servirsi delle poste per la distribuzione dei buoni benzina in occasione del razionamento (adesso previsto come sorpresa dell'uovo di Pasqua degli italiani). Certo che, come meccanismo di razionamento, raggiungerà proprio il suo scopo! Quanti saranno gli italiani che potranno presentarsi alle pompe di carburante con il tagliando necessario?...



• Corre voce che Tony Brise piloterà la MARCH di HESKETH quando la nuova vettura avrà finito le prove che, dopo le prime a Silverstone, dovrebbero riprendere quando si sarà svolto il G.P. del Brasile.

• Si dice che la Parnelli F. 1 potrebbe venire costruita dalla GRD.

• Da San Marino il geom. Muscioni, Presidente della Federazione Auto della mini repubblica del Titano, informa che non ha rinunciato alla prova dell'Europeo piloti rally (a zone) perché l'ottenimento della prova campionato FIA rientra nei programmi di escalation previsti da quella Federauto e poi perché verrebbe a mancare il contributo governativo (di San Marino) previsto solo per questo riconoscimento internazionale.

• A fare assistenza agli equipaggi italiani impegnati nel Rally del Bandama c'era anche Valla della Kleber. Alla guida del camion carico di pneumatici gli avevano però assegnato un autista mussulmano, che ogni mezz'ora arrestava l'automezzo e scendeva a terra a pregare. Facilmente immaginabili le imprecazioni di Valla, oltretutto alle prese con gli abituali tempi ridottissimi per i trasferimenti da un posto all'altro.

• Nel regolamento della prossima 24 Ore di Le Mans è ancora previsto lo Challenge con la... Targa Florio!

• Se si fosse disputata la 24 Ore di Daytona a febbraio, considerata la già prevista rinuncia dell'Alfa Romeo, la Lancia avrebbe voluto schierare, con una Stratos, la coppia Andretti-Merzario.



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.



Le corse in calendario dal 17-1 al 15-2-'74 in Italia e all'estero

GENNAIO

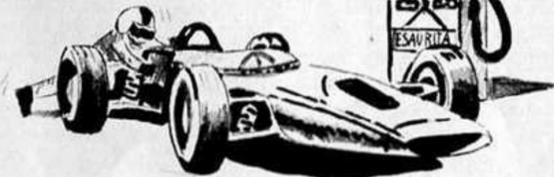
DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
19	Scuola Piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga			Scuola di pilotaggio	
20	Lady Wigram Trophy	Motor Racing Club Christchurch	Christchurch (Nuova Zelanda)		●●●	Velocità in circuito	Graham McRae (McRae-Chevy) 52'33"8, media 183,310. Giro più veloce: Brown (Lola-Chevy) 1'05"7, media 188 e 115.
20	Riverside 500	NASCAR, Daytona, Florida	Riverside (California, USA)		●●●	Velocità in circuito	Mark Donohue (American Motor Matador) media 165 e 174 kmh.
26	Scuola Piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga			Gara Club	
27	G. P. del Brasile	Brasile	Autodromo di Interlagos di km 7,960		●●●	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.
27	Teretonga Park	Southland Sports Car Club di Invercargill (Nuova Zelanda)	Teretonga Park		●●●	Velocità in circuito	Alan Rollinson (McRae-Chevy) 1.13'43"7, media 130,032. Giro più veloce: Stewart (Lola-Chevy) 1'04"1, media 144 e 739.
31/2	Rally Marlboro-Artico	Finlandia			●●●	Rally	Makinen-Salonen (Escort)

FEBBRAIO

1/3	Nederland Winter Rally	Olanda			●●●	Rally	
2	2. Autosciatoria di Bocca della Selva	Scud. Caserta Corse e Sci Club Terra di Lavoro			●	Autosciatoria	Aldo Saccone-Dé Felice (Lancia Fulvia)
2/3	Corsa a Warwick Farm	Australia	Autodromo di Warwick Farm di km 3,620		●●●	Velocità in circuito	Steve Thompson (Chevron-Chevy) 1.14'35"9, media 131,852. Giro più veloce: Thompson in 1'37"5, media 133,6.
2/3	Rally Gibrat-Fano	Spagna			●●●	Rally	
3	Corsa a Brasilia	Brasile	Autodromo di Brasilia		●●●	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
8/10	Galway Rally	Irlanda			●●●	Rally	Boyd-Crawford (Escort RS)
9	6. Autosciatoria Roccaraso	AC Bari			●	Autosciatoria	Aldo Saccone (Lancia Fulvia)
9/10	Harts-Winterfahrt	Germania Ovest			●●●	Rally	
9/10	Bouches de Spa	Belgio			●●●	Rally	Hahxe-Delferrier (Daf 66)
9/10	Rally Club 600	Spagna			●●●	Rally	
9/10	Surfers Paradise	Australia	Autodromo di Surfers Paradise di km 3,210		●●●	Velocità in circuito	Frank Matich (Matich-Reppo) 58'19"9, media 160,934. Giro più veloce: Matich 1'08"5 media 170,396.
10	Eis Rennen-Zeel-am-see	Austria			●●●	Corsa sul ghiaccio	
12	Rally Femmine di Tenerife	Spagna			●●●	Rally	
14/17	Gran Premio 19 Capitali	Uruguay			●●●	Rally	
15	Race of Champion	Stati Uniti			●●●	Velocità in circuito	Classifica precedenti prove: 1. Follmer, 2. Donohue, 3. Unser.

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

DOVE non corriamo domenica?



L'idea, suggeritaci dal lettore quindicenne, Pierangelo Magni di Villasanta (MI), ci è piaciuta: UNA NUOVA RUBRICA DELLE CORSE annullate o rinviate. Ringraziamo Pierangelo, autore del disegno che « sigla » la rubrica. Ci auguriamo solo esse non arrivino a superare per volume quella delle corse che si disputeranno.

DATA	CORSA	STATO
17/26 Gennaio	Rally di Montecarlo	ANNULLATO (si farà al Computer)
31/2 Febbraio	Rally delle Dolomiti e dell'Alpe di Siusi	RINVIATO a data da destinarsi
2/3 Febbraio	24 Ore di Daytona	RINVIATA al mese di luglio con una 12 Ore
10 Febbraio	Corsa a Ruapuna Park	ANNULLATA
14/17 Febbraio	Rally di Svezia	ANNULLATO



A dispetto di tante facili dissacrazioni e accuse nella confusione (mondiale) che impera, sono certamente stati tra i più previdenti, però...

**Dalla crisi petrolifera all'elettrica
ecco un tentativo di fare il PUNTO**

Il futuro

BRUXELLES - I costruttori automobilistici sono attrezzati per ovviare alla crisi petrolifera? Sia pure allo stadio sperimentale, esiste qualche soluzione miracolosa capace di tirarci fuori dal caos petrolifero? In caso affermativo, quanto tempo occorrerebbe all'industria automobilistica per fornire agli utenti questo nuovo genere di macchine?

Smantelliamo prima di tutto un mito: la vettura elettrica. Se ne parla da anni, basta agitare uno degli spettri sfavorevoli (rumore, inquinamento mancanza di energia) al motore a combustione, perché questa appaia. Anche le persone più serie vogliono dare ad intendere, senza sorridere, che il futuro è in mano alla vettura elettrica. I costruttori, dal canto loro, si accontentano di tentennare la testa, senza contraddire. Perbacco, non possono affermare il contrario, senza correre il rischio di venire accusati di salvaguardare i loro interessi. In realtà cercano, si pongono domande, fanno perfino delle prove, ma non riescono a crederci. Questo, per vari motivi.

Prima constatazione: la vettura elettrica è pesante, poco potente, poco veloce, con autonomia molto scarsa, tempo di rifornimento lunghissimo e possibilità di approvvigionamento ancora inesistenti. Questo nell'attuale situazione in fatto di immagazzinamento e produzione di elettricità.

Seconda verità: la vettura elettrica risolve senza dubbio i problemi di rumore e inquinamento, ma non quello petrolifero immediato. A parte Francia e Inghilterra (ma in misura minima) che cominciano ad attrezzarsi in modo valido per produrre elettricità dall'acqua e dall'atomo, la produzione quasi completa della nostra elettricità dipende dal petrolio.

Terzo fatto evidente: tutte le fasi di fabbricazione, produzione, distribuzione e manutenzione andrebbero bene per i musei da un giorno all'altro. Il veicolo elettrico ha troppo pochi atout pratici ed economici, per imporre una simile rivoluzione.

Quarto fatto evidente: se si risolverà il problema del veicolo elettrico per mezzo di pile a combustibile, o con qualche altra tecnica, la vettura sarà talmente costosa da produrre che soltanto i privilegiati potranno acquistarla.

Triste conclusione: a meno che non si abbia un'immediata rivoluzione, o una trovata geniale, la vettura elettrica è un'eresia. Tutti i



Sopra, la Comuta, minivettura sperimentale elettrica della Ford Motor Company. E' azionata da 4 batterie da 12 Volts. Sotto, un altro interessante esempio di vettura elettrica è questa tre ruote francese



servizi sperimentali ne possiedono una, che dorme però in un angolo, sotto un telonc. I tecnici non ci credono. Ogni tanto i servizi promozionali la tirano fuori e i frutti pubblicitari sono sempre sicuri.

Demolita, dunque, la vettura elettrica, che cosa resta? L'acqua? Un ritorno al vapore sembra inverosimile. Il gas? Il solo utilizzato oggi per l'automobile è estratto dal petrolio. L'utilizzazione di gas naturale pone problemi tecnici molto difficili da risolvere, per via della maggiore pressurizzazione di cui avrebbero bisogno di bottiglie troppo grandi e troppo pesanti. Il sole? Non è un'idea sciocca, ma nulla è ancora organizzato in questo senso e siamo soltanto ai primi balbettii, in fatto di energia solare. Rimane anche da studiare l'energia delle maree, ma renderla utilizzabile per l'uomo della strada è una realtà di cui si godrà presumibilmente soltanto nell'anno 2000. E il carbone? Forse non si sarebbe dovuto rinunciare tanto presto a questa materia prima, di cui disponiamo ancora nel nostro paese. Per l'automobile non serve a niente, per produrre elettricità e riscaldamento può invece ancora svolgere un ruolo, a patto che la sua produzione venga razionalizzata al massimo.

Perché è proprio qui che si finisce ogni volta: sulla questione del prezzo. In questo campo, anche se un giorno dovremo pagare un litro di benzina 25 franchi belgi, il petrolio rimane imbattibile. E, con lui, il caro vecchio motore a benzina. Di questo sono convinti anche tutti i costruttori automobilistici. Infatti non prevedono di ricorrere a nessun'altra fonte di energia, se non come ultimissima soluzione.

A questo proposito, la situazione è forse assai meno critica di quanto si voglia fare credere. Può darsi che si debba superare un periodo difficile, cioè il tempo necessario per mettere in opera giacimenti petroliferi che non siano quelli del Medio Oriente. Se Cina e URSS possono migliorare la loro economia con la vendita di petrolio; prima o poi dimenticheranno le frontiere ideologiche per permettere agli europei e ai giapponesi di servirsi dei loro giacimenti. Gli Stati Uniti per ora guardano alle proprie risorse, per tentare di essere auto sufficienti. Le riserve americane in Alaska e in Canada sono immense e presentano soltanto problemi di sfruttamento, che gravano sul prezzo di costo. Ecco come sono valu-

tate queste riserve, in barili da 150 litri:

● 10 a 17 miliardi di barili nei campi petroliferi dell'Alaska.

● 150 miliardi di barili fra le sabbie bituminose dell'Athabasca-River in Canada.

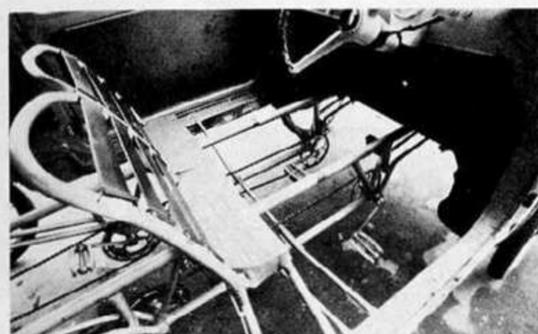
● 7000 miliardi di barili negli scisti bituminosi delle Montagne Rocciose.

In poche parole, si tratta di riserve cinquanta volte più grandi di quelle, valutate in 150 miliardi di barili, attorno al Golfo Persico. Queste quantità gigantesche bastano non soltanto a coprire il consumo degli Stati Uniti, ma un giorno potrebbero anche migliorare in modo decisivo l'approvvigionamento in olii minerali di altri paesi, anche se a prezzi più alti delle nostre vecchie tariffe petrolifere, che in ogni modo hanno fatto il loro tempo. Il gioco degli arabi richiederà questo sforzo economico. Gli specialisti si chiedono, del resto, in quale misura si dovrà forse ringraziarli, un giorno, per questa crisi della fine del 1973: infatti costringe tutti a rendersi conto delle altre possibilità di approvvigionamento che si possono sfruttare.

E, adesso, rimane da superare in modo valido le annate magre. Saremo fragili, in questo periodo, e per ora ne siamo terribilmente consapevoli. Bisogna essere pronti per le peggiori situazioni, se vi concorreanno aspetti politici, economici e di fanatismo. E' il caso odierno, infatti il consumatore è sbalottato fra l'inesistenza europea, il gioco dei grandi trusts petroliferi, la volontà socialista di possedere una propria raffineria, la sete di rapidi guadagni di taluni e così via. In nome del progresso, si ripete più che si può nell'orecchio del consumatore che la vettura elettrica sarebbe la soluzione di tutti i suoi guai, soluzione sempre appoggiata da un grande trust che non partecipa ancora in nessun modo alla motorizzazione, ma che vede per sé una nuova possibilità di diversificazione. In nome della crisi dell'energia, infatti, non è impossibile che in futuro si vedano immettere in commercio « aggeggi » privi di senso, poco pratici, ma molto interessanti per chi li fabbrica.

Per fortuna i costruttori automobilistici hanno un certo orgoglio e rifiutano questo gioco troppo facile. Meglio ancora, prevedono sempre più, fra i loro programmi, piccole vetture, (poco interessanti per loro, ma più realistiche per l'uten-

Questa «500 austerità» di due meccanici bolognesi è insieme una protesta e una... proposta



A sinistra, la vignetta che fa da « introduzione » alla 500 a pedali, dipinta sulla portiera. Qui i posti anteriori con le due pedalieri. A destra, i due « inventori » della 500 a pedali, che ha 4 posti



austerità

Se ne sono viste di tutte, in queste domeniche-austerità: dalle comunissime biciclette alle carrozzelle, ai tandem, e addirittura ai pattini e monopattini disinvoltamente usati da quarantenni con figli a carico. Ma questa è davvero insolita. Difatti la sua unità motrice è perfetta, duratura e bisognosa solo di tanta aria da respirare. E' l'uomo, è lui che dando fondo alle sue qualità « merckxiane », è in grado di impensierire la più sportiva carrozzella. L'oggetto in questione è una Fiat 500 o meglio una 500 « austerizzata » frutto dell'invenzione della carrozzeria Bonora di Bologna. Il suo peso è di solo 100 kg (hanno battuto le famose « biciclette » Porsche della Targa) naturalmente senza motore e nessun altro organo meccanico originale.

Le ruote e i copertoni sono da motocicletta, come pure i freni. Ci sono due cambi sincronizzati a 5 rapporti con due corone doppie da 24

dent, ciò che permette, a detta del costruttore, di superare anche salite del 20% con quattro persone a bordo, a patto che pedalino tutte. Lo chassis è composto da due telai di tandem con quattro coppie di pedali (2 dietro e 2 davanti) in modo da permettere ai più sfiatati (forse quelli dietro) un giusto riposo.

Si dice che nelle prime prove sia stata cronometrata a 50 kmh di velocità massima, ma i costruttori assicurano che in condizioni favorevoli il muro dei 60 kmh è battibile.

Nessun organo meccanico originale, fuorché i bracci anteriori dello sterzo giudicati adatti al trapianto. Tutto è in tubi di acciaio, quindi robustissimo; non ci sono le sospensioni, causa il ridotto peso della vettura che potrebbe causare lievi escursioni erbose. Si è guadagnato spazio per i passeggeri posteriori grazie all'eliminazione del motore.

La carrozzeria è rimasta uguale tranne che nei parafranghi, lievemente alzati per ospitare il rilevante diametro dei cerchi motociclistici. In sostanza un mezzo di trasporto che permette oltretutto una guida sicura anche dopo abbondanti mangiate domenicali, a causa dell'« impegno muscolare » accompagnato per giunta da qualche corrente d'aria in più. Il tutto con una spesa tra mano d'opera e sostituzioni varie di 600.000 lire circa.

Dimenticavamo una nota sui freni; per chi fosse interessato, si ricordi che sul pianale... non c'è niente. Il preziosissimo comando è tra i sedili anteriori e va azionato naturalmente in avanti per le « staccate » e manualmente all'indietro, se vi volete fermare con la fidanzata in una discesa romantica e solitaria.

I. b.

te). E' indubbio che da vari anni i costruttori europei danno l'esempio, in questo campo. Le Mini, le Fiat 126-127, le Renault R5, le Peugeot 104 sono nate da noi. In nome della sicurezza gli americani, per contro, sono sprofondati nell'eresia, inneggiando alla vettura-tank, tanto sicura. Ora hanno riconosciuto il loro errore.

Allo stesso modo, da anni gli americani vantano i motori potenti, senza preoccuparsi del consumo. Per motivi fiscali, gli europei hanno cercato di trarre dal motore un maggior rendimento specifico. Oggi sono quelli meglio armati, per rispondere alle nuove esigenze che creerà questa momentanea crisi. Per concludere, parlando d'inquinamento, europei e giapponesi hanno anche dato prova di maggior intelligenza. Si sono rifiutati di adottare apparecchi costosi che, con un consumo supplementare, rendevano un poco meno inquinanti i motori. Hanno preferito studiare più a fondo i principi dell'attuale motore e trovare una soluzione partendo da questo (tanto di cappello, a tal proposito, per la Honda con il CVCC).

