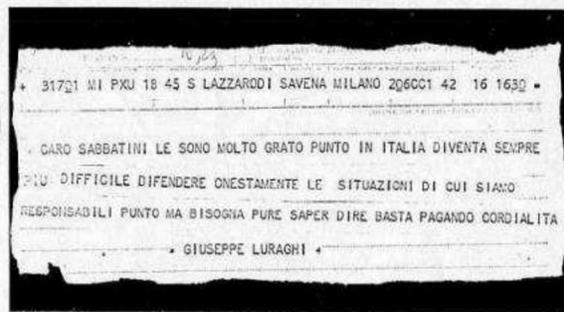


LEGGETE
SUBITO

IL (cattivo) ESEM- PIO



Questo telegramma del dr. Giuseppe Luraghi, che per noi resta e resterà il « vero » presidente della « vera » Alfa Romeo, a parte il piacere che ci ha recato, conferma — se ancora ve ne fosse stato bisogno — il valore dell'uomo, così proditoriamente messo in difficoltà ed ora allontanato da un incarico, che ci vorrà molto tempo prima che qualcun'altro possa svolgere con altrettanta capacità e qualificazione! Ormai non vale più stupirsi: « la congiura dei mediocri » è l'unica realtà della società italiana di oggi. E che si tratti di mediocri lo dimostra lo stesso infantilistico, anzi caporalresco (alla TOTO' n.d.d.), modo di cercare giustificazioni ed avalli, se non sociali (sticche) motivazioni, che non cambiano la realtà dei fatti.

La verità è che, dai NON magnifici sette dimissionari e gli altri mandanti più o meno oscuri dell'operazione Portello' 73, sono stati tutti colti come i bambini con le mani nel vaso della marmellata!

Ma quello che più sconvolge (anzi indigna) è che ci sia stato persino un Ministro, come il Gullotti delle Partecipazioni Statali, il quale ha affermato enfaticamente che le decisioni contro il sessantottenne dr. Luraghi (uomo di cultura e tecnico che, a parere di molti, anche il signor Ministro dovrebbe invidiare) « ...il ricorso a metodi ultimativi si giustifica con la necessità di dare un esempio nel campo della politica meridionalistica!... »

Ma come può permettersi, l'autorevole componente di un Governo (che già ha dato plateale dimostrazione di come si può « insultare » l'opinione pubblica negando per esempio — come è stato fatto nel caso di Fiumicino — la verità di informazioni preventive sulla poi avvenuta strage, documentazione resa indiscussa da alcuni noti settimanali), di parlare della necessità di « un esempio »? Ma come? Non si riesce a varare una legge per punire adeguatamente chi rapisce, chi uccide, chi rapina e gli unici « esempi » di fermezza e di capacità, a parte che con gli automobilisti sorpresi oltre i 120 all'ora o in circolazione la domenica, si pretende di dargli mandando via il presidente di una azienda industriale di stato? Il quale, probabilmente, ha un solo difetto: aver portato la produzione di macchine della sua fabbrica da 800 ad oltre 150 mila unità.

Certo, siamo d'accordo che non è da tutti, ma forse proprio per questo i tanti non capaci di fare altrettanto, cercano di evitare che qualcuno più bravo e capace (come il dr. Luraghi) possa diventare temibile pietra di paragone! Volerci però convincere che è giusto, diventa provocatorio, un'offesa, al buonsenso e al buongusto. Ma di che stupirsi, se può venir buono persino un referendum divorzista per distogliere l'attenzione degli italiani dai veri problemi urgenti (creati dai politici)?

• Amici, STATE ATTENTI IN AUTO-STRADA! Il « modo nuovo » per controllare la velocità è quello di chiedere (da parte della Polizia) il cartellino con l'orario ai caselli di uscita. A parte ogni considerazione, ciò appare una ulteriore escalation di anticostituzionalità. E poiché non serve, se non per ragioni statistiche, che nei cartellini di pedaggio sia registrata l'ora (il sistema è applicato soltanto sulle autostrade IRI) sarebbe davvero opportuno che l'Azienda Autostradale disponesse al più presto perché l'ora non venga più registrata sui cartellini! Si eviterebbe così questo antipatico sistema di spionaggio e di limitazione della libertà degli automobilisti. Altrimenti il meno che si possa fare è abolire il pedaggio per un servizio che oggi non viene più reso, cioè lo scorrimento veloce.

Tra l'altro, non è che poi gli orologi dei caselli siano sincronizzati e precisi. Anche questa è una forma di abuso di autorità. Ma tant'è: oggi gli unici che possono essere messi in difficoltà dallo Stato permissivo, non sono i delinquenti ma i cittadini onesti.



L'ACI blocca la Squadra F.2

Nella più perfetta aderenza alle abitudini « di governo » che sono di moda oggi in Italia, il Consiglio Esecutivo dell'ACI, come leggerete meglio in altra parte di AUTOSPRINT, ha praticamente ibernato di nuovo il programma per la Squadra Azzurra CSAI F. 2. La richiesta del Commissario Unico comm. Dragoni, sintetizzata nel Piano di spesa da 70 milioni è stata bloccata la scorsa settimana dal gruppo esecutivo dell'Automobile Club d'Italia, con la richiesta a Rogano di un... supplemento di informazione! (E l'inizio delle gare è vicino, ormai...). Il che equivale a dire che, prima di un mese e mezzo,

non se ne riparerà (prima di quella data non son previste altre riunioni del C.E.). Ciò avviene subito dopo che Rogano aveva appena garantito a Dragoni che « ormai al 99% era tutto a posto », come lo stesso presidente aveva assicurato ai giornalisti, in occasione della conferenza stampa prima del Concilio di Mantova.

Ma, alle acrobazie degli esponenti del nostro sport siamo ormai abituati e nulla più stupisce. Il problema non è dire di sì, ma di saper dire NO, chiaramente, se lo si considera giusto e necessario. Non serve più arrampicarsi sugli specchi con dichiarazioni che non dicono, promesse che non mantengono, uso di frasi e aggettivi secondo quello stile ormai notissimo « alla Moro ».

Di che stupirsi se, per esempio, il Presidente della CSAI va a Torino a fare un rapporto all'ANFIA, nel quale praticamente avverte i dirigenti delle nostre Case che l'alternativa ad alcool gli ha permesso, nei primissimi contatti con organi di Governo, di poter bloccare quella che stava già delineandosi una operazione stop alle corse? E poi, qualche giorno dopo, praticamente si inchina all'opposizione dell'ANFIA(T) per togliere comunque, dal Piano Nazionale Alcool CSAI, oltre i rally anche le corse Turismo e GT lasciando, così soli i malcapitati delle mini formule!

E' un discorso di sempre. Purtroppo si continua a cedere alle pressioni corporative di gruppi, alle machiavelliche scelte, in questo caso, di grandi aziende automobilistiche che, ai loro vertici, hanno già deciso di dire NO alle corse! Le ragioni si possono pure comprendere nelle difficoltà attuali, ma non hanno il coraggio di assumerne la responsabilità in proprio e quindi cercano di evitare le alternative, in modo da mostrare la soccombenza inappellabile a « stati di necessità »! La colpa non è di queste Case e dei loro funzionari che usano, poi, il loro potere spesso nel modo più arrogante, ma di chi accetta e subisce, anzi si esibisce, nelle evoluzioni più sconcertanti. E' proprio il caso di dire BASTA con questi sistemi (come fa il dr. Luraghi)! Nessuna poltrona può essere più considerata un diritto per nessuno, tanto meno per chi vuole da essa solo gli onori e non gli oneri! Quando lo capiremo tutti, cominciando a « lasciare soli » coloro che anche ai tavolini burocratici di questo sport hanno fatto scempio della sua intima essenza: quella di un minimo di coraggio! (Sia che schiacci un acceleratore o che devi fare una scelta decisiva...).

Marcellino



il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse
a pagina

3 IL CALENDARIO
DELLE CORSE

33 KARTING

46 MOTORAMA
TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI
rimarremo amici

50 MARKET
INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA

• La Weber (consociata FIAT) costruirà uno stabilimento per carburatori a 150 km da San Paolo del Brasile, viste le possibilità che offrono i nuovi investimenti di grandi Case automobilistiche in quella Nazione dalla Fiat all'Alfa, alla Renault alla VW.

« Non posso però chiudere queste mie impressioni senza osservare che nell'attuale situazione di crisi energetica, mi sembra un po' velleitario misurare con il metro di ieri le competizioni automobilistiche: non dico che dovranno essere abolite sic et simpliciter, ma certamente saranno riguardate con un'altra ottica che, probabilmente, ne ridimensionerà gli scopi e gli aspetti sinora più eclatanti... ».



• IL DUBBIO (leggendo questo titolo di un quotidiano a commento del G.P. Argentina): Perché, prima delle migliori le B3 Ferrari a cosa erano adatte? Alla circolazione urbana, a far da trattori nei campi, ai musei?...

• Mike Parkes ha... la svedese (l'influenza intendiamoci...). Perciò non è potuto andare a Chamonix per le prove Lancia.

• Si dice che Giorgetto Giugiaro, stylist tempista e sempre à la page, stia già adeguandosi (al nuovo « modello » di sviluppo). Avrebbe già disegnato un avveniristico autobus, nel quadro delle nuove scelte per i trasporti pubblici.

• Politica meridionalistica da razzismo alla rovescia: sapevate che al recente Salone Nautico c'era un settore espositivo contrassegnato da una Italia divisa in due, con dipinta in blu tutta la parte meridionale. Sopra una scritta: prodotti del Mezzogiorno!

• Pare che un autorevole esponente dell'ANCAI sia in difficoltà presso l'azienda in cui lavora, solo perché sostiene a spada tratta l'alternativa di emergenza alcool nelle corse.



Questa frase figurava alla conclusione dell'intervista del sottosegretario dei Trasporti Cornelio Masciadri, rilasciata al settimanale ufficiale dell'ACI in tema di sicurezza e austerità nelle corse. La dedichiamo alla presidenza della C.S.A.I. e a tutti coloro che spaccano il capello quando si discetta della opportunità o meno di ricorrere al carburante succedaneo, per dare una risposta adeguata alle suggestioni demagogiche che si possono ipotizzare in tema di non proibizione delle corse. Avete letto cosa dice il sottosegretario: « ... ridimensionare gli scopi e gli aspetti finora più eclatanti »? Come dire cogliere al balzo la palla dell'austerità per giustificare una compressione di questa attività sportiva. Conoscendo i sistemi dei nostri uomini politici non c'è da stupire di nulla. C'è solo da non avallare quei complessi giochi di chi pare solo preoccupato ad evitare che lo sport-auto si dia una alternativa.



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.



DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 26-1 al 17-2-'74 in Italia e all'estero

GENNAIO

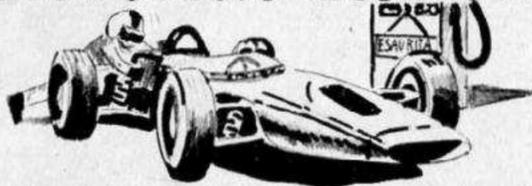
DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
26	Scuola Piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga			Gara Club	rinvia a data da destinarsi
27	G. P. del Brasile	Brasile	Autodromo di Interlagos di km 7,960		●●●	Velocità in circuito Camp. Mondiale Piloti F. 1	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 Tasman Cup	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 Euro Conduttori Rallies	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-Del Fico (Lancia Fulvia)
2/3	Corsa a Warwick Farm	Australia	Autodromo di Warwick Farm di km 3,620		●●●	Velocità in circuito Tasman Cup	Steve Thompson (Chevron-Chevy) 1.14'35"9, media 131,058. 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 F. 1	Si effettua per la prima volta
9	6. Autosciatoria Roccaraso	AC Bari			●	Autosciatoria	Aldo Saccone (Lancia Fulvia)
9/10	Harts-Winterfahrt	Germania Ovest			●●●	Rally	
9/10	Boucles 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 Tasman Cup	Frank Matich (Match-Repc) 58'19"9, media 160,934. Giro più veloce: Matich (Match-Repc) in 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 GT 4	Classifica precedenti prove: 1. Follmer, 2. Donohue, 3. Unser.
16/17	Corsa a Sandown Park	Australia	Circuito di Sandown Park di km 3,1		●●●	Velocità in circuito Tasman Cup	McRae (McRae-Chevy) in 55'32"3, media 161,153. Giro più veloce: Matich (Match-Repc) in 1'02"6, media kmh 178,443
16/17	Corsa a Manfeild	Nuova Zelanda			●●●	Velocità in circuito T1, T2, F. Ford	
16/17	Rally Costa Brava	Spagna			●●●	Rally Camp. europeo piloti rally	Munari-Mannucci (L. Fulvia)
16/17	Rally Russelshelm	Germania Ovest			●●●	Rally	Rohrl-Berger (Opel Ascona)
16/17	Ronde della Giraglia	Francia			●●●	Rally	Manzagol-Monti (Alpine-Renault)
17	Daytona 500	Stati Uniti			●●●	Velocità in circuito Stock car	Richard Petty (Dodge) media 252,770

LEGENDA: ●●● = Internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = chiusa