Anche se siamo spesso propensi a criticarli, oggi dobbiamo per forza ammettere che in questa confusione i costruttori automobilistici sono certamente stati i più saggi e i più previdenti. Magari ora spetta ai loro servizi pubblicitari dare prova di uguale saggezza: invece di spingere il cliente a comprare cose che fanno effetto, devono educarlo ad acquistare ciò che è pratico e civico (o « sociale », come si dice oggi).

Philippe Toussaint

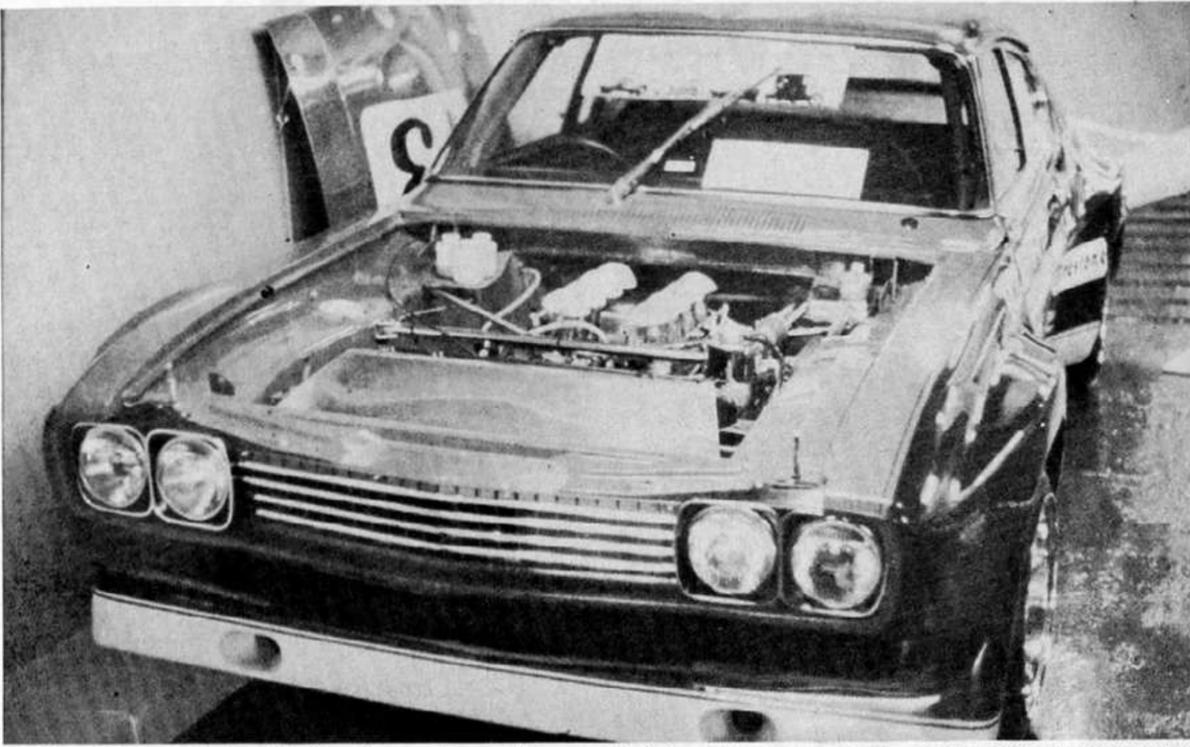
Le 20 vetture che consumano MENO

In questo periodo di penuria petrolifera, il collega e nostro collaboratore belga Philippe Toussaint si è posto la seguente domanda: « Quali sono le venti vetture che consumano meno? » Il suo criterio valutativo si è basato sulla cifra minima realizzata guidando la vettura « turisticamente », cioè non superando gli 80 orari e non accelerando mai con violenza.

Il quadro è significativo. A titolo di documentazione, riferiamo anche la cifra massima del consumo, il prezzo (quasi per caso, sono tutte vetture economiche, ecettuate per le due sportive, la Simca Rally II e la Triumph Spitfire), la cilindrata, la velocità massima e... la lunghezza. Perché, questa misura? Perché nell'ora degli ingorghi e dei difficili parcheggi, si potrebbero forse fare anche economie di spazio.

	Consumo litri per 100 Km	Prezzo con IVA	Cilindrata cc	Lunghezza cm	velocità max Km/h
1. CITROEN 2 CV-4	4,3- 7,4	non importata	435	3830	102,5
2. FIAT 500 R	5,1- 8,4	728.000	594	2970	96,5
3. FIAT 126	5,1- 9,4	879.200	594	3050	109,5
4. MINI 850	5,2- 9,8	non importata	848	3050	114
5. CITROEN DYANE 6	6,3- 8,9	1.094.800	602	3870	119,2
6. HONDA 600 N	6,4- 8,9	1.456.000	599	2990	127
7. SEAT 600	6,5- 8,8	non importata	767	3310	95,5
8. RENAULT R 6	6,6- 9,1	1.243.200	845	3850	119
9. RENAULT R 4	6,8- 9,3	1.058.400	845	3670	112,8
10. AUTOBIANCHI A 112	6,8-10,4	1.220.800	903	3230	138,5
11. RENAULT R 5 TL	6,8-10,5	1.360.800	956	3500	138,5
12. SEAT 850	7,1- 9,8	non importata	843	3570	124
13. PEUGEOT 104	7,1-10,8	1.495.000	954	3580	134,8
14. SIMCA 1000 RALLY 1	7,1-11,2	1.199.000	1294	3800	148,2
15. TRIUMPH SPIT' 4	7,1-11,4	1.844.640	1296	3785	154,2
16. FIAT 128	7,1-11,8	1.316.000	1116	3840	141,5
17. FIAT 127	7,2- 9,6	1.131.200	903	3590	139,5
18. PEUGEOT 204 GL	7,4-11,3	1.630.000	1130	3990	138
19. RENAULT R 6 TL	7,4-11,4	1.355.200	1108	3860	128,3
20. SIMCA 1000 RALLY II	7,4-11,8	1.499.000	1294	3800	160,8

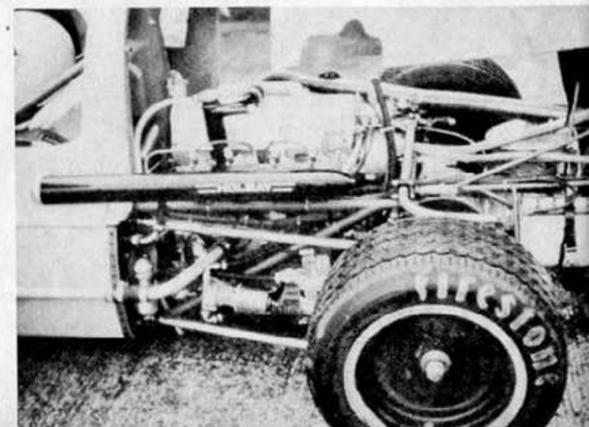
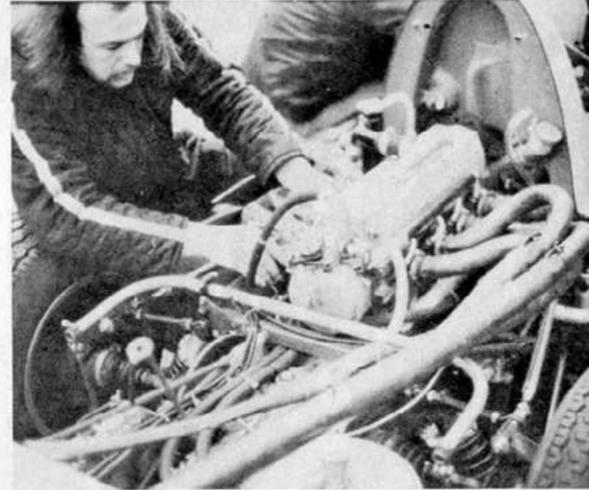
Le novità non erano poche specie tra le miniposto



Fra le novità esposte allo Showboat che vediamo nella foto a destra, ancorato sul Tamigi e ben protetto da un'unità della marina da guerra, molto interesse ha suscitato questa Capri, con motore Ford 8V

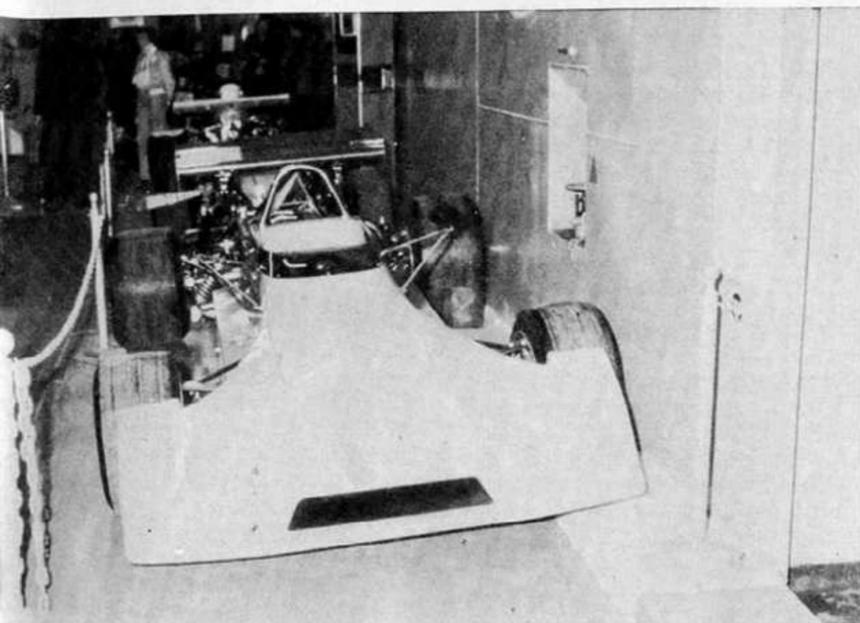


Alla mostra galleggiante erano presenti, oltre alle novità, anche le vetture protagoniste della stagione scorsa. Sopra, vediamo la March 733 di Tony Brise, campione della Formula 3. Sotto, a sinistra la Ford Mexico per guida simulata con la quale si può vincere una gara «vera». Sotto, a destra una delle R5, con le quali si disputerà un campionato Renault



DRIVE THIS MEXICO AND WIN A FREE RACE AT BRANDS HATCH

In queste due foto (a destra), due immagini del motore Holbay per la F.3 due litri ad iniezione, derivato dal Ford monoalbero



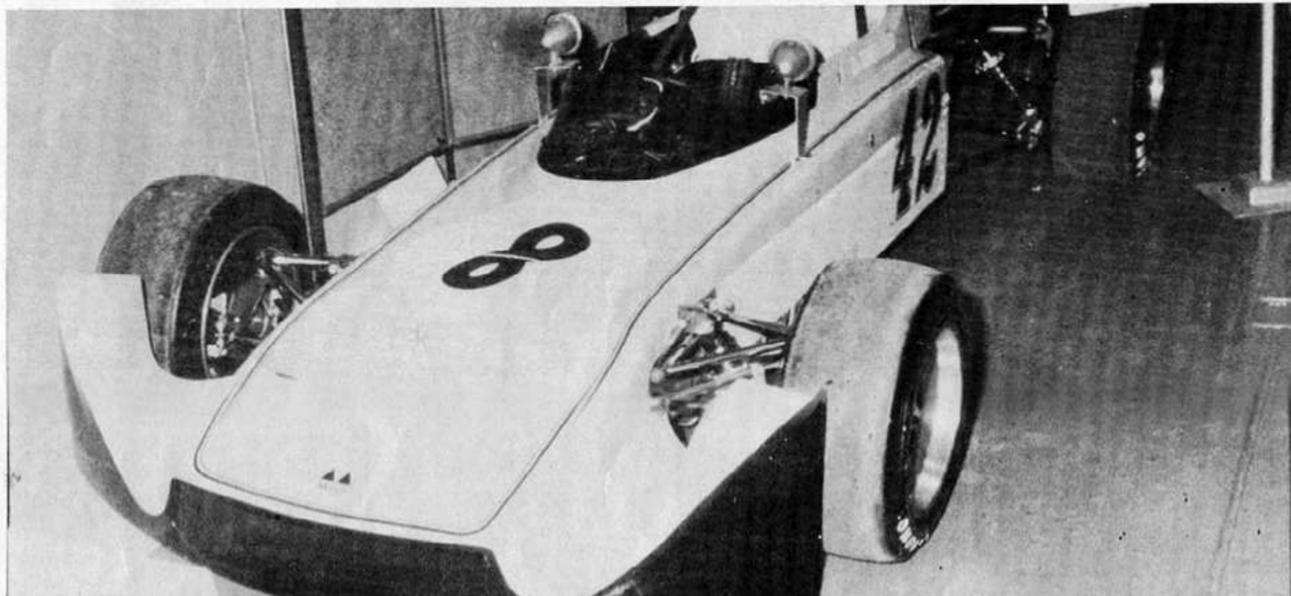
Una novità assoluta era rappresentata dalla Chevron B27, adatta sia alla F.2 come alla Formula Atlantic, che quest'anno avrà un campionato molto seguito, patrocinato dalla John Player che però continua a finanziare il campionato di Formula 3. La Chevron B27 si differenzia dalla B25 soprattutto nell'aerodinamica della parte anteriore, mentre è possibile aggiungere una carenatura posteriore qui mancante



Il nuovo motore Holbay-Ford è stato collaudato a Silverstone, negli stessi giorni dello Show, sulla nuova March 743 pilotata da Hanton

Anche quest'anno John Webb ha ospitato su un battello la mostra londinese delle auto sportive

Lo SHOW della speranza



A sinistra, una delle Midget partecipanti al campionato inglese della specialità. Questa è la Dastle del campione inglese Paul Emery. Qui sopra, la Modus F.3 era una delle novità assolute della Mostra, che ha avuto molto successo di pubblico. Non è una gran bellezza dal punto di vista estetico

LONDRA - L'automobilismo sportivo inglese in questi giorni è ormeggiato tra due dei più famosi ponti del Tamigi, a sud di Londra: Tower e London Bridge. L'idea di portare le macchine da corsa su di uno dei traghetti che collegano le due sponde della Manica era nata a John Webb due anni orsono per colmare la lacuna del vero salone dell'auto sportiva inglese che si tiene negli anni dispari.

E' un'idea strana, molto inglese se vogliamo, che quest'anno è quasi simbolica con tutto lo sport dell'auto che se ne sta a bagnomaria. E' un'idea che però presenta anche dei lati positivi che sono quelli di poter tenere l'esposizione praticamente nel centro della città, di creare curiosità anche in coloro che di sport d'auto ne hanno solo sentito parlare e, in periodo di razionamento dell'energia elettrica, di consentire la produzione della corrente necessaria alla vita del salone galleggiante attraverso i generatori di bordo.

Webb, insomma, ha indovinato ancora una volta lo spettacolo, come gli accade coi suoi circuiti (Brands Hatch, Silverstone, ecc.) o con le formule che impone e sostiene per anni. Egli è infatti l'ideatore della formula

5000, così faticosamente sostenuta fino alla esplosione del 1973, e della meglio riuscita formula Atlantic che in Inghilterra sta facendo concorrenza alla formula tre tanto da aver fatto convergere su di sé i molti milioni del campionato John Player 1974.

Per questa sua forza Webb ha anche molti nemici, primi fra tutti alcuni costruttori che con il proliferare di formule nazionali sentono disperso il loro sforzo produttivo e ridotto il mercato. Per questa ragione alcuni costruttori hanno disertato lo Show Boat, nome del salone galleggiante, lasciando il ruolo di regine alle auto più care a Webb che sono appunto le F. 5000 e le F. Atlantic. Non per questo sono mancate le novità, alcune delle quali interessanti per il pubblico e per gli stessi piloti e teams che hanno avuto un quadro più completo delle prospettive 1974.

Tra le nuove auto il posto di preminenza tocca alle F. 2 - F. ATLANTIC DI MARCH, CHEVRON E ROYALE. La March 742, per la prima volta in pubblico nella versione 1974 con i colori della Wella For Man, mostra il notevole progresso compiuto rispetto alla già felicissima vettura del 1973: la coda carenata che incorpora il roll bar, annesso nel materiale

plastico per evitare che in caso di rovesciamento si formino pericolose scintille, ha permesso di restringere tutta la parte posteriore di circa dieci centimetri e di ottenere una perfetta fusione tra estetica e funzionalità aerodinamica. L'alettone a sbalzo su di un supporto a fissaggio centrale elastico rende ancora più armoniosa la vettura che è ricalcata esattamente dalla sorella minore, la 743 di Formula Tre.

La CHEVRON, che pure ha un telaio di primissimo piano, nel modello B27 non presenta molti mutamenti rispetto alla B25. Il muso è modellato diversamente mentre manca vistosamente la carenatura del propulsore che pure il costruttore prevede nella scheda di vendita.

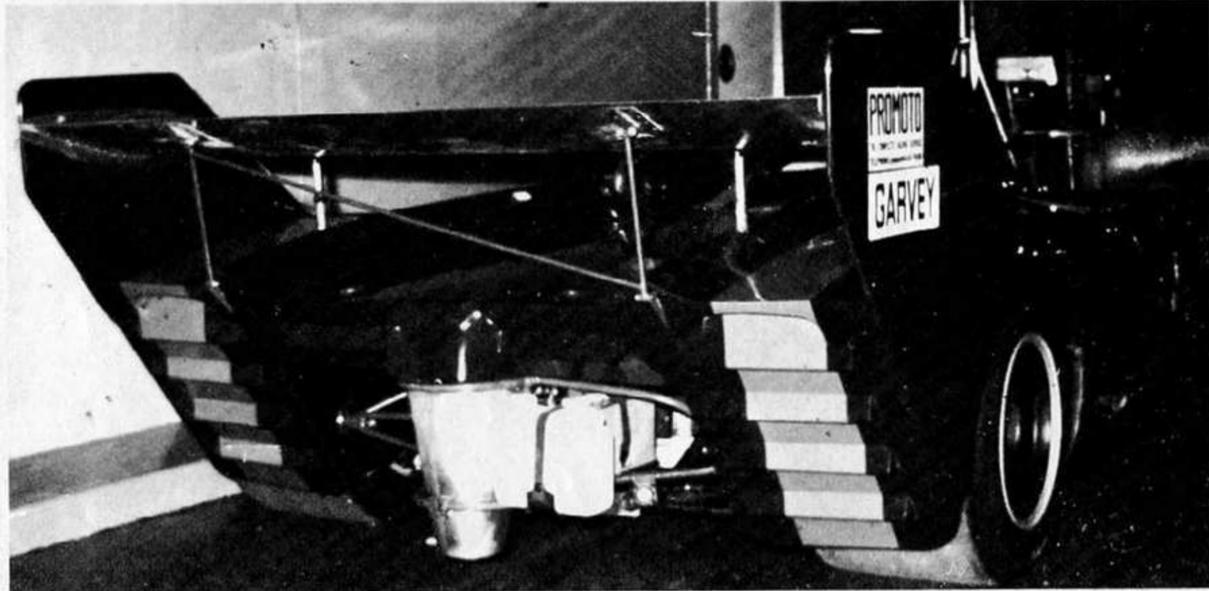
La ROYALE RP20, vista dopo la presentazione fotografica dei giorni scorsi, conferma l'impressione molto promettente. La scocca porta i radiatori abbassati rispetto alla precedente RP15 per migliorare la posizione del baricentro. Le sospensioni sono le stesse della F. Atlantic che ha avuto considerevole successo nel corso della stagione passata, mentre è stato curato in maniera no-

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 10



Novità veramente inedita questa monoposto di F. 3 con motore BMW: il telaio è l'inglese Elden, monoscocca mentre il motore due litri è dello specialista Schnitzer. A destra: lo speciale annullo filatelico del Racing Show. Sotto: di tre quarti posteriore la nuova March sport, siglata 74/S, con in chiara evidenza le maggiori modifiche apportate: si vedono chiaramente le due alte pinne laterali che sostengono l'alettone posteriore, regolabile in incidenza per migliorare l'aderenza rispetto la versione '73



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

AS-CAR film Agenzia di pubblicità

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

tevole il profilo aerodinamico scegliendo una carenatura posteriore molto compatta e ben disegnata. Manfred Schurty correrà il campionato di F. 2 1974 con questa macchina spinta dal motore BMW.

Un profilo aggraziato

Tra le novità per la prima volta in pubblico anche la **MARCH 74S**, la Sport 2000 esposta sotto i colori della Paulenco Racing. Si tratta dello sviluppo corretto nei numerosi difetti (soprattutto di disegno della carrozzeria) del modello 1973. Il profilo ora è aggraziato, lo alettone è alto su due pinne portanti e numerose altre modifiche alla carrozzeria garantiscono quella efficienza che il modello '73 non aveva. La macchina potrà essere equipaggiata con motore Ford o BMW. Quella esposta aveva il motore Ford nel quale gli inglesi continuano a credere anche se i risultati '73 hanno dato molto lustro al BMW. Il Team Paulenco, che ha per sponsor lo Sherry Garvey, non ha ancora completato il suo staff di piloti ed è disposto ad accettare un italiano (con un po' di soldi) per il suo intenso programma nelle prove mondiali ed europee.

La **LOLA 74** di Formula Ford è certamente una delle quelle presentate: col telaio in tubi quadri, la profilatura accuratissima favorita dai radiatori sui fianchi ed il grosso convogliatore a periscopio risulta estremamente attraente per i giovani, numerosissimi in Inghilterra, che corrono in questa Formula.

Nuove anche le modus **DI F. FORD E DI F. 3** costruite dall'ex sponsor del poco fortunato Mo Harness, passato dalla Ensign alla March durante la stagione senza smettere di avere incidenti. La macchina, monoscocca come ormai è di moda, è piuttosto brutta e goffa e ricorda la March del '70. Brutta, anche se più interessante come soluzioni applicate al disegno della carrozzeria, tutta la produzione della Elden che presenta F. Ford, super Vee e la F. 3 equipaggiata dal motore Schnitzer BMW.

Un motore a prezzo « salato »

SCHNITZER è presente a Londra in modo massiccio: per il motore F. 3 BMW a iniezione Kugelfischer parla di ben 170 cavalli din ma anche di un prezzo piuttosto salato, 11.950 marchi che equivalgono a oltre 2.600.000 lire.

Sempre di Schnitzer, come novità assoluta, il BMW di Formula Atlantic a 16 valvole per il quale sono dichiarati 210 cavalli a 9900 giri al minuto. Oltre a vari motori per vetture Turismo gruppo 2 e Rally il preparatore tedesco presenta il già noto 2000 16 valvole della Formula Due e Sport con modifiche rispetto al '73 nel tipo di pistoni e nel circuito di lubrificazione. Schnitzer garantisce 285 HP

a 9200 giri ed offre un servizio di assistenza corse molto interessante che consiste nel dare in cambio del motore portato per la revisione un motore già revisionato. In pratica chi userà l'unità di questo preparatore non avrà tempi morti per le revisioni e quindi disporrà di una maggior quantità di tempo per seguire il calendario delle gare. Il costo di questo motore è di 25.150 marchi, 5.700.000 lire cioè. A proposito di motori, molti esposti per la F. 5000, come quello Chevrolet della Res capace di ben 515 HP a 7500 giri.

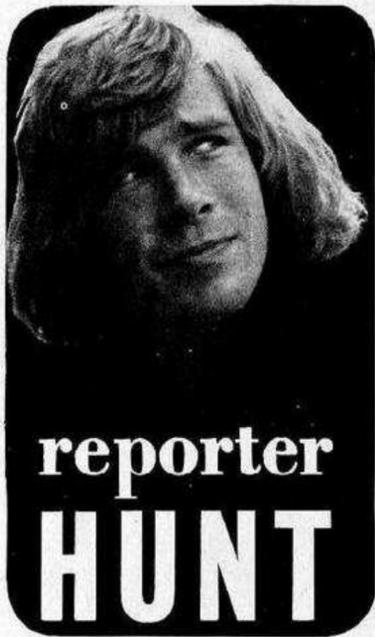
Manca l'atteso **F. 3 FORD PINTO** della Holbay. Il motore inglese destinato alla popolare formula internazionale lo abbiamo comunque visto in prova a Silverstone sulla March guidata da Brian Henton, la nuova promessa di Tom Weathercroft. Con la pioggia l'impressione è stata notevole, ed Henton si è detto molto contento dei risultati. La potenza — non dichiarata — parte da 4000 giri e va fino a 6000. Di Holbay F. 3 ne verranno prodotti una cinquantina e venduti al prezzo di 1500 sterline (2.200.000 lire circa). Alla Holbay si sta lavorando alacremente anche attorno al Pinto in alluminio, quattro valvole per cilindro, omologato per la Formula Due. Non si parla di cavalli ma è prevista la produzione di una dozzina di unità, il che significa avere fiducia nelle possibilità.

Attrazioni allo Show Boat

Per tornare allo Show Boat innumerevoli le attrazioni, come la **FORD ESCORT MEXICO** della Shell da guidare sui rulli di una gara di accelerazione. Il più rapido a fine salone avrà in premio una vera gara a Brands Hatch. Poi la schiera delle F. 5000 tra cui la Lola destinata a Lella Lombardi e le varie Trojan, Chevron, McLaren, McRae, eccetera. Molte anche le auto tipiche delle gare inglesi, come le F. 4 di 750 cc e le simpatiche sportive a ruote semiscoperte delle gare Clubman tanto seguite dai piloti gentleman. (Mallock, Gryphon, Ibec, eccetera).

Presenti anche auto di successo della stagione '73 come la March F. 3 di serie e la F. 2 di Jarier, una Capri turismo con motore Cosworth V8 di F. 1, una Midget del campionato inglese (seguito dal pubblico alle corse negli stadi come negli USA), alcuni dragster ed auto d'epoca.

Tra le novità anche la presentazione del prossimo **CAMPIONATO RENAULT 5** che verrà corso, sotto il patrocinio della Renault e con numerosi premi, utilizzando la bella ultima nata della casa francese. In un comunicato stampa la Renault assume quasi toni di scusa per aver presentato un campionato in un momento tanto delicato... ma non ha esitato a farlo. Infatti, malgrado le difficoltà che perdurano, la cosa più bella del salone galleggiante è senz'altro l'entusiasmo di tutti per una felice intensa stagione 1974.



reporter
HUNT

Sulla cresta dell'onda, torna a collaborare con

**AUTO
SPRINT**

il pilota inglese del momento e pupillo di Lord Alex HESKETH

LONDRA - Ultimamente ho scritto una specie di rassegna personale sulle mie attività e sui miei pensieri relativi alla stagione 1973, prevedendo che avrebbe occupato soltanto la metà dello spazio che mi era consentito, invece devo dire, temo, che mi sono lasciato trascinare al punto che non mi è rimasto spazio per soggetti di maggiore attualità: questa volta cercherò, dunque, di aggiornare i miei nuovi lettori di AUTOSPRINT.

A quest'epoca dell'anno nella maggioranza i piloti corrono qua e là a firmare i nuovi ingaggi per l'imminente stagione e a conoscere le loro nuove squadre, ma io sono barricato al sicuro nel «campo» molto conviviale di Alexander Hesketh, per cui la mia vita è stata abbastanza tranquilla. Comunque, ho stretto almeno un accordo molto importante: cioè ho messo il mio futuro nel campo degli affari nelle capaci mani della Motormarketing International, cioè il settore corse della McCormack, agenzia che si occupa di personalità del mondo sportivo.

Aurà prima di tutto il compito di occuparsi dei miei affari quotidiani, cioè programmi di viaggi, appuntamenti per questioni sia finanziarie che legali, questo per lasciarmi il maggior tempo possibile per fare ciò che la McCormack vuole soprattutto che io faccia, cioè (oso dirlo?) guadagnare quattrini. Avendo così in teoria creato un sacco di tempo libero da mettere a mia disposizione, quelli della McCormack si precipitano per venderlo a patrocinatori e a società che vogliono usarlo per commercializzare i loro prodotti o altro. Mi pagano, la McCormack si prende la sua fetta e il terzo interessato ottiene, si spera, ciò che voleva dall'accordo, sicché ne usciamo tutti col sorriso sulle labbra.

Ho molta voglia di mettermi a lavorare sodo, anche se spero di non diventare mai una macchina, come alcuni dei clienti della McCormack, d'altra parte si è naturalmente protetti dato che in qualsiasi decisione è il cliente ad avere l'ultima parola, per cui con un briciolo di fortuna nei prossimi pochi anni dovrei essere un po' meglio organizzato. A parte la F.1,

non ho concretato alcun accordo, finora, per pilotare in altre categorie perché, come tutti del resto, sono stato colpito dalla crisi del petrolio.

Dopo avere riflettuto a lungo sui pro e sui contro impliciti nell'attraversare l'Atlantico, ho deciso che sarei in grado di affrontarlo e quindi che potrebbe essere una buona idea cercare d'impiantare bene i miei nuovi contatti americani, facendomi un po' di fama laggiù e questo, è ovvio, si può ottenere soltanto gareggiando con successo.

Anche in F. 5000 austerità permettendo

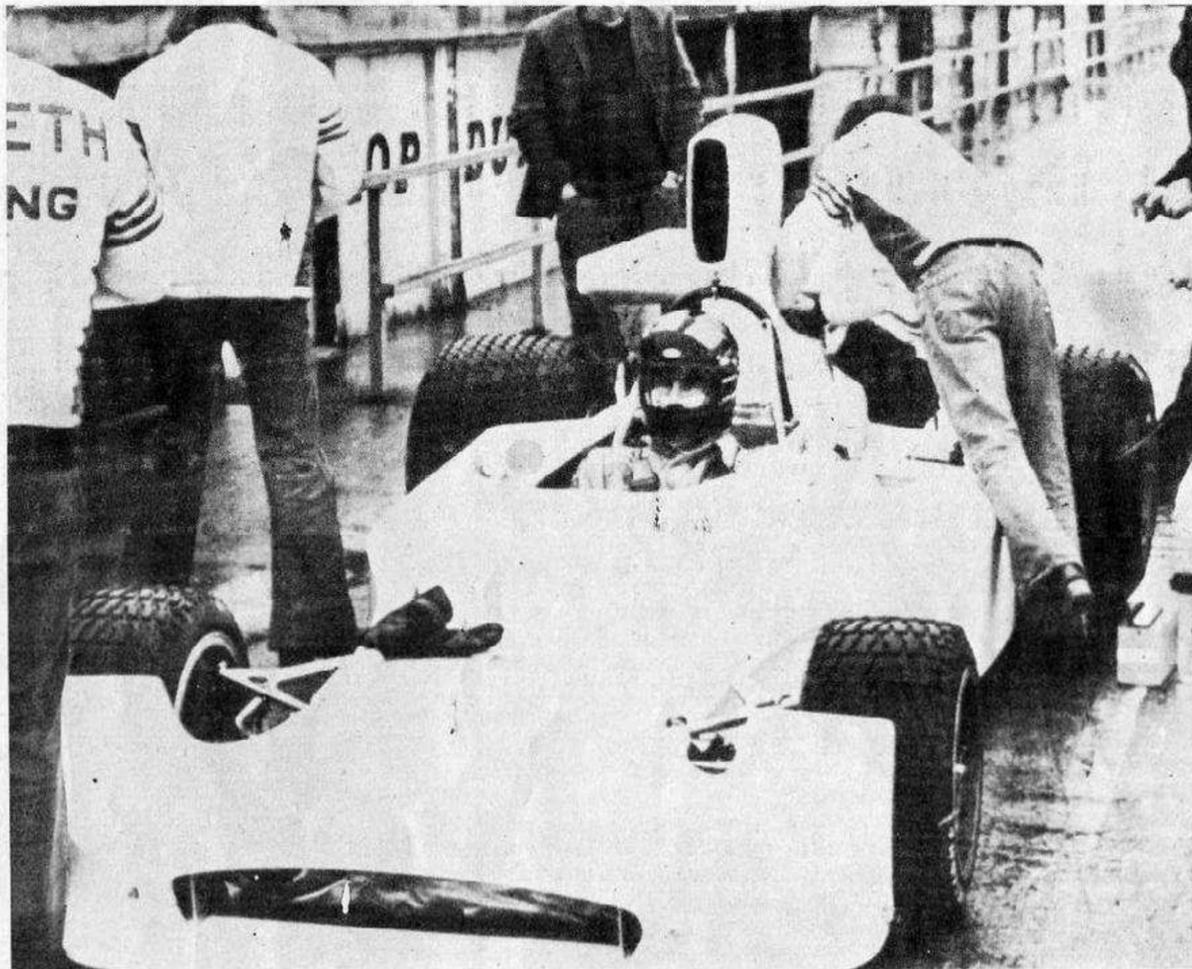
Avendo deciso, dunque, di correre nella serie della F. 5000, ci siamo messi in contatto con una nota squadra e siamo giunti ad un accordo circa le condizioni, ma il guaio è che nessuno può ancora firmare perché gli organizzatori delle gare non hanno ancora preso decisioni definitive. Anche se negli Stati Uniti le corse sembrano abbastanza al sicuro, per quanto riguarda le leggi, chi le organizza ha paura che la presenza del pubblico diminuisca in modo serio, perché la gente non dispone di benzina sufficiente per recarsi ai circuiti. Intanto, però, ho ricevuto varie offerte che paiono interessanti per correre in Europa, tutte con buone vetture, ma non posso stringere accordi finché non so che cosa farò nei riguardi degli Stati Uniti; fra non molto, la brava gente che mi ha fatto le offerte in Europa si stuferà di aspettare una risposta e ingaggerà qualcun altro, per cui se non starò attento potrei trovarmi a mani vuote, a parte la F.1, e sarebbe un gran peccato dal mio punto di vista perché ho ancora bisogno di molta esperienza e pilotare vetture diverse, per squadre diverse, rappresenta per forza un'ottima esperienza.

Intanto la HESKETH RACING si prepara a ritmo pieno per la prossima stagione. Le nuove officine, cioè ex vecchie scuderie, sono vicine all'abitazione di Alexander, sulla sua proprietà, e il team vi si è trasferito circa sei settimane fa; è un posto veramente favoloso, con tutte le necessarie comodi e il lavoro vi si svolge in condizioni ideali per il nostro sempre crescente e sempre felice gruppo. La prima Hesketh è finita, ha già iniziato le prove e, anche se io non l'ho vista di recente, dopo il completo montaggio, so che non presenta nuovissime caratteristiche. Mentre la progettava Harvey voleva seguire concetti tradizionali sotto ogni aspetto, cercando d'incorporare le migliori caratteristiche attualmente esistenti in una sola vettura. Ha dimostrato un grande buon senso, perché se si studiano le vetture di F.1 degli altri si rileva che ognuna è carente sotto l'uno o l'altro aspetto (confesso, però, che mi trovo in difficoltà per rilevare un chiaro segno di debolezza nella McLaren), pertanto una vettura che va bene in tutto dovrebbe avere un marginale van-

Da questo numero diamo inizio a una nuova collaborazione: ricomincia a scrivere per Autosprint, il «divo nascente» JAMES HUNT. Forse alcuni lettori ricorderanno di avere già visto la sua firma, sulle pagine del nostro giornale, quando l'allora «troppo esuberante» giovane pilota scrisse qualche servizio sulle corse di F.3 alle quali aveva partecipato, generalmente fedele alla sua fama di pilota facile alle collisioni. I tempi sono cambiati e James è ora diventato un conduttore pieno di foga, sì, però che guida anche con la testa come dimostrano i sorprendenti risultati da lui ottenuti nel 1973. In questa stagione Hunt si appresta a gareggiare con la nuova F.1 del suo patron, Lord Hesketh, anche se la vettura non è ancora a punto per le prime 2 gare. Tutti si aspettano molto da lui, nella imminente stagione, e i nostri lettori potranno leggere nei suoi articoli ciò che proverà il pilota, già preceduto da una fama sorprendente, per un recente «novellino» accusato di spericolatezza.