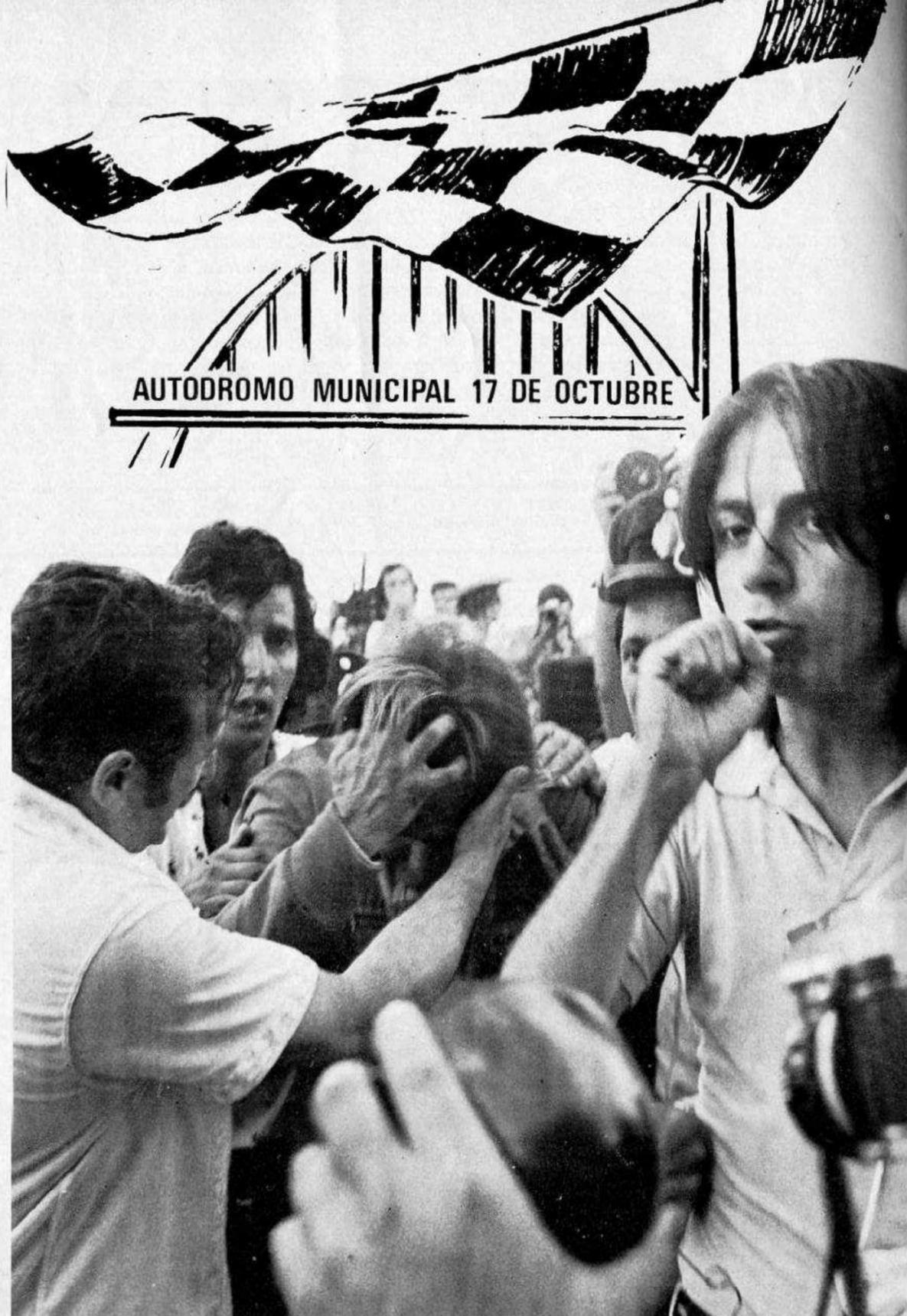
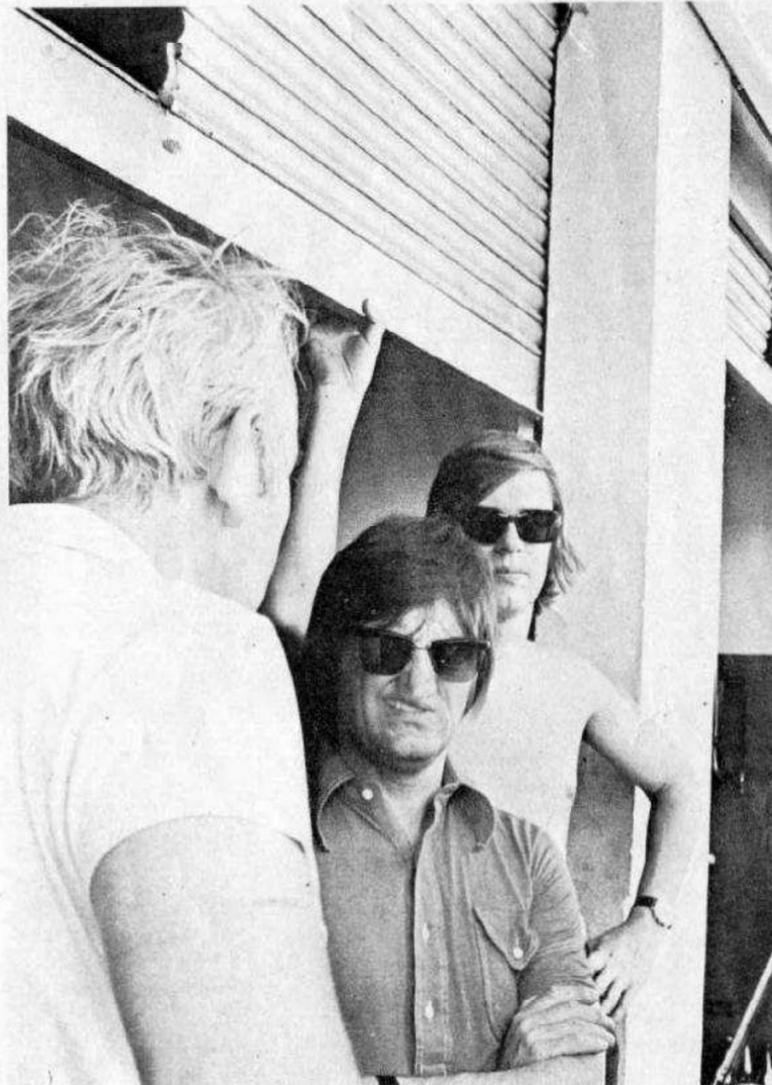
DOVE non corriamo domenica?



DATA	CORSA	
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
8/10 Febbraio	Galway Rally - Irlanda	ANNULLATO
10 Febbraio	Corsa a Ruapuna Park	ANNULLATA
14/17 Febbraio	Rally di Svezia	ANNULLATO

Vi riproponiamo **MOMENTI**
CHIAVE della emozionante
 «prima» mondiale Formula 1

Ah, Lole!



Sul volto di Ecclestone (a sinistra), tutto il disappunto per il ritiro di Reutemann, che vediamo (foto sopra), con le mani nei capelli in un gesto (qui di sconforto) a lui consueto, come scoprirete nel numero speciale di Autosprint-1973. A destra, l'inizio della fine per il «Lole»: la parte superiore della presa d'aria della sua BT 44 si sta staccando, variando la carburazione. Sotto, Regazzoni e Lauda fanno da corona al vincitore — quasi a sorpresa — Hulme. Non c'è limite di età per le sue vittorie

DALL'INVIATO

BUENOS AIRES - Previsioni rispettabilissime: questo campionato mondiale 1974 sarà davvero una cosa fantastica. Mattatori decisi non ce ne saranno più tanti. Il rinnovo delle macchine, i movimenti dei piloti, il sorgere di nuovi astri, ci danno un panorama che è totalmente rivoluzionario rispetto al 1973.

E come vi avevamo già detto, non si tratta soltanto della assenza di Stewart, che nella sua sensibilissima intelligenza ha capito come anche per lui sarebbe stato molto difficile riuscire a prevalere. D'altra parte le avvisaglie della nuova situazione lo Stewart le aveva avute l'anno scorso. E possiamo ben dire che il suo terzo campionato mondiale è dovuto all'uscita di strada in prova di Emerson Fittipaldi durante il Gran Premio di Olanda, senza la quale il brasiliano avrebbe potuto accumulare altri punti e quindi rendere difficile l'impresa dello scozzese.

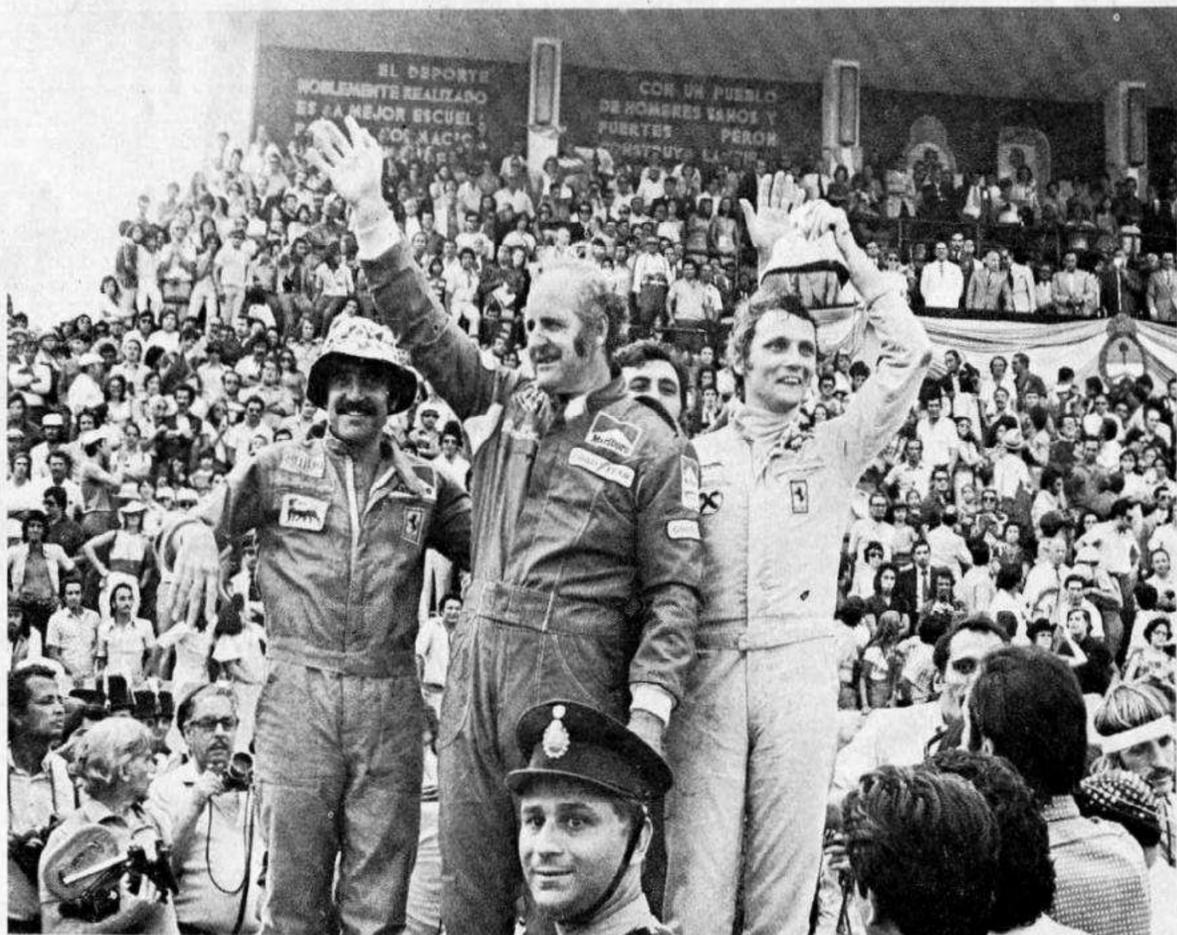
Stewart queste cose le ha capite perfettamente, e si è reso conto del come sarebbe stato difficilissimo ripetere i successi. Per cui se n'è andato in bellezza. Ripetiamo questi concetti, che sono delle constatazioni, perché alle previsioni suggerite dalle notizie e dalle verifiche nelle prove

adesso sono venute le conferme della corsa.

Saranno in molti a fare le gomitate per salire sul podio dei vincitori, nel 1974. Ci saranno quelli prevedibili e diciamo «classici», cioè **FITTIPALDI, PETERSON, ICKX, HULME**, le cui prestazioni sono scontate, per valore individuale e per le macchine che hanno. Ci sarà Reutemann, ci sarà anche Pace, e ci saranno gli uomini della Ferrari **REGAZZONI** e **LAUDA**. Ci sarà **HUNT** e magari anche **HAILWOOD**. Tutti che possono pretendere alla vittoria, dal punto di vista individuale, insieme con Peter Revson che ha una macchina molto buona anche lui. Le macchine che già si sono viste sono tante, ad essere buone, ed altre ne arrivano. Vedrete che roba.

Vediamo di analizzare le indicazioni del Gran Premio di Argentina in funzione del futuro prossimo.

Ha vinto la Marlboro-Texaco di Hulme (la macchina la chiamano Texaco-Marlboro). Poteva forse vincere quella di Emerson Fittipaldi. La macchina è basilarmente la McLaren M23, con le modifiche che vi abbiamo già illustrate. Resta la macchina globalmente migliore del momento, perché ha una buona penetrazione aerodinamica e una tenuta di strada eccellente, anche se



BUENOS AIRES - I commenti dei giornali cominciano lentamente ad entrare nella parte tecnica della corsa dopo aver dato spazio a quella emozione che è stata latente nell'autodromo e a quella amarezza che ha colto tutti negli ultimi minuti della competizione. Molto equilibrati certamente i titoli, che pur fanno intravedere lo stato d'animo dei giornalisti.