Dalla nuova F.1 del team alle avventure mondane (anche con la polizia)

**«BUBBLES»
piangeva per
i soldi spesi**



Ancora la nuova Hesketh F.1, progettata da Postlethwaite, secondo le sue esperienze '73 con la March

taggio su quelle degli avversari, ed è questo che conta.

Per esempio la March aveva buone doti e difetti, sicché si sono conservati i principii soddisfacenti, cambiando ciò che non andava bene nella speranza di averla così migliorata. Tutto ciò è però più facile da dire che da fare e resta da vedere fino a che punto si sono ottenuti gli scopi prefissi. Io nutro comunque la massima fiducia in Harvey e penso sinceramente che sia la persona più adatta per fare questo lavoro. Aggiungo che la vettura ha almeno una caratteristica speciale, cioè il lavoro tecnico che vi è stato profuso. La prima volta in cui la vidi, trovai «Bubbles» ritto davanti alla macchina con le lacrime agli occhi. Con voce rotta, diceva che era una stupenda opera d'arte. In seguito,

scoprii che quella scena commovente non era dovuta a un profondo amore per le cose belle, bensì che Bubbles aveva appena ricevuto un mucchio di conti riguardanti la vettura!

Dalla stagione scorsa, dal punto di vista del personale della squadra si è avuto un notevole ampliamento. Tutti i «vecchi» sono però rimasti anche se Nigel Stround è «andato in pensione» dalla carica di capo meccanico; non gli era mai piaciuto dovere viaggiare tanto e fu soltanto «l'arte del convincimento», in cui è maestro Bubbles, a convincerlo a restare con noi lo scorso anno. Non lo perdiamo, però, dato che rimarrà in officina a occuparsi del montaggio delle vetture e dei progetti per i prototipi. Capo meccanico è ora «Beaky» Simms, che lavora alla

ruote e volanti

RUSSPA

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2



Tutto il piccolo ma organizzatissimo team di Lord Hesketh era a Silverstone, la settimana scorsa, per i primi passi della nuova F.1

Hesketh fino dall'inizio. Con la sua grande esperienza in fatto di F.1, avendo lavorato alla Lotus e alla March, oltre ad un desiderio ferreo di vincere, è l'uomo ideale.

Anche «Ball of string» (rotolo di spago) rimane come meccanico a tempo pieno per le corse, il lavoro che ama veramente, diversamente da Nigel che preferisce stare in officina. A «Ball of string» piacciono i circuiti, gli aerei, le hostess, gli aeroporti, i bar degli aeroporti, il personaggio più entusiasta del team. Poi c'è Mick Avery, che l'anno scorso si occupava della roulotte e dei pezzi di ricambio. Oltre a svolgere molto bene il suo lavoro, funge da «balia asciutta» per il team provvedendo alle necessità quotidiane di tutti sul circuito, in fatto di cibarie e di bibite. E' più vecchio e ha maggior senso di responsabilità di tutti noi (è l'unico in squadra ad avere più di trent'anni) e rappresenta quindi un influsso stabilizzante.

Se quest'anno le spese dovessero superare quelle preventivate, c'è il piano di economizzare sulle camere d'albergo per lui e per «Ball of string». Quest'ultimo in generale arriva a casa per farsi un paio d'ore di sonno quando Mick si alza al mattino, per cui sembra inutile avere due stanze d'albergo per loro! Fra parentesi, parlando di spese, abbiamo ordinato un «Motorhome» per questa stagione, in attesa del quale Bubbles è molto eccitato. Mi chiedo se ne servirà per uscire la sera o se l'userà personalmente, pur chiedendo il rimborso spese per l'albergo!

Coscienza e «parties»

Nelle passate settimane ho scoperto una nuova dimensione delle competizioni, cioè la «stagione mondana». Siccome i parties mi divertono, accetto tutti gli inviti possibili e sono ancora nella fase in cui mi lusinga essere invitato, per cui trovo giusto dimostrare la mia riconoscenza bevendo con i padroni di casa. L'unico guaio è che di questi parties ce n'è praticamente uno per sera, quindi ora che stanno diminuendo corro come un disperato sul campo di «squash», spinto dalla coscienza che mi rimorde.

Alexander ha messo in luce un'abilità veramente sorprendente nel fare discorsi, con il raro dono di riuscire ad adeguare il suo stile all'occasione e al pubblico che lo ascolta. Dal canto mio, ho incontrato grosse difficoltà nel trovare il coraggio per fronteggiare un gran numero di persone e parlare però mi sto lentamente abituando, anche se mi sono impasticciato al-

l'annuale pranzo con ballo del BRDC. Sapevo di avere vinto un premio (segreti che in generale trapelano) ma mi avevano assicurato che non avrei dovuto fare un discorso. Invece, quando è cominciata l'assegnazione dei premi, tutti dicevano «alcune cortesie parole» e così via, mentre io ero improvvisamente stato colto dall'alcool (terminologia speciale Hesketh) e, per quanto ci provassi, non riuscivo a far sì che il mio discorso fosse la minima goccia, che ha fatto traboccare il vaso. Redman aveva pronunciato un discorso brillante, subito prima che toccasse a me parlare, per cui sono stato preso dal panico e, piuttosto che fare una figura da stupido, ho afferrato la coppa e sono tornato a sedere di corsa.

Forse quello più importante, fra i tanti premi che ci hanno così generosamente assegnato, è stato il «FERODO TROPHY» ottenuto da Alexander, perché il vincitore può essere chiunque abbia a che fare con lo sport automobilistico ed è quindi un avvenimento «aperto», dato che non mi viene in mente una definizione migliore. E' stata una totale sorpresa e ha veramente riassunto il successo ottenuto da Alexander nella sua prima stagione piena di corse.

La sera della premiazione, però, si è quasi conclusa fra le lacrime per due motivi: la premiazione è un avvenimento per soli uomini e tutti erano in gran forma, dopo il pranzo offertoci dalla Ferodo, sicché, compiuto il dovere, Alexander ci ha condotti all'assalto dei locali notturni del West End londinese. Dopo circa tre soste, ci ha sistemati in un club, ci ha fatto le sue scuse ed è rincasato, ben presto sostituito da un altro gruppo di gente. Gente che non voleva però bere, ma chiedeva i nomi e gli indirizzi di tutti perché, inconsapevoli, eravamo caduti in una incursione della polizia!

Meno male che ci comportavamo bene, altrimenti lo schieramento di partenza in Argentina sarebbe risultato senz'altro scarno! Un pilota baffuto, di cui tacerò il nome, ha dato le proprie generalità come segue: «Jackie Stewart, Ginevra, Svizzera». Imperturbabile, il poliziotto si è limitato a scrivere la propria versione dei dati del signore. Dopo quella scena emozionante, abbiamo deciso che la miglior cosa sarebbe stata di andare a casa, ma siamo usciti talmente in fretta che il trofeo Ferodo, in oro (che si dice valga oltre 2000 sterline) non è venuto via con noi e per i successivi due giorni si sono visti volti molto preoccupati. Comunque, tutto è finito bene quando è stato avvistato in un angolo del West End, e recuperato.

James Hunt

Stuart TURNER assicura per la FORD: se lo Sport auto non sarà ostacolato lo faremo anche oltre il 1974

Col motore da 400 cavalli irrobustita la CAPRI gr.2

Londra - Durante una conferenza stampa Stuart Turner, direttore sportivo della Ford, ha tracciato, con Kranefus e Ashcroft, il programma europeo di corse, ha presentato la 3400 cc V6 per il gruppo 2 e ha detto: «Questa è una difficilissima conferenza stampa, nei riguardi dello sport automobilistico, ma, se tale sport ci sarà possibile, lo faremo sia nel 1974 che dopo».

Alle prove al banco il nuovo motore ha erogato un minimo di 400 HP a 8500 giri/min; trasmissione e sospensioni della Capri sono state modificate per adeguarle a tale potenza. Le prove della vettura sono cominciate il giorno 7 a Nivelles. Due Capri parteciperanno a tutte le gare del campionato turistico, ma Kranefuss ha dichiarato che o quest'anno la squadra non andrà a

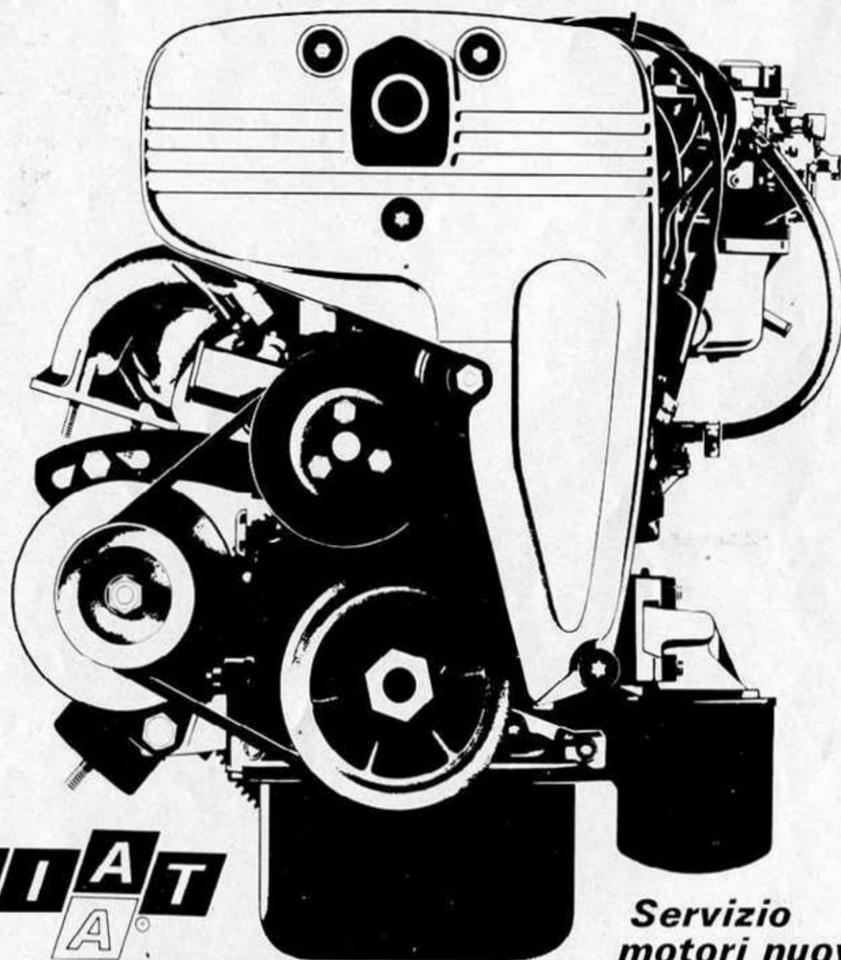
Le Mans. Sei i piloti sotto contratto, ma soltanto di quattro si è fatto il nome: GLEMSER, MASS, HEZEMANS, LAUDA (Turner ha detto: «Un ex pilota della BRM: quale sacrificio più grande possiamo fare?»).

Il programma riguardante i rallies è di nuovo selettivo. Esclusa la partecipazione alla Coppa del Mondo, una sola vettura per il Safari (affidata a Preston) mentre le competizioni sicure comprendono i rallies di Cipro, del Marocco e del RAC. I piloti sotto contratto sono Mäkinen, Mikkola, Clark ed Alen. Maggiore attività nei rallycross, con vetture ufficiali per John Taylor e, a turno, per Clark, Mäkinen e Mikkola, nel campionato europeo.

d. h.

State pensando di far revisionare il motore della vostra Fiat?

Il Servizio motori nuovi della Fiat vi offre la possibilità di scegliere fra motori completi, semicompleti e alleggeriti: il vostro meccanico di fiducia vi aiuterà in questa scelta dopo la diagnosi delle parti ancora buone, recuperabili dal vostro motore. Con il Servizio motori nuovi della Fiat avete il vantaggio di poter far eseguire il lavoro presso qualunque officina di autoriparazione in Italia, con la sicurezza del "nuovo di fabbrica" e con la garanzia scritta di 6 mesi della Fiat.



Servizio motori nuovi

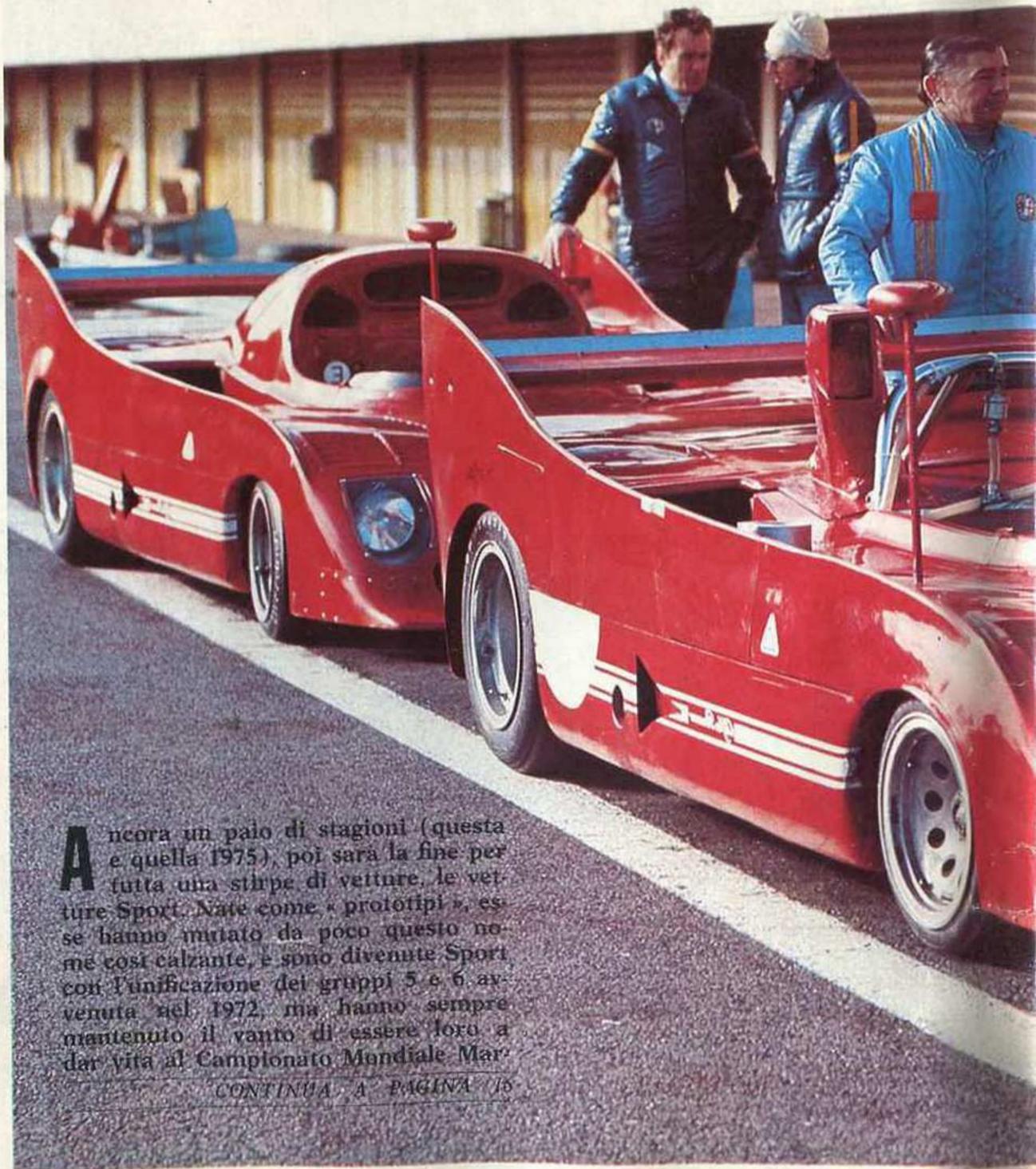
ALFA & FERRARI '74

con l'ombra della «silhouette»

Le SPORT dell' ADDIO?



Le due vetture Sport italiane che saranno di fronte nel Mondiale Marche di quest'anno, a contrastare il passo alla titolata Matra-Simca. Sopra, le prese d'aria della più recente Alfa Romeo 33tt12, che vediamo nella foto grande a confronto con la versione con il «cupolone». Sotto, l'attesa versione '74 della Ferrari 312 S, che Regazzoni ha collaudato con grande scrupolo e precisione a Fiorano



Ancora un paio di stagioni (questa e quella 1975), poi sarà la fine per tutta una stirpe di vetture, le vetture Sport. Nate come «prototipi», esse hanno iniziato da poco questo nome così calzante, e sono divenute Sport con l'unificazione dei gruppi 5 e 6 avvenuta nel 1972, ma hanno sempre mantenuto il vanto di essere loro a dar vita al Campionato Mondiale Mar-

CONTINUA A PAGINA 16



V8eBlogScans

Il futuro del «MARCHE»

CONTINUAZ. DA PAGINA 14

che, la manifestazione senz'altro più importante dopo il Mondiale Piloti. Dal 1976, lo avete letto nel resoconto della

riunione parigina fatta da Franco Lini sull'ultimo numero di Autosprint '73, saranno le nuove arrivate «silhouette» volute dai tedeschi. E' stato questo il succo un po' amaro della relazione che lo stesso presidente della CSAI, Rogano, ha fatto in sede AN-FIA, nella riunione di martedì scorso di cui leggerete a parte i risvolti «alcolici».