La Nacion per esempio, giornale di somma equidistanza dice: « Denis Hulme ha avuto un ritmo regolare, Lauda è stato la scorta e Reutemann senza fortuna ». I suoi articoli commentano passo a passo la corsa del pilota argentino con un « Dalla allegria alla tristezza » e « Processo ad un inusitato consumo di combustibile ». Non cerca giustificazione o ragione sulla débacle di Reutemann ma riporta i fatti reali accennando anche che « Sembra confortante il lavoro della Ferrari che oggi ha due piloti che camminano e una vettura che farà respirare il vecchio commendatore ».

A sua volta Clarin dice: « Ha vinto in tutte le parti meno che nella finale »; « Con regolarità e molta fortuna Denis Hulme ha vinto il Gran Premio di F. 1 ». I suoi commenti vogliono essere una risposta alla domanda che tutti si fanno oggi: « Quan-

Il «dopo» corsa argentino (anche con il pugno da K.O. di Clay Regazzoni!) Ci voleva bandiera nera?

do vincerà Reutemann? », ed afferma che con la corsa di domenica il pilota locale non solamente ha vinto moralmente, ma ha portato dalla sua parte anche coloro che erano increduli sul suo vero valore come conduttore internazionale. Continua dicendo che « Reutemann ha perduto una corsa, ma l'Argentina ha conquistato un idolo. Lole ha guidato da gran campione con una autorità impressionante, con voglia, mostrando artigli con un lavoro eccezionale, accumulando nel misto abbondanti decimi di secondo. Questo per tutti coloro che sempre hanno dubitato di Lole. Ora non possono avere più dubbi sul suo reale valore di pilota ».

El Mundo invece afferma che « Hul-

me si è portato via il trionfo di Reutemann » ma che per l'Argentina rimane un bilancio positivo e cioè che Lole mostrò a tutto il mondo che può vincere una corsa. La macchina marcia e se la presa d'aria aerodinamica gli ha tolto il trionfo è solamente per uno dei fatti imponderabili delle corse. Anche se la corsa non è stata tutto uno spettacolo rimangono varie cose importanti: l'attualità di Hulme, il crescere gigantesco di Hunt, un vero « fuori serie » in poco tempo, il pericolo che significa la coppia Peterson-Ickx, la aggressività dei piloti della Ferrari e una ferma promessa Scheckter. In riassunto, il pubblico argentino ha potuto vedere il meglio del mondo dell'automobilismo con un

trionfo di Hulme e una magnifica performance di Reutemann. Dice pure che « Lole » ha preso il suo ritiro con abbastanza buon umore: « Mi ha preso la crisi del petrolio, sono rimasto senza benzina » mentre era giusto quanto detto da un tifoso: « Reutemann almeno meritava un... pareggio ».

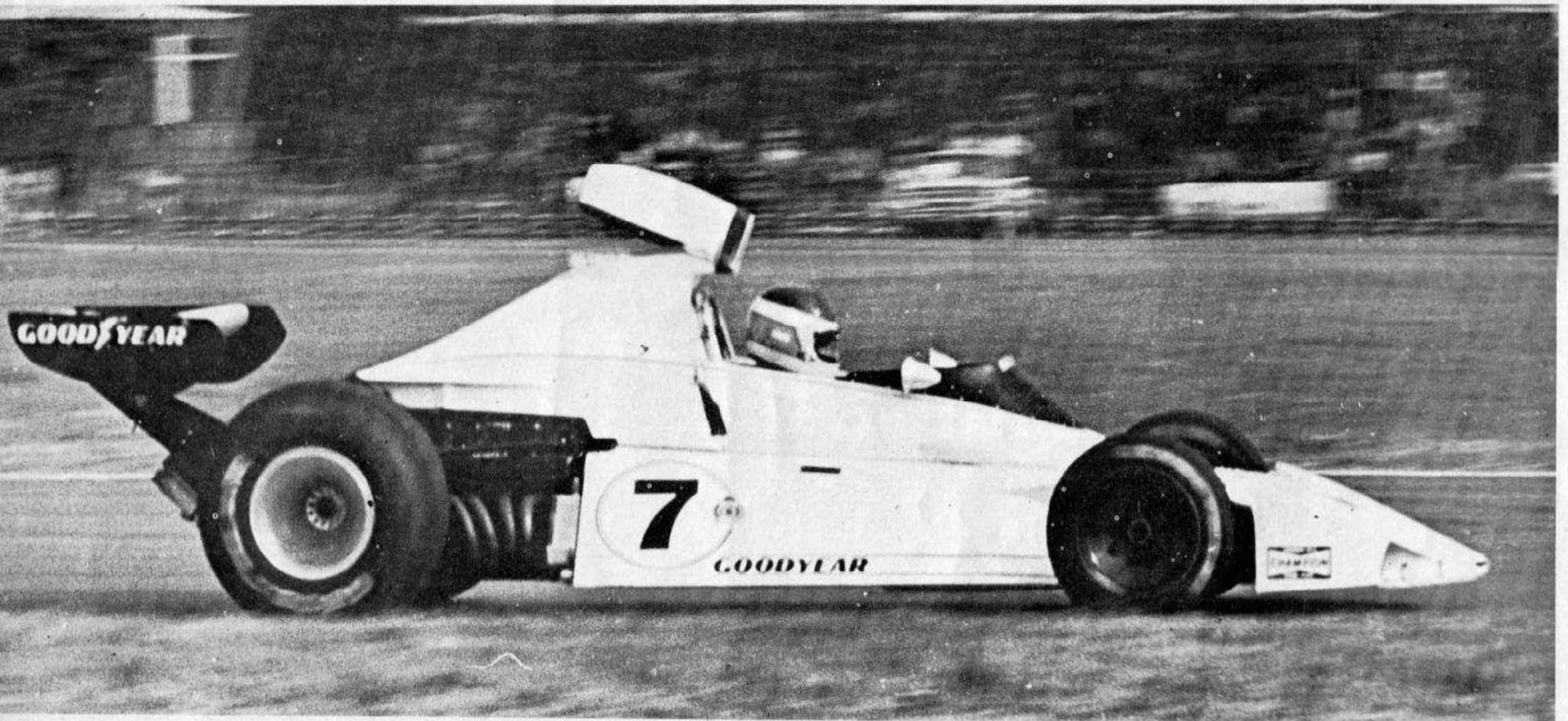
A sua volta Cronica dà ampio rilievo alla sconfitta argentina, ma dice anche che i brasiliani, per bocca di Emerson Fittipaldi, pensano che il ritiro del loro idolo si deve a un... sabotaggio della macchina. Dopo aver cercato invano i meccanici della McLaren, per sapere se vi era stato un errore, Fittipaldi ha detto che forse alcuni attimi prima della partenza,

qualcuno con un strappo gli avrebbe staccato il cavo delle candele. Il giornale dà ampio rilievo alla notizia pubblicata da « Jornal do Brasil » e commenta: « Prima di venire a Buenos Aires scrivevano che dovevamo tremare davanti a Fittipaldi, oggi piangono come donnicciole e lamentano la magra figura del loro campione. Forse questo è tutta una preparazione morale per la prossima gara di Interlagos, con un Reutemann che si presenta come candidato a un logico trionfo ». E si domanda: « Non sarà stato un brasiliano a tirare i cavi? ».

La Razon invece titola a 8 colonne: « La corsa è stata drammatica e nel finale il trionfo è sfuggito a Reutemann ». E' l'unico giornale che uscendo dalla euforia per Reutemann ammette che forse il direttore della corsa avrebbe dovuto mettergli bandiera nera, perché la presa d'aria, cadendo, avrebbe potuto causare dei danni ai piloti che seguivano l'argentino. E si domanda: « Se il direttore di corsa l'avesse fatto, forse avrebbe offeso qualcuno? ». Ma certamente il cronista non si sarà chiesto chi avrebbe trattenuto il pubblico e forse quel direttore cosciente avrebbe finito i suoi

Augusto C. Bonzi

CONTINUA A PAGINA 8



appare un poco rigida nelle sospensioni. Buona nella parte molto veloce, buona nelle curve larghe e in quelle strette, offre al pilota il minimo di preoccupazioni e ciò significa che l'uomo può dedicarsi con maggior concentrazione alla guida pura. Hulme è sempre stato nelle prime posizioni, e se anche ha vinto per la sfortuna di Reutemann ciò non significa che egli fosse stato surclassato.

Non abbiamo potuto vedere quel che è accaduto a Fittipaldi, né quello — soprattutto — che Fittipaldi poteva fare. Sappiamo però che Fittipaldi è stato al terzo posto nei primi tre giri, e quindi non è che fosse svantaggiato. Gli è poi accaduto un fatto strano che spiega tutto, specie quella storia del « sabotaggio » raccolta da un giornalista-scoop brasiliano. Ma questo ve lo spiegheremo a parte.

I tempi delle Marlboro-Texaco sono stati, regolarissimi e abbastanza veloci. Le macchine sono state molto bene in pista, e forse manca loro soltanto una punta di velocità massima. Il che significa che, per le prossime gare, che non hanno esasperazioni da altissimi regimi in costanza, esse saranno molto buone.

Non ha vinto la Brabham di « Lole » Reutemann, che doveva vincere. Sapete come è andata. Il distacco della parte superiore

Un milione di pesos «stipendio» di PERON

BUENOS AIRES - Juan Domingo Peron ha ricevuto martedì mattina alla casa Rosada una grande delegazione di sportivi argentini. Come sempre, il Presidente della Repubblica mette in gran conto lo sport, proprio come aveva fatto durante il suo periodo migliore, per i riflessi positivi che le prestazioni sportive offrono ai fini della immagine del paese. E Peron ha proprio voluto ricordare questo aspetto che interessa la Nazione, oltre a quello della formazione fisica e morale degli uomini che lo sport attua.

Congratulandosi ancora con Carlos Reutemann presente con gli altri sportivi, Peron lo ha ringraziato per quel che ha fatto domenica scorsa. Subito dopo, il segretario allo sport ha annunciato che l'aiuto che il Governo argentino dà a Reutemann per il proseguimento della sua carriera sarà rappresentato da un appannaggio mensile di un milione di vecchi pesos vale a dire di circa 600.000 lire, che permetteranno al « Lole » di coprire le sue spese personali.

della presa d'aria dinamica alla alimentazione ha squilibrato le carburazioni. Probabile che si siano create delle turbolenze che hanno portato maggior aria a qualche cilindro, impoverendo automaticamente le miscele. Probabile quindi che, oltre al calo di rendimento generale del motore (Reutemann dice che gli mancavano due-trecento giri), vi sia stato un surriscaldamento di uno o due cilindri, col fenomeno ben conosciuto delle valvole che ne soffrono. Il motore, negli ultimi giri, è calato decisamente, permettendo a Hulme e anche Lauda di avvicinarsi e superare Reutemann. Ad orecchio lo si sentiva sordo, duro, e questo non è indice di mancanza di carburante, ma proprio di cilindri che non andavano.

Quindi anche il fatto che Reutemann sia restato senza benzina non è risultato determinante, perché se è vero che si è fermato a poche centinaia di metri dalla fine è anche vero che negli ultimi quattro giri i suoi tempi erano andati aumentando progressivamente. Hanno trovato due valvole bruciate... Quel che è importante, tuttavia, è che la ritrovata Brabham è davvero una macchina eccezionale: niente di trascendentale, nelle novità meccaniche, solo una logica evoluzione. Eccezionale invece la nuo-

va linea, dalla profilatura aerodinamica perfetta, che gli ha permesso di marciare forte come... le Ferrari nei rettilinei. La tenuta di strada e la maneggevolezza in curva ha dato poi a Reutemann quel pizzico di decimi di secondi che ha fatto la differenza tra la Brabham e le altre. Guardate la linea della macchina e vi renderete conto del come essa sia davvero bellissima.

Insieme con la macchina molto buona, Reutemann aveva una condizione fisica eccezionale. Lo ha detto lui stesso, ce lo ha confidato a tavola, lunedì sera, a cose che si stavano decantando:

« Non sono mai stato tanto bene fisicamente. Mi sono riposato a casa mia, a Santa Fe, in queste ultime settimane, in attesa del secondo figlio, risultata una seconda figlia. Adesso mi sento in forma come non mai e questo aiuta molto specialmente per il caldo che fa durante le corse. Sono anche molto su di morale per quanto riguarda la macchina, perché ho visto che va molto meglio dell'anno scorso. Ecco perché ho potuto andar via tanto bene ».

« Quel che proprio non riesco

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 6



CONTINUAZ. DA PAGINA 5

a digerire, che non riesco a credere, è di aver perduto questa corsa. Stanotte non sono riuscito a dormire bene come al solito. Mi sono svegliato tre volte chiedendomi se avevo o non avevo vinto. Moralmente è stato un gran brutto colpo, perché queste sono ingiustizie che non si riesce ad accettare».

Pian piano però Reutemann ha cominciato a farsi una ragione, anche perché le nostre esortazioni, insieme con quelle di Bernie Ecclestone, gli hanno fatto capire una cosa molto importante: da adesso egli sa che può vincere, che può battere tutti. Non gli era

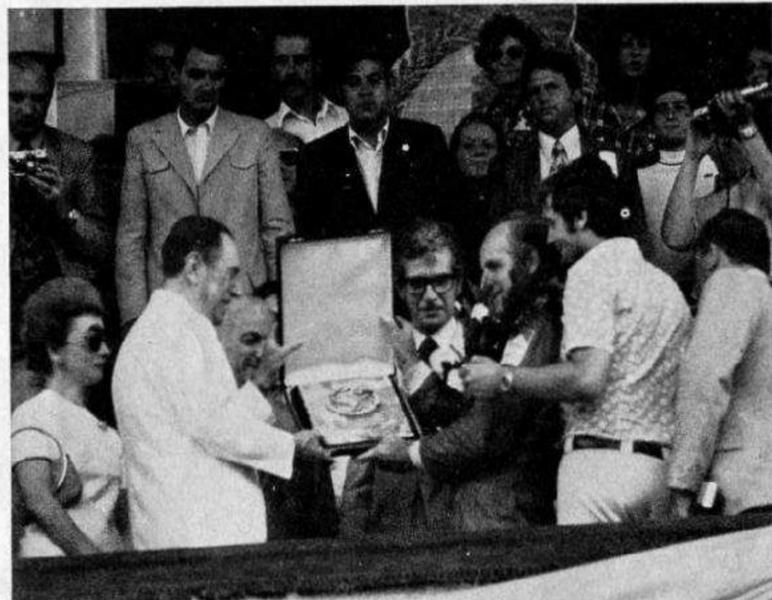
Paulo. Il circuito brasiliano, praticamente tutto curvoni velocissimi, impegna la macchina in tutt'altro modo, chiedendo moltissimo alla tenuta di strada.

Orbene le Ferrari, pur essendo tornate ad essere molto forti, non sono a nostro avviso ancora perfette. E d'altra parte lo sanno bene anche a Maranello, dove stanno preparando qualcosa di nuovo. Sao Paulo permetterà lo sfruttamento della velocità massima, ma non al punto di Buenos Aires, e nelle sezioni di media accelerazione le Ferrari saranno meno favorite che qui. Di conseguenza ecco che pur prevedendo ancora una bella gara da parte di Regazzoni e di Lauda, dobbiamo concludere che chi si presenta in Brasile al meglio è Reutemann.

Regazzoni e Lauda hanno fatto una gara stupenda. Regazzoni per la gran rincorsa cui è stato obbligato, dal caos provocato dalla Shadow di Revson messasi di traverso sulla pista alla prima

Hulme, Hailwood, Pace, ed è anche riuscito a scendere di qualche decimo rispetto a Peterson, nei tempi sul giro. Ickx ha grandissime qualità, e non tacciatemi di «tenerezze» nei suoi confronti, perché se è vero che sono stato io ad offrirgli la prima formula uno è anche vero che posso tentare di giudicare con obiettività.

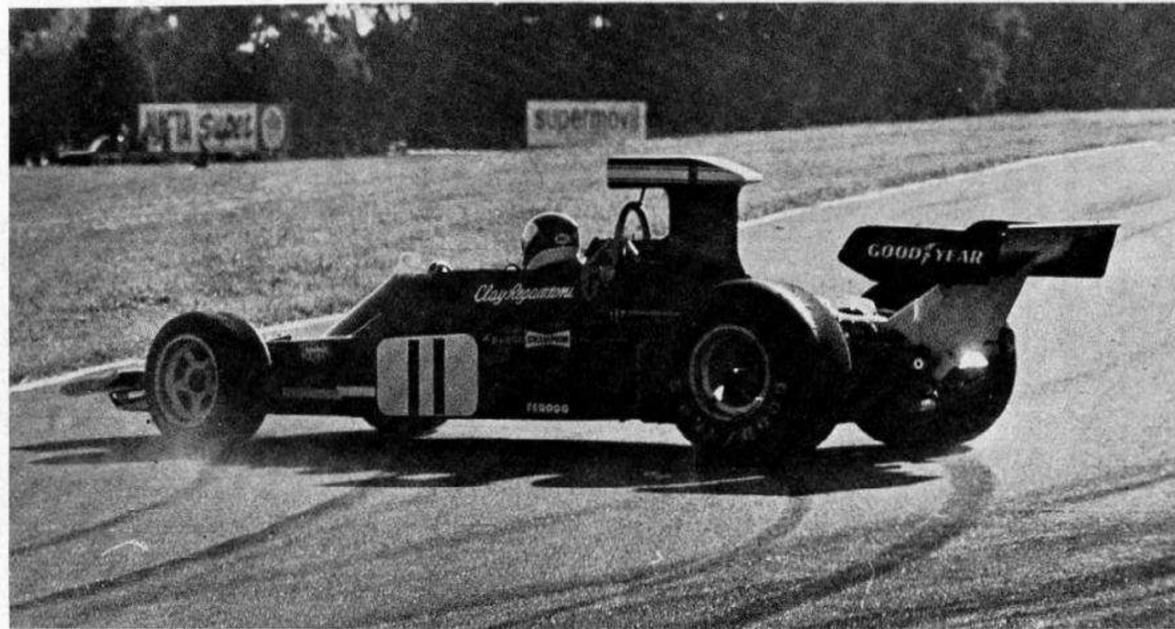
Ickx è fortissimo e lo ha dimostrato adattandosi abbastanza bene alle difficili doti delle JPS nere. Onestamente, e con equilibrio, ha giudicato se stesso ed ha affermato che gli occorrerà ancora una gara almeno, prima di trarne il massimo. Sceso dalla Ferrari (che a parte la pochezza dell'anno scorso hanno caratteristiche basilari opposte a quelle delle Lotus) deve compiere uno sforzo di adattamento prima di assimilare gli automatismi di azione che sono indispensabili per poter dare il meglio. Tra poco perciò rivedremo Ickx battersi per la vittoria.



Sul podio della tribuna d'onore, Juan Peron ed Isabella accolgono i vincitori: è il primo arrivato, Hulme, a ricevere la sua targa d'oro



Qui sopra, primo giro: Hunt arriva per primo all'ingresso del «misto», ma sbaglia la frenata ed è costretto a tirare diritto. Lo vediamo, sulla destra, tornare attraverso il prato mentre i primi sfilano. Sotto, al nono giro Regazzoni, già in piena rimonta, è vittima di questo testa-coda in uscita di curva



Sopra, la fase finale del testa-coda di Regazzoni al 9. giro, che gli ha fatto perdere un'altra manciata di secondi dai primi. Nelle foto a destra, vediamo due fasi intermedie della sbandata, con il recupero sul prato. La sicurezza del circuito è invidiabile. Sotto, la gomma posteriore destra della JPS di Ickx si sta sgonfiando, ed il belga non può resistere alla pressione di Lauda, che gli soffia il terzo posto

mai accaduto prima, perché non aveva mai potuto fare tanto bene. Aveva finora combattuto per le prime posizioni, ma non gli era mai capitato di essere decisamente dominatore. Adesso lo sa e vedrete che a Sao Paulo domenica ventura questo stato d'animo servirà, eccome.

A Sao Paulo Reutemann, a nostro avviso, sarà il favorito. Qui a Buenos Aires l'avversario vero, quello che è stato capace di fare bene come lui, anzi un «pechino» di più, è stato Clay Regazzoni. I tempi sono chiarissimi e soprattutto il modo in cui questi tempi e la progressione di Regazzoni è avvenuta, dicono come lo svizzero della Ferrari sia stato il vero protagonista della gara insieme con Reutemann. Naturalmente ciò è stato possibile perché la macchina glielo ha permesso, e quindi implicitamente si deve dire della eccellenza della Ferrari. Tuttavia il caso di Buenos Aires non sarà facilmente ripetibile a Sao

curva, rincorsa stupefacente e ammirevole. Non abbiamo proprio capito come anche i giornalisti specializzati argentini non abbiano saputo valutare lo sforzo che Regazzoni ha compiuto. Proprio non lo abbiamo capito.

Lauda è stato costantemente coi primi. Non ha attaccato fortissimo, anche perché era difficile infilarsi tra le ruote di chi lo precedeva che erano vicine tra loro e guidate da gente senza fette di prosciutto sugli occhi. Però ha guidato con costanza di alto rendimento... ed è secondo. E' il miglior risultato della sua carriera e accompagnandosi al terzo posto di Regazzoni fa sì che la prestazione delle Ferrari diventi impressionante.

Le Lotus di Peterson e di Ickx sono state alla pari. Peterson, più abituato alle caratteristiche delle John Player Specials, che sono particolari, ha potuto sfruttarle al meglio nella parte iniziale, ma anche Ickx si è difeso benissimo. Non ha perduto il contatto con





E' la volta dei ferraristi a ricevere il premio: Regazzoni alza la sua targa per il terzo posto, mentre Niki Lauda ha già avuto la sua

Le Lotus sono state estremamente sovrastrerzanti, come al solito. La «vecchia» 72 è quella che è: una macchina da guidare in un certo modo. Una macchina però che non è per niente finita, nonostante la lunga carriera. E alla Lotus stanno preparando la nuova che dovremmo vedere in Spagna. Dicono che Chapman abbia escogitato qualche altra diavoleria, e lo crediamo. Quindi ecco che per il seguito della stagione ricompariranno i nomi di Peterson e Ickx al vertice, con nostra propensione più verso Ickx, e non per sentimentalismo.

Brabham, McLaren, Ferrari, Lotus. E non basta. La UOP-Shadow di Revson è da mettere nel conto. Scalogna a Buenos Aires, costata tra l'altro anche molti danni alla macchina vecchia di Jarier. Così Revson non ha potuto esserci, al banchetto delle prime posizioni. Ha però una gran fame, ed al prossimo vuole grosse porzioni di successo. La sua macchina, come la Brabham,

ha stupende qualità aerodinamiche, e sta per terra molto bene. Lui è forte e lo ha già dimostrato: ergo, si aggiunge a quelli che abbiamo citati.

E non basta. Ci sarà anche James Hunt, a far a botte per essere davanti a tutti. Qui ci ha dato una sorpresa molto piacevole, anche se durata poco. A metà del primo giro, quando il serpentone stava per imboccare il «misto» davanti a tutti è sbucato lui, Hunt, che pare sia riuscito a superare tutti in velocità alla fine del rettilineo, imboccando la esse della variante Ascari con una azione che nessuno ha saputo seguire. Poi ha avuto il grosso guaio della prima curva. Pare che sia arrivato troppo lungo, ed ha dovuto imboccare la scappatoia di fronte, anziché curvare.

Pare anche che l'origine della manovra sia da imputare ai freni non rodati che hanno impedito la decelerazione «ad hoc». Fatto sta che è rientrato attra-

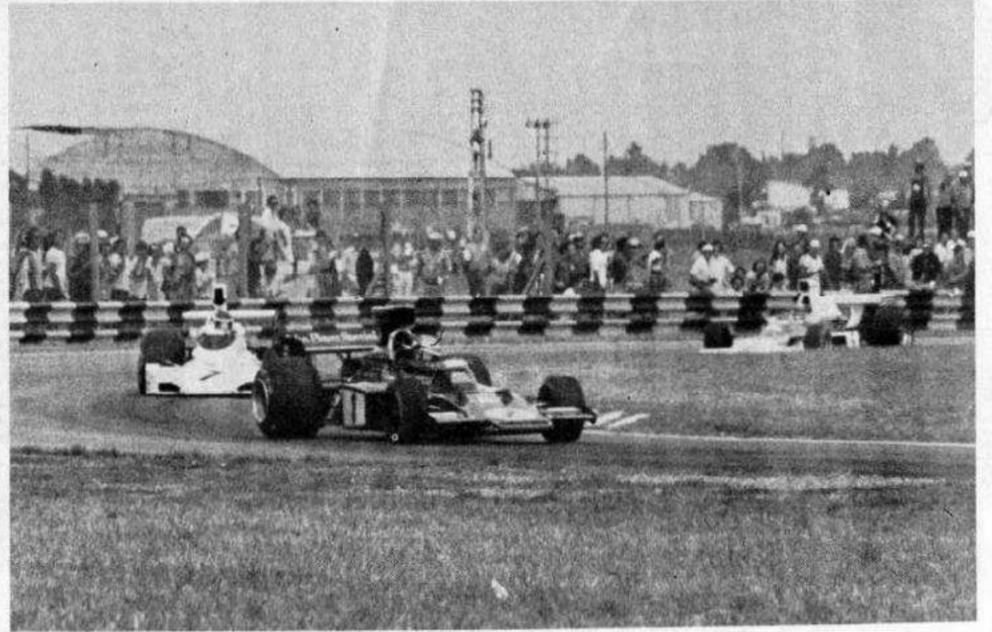
portare cioè il sudafricano ad usare la classe naturale con intelligenza. Opera lunga. A parte i guai che ha avuto, Scheckter è stato sempre troppo acrobata per poter entrare tra i migliori. Per stile e modo di azione gli si deve preferire Depailler, che pur acerbo e pur fuori condizione fisica, è stato molto forte e bravo. Depailler, che è anche intelligente, penso che salirà presto.

Sfortunati gli uomini delle Surtees. Mass non è andato lontano e Pace, che era coi primi, si è dovuto fermare anche lui troppo presto. Però, a parte i problemi di motore che in questa gara hanno mortificato le Surtees, la macchina nuova è buona. Deve ancora migliorare, eppoi ecco che ritroveremo anche Pace e Mass tra i primi.