Dal '76, insomma, andrà in vigore lo strano regime di due campionati marche, il più importante dei quali (quello di

adesso) sarà disputato dalle vetture del nuovo regolamento «silhouette», del nuovo gruppo 5 basato sull'aspetto esterno delle vetture con il massimo di libertà interna e soprattutto meccanica. L'altro campionato, ottenuto in extremis da quei paesi che non volevano le silhouette, cioè Italia e Francia, rischia di essere diviso fra le vetture derivate dalle sport attuali (e che torneranno a chiamarsi gruppo 6) e le gruppo 7, cioè le vetture «biposto corsa»

della Can-Am e della Inter-serie.

Con questi presupposti, è molto improbabile che le protagonisti recenti delle stagioni Sport, cioè Ferrari e Alfa, oltre che Matra, trovino la maniera di imporsi anche nella nuova veste del campionato. Forse la Ferrari, «pescando» nella propria produzione GT la vettura più adatta e trasformandola in «silhouette». Fra le vetture di Maranello, abbiamo buone ragioni per credere che la più adatta sarebbe

la Dino 308, soprattutto per questioni legate alla scala dei pesi che dipenderanno, nel nuovo gruppo 5, dalla cilindrata adottata. Invece di una BB magari sei litri, potentissima ma pesante, è meglio una 308 con cilindrata più bassa (il blocco motore deve essere quello di serie) ma più leggera. L'8V della 308 potrebbe infatti sopportare un buon incremento di cilindrata e di potenza tale da parare l'assalto che Porsche, Ford, BMW, Opel e Mercedes potranno portare al nuovo «trono» delle derivate dalla serie.

Per l'Alfa, si tratterebbe di aggiungere un ulteriore grosso problema ai tanti che attualmente ha, non solo per la conduzione sportiva. Soprattutto, non ha in listino la vettura adatta. Non resta che sperare che sfrutti al meglio le due stagioni che rimangono alla sua 12 cilindri, che tanto bene si è comportata al Castellet nelle due versioni (con cupolone e soprattutto senza) che avete visto nei fotocolore delle pagine precedenti. Riguardo ai tempi sul giro realizzati dalla Sport milanese al Castellet, c'è da dire che nel nostro servizio relativo a quelle prove avevamo attribuito alla Matra-Simca il record del percorso «piccolo», con l'1'12". Invece, lo stesso ing. Martin della Matra ha tenuto a dichiarare a Chiti che la 670 non è mai scesa sotto l'1'13", e questo rivale automaticamente l'1'12"7 di Merzario.

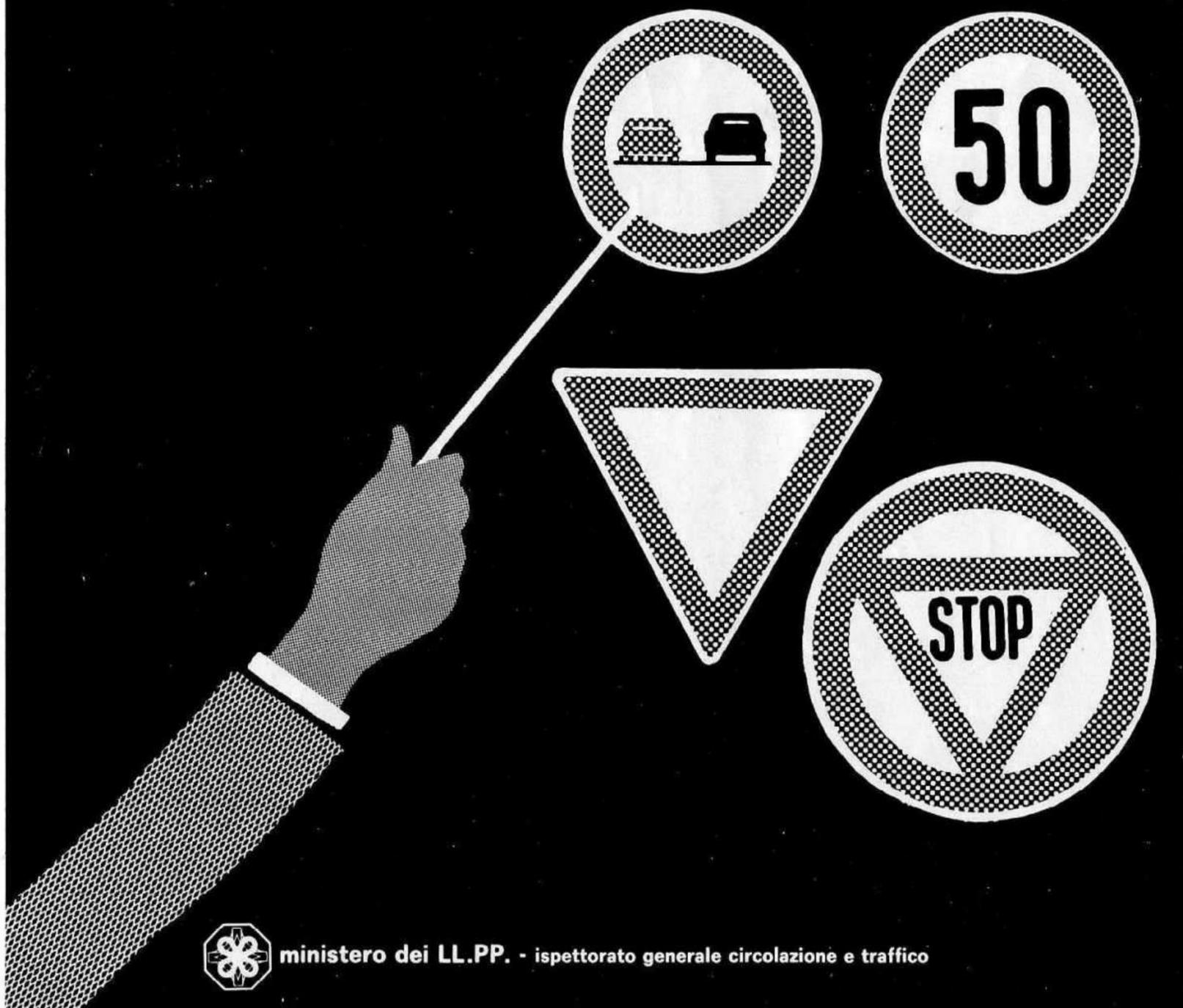
Sempre a proposito del nuovo regolamento del gruppo 5, sarà bene ricordare che le «silhouette» non avranno praticamente altro vincolo di quello, già accennato, riguardante il blocco motore di origine, e della sua posizione nella vettura così come è stata omologata. Per il resto, libertà assoluta sia nell'allestimento del motore, con possibilità di cambiare la cilindrata alesando i cilindri o cambiando l'albero motore, sia per quanto riguarda sospensioni, freni, lo stesso telaio.

Queste le decisioni, ormai scontate, nella loro stesura di massima. Attendiamo ora che la CSI si decida a varare il testo ufficiale dei nuovi regolamenti (cioè del nuovo gruppo 5, silhouette e del nuovo gruppo 6, derivato dalle Sport attuali) e soprattutto faccia sapere qualcosa riguardo i calendari e la suddivisione delle corse nei due campionati.

**Solo MISANO
(e IMOLA?) fuori
dal calendario FORD**

Riunione AICA a Bologna, in vista della definizione dei calendari per il 1974. All'ordine del giorno principalmente i campionati della Ford sia formula che Mexico. Fra il rappresentante della Ford e l'AICA si è arrivati ad un accordo soddisfacente per 12 gare abbinata della Formula Ford e del Campionato Mexico-Kleber. Per quanto riguarda i circuiti, vi saranno i soliti con la mancanza di Misano, i cui rappresentanti non hanno ritenuto di accettare le proposte della Ford Italiana, mentre per Imola sussistono dei dubbi. A brevissima scadenza si verrà a conoscenza del calendario definitivo; la prima gara si avrà comunque a Casale Monferrato il 31 marzo, mentre il 14 luglio è prevista al Mugello, contemporaneamente alla gara europeo di Formula 2, una 4 ore Mexico, quest'anno internazionale.

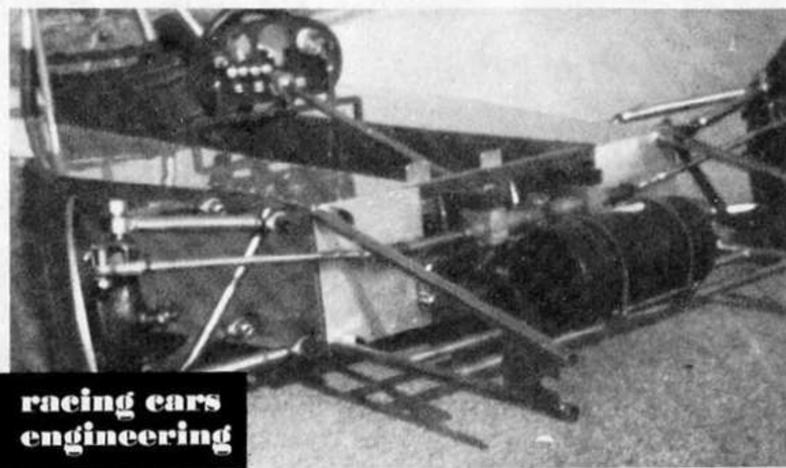
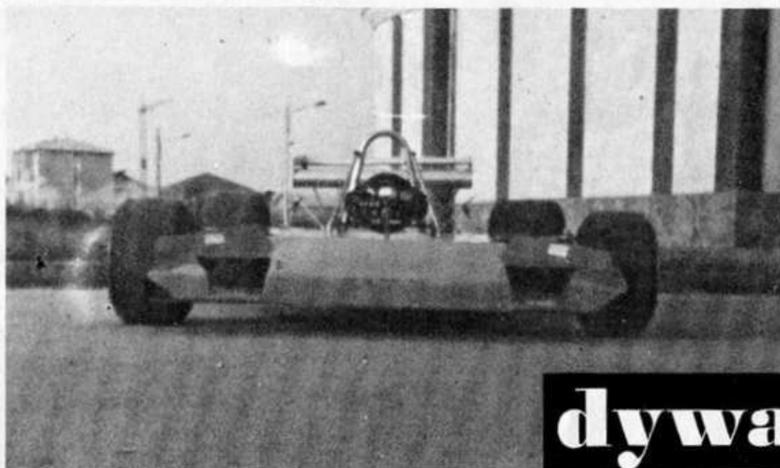
i segnali che salvano la vita!



ministero dei LL.PP. - ispettorato generale circolazione e traffico

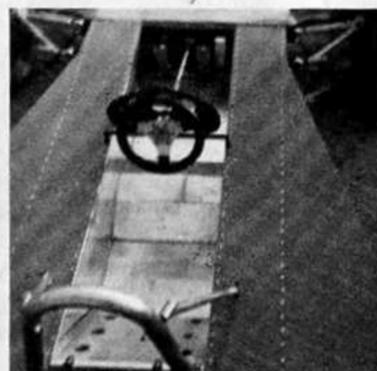


La parte anteriore del telaio Dywa risulta molto affusolata e bassa. La sospensione anteriore destra. Lo schema è classico



dywa racing cars engineering

La F.1 nata in cascina



Sopra, il posto di guida nel telaio scatolato. Sotto, la sospensione posteriore sinistra



CANEGRATE (MI) - Gli amici della Dywa fanno veramente sul serio: ricordate la monoposto di F.1 della quale pubblicammo due foto lo scorso anno, realizzata in un cascina vicino a Milano? Ebbene, in questi giorni è già stata portata a termine la monoscocca edizione '74, completamente diversa da quella precedente che continua ancora ad essere utilizzata come laboratorio ambulante.

Le ambizioni dei due giovani costruttori, Dydo Monguzzi e Walter Nebuloni sono ancora quest'anno rivolte alla F.1, per cui il telaio è stato costruito per poter essere accoppiato a un motore Cosworth, per il quale però non sono ancora stati realizzati gli attacchi. Al momento attuale la vettura si presenta già nella sua edizione definitiva, anche se priva di parte della carrozzeria che verrà realizzata dalla GIPI di Milano che ha contribuito in modo determinante alla costruzione del telaio e della scocca.

La base principale della vettura è il telaio monoscocca di stile inglese, realizzato in pannelli di acciaio e avionale rivettati tra loro: ne risulta un insieme nitido e pulito. La scocca, che comprende i serbatoi termina all'altezza della centina roll-bar: i ra-

La scheda tecnica della F.1 Dywa 1974

telaio	monoscocca acciaio-alluminio con centine pedaliera e roll-bar collegate con tubi di acciaio e pannelli di avional rivettati
sospensioni	indipendenti con doppi triangoli sovrapposti anteriormente e triangolo rovescio, doppi puntoni e bielletta superiore post.
ammortizzatori	Koni fuoribordo
sterzo	a cremagliera
volante	regolabile in altezza e in lunghezza
pedaliera	regolabile
ruote	componibili
pneumatici	anteriori 13x11 posteriori 13x15
montanti	fusi in elektron
carrozzeria	in fibra di vetro asportabile
radiatori acqua	due centrali

L'autotelaio è predisposto per il montaggio dei seguenti accessori

freni	ventilati Lockheed posteriori interni
cambio	Hewland FG 400 semiassi con giunti omocinetiche
motore	Ford Cosworth
peso	in ordine di marcia con acqua e olio kg 580
dimensioni	passo cm 240 carreggiata ant. cm 164 carreggiata post. cm 164

diatori acqua sono laterali permettendo quindi un muso schiacciato e sfuggente.

Le sospensioni appaiono tradizionali, con doppi triangoli sovrapposti anteriormente e solito triangolo rovescio posteriore con doppi puntoni e bielletta superiore: il gruppo molla ammortizzatore è coassiale ed esterno sia per le sospensioni anteriori che posteriori.

Con questa vettura, che i costruttori si augurano presto di vedere dipinta con i colori di qualche grosso sponsor, si dovrà ora raggiungere una meticolosa messa a punto al fine di presentarsi per lo meno ad un paio di Gran Premi: tra l'altro Romolo Tavoni che ha seguito le prime fasi di questa costruzione, ne è rimasto letteralmente choccolato per la meticolosità e la precisione con cui i due artigiani hanno portato a termine questa prima fase del loro lavoro.

Ora i contatti sono in atto e si spera di riuscire ad avere al più presto qualcuno che prenda in considerazione la monoposto: bisognerebbe trovare il motore e ci si renderebbe subito conto, dopo sommari collaudi, se la Dywa è in grado di affrontare le altre Gran Premio internazionali.

Scelte limitate per F.2 e F.3

Anche se il momento non appare proprio il più propizio per stendere una bozza di programmi per l'anno entrante, stante le attuali « restrizioni » non del tutto promettenti proprio nel campo delle corse, una certa animazione rimane specialmente nel settore dei formulisti, già abbastanza attivo e frenetico a tutti i livelli. Come è noto infatti, se si vuole intraprendere un qualsiasi campionato o serie completa di gare, in Italia o all'estero, con una macchina o l'altra, questo è appunto il momento per prendere serie decisioni, per non trovarsi poi a marzo, alla vigilia delle prime prove, del tutto sforniti di vettura o nell'attesa spasmodica che il mezzo venga consegnato.

Parlando poi di mezzi molto particolari, quali sono le monoposto, prodotte in piccola serie e molte volte addirittura importate da altri paesi europei è facile capire che la cosa si complica un pochino. Si aggiunge inoltre, questa situazione non del tutto « chiara » che purtroppo sta bloccando a tutti i livelli molti operatori del settore, in prima fila le ditte che intendevano impegnarsi pubblicitariamente nel campo delle corse, che ora storgono un po' il naso all'idea di spendere soldi senza essere matematicamente sicure che alla fine questo tipo di investimento che hanno previsto dia i minimi frutti.

Ma tant'è: è proprio tutto un giro, dal quale chi vuole partecipare non può permettersi di perdere i primi colpi, per cui anche rischiando in un certo qual senso, dovrà decidersi al più presto se non vuole essere tagliato fuori.

Il settore nel quale si va avanti con maggior cautela è quello delle F.2, ovviamente la categoria più costosa di monoposto, oltre che impegnativa a livelli internazionali. E' noto ormai che per disputare una stagione completa con una vettura nuova, ricambi sufficienti (senza considerare possibili rotture « a catena ») bisogna parlare di cinquanta milioni, lira più lira meno. Non è certamente un budget indifferente: sta di fatto che c'è chi l'ha già stanziato e sta

aspettando la macchina per iniziare gli allenamenti. Parliamo di PAOLO BOZZETTO, che quest'anno è riuscito a compiere il grande salto grazie all'appoggio consistente delle Cucine Elba, nella persona del comm. Elio Baggio, che già lo aveva aiutato la scorsa stagione con la F.3. Bozzetto avrà ancora una March, con motori BMW assistita e iscritta direttamente dal team Trivellato: sempre l'importatore italiano, che con tanto successo si è lanciato dalla scorsa stagione nell'impegnativo settore delle monoposto, schiererà certamente un'altra vettura March F.2 per GABRIELE SERBLIN, il giovane vicentino messosi in luce con le vetture sport 2000.

Su Gabriele Serblin dovremmo spendere qualche parola in più per chiarire una situazione forse non evidente a tutti. Come si sa Serblin la scorsa stagione aveva corso con una March sport con i colori della Pagnossin, con la quale aveva disputato una serie di ottime prove: in base appunto a questa brillante stagione il comm. Pagnossin si era sbilanciato quasi « promettendogli » la vettura di F.2 per il prossimo anno. Ma poi non se ne è fatto più niente o per lo meno al momento attuale lo sponsor ceramico pare non ne voglia più sapere e per fortuna il pilota è stato ripescato dal solito Trivellato (che in questi giorni tra l'altro sta facendo salti mortali per concludere alcuni accordi pubblicitari per far saltar fuori la terza macchina di F.2 per Carlo Giorgio).