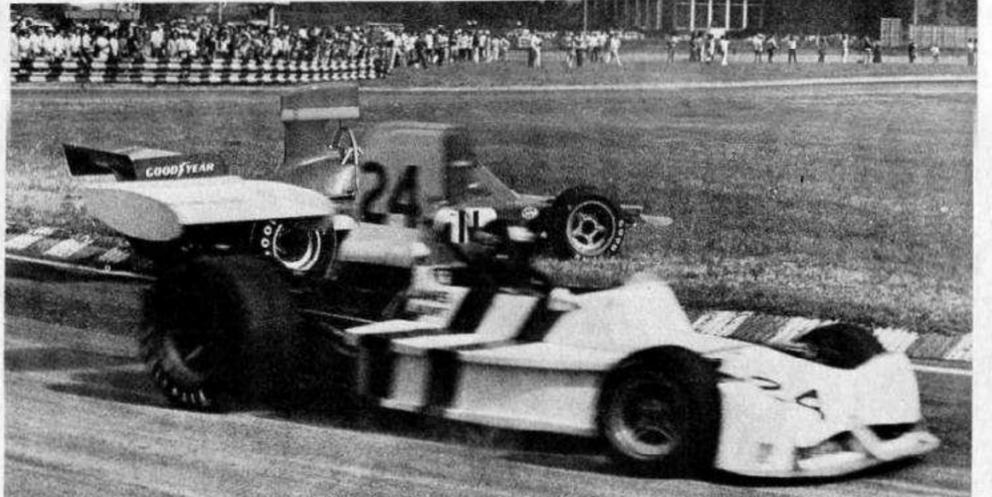
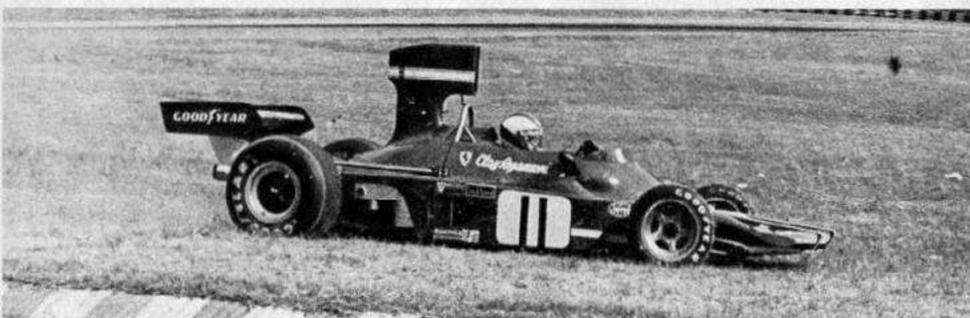
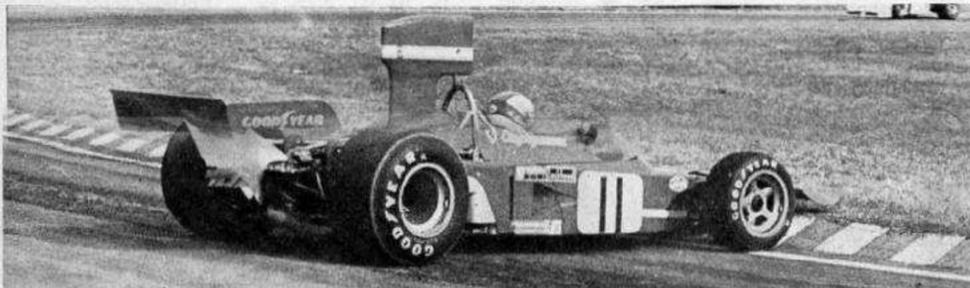
Le Lola nuove sono bellissime, e Hill ha fatto abbastanza bene, ma il suo smalto è finito da tempo. Edwards sta imparando tutto, anche ad usare tanti cavalli quanti non ne ha mai avuti.



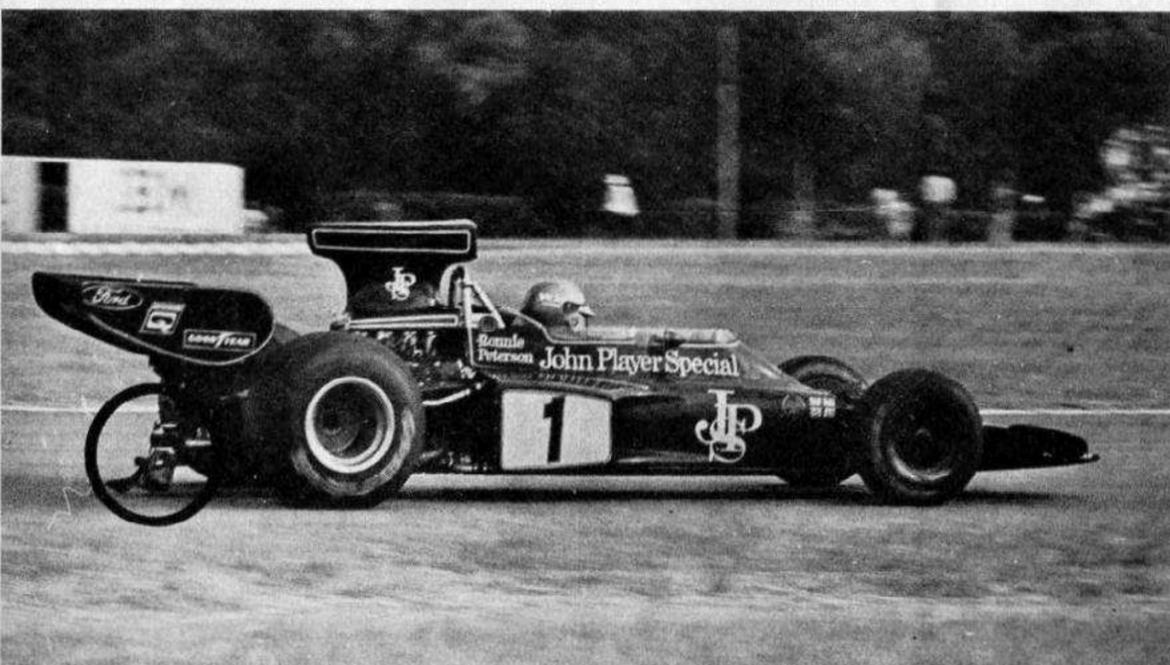
Primo giro: Peterson è già passato, ed è Fittipaldi a precedere per ora Reutemann (che lo supererà subito dopo), Hailwood, partito benissimo, ed il futuro vincitore, Hulme



Ancora primo giro di corsa: Reutemann ha già fatto fuori Fittipaldi ed ora è alle costole di Peterson. Lo svedese resisterà due giri, poi Reutemann si involerà di forza



Mentre Clay è ancora impegnato a rientrare in gara, dopo la sua sbandata, passa Hunt. Il giovane inglese aveva superato tutti, ma alla prima frenata è arrivato «lungo». Sotto, evidenziato dal circoletto il radiatore olio del cambio della JPS-Lotus di Ronnie Peterson che si sta per staccare costringendo il biondo vichingo a gettare la spugna



verso i prati, con la macchina piena di erba e con qualche guaio alla sospensione. Così non lo si è visto, ma l'uomo c'è sempre. E credo proprio che egli sia il più forte di tutti. Per ora continua ad usare la March modificata, che va benissimo. Fra poco avrà la macchina nuova. Vedrete che i conti li dovranno fare anche con lui.

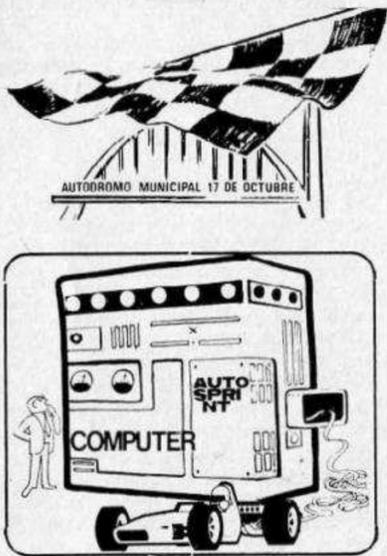
Almeno sei squadre buonissime, una decina di piloti legittimamente pronosticabili. Sarà proprio un campionato eccezionale.

Restano i comprimari. Le BRM, bruttine col colore verde smorto che le adorna, sono un poco migliori, ma non tanto. Beltoise si è difeso come ha potuto, ma di più non poteva fare. Le Tyrrell non sono più tanto buone, in assoluto, eppoi hanno il problema piloti. Ken Tyrrell si è già accinto al lavoro di sgrassamento ed affinamento di Scheckter, che in potenza è forte. Dovrà fare quel che aveva fatto con Cevert,

Infine Arturo Merzario. Pochissime prove, poi in gara non ha potuto evitare di urtare la Shadow di Revson al primo giro. Così lui in questa corsa non c'è praticamente stato e non si può dire cosa avrebbe potuto fare.

Qualcuno lo ha accreditato di una sbruffonata: «Scommetto cento dollari che sto davanti alle Ferrari». Il Merzario è chiacchierone, ma non stupido, e questa frase di certo non l'ha pronunciata, almeno con le intenzioni serie che gli si vuol attribuire. E' andato bene, tutto sommato, e migliorerà. Soprattutto perché Williams ne è entusiasta dal punto di vista delle qualità tecniche. «Come collaudatore — dice Williams — è proprio bravissimo. E le conseguenze saranno che la macchina migliorerà». Auguri quindi anche a lui. Se riuscisse a portarsi tra i primi anche il nostro nazionalismo sarebbe pagato.

f. l.



Per il computer il giusto risultato d'Argentina era:

1° REUTEMANN - 2° REGAZZONI

Primo Gran Premio della stagione 1974, prima classifica iridata e prima classifica analizzata dal nostro Computer. Come c'era da aspettarsi, anche la «macchina», imbottita dei dati obiettivi riguardanti le prestazioni in prova ed in gara, ha dato come risultato «logico», assegnando il primo posto al vero vincitore morale della corsa, cioè Carlos Reutemann. Una consolazione non da poco per l'argentino, «beffato» sul finire dall'ammutilarsi del suo motore, e che avrà il suo peso nella classifica globale di merito che il Computer stilerà a fine campionato.

Dietro all'argentino, e staccato

veramente di pochissimo, ecco l'altro dominatore della corsa, Clay Regazzoni, cui è giustamente andato anche il premio «Rouge & Blanc» per la combattività. Con un certo distacco troviamo poi, nelle valutazioni del cervello elettronico, il vincitore della gara, Hulme, ed il secondo arrivato, Lauda, che precedono Fittipaldi ed Hailwood appaiati nel punteggio. Emerson in realtà è giunto solo decimo, ma il distacco è dovuto agli inconvenienti (stacco della corrente e del filo di una candela) che lo hanno ritardato indipendentemente dalla sua prestazione, che è stata eccellente.

Ottima anche la valutazione data ad Ickx, che si è dovuto ritirare ma la cui gara, fintanto che è rimasto in corsa con la macchina efficiente, è stata molto buona. Un altro dei ritirati che è stato «ri-valutato» come merita è Pace, mentre anche Merzario (che non è stato classificato nella pagella dell'inviato) ha avuto il suo punteggio di merito.

Singolare la bassissima valutazione data dal Computer a Peterson. Sinceramente, non ci sembra che meritasse così poco, anche se forse lo svedese è stato al di sotto dell'altissimo standard registrato sul finire della scorsa stagione.

PRIMA PROVA DEL MONDIALE PILOTI G. P. DI ARGENTINA

Classifica in PISTA	PAGELLA inviato AS	Classifica merito al COMPUTER
1. Hulme p. 9	○○○○ Reutemann, Regazzoni;	Reutemann 12,5 Regazzoni 12,4
2. Lauda 6		Hulme 11,8 Lauda 11,6
3. Regazzoni 4		Fittipaldi 11,3 Hailwood 11,3
4. Hailwood 3	○○○○ Hulme, Lauda, Hailwood, Peterson, Ickx, Pace;	Ickx 10,7 Beltoise 10,6
5. Beltoise 2		Depailler 10,5 Pescarolo 10,4
6. Depailler 1	○○○○ Beltoise, Depailler, Scheckter, Pescarolo, Fittipaldi, Edwards, Watson, Stuck;	Garley 9,9 Pace 9,4 Edwards 9,1 Mass 8,1 Stuck 7,2
7. Reutemann —		Merzario 6,8 Watson 5,5 Hunt 5,2
8. Ganley —	○○ Hill, Roberts, Migault;	Hill 5,1 Roberts 4,9
9. Pescarolo —		Peterson 4,8 Scheckter 4,6
10. Fittipaldi —	N.C.: Hunt, Mass, Merzario, Revson, Jarier.	Migault 3,5 Revson NC Jarier NC
11. Edwards —		Opel NC
12. Watson —		
13. Peterson —		

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



Bandiera nera?

CONTINUAZ. DA PAGINA 5

giorni sul più alto pennone dell'autodromo.

Tutti i giornali danno ampio spazio sulla disorganizzazione della corsa, sulla furia della polizia contro i giornalisti e molte fotografie fanno vedere questa in prima fila e in zona nettamente pericolosa per vedere la corsa.

Quando Ickx è uscito dai box partendo come un razzo sulla striscia di accelerazione, lo ha fatto lambendo il pubblico a pochi centimetri dalle gambe provocando uno sbandamento generale e fuggi fuggi, mentre dalle tribune popolari di fronte si alzava un grido di spavento. Se la macchina sbandava forse l'autodromo avrebbe avuto la sua tragedia, uguale a quella della uscita di strada di Farina nel misto che provocò tantissime vittime. Vi è stata fortuna perché la gente pur di vedere da vicino Reutemann ha invaso la pista di accelerazione creando la possibilità della tragedia. Ed allora i poliziotti, che erano tutti in prima fila a godersi lo spettacolo hanno incominciato a bastonare, quando avrebbero dovuto essere... bastonati.