Passando alla F.3 vediamo di nuovo concentrato tutto l'interesse dei nostri piloti ancora su Vicenza e Novara, dove hanno sede rispettivamente Trivellato (importatore delle MARCH) e la NOVAMOTOR, abituale fornitrice dell'oltre 90% dei motori in questo settore. Inoltre quest'anno inizierà all'insegna della nuova formula, che prevede i motori da due litri (però strozzati da una flangia di 24 mm) che verranno montati presumibilmente sugli stessi telai, con stessi pneumatici e cambi rinforzati.

Anche in F.3 la scelta sarà particolarmente limitata: sarà certamente un

anno tutto March, dal momento che la casa di Bicester appare la più qualificata e soprattutto l'unica in grado di fornire una certa assistenza, dal momento che dispone di un importatore in Italia. Se l'anno passato eravamo riusciti ad osservare buoni duelli fra le March e le Brabham BT 41, abbiamo l'impressione che quest'anno tale alternativa non sarà in grado di sussistere.

E' noto infatti che mr. Ecclestone, attuale proprietario della Brabham, abbia tutta l'intenzione di svendere



Il motore Toyota pare sia giunto a buoni livelli, nella trasformazione Novamotor per la F.3

il settore delle monoposto minori (F.2 e F.3) per dedicarsi solamente alla F.1, anche se riuscirà lo stesso a portare a termine un paio di esemplari tipo '74 di F.3, una delle quali sarà certamente guidata dall'australiano Larry Perkins.

Finita quindi la BRABHAM, non resterà altra alternativa della MARCH, a meno che qualcuno non si voglia imbarcare nell'impresa di importare qualche altro telaio, sul quale d'altronde dovrebbe procedere personalmente alla difficile fase di messa a punto e soprattutto non potrebbe di-

sporre di parti di ricambio.

Situazione monopolistica quindi sul piano dei telai: si ripeterà in Italia quindi la stessa situazione che si veniva a riscontrare un paio di anni fa in F.3, quando per vincere non si poteva fare a meno della solida Brabham BT 35. Notizie molto scarse possiamo ricavare da altri paesi: i francesi, che sono stati colpiti più duramente dalle sanzioni petrolifere governative, tra l'altro accusano la « fuga » dal settore delle grandi case petrolifere, che si erano pur impegnate negli anni scorsi mantenendo fior di squadre che si combattevano tra loro. Mancando quindi gli sponsor più solidi, scompare dalle gare la squadra Alpine Renault (per mancanza di motore Renault da utilizzare con la nuova formula), rimane Tico Martini che certamente continuerà con le sue creazioni ormai note in tutto il mondo. In Inghilterra invece sono sorti altri problemi: anche qui gli sponsors se ne vanno (o cambiano settore): la John Player che teneva sotto la sua protezione il maggior campionato internazionale di F.3 è quest'anno passata a patrocinare la F. Atlantic, mentre altre ditte come la Myoson che sosteneva Richard Roberts è passata col proprio pilota addirittura a impegni di F.1.

Rimane pertanto un discreto parco di macchine usate: fra i nuovi acquirenti di Brabham BT 41 abbiamo ROBERTO MANZONI (ex Colombo) e « LUCAS » (ex Mantova) che assieme a Kessell, che già possiede una macchina analoga correranno per la scuderia del Lario-Timex. Ottimi affari faranno invece gli acquirenti dei telai March usati, che possono essere aggiornati con le nuove modifiche con poca spesa, mentre la maggior parte, come abbiamo detto attende i nuovi telai MARCH 743 che stanno arrivando. Fra gli interessati vediamo Ghinzani, Cinotti (che ha provato recentemente la macchina di Bozzetto a Monza rimanendone entusiasta), Gunnella, Bossoni, Cerulli, Sassi, Zorzi, Pesenti, Rossi, Francia, Lenzini ed il giovanissimo Leoni.

Maggior interesse sul piano dei MOTORI: quest'anno ci saranno motori più potenti e con l'aumento di cilindrata sono entrati nel lotto anche propulsori di marche diverse. Trivellato da parte sua importerà gli HOLBAY, che come è noto utilizzano il monoalbero in testa Ford Pinto, già pronti da tempo e di cui si parla molto bene. Da parte loro alla NOVAMOTOR i fratelli Pedrazzani non sono rimasti con le mani in mano e hanno già portato a termine i due motori che forniranno ai clienti per la prossima stagione. Le due armi della NOVAMOTOR sono quindi il solito bialbero Ford Lotus (che con un milione e mezzo circa si può ottenere dai vecchi motori Nova '73) maggiorato a 2000 utilizzando un nuovo monoblocco e nuovo albero motore, ma che mantiene la validità solo per l'anno corrente (scadrà infatti alla fine del '74 l'omologazione della testata bialbero) e il nuovo Toyota, derivato dal bialbero giapponese, con iniezione Kugelfischer applicata ora orizzontalmente a uno degli alberi a cammes uso BMW. Questo secondo motore, che verrà a costare sui due milioni e mezzo, è già stato portato a termine e provato al banco, con risultati molto incoraggianti (si parla di circa 156 cv a 5000 giri/m, per un motore che girerà fino a 6500): ne verranno approntati una quarantina di esemplari e già molti dei vecchi clienti lo hanno acquistato a scatola chiusa. Le prime consegne avverranno a fine gennaio, dal momento che entrambi i fratelli, accantonati i motori di F.2, ora si sono dedicati anima e corpo per mantenere in Italia e all'estero quel predominio che da anni detengono.

L'interesse della nuova F.3 è tutto accentrato quindi su questa alternativa motoristica, dilemma abbastanza interessante dal momento che sia il Pinto che il Toyota sono motori completamente a digiuno di corse. Non è improbabile quindi che almeno nelle prime gare sarà il più collaudato bialbero Ford ad avere la meglio.

Leopoldo Canetoli



Sopra, pochi attimi prima del via, la Beta-AUTOSPRINT di Cavallari-Cavicchi. La vettura italiana è stata seguita con grande interesse. Sotto, sempre estremamente spettacolare, Hannu Mikkola ha guidato così per tutto il rally lottando a lungo per la vittoria fino al ritiro



Forte di ben 27 punti di assistenza curati dalla Fiat di Abidjan, la Lancia Beta italiana è andata oltre ogni previsione, arrestandosi poco dopo metà gara per la rottura della sospensione anteriore



Sopra, un bellissimo tuffo nella foresta tropicale della Lancia. Come « osservatore » c'era anche il d.s. Audetto. A destra, subito pensieroso Renzo Druetto, col n. 1 al via della prova ante-gara della Djb



COSTA D'AVORIO - « Se avete bisogno di un meccanico sono a vostra disposizione ». Sono le parole che dissi, lo scorso ottobre, ad Audetto, Bianchi e Cavicchi, mentre discutevano nella hall dell'Hotel Astoria di Sanremo, una loro eventuale partecipazione, a metà tra la vacanza e l'impegno, al Rally del Bandama.

Quella mia frase buttata lì, mise in moto un grosso meccanismo, infatti, dopo ulteriori, fitti e laboriosi colloqui, otteniamo quanto necessario per parteciparvi.

La Lancia ci mette a disposizione una Beta, il Jolly Club provvede all'iscrizione, l'University Motors prepara la vettura, la Kleber Colombes ci offre le gomme, la Fiat mette a disposizione la vettura per le prove ed AUTOSPRINT e i MOLINI ADRIESI provvedono per i viaggi.

Le cose sono state impostate con la massima serietà e quindi, Carlo Cavicchi ed io dobbiamo darci da fare per

preparare la corsa in modo degno. Partiamo infatti una decina di giorni prima del Rally onde poter effettuare la ricognizione del percorso con particolare cura.

Giungiamo ad Abidjan e ci presentiamo al dott. Paolo De Meo, che è il grande capo Fiat in Costa d'Avorio; ci mette immediatamente a disposizione una Citroen DS per le prime ricognizioni. Siamo anche fortunati a trovare Jean Francois, pilota locale, che si mette a nostra disposizione per insegnarci la strada.

Puntiamo subito al sodo, infatti come prime prove scegliamo, da incoscienti, la parte più insidiosa del percorso, la savana. Arrivati a Darhala, 600 chilometri a nord di Abidjan, bisogna fare una tappa di 250 chilometri, ritornando a Darhala, ed in questo percorso al massimo avremmo potuto trovare qualche tribù di negri primitivi.

Sfortuna vuole che arriva-

mo a Darhala già con una gomma bucata, ma, pensiamo di continuare comunque le prove ripromettendoci di andare pianissimo, onde evitare incidenti di sorta.

Sono le sei del mattino, siamo al secondo giorno di prove senza soste, iniziamo la tappa e per i primi 80 chilometri non ci sono problemi; la strada, si fa per dire, si snoda in mezzo ad una specie di steppa con a tratti erbe secche alte oltre due metri e con lo spazio strettamente necessario per passare, cioè metri 1,40.

Il primo guaio viene quando buchiamo la seconda gomma, lacerata da un sasso nascosto nell'erba. La decisione è di proseguire spostando la gomma anteriore bucata con una posteriore e di andare avanti lentamente. Durante questa costituzione per poco non ci facciamo mangiare vivi dagli insetti che pullulano fittissimi.

Dopo qualche decina di chilometri il secondo guaio,

il tubo di scarico si trancia e perdiamo oltre un'ora per poterlo staccare completamente e buttarlo.

La situazione si fa sempre più drammatica, vediamo animali, anche non tanto mansueti, che passano da tutte le parti, mentre tafani ed insetti ci attaccano in continuazione.

La gomma bucata ormai incomincia a sbrindellarsi e prendiamo sempre più colpi sul cerchio. La Savana poi è attraversata da molti fossati e guardi che in quel periodo erano abbastanza poveri di acqua, ma bisognava fare delle acrobazie non indifferenti per uscirne.

La strada ed il tempo scorrono lentamente, avviliti ed assetati stiamo zitti, ognuno immerso nei propri tetri pensieri.

Ad un certo punto mi vengono letteralmente i brividi, ho bucato la terza gomma, come allucinati spostiamo anche quella sul retrotreno e quindi andiamo avanti con

le due gomme posteriori praticamente sui cerchi.

Ad un bivio decidiamo di lasciare la strada di gara e prenderne una più corta per arrivare a Darhala; ci addentriamo per 20 chilometri fin che troviamo una tribù di negri ai quali chiediamo, con tanta fatica, se la strada è quella giusta in quanto abbiamo la vaga sensazione di esserci perduti.

E' così; per quella strada non si arriva a Darhala in quanto riusciamo a capire che c'è un ponte distrutto dalle acque cadute precedentemente.

Non abbiamo benzina sufficiente per tornare indietro e quindi, sperando in Dio, decidiamo di proseguire con il nostro... trabiccolo a due ruote.

Giunti al ponte, vediamo che, purtroppo, è interrotto e sbarrato, ma con la forza della disperazione adoperiamo le assi dello sbarramento per fare una specie di passerella traballante ove, con molta cautela riusciamo



La corsa di Guy Chasseuil con la Datsun 1600 SSS è stata formidabile e molto probabilmente, senza la paurosa uscita di strada che l'ha tolto di gara, e conseguenti 32(!) punti di sutura al capo, avrebbe preceduto anche i vincitori Hermann-Schuller. A lato una curiosa immagine del variopinto pubblico locale che ha fatto da cornice a tutta la corsa



Ancora un passaggio di Mikkola che correva in coppia con Todt. Le Peugeot erano ad iniezione ed i loro motori sviluppavano oltre 160 CV pur conservando un'ottima coppia



Le Citroën SM affidate a Neyret e Verrier non hanno reso come ci si attendeva, accusando continuamente disturbi di varia natura. Sono comunque arrivate alla fine

mo a far passare la vettura. Siamo ormai stravolti dalla fatica ma questo successo ci dà nuova forza ed ormai ci avviciniamo sempre più a Darhala.

Purtroppo le peripezie non sono ancora finite; a circa 9 chilometri da Darhala la sospensione idraulica, ultrasollecitata cede, la vettura si abbassa a tal punto che, senza i pneumatici posteriori, non è più possibile proseguire, perché col fondo della vettura si tocca per terra.

Ormai è buio, stremati ed anche notevolmente impauriti, prendiamo una drastica decisione: Carlo e Jean Francois si incamminano a piedi, con una chiave inglese ed un martello come armi di difesa, mentre io mi rinchiodo dentro la vettura cercando di... non respirare.

Non sto a descrivere il terrore di quegli ultimi momenti, ma quando Dio volle, erano ormai le undici di sera, giunsero gli aiuti, una piccola, meravigliosa Renault R4 di un negro che Carlo e

Jean Francois, non so come, sono riusciti a scovare.

Mi sembra di toccare il cielo con un dito, ci abbraccio felice di averla scampata bella, felici di aver vissuto una tremenda avventura che in quel momento è diventata a lieto fine. Comunque tornati ad Abidjan, ci danno un'altra vettura per proseguire le prove, una Renault R4, più lenta ma più sicura per quei luoghi.

Le avventure che ci capitano in quegli ulteriori 3000 chilometri di prove sono ancora tante, impieghiamo quattro giorni, lavorando come dannati, a prendere note in continuazione, ma non note delle curve bensì delle buche, perché il problema grosso è che lungo quei lunghissimi rettifili esistono delle buche e dei dossi improvvisi ove, la macchina addirittura sparisce.

Ed abbiamo assaggiato in concreto che cosa significa piombare in velocità dentro ad uno di quegli scherzi. Si sente l'urlo di chi guida, si vedono gli occhi sbarrati del

copilota, si sente un gran busso, e, planati dalla parte opposta della busa, si notano gli occhi lacrimanti di entrambi per la zuccata che, entrambi hanno dato sul tetto.

Fatti simili capitano anche quando, invece di una buca, si trova un albero che, o perché vecchio o perché stanco, è caduto di traverso sulla strada. Davanti a noi abbiamo un mulletto con piloti della Simca ufficiale, sono senza freni e quindi vanno abbastanza lentamente.

Dopo un dosso mi attacco disperatamente ai freni, un tronco enorme sbarra la strada, ma ciò che non riesco a capire è che i francesi sono dalla parte di là del tronco, infatti, senza freni, hanno fatto un frontale pazzesco, hanno saltato l'albero, aprendo la macchina come una ...cappa e noi arriviamo mentre loro escono da ciò che è rimasto della vettura, con una mano sulla testa e le solite lacrime agli occhi.

Capita anche di restare a

piedi perché il regolatore della dinamo si rompe e capita di chiedere un passaggio ad uno di quei camions, portata ql. 440, che trasportano tronchi immensi. A bordo di questi camions, di solito, c'è quello che guida, pazzo, e quello che sta vicino, beota, ed a mie spese ho capito il perché; vanno per quelle stradine di terra come se il camion fosse una 500, cioè fanno le loro derapate in curva, i loro buoni 100 all'ora in discesa, col risultato che ad ogni centinaio di chilometri ce n'è uno abbandonato ai lati della strada perché distrutto o capovolto in attesa di recupero. Ma in Africa non bisogna meravigliarsi di nulla, perché l'Africa è fatta così: selvaggia, imprevedibile, ingenua e spietata nello stesso tempo.

Ed africano è anche il rally del Bandama, uno dei più duri rally del mondo, dove l'unico scopo di chi parte è arrivare in fondo; perché a parole si fa presto a dirlo, ma fare 4000 chilometri consecuti-

tivi, su strade di terra, cercando disperatamente di tenere la media di 100 chilometri all'ora è senz'altro una impresa da titani e chi riesce a portarla a termine può ben dire di avere vinto una grande battaglia, sia sportiva che umana.

Noi abbiamo provato, eravamo nel ritmo giusto per riuscire, lottando strenuamente, con la nostra Beta gruppo uno eravamo riusciti ad arrivare a metà gara praticamente indenni ed in lizza per la vittoria di gruppo.

Un ammortizzatore difettoso ci ha tradito, la delusione è stata cocente, non c'era proprio nulla da fare, dopo tutti i nostri sacrifici eravamo irrimediabilmente tagliati fuori dalla lotta.

Ma tutto ciò non conta, perché è mio pensiero, che coloro che fanno rallyes sono e saranno sempre: «Uomini di ferro contro la natura e contro il tempo».

Arnaldo Cavallari

R74

Il dubbio energetico non sembra turbare troppo i responsabili delle Case più rallystiche: ecco un panorama delle nuove squadre (c'è anche la General Motors)

Incrociatori GM da rally

Nonostante sia in campo internazionale che in campo nazionale si nutrano seri dubbi su quella che potrà essere la prossima stagione rallystica, le più importanti case automobilistiche impegnate nel settore hanno già definito i loro programmi per il '74.

La novità più ghiotta viene dalla Germania dove la **GENERAL MOTORS** ha confermato di correre quest'anno ufficialmente con un proprio squadrone tutte le prove mondiali. Le vetture non saranno però le già tanto collaudate Opel Ascona, bensì le ultrapotenti (anche se piuttosto ingombranti) Commodore G.S.E. coupé. A dirigere la squadra è stato chiamato Helmut Bein, già direttore sportivo della BMW prima della venuta di Neerpasch, mentre come piloti ci saranno la rivelazione dell'anno passato, **ROHRL**, **Rauno AALTONEN** e (per sole sei gare) **Tony FALL**. Le vetture tedesche non verranno però affidate come si poteva pensare ad Irmscher che nella passata stagione curò tra l'altro la Ascona di Rohrl, bensì a Steinmetz.

Passando alla G.M., Aaltonen e Fall hanno creato un vuoto alla **DATSUN** che comunque si è assicurata per il '74 la coppia **KALLSTROM-BILLSTAM** mentre sembra che la vettura da battaglia sarà la 260 Z, versione più potente della già nota 240.

WALDEGAARD divorzia dalla BMW

Altra casa giapponese sempre più impegnata nei rallies è la **TOYOTA** che si affiderà anche per il '74 alla direzione sportiva di Ove **ANDERSSON** che sarà comunque anche uno dei due piloti di punta, l'altro è il neo-acquisto Bjorn **WALDEGAARD** che lascia così la BMW.