E non meno problemi ha avuto Regazzoni nell'andare verso il podio, un vigile, forse non conoscendolo, gli ha tagliato la strada e gli ha menato due

fendenti con bastone. Il pilota senza preamboli lo ha messo K.O. con un secco destro, poi è andato a prendere il premio.

El Mundo per esempio non ha peli sulla lingua e assieme alla Razon dice che quest'anno la organizzazione è stata pessima e l'Argentina sarà ultima nella graduatoria degli autodromi. Come sempre, mentre ai giornalisti sono mancate le tessere di ingresso, il solito pieno di belle ragazze e di intere famiglie ha invaso boxes e pista. Quello fatto ai giornalisti stranieri non ha nome, negando loro il diritto di lavorare; la stessa sala stampa era un vivaio di gente che accorreva a prendere bibite rinfrescanti in un chiosco creato per i giornalisti, mentre le telescriventi funzionavano, da sei garitte i radio-cronisti trasmettevano a piena gola per telefono, tanto che qualcuno, europeo, si è fatto prestare quei tappa orecchi che usano i meccanici per provare i motori, il che è tutto dire.

Infine, una Temporada nera per l'Argentina: alla pessima organizzazione e trattamento, il mancato trionfo di Reutemann. E questo è la unica cosa che ci dispiace perché il «Lole» si meritava un successo in casa.

a. c. b.

La verità nel cronologico

Al via di questo primo G.P. della stagione il più rapido è Ronnie Peterson, seguito da Fittipaldi, Hunt e Reutemann. Regazzoni e Revson che non hanno azzeccato una bella partenza tentano il tutto per tutto alla prima staccata, fino a intraversarsi assieme coinvolgendo i sopraggiungenti Merzario e Jarier, che si erano infilati nel mezzo con

un buono scatto e si trovavano in questa maniera con la strada chiusa. Fuori gara quindi i due della Shadow, mentre Merzario ci rimette il musetto: al primo giro transitano nell'ordine Peterson, Reutemann, Fittipaldi, Hailwood, Ickx, Hulme, Pace e Lauda. Questa l'altalena dei giri degli otto protagonisti.

GIRO	Reutemann Brabham BT44	Hulme Marlboro- Texaco-McLaren	Lauda Ferrari 312 B3	Regazzoni Ferrari 312 B3	Hailwood McLaren Yardley M 23	Fittipaldi Marlboro- Texaco-McLaren	Peterson Lotus JPS	Ickx Lotus JPS
1	2'02"39	2'04"81	2'07"06	2'18"18	2'03"70	2'02"98	2'01"14	2'04"23
2	1'55"08	1'56"35	1'55"66	1'58"47	1'56"16	1'55"42	1'55"66	1'56"32
3	1'54"38	1'55"56	1'55"11	1'56"89	1'55"25	1'55"81	1'55"98	1'55"58

Al terzo passaggio Reutemann passa a condurre davanti a Peterson: Hulme è 6., Lauda 8. (ma diventerà il giro dopo 7.) e Regazzoni 15. distanziato dal 1. di 21"69.

Fittipaldi si ferma nel corso del 4. giro per farsi meglio allacciare le cinture: da 8. passa a 9., poi perde ancora una posizione al termine dell'8. giro. Ickx, inizialmente 5., passa 4. e poi 3. all'11. giro.

4	1'53"81	1'55"31	1'55"84	1'54"89	1'55"61	2'04"36	1'55"29	1'56"40
5	1'53"64	1'54"83	1'55"16	1'53"77	1'55"61	2'39"25	1'55"54	1'55"09
6	1'53"75	1'55"01	1'55"22	1'53"50	1'55"06	1'54"97	1'55"49	1'54"83
7	1'53"55	1'54"37	1'55"56	1'54"55	1'55"96	1'55"20	1'55"10	1'55"06
8	1'53"65	1'54"34	1'54"33	1'55"37	1'55"67	1'54"69	1'55"10	1'54"70
9	1'53"60	1'54"84	1'53"96	2'07"75	1'54"48	2'58"83	1'55"28	1'54"27

Al nono giro Regazzoni impegnato nel suo inseguimento si gira perdendo pochissimo tempo: Peterson comincia ad accusare noie al

cambio e verrà superato nel corso di questo giro da Hulme. Ickx è 4., Lauda 6. dietro a Hailwood mentre Regazzoni risale al 13. posto.

10	1'53"78	1'55"33	1'54"85	1'54"39	1'54"99	2'29"16	1'56"62	1'55"27
11	1'54"02	1'55"06	1'55"46	1'54"33	1'55"46	1'54"93	1'55"95	1'54"86
12	1'55"06	1'54"47	1'55"71	1'53"57	1'55"41	1'55"27	1'55"08	1'54"27
13	1'54"25	1'54"26	1'54"63	1'53"66	1'54"89	1'54"84	1'54"89	1'54"54
14	1'54"22	1'54"35	1'54"97	1'54"07	1'54"96	1'55"01	1'55"29	1'54"51
15	1'54"19	1'53"75	1'54"93	1'55"17	1'55"96	1'54"38	1'57"82	1'54"37
16	1'54"53	1'54"31	1'53"43	1'55"17	1'54"70	1'54"93	1'54"98	1'54"10
17	1'52"89	1'54"01	1'53"44	1'54"26	1'54"58	1'56"42	1'54"41	1'53"94

Reutemann scatenato stabilisce nel corso del 17. giro il suo record personale, che riuscirà a ripetere nel corso del 30. passaggio: ormai ha 14" di vantaggio su Hulme, più di 18" su Lauda ancora preceduto da Ickx (che nel giro seguente stabilirà la sua migliore pre-

stazione) mentre Regazzoni continua il suo inseguimento portandosi in 10. posizione. Nel frattempo si sono ritirati Mass e Hunt: Peterson è passato da 2. a 7. mentre Hailwood regolarissimo mantiene il 5. posto.

18	1'53"37	1'53"61	1'53"77	1'53"15	1'54"46	1'55"17	1'54"31	1'53"91
19	1'53"74	1'53"85	1'53"69	1'53"71	1'55"02	1'54"82	1'54"83	1'54"91
20	1'53"36	1'53"67	1'54"06	1'53"59	1'54"75	1'54"56	1'55"29	1'54"72
21	1'54"26	1'54"12	1'54"76	1'53"85	1'54"82	1'55"86	1'54"90	1'54"31
22	1'53"92	1'54"33	1'54"81	1'54"27	1'55"40	1'53"65	1'55"00	1'54"26
23	1'53"96	1'54"54	1'54"58	1'53"77	1'54"50	1'53"96	1'54"54	1'54"43
24	1'53"79	1'54"28	1'53"90	1'53"12	1'54"47	1'53"96	1'54"04	1'54"09
25	1'54"06	1'53"90	1'54"15	1'53"33	1'54"55	1'54"37	1'54"53	1'55"22
26	1'54"31	1'55"00	1'55"03	1'53"30	1'54"25	1'54"19	1'54"44	1'56"14
27	1'53"35	1'54"01	1'56"37	1'53"43	1'54"74	1'54"00	1'54"65	1'57"94

Nel corso del 26. giro Ickx, che accusa già forti noie al cambio, deve lasciare la terza posizione a Lauda, entrando ai box con una gomma a terra, mentre Regazzoni in continua rimonta agguanta il sesto posto. Reutemann è sempre in testa con 17"36 su Hulme, 25"53

su Lauda e 38"60 su Regazzoni: si sono intanto fermati per guasti al motore Merzario, Pace e Scheckter. Fittipaldi naviga ancora in 15. posizione mentre Hailwood agguanterà il 4. posto nel corso del 28. giro.

28	1'53"22	1'53"53	1'55"01	1'53"59	1'54"42	1'55"24	1'55"10	2'10"66
29	1'52"99	1'53"50	1'54"05	1'53"57	1'54"74	1'54"38	1'54"34	3'13"85
30	1'52"89	1'53"54	1'54"01	1'53"27	1'54"17	1'53"74	1'54"30	2'04"49
31	1'53"16	1'56"05	1'53"53	1'52"39	1'53"48	1'53"31	1'54"82	2'01"29
32	1'52"91	1'55"85	1'53"48	1'53"13	1'54"04	1'53"72	1'56"17	1'59"70
33	1'53"10	1'54"48	1'54"37	1'53"12	1'55"06	1'53"21	1'55"33	1'58"65
34	1'53"20	1'53"74	1'55"04	1'53"11	1'54"20	1'54"53	1'56"69	1'57"56

Al termine di una bellissima rincorsa, Clay Regazzoni con una sequenza di giri veramente in crescendo, riesce ad agganciarsi a Lauda, superando prima Peterson e poi Hailwood: irraggiungibile è ormai Reutemann che mantiene quasi 27" su Hulme, 33" su Lauda e

39" sulla seconda Ferrari. Inizia il suo calvario Ickx che si fermerà definitivamente al 36. giro, mentre si sono fermati Stuck e Migault entrambi al 32. giro.

35	1'53"30	1'54"11	1'53"67	1'53"20	1'54"53	1'54"71	1'56"54	1'57"25
36	1'53"37	1'53"58	1'54"94	1'54"09	1'54"45	1'53"25	1'56"47	2'08"98
37	1'53"40	1'53"08	1'52"96	1'53"68	1'53"31	1'53"71	1'55"50	—
38	1'53"17	1'53"45	1'52"62	1'52"10	1'53"91	1'53"35	1'57"49	—

Le macchine, ormai alleggerite dal peso del carburante, iniziano ora la serie dei giri più veloci: durante il 38. giro è la volta di Regazzoni che stabilisce il record della corsa alla media di 191,664 kmh.

Il giro dopo sarà la volta di Lauda, di soli 34 centesimi più lento: Regazzoni continua sempre nella sua escalation giungendo al 40. giro a soli 10" da Hulme.

39	1'53"54	1'53"32	1'52"44	1'52"78	1'53"53	1'53"84	1'55"34	—
40	1'53"47	1'53"66	1'52"64	1'52"69	1'53"48	1'56"77	1'58"44	—
41	1'54"21	1'52"96	1'52"73	1'52"87	1'53"49	1'55"78	2'08"07	—
42	1'55"97	1'54"30	1'54"22	1'54"35	1'54"58	1'57"11	11'26"79	—

La vittoria per Reutemann pareva certa fino a questo momento, fino a quando cioè ci si accorge che il convogliatore dell'aria si inclina paurosamente verso l'avanti: nel frattempo Hulme stabilisce il

suo giro più veloce (al 41.) e comincia a chiedere il tutto per tutto alla sua monoposto intuendo le difficoltà che Reutemann sta incontrando. Peterson intanto è fermo ai box, dove perderà 10 minuti circa.

43	1'55"46	1'54"13	1'54"52	1'53"62	1'55"14	1'54"77	1'57"67	—
44	1'54"69	1'54"03	1'53"68	1'54"80	1'54"78	1'54"14	1'54"25	—
45	1'53"81	1'53"84	1'53"72	1'54"34	1'54"81	1'53"54	1'54"61	—
46	1'54"00	1'53"25	1'53"24	1'54"15	1'54"05	1'54"40	1'54"01	—
47	1'54"01	1'53"60	1'53"81	1'54"37	1'53"77	1'54"12	1'56"20	—
48	1'54"35	1'53"28	1'53"73	1'54"56	1'53"84	1'53"22	1'57"11	—
49	1'54"12	1'53"07	1'54"16	1'54"29	1'54"50	1'53"24	—	—
50	1'56"31	1'54"03	1'53"92	1'53"90	1'54"04	1'53"22	—	—
51	2'01"89	1'53"01	1'56"72	1'53"44	1'56"12	1'53"18	—	—

L'odissea di Reutemann termina con questo giro, quando prima Hulme, poi tutti gli altri lo passano togliendogli questa vittoria ormai certa: si sono ormai definitivamente fermati anche Peterson, che forse

ha chiesto troppo al suo motore (si arresta due giri dopo aver stabilito la sua migliore prestazione) e Graham Hill.

52	2'09"56	1'53"06	1'53"54	1'53"75	1'56"27	1'53"98	—	—
53	—	1'54"30	1'54"09	1'59"75	1'59"68	—	—	—

Ormai con le ali ai piedi Denis Hulme conclude la sua gara raggiungendo il primo posto che a dire il vero ormai gli sembrava

precluso: lo sfortunato Reutemann sarà classificato settimo a 1 giro.