Novità anche in casa **RENAULT** dove ai soliti intoccabili tre moschettieri, **THERIER**, **DARNICHE** e **NICOLAS**, saranno affiancati Jean-François **PIOT** e (saltuariamente) Gerard **LARROUSSE**. Il programma Renault prevede la partecipazione al campionato mondiale sia con le famose berlinette A 110 che con la nuova A 310, oltre all'East African Safari dove andranno i coupé R 17 di cui un esemplare sta terminando tuttora i collaudi in

MARCA	REP. CORSE	DIRETTORE SPORTIVO	PILOTI	MACCHINE	PROGRAMMA '74
BMW	Lerchenauerstrasse, 76 Monaco (D)	JOCHEN NEERPASCH	Warmbold-Todt ed un altro da designare di volta in volta	BMW 2002 G. 2	partecipazione a gare di grande prestigio a prescindere dalla validità F.I.A. che le stesse possono avere
CITROEN	160 Boulevard de Verdun 92 Corbevole (F)	M.ME COTTON	Neyret-Terramorsi, Laurent-Marche, Bochnicek-Kaja	CITROEN DS 23, GS e SM	gare valide per il campionato mondiale o in terra africana
DATSUN	17-1. Giusa-6-chome, Higasi, Chuo-Ku-Tokio (J)	RVOICHI NAKAGAWA	Kallstrom-Billstam	DATSUN 260 Z	gare valide per il mondiale e altre di indiscusso prestigio
FIAT	Corso Marche, 38 Torino (I)	FERDINANDO RUSSO	Pinto-Bernacchini, Paganelli-Russo, Barbasio-Sodano, Bisulli-Zanucoli, Verini-Macaluso Bacchelli-Rossetti, Tominz-Mamolo	FIAT-ABARTH 124 SPIDER	campionato italiano, campionato europeo e campionato mondiale
FORD	Boroham Airfield Chelmsford, Essex (GB)	STUART TURNER	Mikkola-Davenport, Makinen-Liddon, Clark-Porter, Alen-Toivonen	FORD ESCORT RS 2000	campionato inglese, gare di vasta eco internazionale
GENERAL MOTORS	Pommernstrabe 8, Russelsheim (D)	HELMUT BEIN	Aaltonen-X, Fall-Wood (per 6 gare) e Rohrl-Berger	OPEL COMMODORE GSE	campionato mondiale rallies
LANCIA	Via S. Paolo, 118 Torino (I)	CESARE FIORIO DANIELE AUDETTO	Munari-Mannucci, Ballestrieri-Maiga, Lampinen-X, Andruet-« Biche »	LANCIA STRATOS, HF 1600, BETA COUPE'	gare ovunque, ma senza impegno in nessun campionato
RENAULT	3 Boulevard Foch 93 Epinay-sur-Seine (F)	JACQUES CHEINISSE	Therier-Delferrier, Darniche-Mahe, Nicolas-Vial, Piot-Jaubert, Larrousse-Dreyfus	ALPINE A 110, A 310, R 17	campionato mondiale rallies
SAAB	46101 Trollhattan (S)	BO HELLBERG	Blomqvist-Hertz, Ecklund-Reinike	SAAB 96 V4	alcune prove del campionato mondiale
TOYOTA	1 Toyota-Machi, Aichi-ken (J)	OVE ANDERSSON	Andersson-X, Waldegaard-Thorszelius	TOYOTA CELICA	prove di campionato mondiale

Costa d'Avorio appunto con Piot.

Restando alle case francesi, la **PEUGEOT** ha confermato di limitare le sue uscite internazionali ai soli rallies africani ed in particolare al Safari andranno ben sei macchine affidate a **MIKKOLA**, **MAKINEN** (liberi da impegni Ford), **ANDERSSON**, **SHANKLAND**, **LEONNET** e **HARRIS**.

La **FORD** infine ha confermato **MIKKOLA** (che verrà affiancato nel '74 da John **DAVENPORT**) e la coppia regina del '73, **MAKINEN-LIDDON**. Nei programmi Ford il Rally del Marocco ha preso il posto del Safari, mentre

sembra certo che Marku **ALLEN** correrà tutta la stagione per la casa inglese, anche se con una vettura sponsorizzata dalla Motorcraft.

Niente Lancia per Marku Alen

Di Alen è interessante notare che c'è stato anche un interessamento da parte della **LANCIA** (tramite la Marlboro che sponsorizza il pilota nordico) ed una gara possibile sarebbe stata il prossimo (anche se in forse) Arctic Rally che avrà proprio il patrocinio della casa di sigarette, ma tutto è sfumato nel nulla ed in Svezia, se si cor-

rerà, andranno due HF 1600 per **MUNARI** e **LAMPINEN**.

Sempre Munari e Lampinen parteciperanno anche al Safari ed è già sicuro che per questa corsa verrà ingaggiato Lofti **DREWS** come navigatore del « Drago ». Drews ha già corso in passato un paio di Safari con Munari ed ha condiviso con Mehta la vittoria dell'anno passato. Di lui si raccontano storie quasi legendarie, perfetto conoscitore del linguaggio « swahili » è un meccanico insuperabile; unico neo, non è molto capace di leggere le note, pertanto Munari dovrà accontentarsi di essere guidato dal solo twinmaster con le chiamate dei buchi principali.

Alla **FIAT** poi, tanto per restare ad una marca italiana, ci sono due grossissime novità: la venuta di Fulvio **BACCHELLI**, certamente la promessa più giovane e quindi più concreta del nostro rallyismo, e quella di Pierino **SODANO** che riformerà con **BARBASIO** una delle coppie più famose sia in campo nazionale che internazionale.

Sembra poi certo, tanto per completare questo giro d'orizzonte, che alla Chrysler France abbandonino l'esperimento CG e che pertanto per **FIORENTINO** (che è collaudatore alla Simca) questo significhi il ritiro dalle corse.

Carlo Cavicchi



Già sorteggiati i numeri di partenza per il **RALLY MONTECARLO** elettronico

• Quali saranno i venti equipaggi alla partenza • Come memorizzato il «cervello» • Lunedì 21: prime «operazioni»

Pronto al via il «MONTECARLO» al computer

Tutto è già pronto per il via del **MONTECARLO 1974**, il primo **RALLY** che verrà corso al **COMPUTER**. La raccolta dei dati si è conclusa e tutte le informazioni sono già state memorizzate dal cervello elettronico. Mancano solo le condizioni atmosferiche lungo i percorsi delle varie prove speciali, ma queste verranno trasmesse al computer solo all'ultimo momento perché saranno quelle reali che si avranno nelle ore e nei giorni previsti dal programma del rally.

Venti saranno gli equipaggi a darsi battaglia, i migliori tra quelli sicuramente iscritti e già alla guida delle macchine con cui correranno in questa stagione tanto che il computer permetterà già di avere una prima risposta sulla validità di questi nuovi binomi uomo-macchina.

Di ogni pilota sono stati presi in esame tutti i risultati ottenuti a Montecarlo dal 1967 ad oggi (si considera il 1967 come anno di partenza in quanto solo da quell'anno furono aboliti al «Monte» i coefficienti a favore della classifica scratch) e le varie prestazioni nelle stesse prove speciali che si dovevano correre in questa edizione e che saranno le sole che faranno la classifica per noi in quanto non avevano riferimenti attendibili sulla difficoltà e sulle caratteristiche dei nuovi percorsi introdotti quest'anno.

Sempre di ogni pilota sono stati considerati i risultati migliori ottenuti nelle più svariate condizioni atmosferiche dall'asfalto asciutto alla neve al 50% al tutto innevato e le vetture di volta in volta usate.

Delle vetture poi sono state fatte le stesse considerazioni oltretutto tener conto del loro

sistema costruttivo (tutto-avanti, tutto-dietro, ecc.) nonché del rapporto peso potenza.

Sono poi stati presi in esame i pneumatici adottati dalle varie case per questa edizione (o presumibilmente adottati) anche riguardo ai pneumatici è stato assegnato un coefficiente che è risultato funzione dei risultati delle ultime edizioni e del rally monegasco e di alcuni altri rallies consimili per condizioni limite (Svezia per il tutto-neve, Cevennes per il tutto

asciutto, tanto per fare un esempio). Si è poi tenuto conto di un coefficiente di «forma» prodotto dai più recenti risultati ottenuti da ciascun pilota oltre che da ciascuna macchina.

Queste informazioni, unite a tante altre di diversa specie (quantità di Km. di salita, di falsopiano e discesa in ogni prova speciale presa in esame, larghezza della sezione stradale, esperienza monegasca di ciascun team, e così via), sono state quindi memorizzate dal computer uni-

Rally di Montecarlo al Computer

piazzamenti del 1. pilota

N. di gara	Equipaggio e vettura	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
1	Mikkola-Davenport (Ford Escort RS)	43	9	—	—	—	—	4
2	Therier-Jaubert (Alpine 1800)	—	—	5	—	2	—	5
3	Waldegaard-Thorszelius (Toyota)	—	10	1	1	3	—	—
4	Aaltonen-X (Opel Commodore GSE)	1	3	—	—	5	3	18
5	Paganelli-Russo (Fiat-Abarth 1800)	—	—	—	21	24	34	—
6	Larrousse-Dreyfus (Alpine 1800)	49	—	2	2	—	2	19
7	Fall-Wood (Opel Commodore GSE)	—	4	—	—	10	29	9
8	Andruet-«Biche» (Lancia Stratos)	44	—	—	—	3	26	1
9	Pinto-Bernacchini (Fiat-Abarth 1800)	—	—	—	—	—	8	7
10	Kallstrom-Billstam (Datsun 240 Z)	—	—	1*	—	—	—	8
11	Andersson-Hertz (Toyota)	2	6	—	4	1	28	2
12	Munari-Mannucci (Lancia Stratos)	5	—	—	—	28	1	—
14	Nicolas-Vial (Alpine 1800)	—	—	2*	3	29	33	3
15	Makinen-Liddon (Ford Escort RS)	41	—	—	7	—	31	11
16	Darniche-Mahe (Alpine 1800)	—	—	—	—	8	25	10
17	Chasseuil-Baron (Lygier)	—	—	—	—	—	27	24
18	Warmbold-Todt (BMW 2002)	—	—	—	23	—	—	—
19	Rohrl-Berger (Opel Ascona)	—	—	—	—	—	—	45
20	Barbasio-Sodano (Fiat-Abarth 1800)	—	15	—	8	—	6	—
21	Ballestrieri-Maiga (Lancia HF 1600)	—	—	13	6	—	—	—

* I punteggi di Kallstrom e Nicolas del 1969 si riferiscono al Rally del Mediterraneo riservato ai prototipi.

Spieghiamo come cambia il campionato rally

L'EURO-PILOTI a «zone»

PARIGI - Il campionato europeo rally per i piloti, che aveva un regolamento molto macchinoso, avrà uno svolgimento diverso nel 1974. Scopo delle innovazioni, decise dalla CSI, è quello di rendere questo campionato più semplice e più sportivo; ma le soluzioni adottate non ci pare che siano le più felici.

Dato il grande numero di gare che possono contare per questo titolo, è stato deciso di dividerle in quattro «zone» ciascuna delle quali praticamente è indipendente.

Le zone sono:

A (SUD-OVEST): Portogallo, Spagna, Andorra, Francia, Monaco, Svizzera, Lichtenstein;

B (NORD-OVEST): Irlanda, Gran Bretagna, Lussemburgo, Belgio, Olanda, Germania Federale;

C (NORD-EST): Norvegia, Danimarca, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Cecoslovacchia, Germania Est, Austria e Ungheria;

D (SUD-EST): Italia, San Marino, Malta, Jugoslavia, Romania, Bulgaria, Grecia, Turchia, Cipro.

Ciascuna delle zone avrà una prova privilegiata, che godrà di un coefficiente 1,5 per il calcolo dei punti conquistati.

Le quattro prove privilegiate sono il Rallye di Spagna, il Rallye Stuttgart-Lyon Charbonnières, il Rallye Artico (Finlandia) ed il Rallye San Martino di Castrozza.

Queste quattro gare dovranno avere un percorso comune superiore a 2000 km. ed almeno cinque prove speciali per un totale minimo di 200 km.

tamente ad un coefficiente «caso» che terrà conto della possibilità di arresto di ciascuna vettura o per forature o accidenti temporanei, o di ritiro definitivo.

Nelle stesse ore del rally, quindi, il computer entrerà in funzione comunicando tra lunedì 21 gennaio e martedì sera 22 i risultati delle sei prove esaminate del percorso comune stilando una prima classifica che darà l'ordine di partenza per la prova complementare Monaco-Monaco, poi nella notte tra il 24

e il 25 gennaio verranno via-via trasmesse le sette famosissime prove speciali tra cui i tre passaggi sul Col de Turini.

Di ogni prova speciale il nostro cervello elettronico comunicherà il tempo compiuto da ciascun equipaggio, le cause di un eventuale ritardo, i motivi di un eventuale deprecabile arresto.

Noi di AUTOSPRINT saremo comunque a vostra disposizione per darvi continuamente aggiornamenti e la classifica al momento del Montecarlo al Computer, pertanto la nostra segreteria risponderà (come abitudine d'altronde) alle vostre telefonate.

Una prima informazione comunque possiamo già darvela: è stato effettuato il sorteggio per i numeri di partenza del percorso comune Monaco-Vals-Les-Bains-Uriage-Monaco, numeri che saranno quelli di gara che vedrete incollati sulle ipotetiche fiancate delle macchine al via. Questo ordine di partenza varierà solo al via della prova complementare Monaco-Monaco dove verrà definito dalla classifica in quel momento.

Un sorteggio si è reso necessario in quanto come in tutti i rallies l'ordine di partenza è piuttosto importante anche se contrariamente ai rallies su terra dove essere i primi è molto utile per via della polvere, al «Monte» è più favorevole partire con numeri (dal 6-7 al 15) più «centrali» non correndo così il rischio di passare su neve fresca vergine o su croste di ghiaccio ancora intatte, mentre è poi sempre possibile operare cambiamenti in extremis di gomme sulla base delle prestazioni di quelli avanti appena passati.

f. l.



Momento di incertezza anche nello sport-auto americano:

la crisi del petrolio è più temuta per gli spettatori (e per i ritiri di alcuni SPONSOR)

LAGUNA SECA apre le rinuncie alla CAN-AM

LAGUNA SECA - Proprio quando da Washington giungevano confortanti notizie secondo le quali, verso il mese di giugno, l'oro nero dovrebbe riprendere a scorrere regolarmente sul suolo americano, da Laguna Seca in California rimbalza una nota melanconica. E' l'addio alla Can-Am che non verrà disputata il 12 e 13 ottobre 1974 sul circuito di Laguna poiché la Formula 5000 sta diventando troppo famosa, troppo seguita, troppo inseguita e, di conseguenza, la gara che avrebbe dovuto svolgersi il 4 e 5 mag-

gio troverà posto il 12 ottobre. Cosa ha influito a far compiere il dietro front dinanzi alla Can-Am, la corsa regina che in California godeva molto prestigio? Bob Hugill, general manager della pista spiega: «La Can-Am è stata cancellata poiché Laguna Seca ha perduto una paio di "sponsor"; inoltre la Porsche "official" sembra non partecipi alla sagra motorizzata 1974. A questo aggiungete l'interesse dei piloti di grido alla Formula 5000 e vi convincerete che il cambio certamente non farà rimplan-

gere la decisione. Intanto stiamo cercando di varare anche una gara alla fine di primavera di quest'anno e tutto lascia sperare che la manifestazione avrà luogo».

Il carburante, abbiamo chiesto, pone problemi nella costa pacifica? «Onestamente parlando, debbo dire — ha precisato Hugill — che il carburante non rappresenta una minaccia spaventosa. Ci è stato promesso che tra non molto, parecchie cose cambieranno. E poi come potrebbero abolire le corse automobilistiche che sono tra gli sport più seguiti e redditizi della nazione?».

Appare evidente che le continue pressioni popolari di questi ultimi tempi hanno scosso un po' i soloni della Casa Bianca i quali, ora, promettono che verso la fine di maggio la benzina tornerà normale nei distributori.

Era da prevedersi. Perché la crisi l'hanno appoggiata i grossi petrolieri, tanto che gli stessi arabi hanno detto chiaramente: «Se tagliate i vostri lauti guadagni, noi torneremo a vendervi il petrolio».

Probabilmente mister Nixon, di fronte a fatti troppo chiari (e non torbidi come quelli di Watergate) non ha potuto far altro che dire a coloro che lo aiutarono dozziosamente durante la campagna elettorale: «Abbassate un po' la cresta ed aprite i rubinetti dell'oro nero!».

Proprio ora che Watkins Glen ha annullato la Sei Ore Mondiale, ora che Daytona ha ridotto da 24 a 12 la sua corsa mondiale famosa, ora che lo Speedway del Texas ha annullato la prestigiosa 500 MIGLIA USAC.

Intanto, come prima consolazione, per i piloti della NASCAR (National Association Stock Car Racing) è stato portato a 140mila dollari il monte premi per le gare. Winston Cup Gran National 1974.

Le gare Gran National sono tre e ai primi dieci di ogni gara andranno 27.500 dollari. Inoltre ai primi dieci che avranno totalizzato il maggior punteggio verranno assegnati 57.500 dollari da suddividersi in proporzione.

Ora si attende una decisione finale da Stoccarda, prima che la SCCA stabilisca il monte premio finale, che potrebbe aumentare qualora la grande manifestazione dovesse prendere il via con il «monstre» tedesco. Mario Andretti peraltro si è detto fiducioso che la Can-Am andrà in porto e che, con la Porsche o senza, lo spettacolo ci sarà. Staremo a vedere.

Adriano Manocchia



Mc RAE a INDY

● L'altro giorno in Nuova Zelanda, durante la Coppa Tasmania, GRAHAM McRAE ha annunciato che parteciperà ai due Gran Premi nord americani, come pure al programma USAC, compresa la 500 Miglia d'Indianapolis. Si prevede che nel 1975 farà una stagione piena in F. 1. Ha anche detto che Penske gli aveva offerto di diventare il suo collaudatore, ma «Cass» ha rifiutato optando per un accordo col team di McCormack in America.

● Dopo le incertezze dei giorni scorsi, il RALLY ARTICO si svolgerà dal 30 gennaio al 2 febbraio.

Ectoplasma o che?...



● Appuntamento il 2 di febbraio a Francoforte fra gli ORGANIZZATORI delle gare europee di F. 2: si dovranno discutere diverse cose, tra le quali le richieste dei piloti che assommano a 155.000 franchi svizzeri (30 milioni) per gara. Saranno tra l'altro portati sul tappeto altri problemi che stanno a cuore agli organizzatori, come il varo dei due campionati per le vetture GT e le sport 2000.

Salvato KYALAMI?

● Con la soppressione (non decisiva però) del G.P. di Sud Africa, è ora in programma una terza corsa di F. 1 in Sud America. Si tratterà di una gara non di campionato, che verrà disputata a BRASILIA (per una dozzina di vetture si dice), data 3 febbraio. Pare probabile che vedrà il debutto della nuova Hesketh di F. 1 di James Hunt. Tornando al G.P. del Sud Africa, potrebbe forse svolgersi il 2 marzo. Alex Blignault ha dichiarato che il prestigioso circuito di Kyalami potrebbe essere venduto e adibito a lavori edili, se non saranno riprese le competizioni entro tre mesi, data la grossa cifra investita nel circuito. Annuncio che ha creato preoccupazioni, sicché non è escluso che il governo sudafricano tolga il divieto per lo svolgimento della corsa.

● A proposito dell'ingaggio di Richard Roberts, ECCLESTONE ha detto: «Dopo avere studiato attentamente le possibilità esistenti, abbiamo deciso di scegliere un giovane, promettente pilota e puntare sul suo successo. Non è stata una decisione facile, ma le prestazioni di Richard — soprattutto nella seconda metà della stagione, con una vettura competitiva — sono state molto convincenti. E' un grosso salto, dalla F. 3 alla F. 1, ma speriamo che Richard ce la faccia».

B. HATCH a 1000

● Fitto programma per BRANDS HATCH. In testa naturalmente il G.P. di Gran Bretagna il 20 luglio con «contorni» di corse per gruppo 1, Formula Atlantic e per «veterane». Poi la Corsa dei Campioni per F. 1 il 17 marzo, preceduta la vigilia dal primo round del campionato Rothmans di F. 5000. Grossa notizia, la ripresa della BRITISH AIRWAYS 1000 valevole per il campionato marche il 29 settembre. Altre prove del campionato F. 5000 il lunedì di Pasqua, in agosto e il 2 ottobre. Più, naturalmente, varie altre gare minori.

● Nonostante certe voci dessero per incerto il futuro di MALLORY PARK, il programma 1974 è più che mai vivo, il 24 marzo, il 14 luglio e il 13 ottobre, più corse di Formula Atlantic e una internazionale di F. 3 il lunedì di Pasqua.

● Per OULTON PARK non si è ancora presa una decisione, circa l'accorciamento del percorso per le gare. Comunque la sua stagione sembra promettente con la Coppa d'oro di F. 5000 l'8 settembre e un altro round del campionato il venerdì di Pasqua, più una prova del campionato John Player di F. 3 e così via.

● Per SNETTERTON la corsa principale, sul circuito nuovo, sarà la gara di F. 5000 insieme col Scott-Brown Memorial Trophy del 6 ottobre, più altre fra le quali le prove notturne dell'Avon Tour of Britain.

Le gare ridotte e le nuove date

12 ORE (e non 6) in luglio a DAYTONA

NEW YORK - Anche i dirigenti dello Speedway di Daytona, per essere allo stesso livello di qualche altro autodromo americano, hanno deciso di ridurre il consumo del carburante in proporzione del 25 per cento. Pertanto, durante la settimana della velocità «Week of Speed» la 500 MIGLIA STOCK CAR, una delle più ricche competizioni automobilistiche statunitensi, verrà ridotta a 450 miglia e la decisione ha trovato una reazione mista tra i piloti.

Tra coloro che hanno protestato veementemente sono BOBBY ALLISON ed A. J. FOYT, mentre RICHARD PETTY ha semplicemente detto: «Se la macchina va bene, si può vincere in 100 o 500 miglia. L'importante è di presentarsi in perfette condizioni».

Per quanto concerne le altre due gare, la 200 MIGLIA «PERMATEX» Modified Road Race, che si corre il 14 febbraio e la «CHAMPIONSHIP RACE», ovvero la corsa dei campioni — fissata per il 15 febbraio — subiranno anch'esse una riduzione di distanza non ancora specificata.

Jim Foster, dando l'annuncio di queste modifiche dettate dalla «austerità» petrolifera, ha altresì reso noto che la 24 ORE DI DAYTONA, spostata alla fine di luglio, verrà ridotta a 12 ORE (e non 6); nella costa pacifica, invece, le gare non subiranno tagli di distanza. Infatti la «500 WINSTON WESTERN» 13. edizione per Stock Car che si corre il 20 gennaio sul circuito di Riverside in California, verrà effettuata nella sua interezza. I 103mila dollari in palio hanno richiamato anche piloti di Indianapolis come GARY BETTENHAUSEN, JERRY GRANT e DICK SIMON. Bettenhausen, che ha preso il posto nella Scuderia Penske lasciato da Mark Donohue, ritiratosi dalle scene, piloterà una American Motors Matador, preparata da Roger Penske.

La situazione agonistica in Usa appare, al momento, un tantino confusa, soprattutto per il fatto che nemmeno il Governo riesce a chiarire quale sia la reale posizione americana nel campo petrolifero. Si sa che l'America possiede e potrebbe estrarre la massima produzione mondiale per almeno altri 50 anni, si conoscono le risorse che non imporrebbero alcuna importazione — sia pure del 6 per cento — dai paesi arabi, ma tutto ciò resta un grosso segreto celato dalle altrettanto grosse compagnie petrolifere, le quali si preoccupano — con il benplacito della Casa Bianca — di far salire il prezzo della benzina creando panico.

Anche le Case di sigarette, che nel passato sponsorizzavano molte macchine e corse, hanno posto un «alt» alle loro spese reclamistiche. La L. & M., con la scusa di non cercare più reclame su scala nazionale, ma soltanto regionale, ha abbandonato la Formula 5000, mentre la Carling Beer — pur esprimendo profondo rammarico — non accusa la crisi energetica ma alcuni problemi tecnico-finanziari che avrebbero costretto la ditta di birra ad abbandonare l'agone automobilistico.

Tuttavia, come abbiamo più volte spiegato, la crisi energetica non è tanto sentita nel settore corse, quanto nel campo spettatori. Ed una corsa, senza spettatori è come una gara di macchine senza piloti. Non mancano però i fiduciosi i quali sono convinti che, entro la fine di aprile, la situazione subirà un completo mutamento favorevole. Le varie Federazioni americane stanno preparando i calendari delle gare come se nulla fosse. Unica loro preoccupazione è quella di tagliare le distanze e ridurre certi preamboli «pre corsa». Resta comunque lo spauracchio della chiusura domenicale dei distributori di benzina. Se questo problema verrà risolto, non vediamo come non si potranno vedere decine di migliaia di fans, i quali ormai hanno capito che tutto questo putiferio è stato creato e voluto dai grossi pescicani del petrolio e che, prima o poi, Ralph Nader, un «censore», salterà fuori per accusare i colpevoli.

● L'ex direttore e progettista della Brabham **RON TAURANAC**, ha progettato una nuova Trojan F. 5000 per la ditta Croydon che in passato ha costruito parecchie vetture progettate per la McLaren.

● La «Wella for Men», che l'anno scorso ha patrocinato uno dei campionati di Formula Ford, ora farà correre una March 74B per il vincitore della serie, l'americano **TED WENTZ**, che gareggerà in Formula Atlantic.

● Offerto al RAC dal fu **DONALD CAMPBELL**, in ricordo di suo padre, sir Malcolm, il Trofeo Campbell 1973 è stato assegnato a James Hunt. Il trofeo è un riconoscimento per le migliori prestazioni motoristiche di un pilota inglese su vettura inglese. Precedenti vincitori Moss, Clark e Graham Hill.

S.O.S. auto GERMANIA

● Secondo «Der Spiegel», si prepara una crisi senza precedenti per l'**INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA** tedesca. Il settore è minacciato da riduzioni nell'orario di lavoro e, forse, anche da licenziamenti in massa. In novembre il calo delle vendite sul mercato interno è stato del 46 per cento, in dicembre del 55 per cento «e non è ancora finita», assicurano gli esperti.

● Tutte le corse sono state soppresse in **NUOVA ZELANDA** per la crisi petrolifera, ad eccezione della Coppa Tasmania ora in corso.



● Le vendite di nuove autovetture **USA** sono calate del 18 per cento rispetto all'anno precedente nel mese di dicembre '73. Grazie però al forte periodo di vendite verificatosi nella prima parte dell'anno, le vendite hanno ottenuto un incremento del 4,6 per cento raggiungendo comunque gli 11,4 milioni di unità contro i 10,9 milioni di unità vendute nel '72. L'incremento delle vendite è stato dettato principalmente dalle autovetture importate che hanno raggiunto la cifra record di 1.750.000 unità, pari al 9 per cento in più delle vetture importate nel '72. Le vetture di importazione sono sul mercato **USA** il 15,4 per cento del mercato attualmente, mentre nel '72 erano il 14,7 per cento.

L'UFO di AUTOSPRINT



Anche **AUTOSPRINT** ha il suo UFO: almeno così assicura il nostro Giancarlo Cevnini che giura di aver scattato (e non montato) queste foto a Bologna, dalla finestra di casa sua in una delle tante sere buie dell'austerità (terrestre) alla quale fa da curioso contrappunto l'insolita, luminosa animazione celeste. Forse perché questi oggetti misteriosi, molto misteriosi, non vanno né a benzina né ad alcool, ma si muovono sulle onde magnetiche (fortunatamente non prodotte dai paesi arabi...).

● Gli organizzatori del **FESTIVAL DELLA VELOCITA'** all'Alexandra Palace, che doveva svolgersi dal 1. al 6 gennaio, hanno rinviato la manifestazione, resa impossibile dagli attuali problemi di energia e delle ferrovie esistenti in Inghilterra. Si spera di potere organizzare lo Show nel mese di marzo.

● E' entrato in vigore in **SVEZIA** da pochi giorni il razionamento della benzina; per cinquanta giorni ogni proprietario di una vettura perfettamente in regola con l'assicurazione e il bollo potrà disporre di soli 100 litri di carburante. I rifornimenti, al minimo dieci litri per volta, sono consentiti dietro presentazione della tessera e dei relativi tagliandi. In Germania invece è stato del tutto abolito lo stop di circolazione domenicale.

● La **SHELL** tedesca annuncia di avere acquistato dalla Shell italiana (operazione progettata prima che la Shell vendesse all'ENI) per 200 milioni di marchi (circa 45 miliardi di lire) i diritti di ricerca per gas e petrolio nell'Adriatico.

● Dopo le incertezze sul futuro della **BONNIER INTER**, creata da Bonnier nel 1969, ora si è certi che Mader, prima capo tecnico, prende le redini dell'organizzazione, con la creazione della «Heini Mader Racing Components» che continuerà le attività precedenti, con lo stesso personale.

● Gli organizzatori del **RALLY FIRESTONE** sono fiduciosi che l'ottava edizione della corsa si svolgerà come previsto nei giorni 29, 30 e 31 marzo, partendo come al solito da Bilbao. Percorso di un poco più di km 1500, con 29 tratti speciali che lo porteranno a km 462.

● **TONY BRISE**, vincitore del campionato Lombard e del campionato John Player F. 3 (oltre ad essere arrivato 2. nei Grovewood Awards) nel 1974 correrà in F. 2. La sua vettura di F. 3, patrocinata l'anno scorso dal giornale «Kent Messenger», è stata acquistata da suo padre, Johnny Brise, ex pilota. Brise Senior ha detto che alle scritte sulle fiancate della vettura aggiungerà semplicemente «Il papà di Tony Brise».

● Entro marzo compariranno sul **MERCATO AMERICANO** alcuni nuovi modelli con accorgimenti atti a ridurre il consumo di benzina: aggiunta di una marcia supplementare per consentire di mantenere la velocità di crociera con il minimo sforzo; applicazione sul cruscotto di un indicatore che informerà sempre il guidatore se sta usando la vettura nel modo più economico; uso generalizzato delle gomme radiali, che fanno risparmiare di più. Si studia inoltre la costruzione di minivetture, più piccole delle attuali «subcompacts».

● Per quanto riguarda gli effetti delle riduzioni dei consumi negli **STATI UNITI**, i dati più recenti indicano che nei trenta giorni dal 21 novembre al 21 dicembre scorso gli americani hanno consumato solo il 7,8 per cento in meno di benzina rispetto al mese precedente. Cifra molto inferiore a quel 20-25 per cento indicato come necessario dall'ente per l'energia, per compensare il minor flusso delle importazioni.

La 124 MURAT

● Dallo stabilimento turco di Tofa è uscita nei giorni scorsi la cinquantamillesima 124 prodotta su licenza **FIAT**, con il nome «124 Murat». La Tofa è il principale impianto automobilistico della Turchia, sorto nel 1971 su iniziativa della Fiat e del governo turco. La sua attuale capacità produttiva è di circa 25.000 vetture l'anno.

● Durante il mese di ottobre 1973 la **CHRYSLER France** ha prodotto 55.171 vetture, contro 48.624 dell'ottobre del 1972. Le esportazioni sono state di 32.348 vetture, contro 29.940 dello stesso mese dell'anno precedente.

● L'acciaieria di Store, in Slovenia, ha stretto un accordo con la **FIAT** per la costruzione di una fabbrica di trattori di media capacità.

● Già nello scorso luglio la **FIAT** e l'**ALLIS CHALMERS** avevano annunciato di volere costituire all'inizio del 1974 un'impresa comune a cui sarebbero state apportate le rispettive attività nel settore delle macchine movimento terra. La nuova impresa è strutturata in due società: Fiat-Allis in Olanda e Fiat-Allis negli Stati Uniti.

Culla

● **MAGDA TONI BARUF-FALDI**, una delle gentili componenti la grande famiglia di **AUTOSPRINT**, è diventata mamma alle ore 6 del 9 gennaio 1974. Alla piccolissima **VANIA**, alla puerpera e a papà **MARINO** tutti i nostri più vivi complimenti e auguri.

DONINGTON pro corse

● Qualche difficoltà per **WHEAT-CROFT**, nella costruzione del suo circuito di Donington. Aveva abolito temporaneamente un sentiero per pedoni, nel lavoro di ricostruzione, e si è trovato nei guai col municipio. In dicembre i voti erano stati 11 contro 1, ma ora la maggioranza è di 8 a 4, a quanto pare grazie soprattutto al macellaio locale e alla direttrice dell'ufficio postale. Sui 6000 abitanti di Castle Donington, 4000 hanno votato in favore della ripresa delle corse, 168 contro. Gli altri si sono astenuti, oppure erano assenti.

● Il premio «Personalità dell'anno» che la **BBC Sportsview** ha assegnato a **STEWART**, consiste di un servizio da tavola ornato d'oro, del quale il pilota ha detto: «Per me significa più di qualsiasi altro trofeo io abbia ricevuto, perché nella maggioranza i voti sono stati dati da normali appassionati, più che da chi s'interessa unicamente alle corse».

Dalla Scuderia Biondetti - Firenze

La terza commenda HP assegnata a Canestrini

FIRENZE - Lo speciale Comitato composto dal Sindaco di Firenze, dal Presidente della CSAI, dall'ing. Borracci Presidente dell'A.C. Firenze, dal direttore di **AUTOSPRINT** Marcello Sabbatini, nonché dal dr. Umberto Benedetto della RAI-TV e dall'avv. Bruno Zavagli Presidente della Firenze-Corse Biondetti, ha attribuito l'insegna **HP 1973** all'ing. **GIOVANNI CANESTRINI** con la seguente motivazione:

«Autentico propulsore di una cultura automobilistica per avere interpretato da tecnico, da utente e dirigente oltreché da sportivo, il fenomeno automobile, in sessanta anni di intensa e convinta attività.

Assertore, nel suo quotidiano impegno giornalistico, svolto in piena indipendenza, della validità di questa scelta tecnologica che l'uomo ha voluto nella certezza di avervi individuato una nuova libertà.

Filtro prezioso, nel porre le basi della informazione tecnica più complessa portata alla massa dei lettori, contribuendo in maniera superlativa oltreché didatticamente valida, alla conoscenza dei problemi e quindi al loro superamento.

Fondatore e animatore del Convegno di Stresa ove da decenni si dibattono i problemi del traffico e della circolazione, ha posto sul tappeto di una raffinata dialettica internazionale, quanto emerge dalla nuova dinamica sociale, consumistica tecnologica e di costume, costruendo il piano d'incontro delle più disparate esperienze, per la loro comparazione e lo studio e adozione dei suggerimenti volti alla migliore e più adatta interpretazione di ogni evoluzione.

Ha dedicato una intera esistenza al mezzo-automobile inteso nella più lata accezione, senza mai mortificarne la validità all'insegna di curiose e improvvise ricerche di generici nuovi modelli di sviluppo. Egli stesso sperimentatore, ha esaltato valori fondamentali identificabili nel Coraggio senza retorica, nell'amore per la verità, nella sete di conoscere».

In precedenza avevano ottenuto il riconoscimento l'ing. Carlo Chiti e l'ing. Enzo Ferrari.