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

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



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



Tagliando

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

Nome

Via

CAP/Località

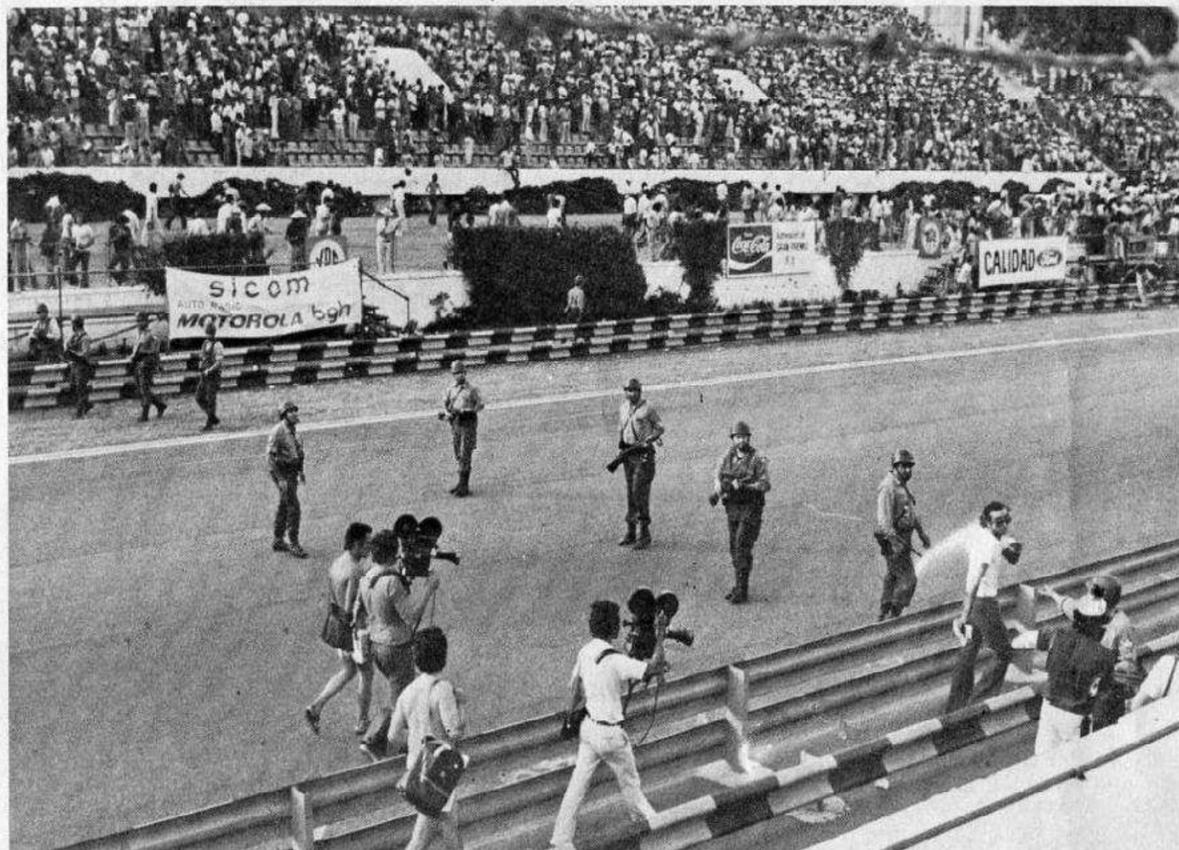
Riempire il tagliando e inviarlo a:

HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO



SABOTAGGIO?

FITTI FITTI ball... ball



Sul sabotaggio (di cui tutti i giornali europei hanno scritto) del quale sarebbe stata vittima la McLaren Marlboro di Fittipaldi, abbiamo rivolto una precisa domanda per telex al nostro inviato, **FRANCO LINI**; testualmente ha risposto in « diretta » alla telescrivente:

« Est una balla grossa come una casa inventata da un giornalista brasiliano! Gli si è staccato un filo della candela durante la gara. E' accaduto come a Regazzoni al Castellet perché lui ha mosso interruttore accensione e quando il motore si è fermato ha creduto fosse rotto e si è slacciato cinture. Per cui, quando ha visto che era solo l'interrutto-

re, ha ripreso. Ma ha dovuto fermarsi al box per farsi riallacciare le cinture. Poi è andato bene salvo il distacco di un filo di candela. Dopo, si è staccato il filo! Ma quale sabotaggio ».

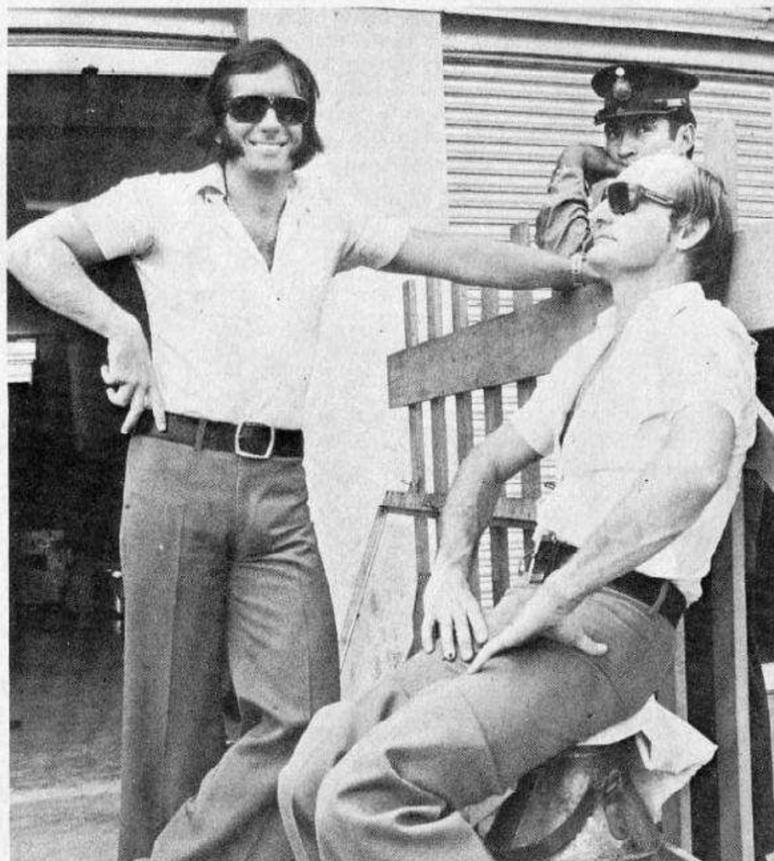
I giornali quotidiani hanno riportato anche dichiarazioni di Teddy Mayer che dice che i fili li aveva controllati lui...

« Sì, e poi è venuto lo spirito... sabotatore. Aveva un cordone di polizia privata che faceva la guardia nei giorni del Gran Premio e persino io non riuscivo a entrare nel loro garage!... ».

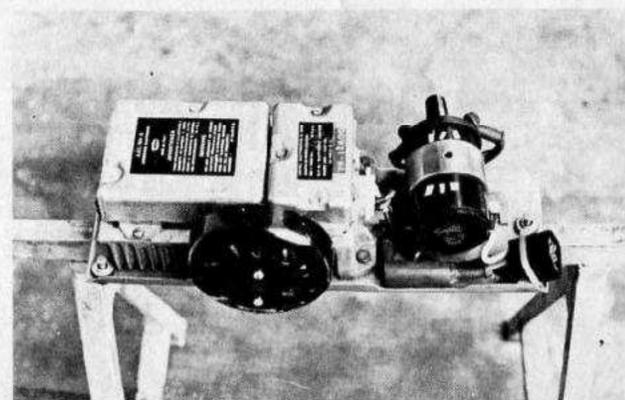
Poi Lini ha spiegato meglio come si sono svolti i fatti, in un successivo collegamento. Il fatto stranissimo e inatteso che spiega la verità della debacle Fittipaldi, è avvenuto al 4. giro. Nella manovra concitata dello sterzare per compiere la curva di ritorno che dalla parte veloce immette sulla parte tortuosa del circuito, Fittipaldi ha fatto... come Regazzoni al Paul Ricard, vale a dire inavvertitamente ha azionato l'interruttore posto sul volante e che toglie il contatto alla accensione.

Non se n'è reso conto subito e credendo che il motore si fosse fermato per i fatti suoi ha azionato la leva di apertura della cintura di sicurezza, apprestandosi ad uscire dalla macchina. Già mezzo sollevato fuori dall'abitacolo ha visto che la levetta dell'interruttore era spostata. Si è risediato ed ha fatto partire il motore di nuovo, andando ai box per farsi riallacciare le cinture. Il tutto gli è costato una cinquantina di secondi. E' ripartito e per altri tre giri ha fatto i tempi di Hulme, quindi la macchina andava bene. Poi gli si è staccato un filo di candela ed ha dovuto di nuovo fermarsi, perdendo altro tempo. Il distacco finale in classifica è dovuto proprio e solo a

Un errore di EMERSON poi le vibrazioni...



I piloti erano controllati a vista, nell'ambito dell'autodromo, dai poliziotti, di cui vediamo a sinistra lo « sbarramento » in pista. E 'del tutto improbabile il « sabotaggio » alla McLaren di Emerson, che fra l'altro nei giri di riscaldamento prima del via era in perfetto stato



Il nuovo complesso Marelli di accensione per le Ferrari comprende ora anche il limitatore di giri. Tarato 12.600!

questi avvenimenti inconsueti.

Quella del sabotaggio, storia apparsa su un giornale brasiliano, è una « balla cinese » che nessuno può accreditare. Il garage della McLaren era guardatissimo, con tanto di due omoni grossi come armadi che impedivano a tutti di entrare ed avvicinare le macchine. Ne abbiamo fatta la esperienza personale, pur essendo stati chiamati ad entrare dalla gente della squadra. Quindi non si può immaginare che qualcuno abbia potuto staccare un filo di candela. Eppoi la macchina è andata bene per qualche giro, quindi tutto era a posto.

Nessuno ha pensato che forse « quel » capocorda di cavo ad alta tensione poteva essere un pochino meno stretto degli altri e che le vibrazioni della corsa, specie su questo tracciato un poco rugoso in certi punti, e con le altissime velocità (altissime vibrazioni) poteva aver provocato il distacco? Eppure si è visto come si è rotta la presa d'aria della Brabham di Reutemann, per la quale nessuno ha parlato di sabotaggi. No, date retta, è stata una disgrazia, che comunque non cambiava nulla perché Fittipaldi la posizione se l'era giocata al quinto giro, con la faccenda dell'interruttore.

Si parla già della B.4 per marzo

BUENOS AIRES - Alla Ferrari ovviamente il risultato di Buenos Aires è stato commentato nell'unica maniera prevedibile: con molto entusiasmo. Erano felici tutti, da Luca Montezemolo ai meccanici, per la prestazione dei piloti e per la « resurrezione » delle macchine. Ottimismo, quindi, ma anche sguardo al futuro. La gente che sa vedere si è resa conto che le circostanze del Gran Premio di Argentina sono state favorevoli alle qualità delle Ferrari attuali, ma che in altri circuiti forse le cose non saranno tanto facili. Lo sanno e stanno lavorando.

A Maranello è già avanzata la costruzione della macchina nuova, quella che davvero si chiamerà 312 B.4 e che dovrebbe essere notevolmente più avanzata di questa « B.3/4 » già molto buona. Le prime prove della nuova macchina dovrebbero cominciare in marzo, se tutto va bene. E la si dovrebbe vedere ufficialmente su qualche circuito forse in giugno. Contemporaneamente alla costruzione della nuova macchina a Maranello si sta lavorando per migliorare i motori, per far sì che alle doti attuali di potenza massima, indicate sul 480 cavalli, si aggiunga una miglior disponibilità di coppia motrice a regimi intermedi più bassi di quelli attuali. Il che significa che vogliono arrivare ad avere le doti di accelerazione dei motori Cosworth, che restano più « elastici ». I nuovi motori dovrebbero andare al banco tra non molto.

f. l.

INTERESSA I GIOVANI!

con sole L. 210.000 trasformate la vostra VW in una

CHEVY '36



METALBAT

POLO INDUSTRIALE - S. FELICE SUL PANARO (MO)
TELEFONO (0535) 54 407 - (051) 94 50 83



Il primo MERZARIO del «dopo» FERRARI

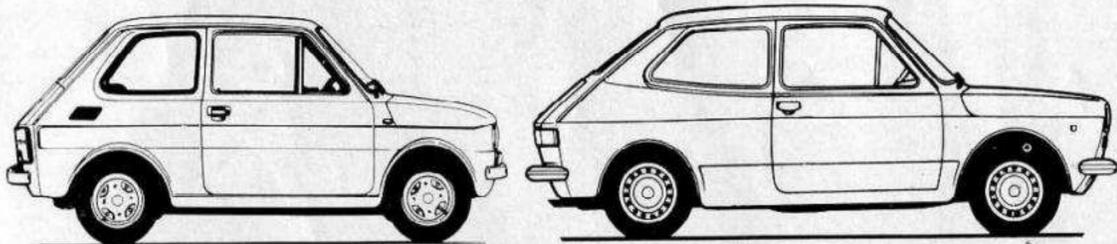
Merzario e Dallara, ai box Iso, durante le prove. Note al cambio ed il blocco della trasmissione per perdita d'olio gli hanno praticamente dimezzato gli allenamenti, ma è uscito un bel tempo ugualmente

Fiat 126 (594 cc.)

E' l'automobile che, con la Fiat 500, consuma meno in senso assoluto: **oltre 19 km con un litro.*** Paga le tariffe più basse di bollo, di assicurazione, in autostrada, in garage, dal meccanico. E' una "4 posti" che fa oltre 105 km/h. Questa estate una 126 di serie è stata sottoposta dalla Polizia Metropolitana nell'isola di Man in Gran Bretagna, ad una prova di durata e di consumo: in 7 giorni e 7 notti di marcia ininterrotti su strada per lo più in montagna, ha percorso 10.482 km con un consumo medio di oltre 18 km per litro.

Fiat 127 (903 cc.)

Offre spazio per 5 persone e prestazioni di una brillante vettura media, ma con un consumo ridottissimo: **14,5 km con un litro.*** Lo scorso anno la 127 si è piazzata al primo posto assoluto nella edizione inglese dell'Economy Run (la gara a chi consuma meno) percorrendo 1620 km, tra i più impervi della Scozia, con un consumo medio di 17,5 km per litro. Per la contenuta cilindrata e la dimostrata affidabilità della sua meccanica, le spese di gestione della 127 sono estremamente convenienti.



Le due automobili con le quali costa meno andare in automobile

* I consumi indicati sono consumi medi (secondo le norme CUNA)

FIAT

Un'intervista in due tempi

perchè è l'unico modo di capire il «nuovo» ARTURO

Soddisfatto due volte ... e senza rimpianti

«Ho visto una macchia nera di traverso, al centro della "esse" lunga subito dopo la partenza. Sai, la prima curva di Buenos Aires è pressapoco come quel punto di traguardo di Silverstone dove è successo quel pasticcio lo scorso luglio.

Ho avuto un lampo per capire, piombandoci dentro con Jarrier al fianco; ho visto che era Revson e aveva le mani sul casco come a proteggersi nell'urto atteso di qualcuno che lo centrasse. Io ho scartato e debbo aver incocciato col baffo dello spoiler anteriore in una ruota della Shadow. Sono finito nel prato, mentre Jarrier centrava meglio l'altra UOP nera. Pur se senza danni per i piloti, la loro corsa era finita. Quando mi sono fermato al box ho saputo che doveva esserci in mezzo anche Regazzoni, passato attardato alla fine del primo giro. Mi hanno tolto il musetto. Però, nella fretta, non ci si è accorti che, andando nell'erba, avevo mietuto un ciuffo finito per insaccarsi nel radiatore. Risultato: in breve l'acqua è salita a 120° e al 19. giro il motore era bell'e andato! Però, sai, sono soddisfatto. Intanto è andata bene in quella mischia. Oh!... siamo andati dentro dopo una curva nella quale si arriva già sui 230, e poi la macchina va bene, bisogna sistemare ancora qualcosina, ma va bene. Sono soddisfatto perché non credevo così... ».

Il comasco nella mischia

E' Arturo Merzario che racconta la sua scioccante esperienza del primo giro in Argentina quando, partito benissimo — come testimonia lo stesso ing. Dallara, tornato col suo pilota subito dopo la gara in Italia — è andato a infilarsi in quella bagarre di partenza, causata dal movimentato avvio di Regazzoni. Lo svizzero e Revson, ostacolatasi a vicenda nella staccata più lunga, per tentare di riguadagnare il

tempo perso in partenza, hanno chiuso la visuale ai primi che erano dietro, tra i quali c'era proprio il pilota comasco, che aveva effettuato un via sorprendente nel quale aveva sfilato diverse posizioni.

Nel Team ISO ambiente ideale

Un Merzario un po' insonnolito, quello che abbiamo pescato sin da martedì mattina a Modena, appena entrato in casa, lucido quel che era sufficiente ad aggiungere subito dopo: «Visto le Ferrari? Sono ancora migliorate rispetto a questa estate! Dallara le ha osservate nelle curve, e stavano meglio delle Lotus. In corsa Clay andava via liscio. Va bene che la pista di Buenos Aires, specie quest'anno con i rettili a lungo respiro che presenta, si addice meglio ai dodici cilindri. Regazzoni già l'anno scorso però con la BRM fece una bella corsa di testa. Certo che le macchine vanno. Anche la mia ISO però non mi ha deluso e poi l'ambiente del team mi appare ideale. Simpatico e cordiale quel Frank Williams! E l'ing. Dallara?... Così come ci si aspetta che sia un tecnico: un collega, quasi, per chi guida. Da soddisfazione capire che i tuoi giudizi non finiscono in un'alzata di spalle. Noi abbiamo avuto dei problemi nelle prove. Il primo giorno ho perso il filtro olio sul cambio e si è gripato tutto. Quando hanno messo quello nuovo, che non era nemmeno rodato, avevo difficoltà a inserire le marce. Così è finita che ho fatto praticamente solo l'ultima ora di prove. E mi son guadagnato quel posto in sesta fila. In 10 giri sono sceso a 1'53"2, ma c'è da notare che nell'ultima seduta tutti sono andati di un paio di secondi più lenti; anche Regazzoni che aveva fatto il suo exploit. Solo Peterson è riuscito a spiccare quel tempo record da prima posizione. Ma lui mi ha detto che spe-

rava persino di tener più giù il piede nel misto e invece non ce l'ha fatta: perché nell'intermezzo c'è stata la gara di vetture di serie che avevano tolto il brecciolino e scavato la pista nei punti più delicati. Perciò quel divario col giorno prima, quando con la ISO ero rimasto a piedi».

Un Merzario così soddisfatto non c'era da aspettarselo, e non è solo spavalda reazione emotiva alla non felice sorte del primo appuntamento mondiale F. 1. Ormai il « fantino » lo si conosce nelle sfumature del suo dire. E' proprio soddisfatto. E lo si può capire, anche se l'exploit Ferrari nella prima mondiale potrebbe far pensare a una reazione istintiva di dispetto in contrappeso.

Forghieri + Merzario ottimi risultati

I risultati della B3 modificata, casomai, confermano che il lavoro d'estate di Merzario è stato più che positivo. Si potrebbe piuttosto notare che certe conclusioni agonistiche non furono possibili a lui per avarie al propulsore, che fino allora non aveva dato problemi di tenuta. Ricordate? Merzario avanzò l'ipotesi che proprio le qualità migliorate di tenuta di strada, ottenute con le modifiche di Forghieri, permettessero di arrivare a maggior limiti col motore, che così però non reggeva più come in precedenza. Né il paragone che, certo, a qualcuno sarà venuto sponta-



Arturo in relax con Hailwood ed Hunt. Specie con il giovane James, Merzario ha legato molto, dopo la festa di Autosprint. Sotto, la corsa delle 128 il sabato ha rovinato la pista per le ultime prove F. 1



neo con Lauda, almeno per il momento è negativo per Merzario. Con la B3, ulteriormente aggiornata, Lauda è partito con l'ottavo tempo, Merzario partì col sesto a Zeltweg (un circuito veloce altrettanto come il N. 15 di Baires) l'anno scorso.

Ciò, al limite, conferma l'ingiustizia del quale è stato vittima il comasco costretto a lasciare una squadra nazionale proprio nell'anno che la macchina avrebbe potuto favorire la sua affermazione agonistica, al contrario di quanto è avvenuto nei due ultimi anni, quando è stato Merzario ad aggiungere qualcosa alle Ferrari, anziché viceversa come sarebbe stato logico attendersi.

Ma ormai è acqua passata, per lui. E' questo che non molti hanno capito. Per Merzario la Ferrari, la Fiat, l'Abarth, sono un discorso davvero chiuso. I bocconi amari che ha mandato giù, pur col sorriso sbarazzino che gli conoscevamo, sono davvero tanti dal 1969. Anche se non l'ha mai detto con nessuno! Solo qualche mese fa, un sabato di prima austerità, a tavola, tirò fuori qualcosa. Ma poco. Giusto per far capire, intuire come ha passato questi anni. Lo vedevate sbarazzino e sorridente, ma lui si portava dentro dei problemi che certo uno non pensa possa permettersi un pilota di impegno professionistico, per essere tranquillo e sereno come pretende un mestiere così. E invece i suoi magoni, problemi familiari e di irriconoscenza

umana, strascichi di una gioventù serena che poi aveva trovato il trapasso dagli alti a bassi che spesso capitano nella vita, se li è portati dentro ogni giorno per cinque lunghi anni. Gli anni in cui ha accettato tutto. Condizioni senza appello di contratto, possibilità di correre a singhiozzo senza programmi precisi. Persino una mezza stagione praticamente appiedato nel '72 finché — riuscito con Osella a riproporsi ai vertici — colse da solo i frutti di una esperienza maturata e che non gli si poteva più inficiare. Poi il '73 difficile con la sua crescente qualificazione, avvilita nelle gelosie di una formazione che naufragò fino alla nota rivoluzione globale, nella quale finì per pagare persino l'unico (e pilota) che aveva faticato per due e ottenuto risultati positivi. E' la legge del mondo di oggi, dove l'onesto riconoscimento di valori indiscutibili deve cedere il passo al compromesso, ai giochi di potere, alle alchimie rinascimentali.

Una strada difficile

E Merzario, che però aveva ora raggiunto l'altra serenità, che a prezzo di sacrifici a pochi noti aveva ormai chiuso la partita che più lo preoccupava, poté finalmente — pur sapendo che forse rinunciava a molto, a macchine

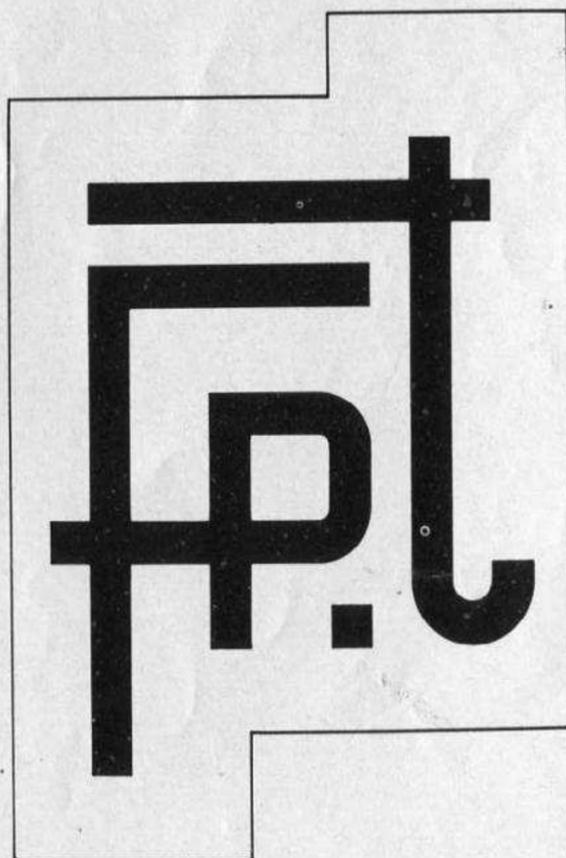
Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 18

a proposito di sicurezza



abbigliamento ignifugo collaudato e adottato dai campioni di tutto il mondo



Un gruppo di esperti americani replica al COMPUTER su il CAMPIONISSIMO di TUTTI i TEMPI d'AUTOMOBILISMO



Duecentododici in più per FANGIO

NEW YORK. Il «computer» di AUTOSPRINT, com'è noto, dopo elaborate operazioni tecniche, ha emesso il suo verdetto: Ascari e Moss sono i «campionissimi» di tutti i tempi. A questo punto, ci interessava conoscere il parere del «nuovo continente», meno sofisticato del «vecchio», ed abbiamo iniziato, qualche tempo fa, una lunga inchiesta tra tecnici, giornalisti, direttori di autodromi, costruttori e sportivi americani e, al termine del laborioso intento, il risultato è stato: Manuel Fangio «campionissimo» seguito a ruota da Jackie Stewart

e dall'indimenticabile Jim Clark. Il nostro, tuttavia, è stato un lavoro più lungo, difficile, sofferto perché non abbiamo chiesto aiuto a «Ramac» il computerone «monstre» che nel suo cervellone ha incamerato oltre 5.000 nomi degli uomini più celebri, da Dante a Mussolini, da Shakespeare a Churchill, oltre a quelli dei più famosi assi dello sport di tutto il mondo, con dati anagrafici, ecc.

In California abbiamo incaricato Peter Biro, presidente dell'ARPA (American Racing Press Association) della quale faccia-

mo parte anche noi, ed egli ha svolto un'accurata inchiesta, interrogando tecnici, giornalisti e sportivi. Lo stesso Biro, per i piloti F.1, ha votato per Fangio e Stewart perché «ambidue grandi campioni che si sono ritirati dalle gare senza alcun serio incidente del mestiere», mentre per i piloti americani ha dato il suo voto a Dan Gurney perché «ha ottenuto grandi successi in quasi tutti i settori, si è piazzato due volte secondo a Indy con macchine 'stock blok' ed ora costruisce i più veloci bolidi del mondo».

Sulla costa atlantica, hanno cooperato nel difficile lavoro di raccolta di dati e opinioni, la giovane Dorsey Patrick di Washington, corrispondente del periodico automobilistico «Stop Watcher», Adriano Manocchia, Gino Cecere e numerosi collaboratori che hanno raccolto oltre 1.500 risposte tra giornalisti, tecnici e sportivi, ai quali va naturalmente il ringraziamento di AUTOSPRINT. Agli interrogati abbiamo sottoposto la domanda standard: «Chi sono, secondo voi, i due più grandi piloti di Formula 1 di tutti i tempi e quali i due più autorevoli piloti americani di tutte le categorie e perché?».

Foyt» ed abbia trascorso meno tempo nell'abitacolo di bolidi, si è affiancato al texano con pochi punti in meno in seguito ai voti dei costruttori e dei giornalisti i quali si sono rivelati di diversa opinione rispetto agli sportivi che, invece, insistono nel definire il pilota di Nazareth «come il più famoso del continente».

«Mario Andretti, afferma Dorsey Patrick, potremmo paragonarlo a Jim Clark e Manuel Fangio per la guida precisa, poderosa, capace di cambiare vettura con una versatilità incredibile». Bob Kelley, direttore sportivo di Watkins Glen, spiega così il suo voto: «Donohue è stato grande in questi ultimi tempi, specie nella Can-Am, ma Mario Andretti ha dato quel 'thrill' che pochi al mondo hanno saputo donare».

In Formula 1 Manuel Fangio, specie per la sua partecipazione in coppia con Jean Behra sulla Maserati vincente a Sebring, è risultato il campionissimo, ottenendo il massimo dei suffragi. «E' stato un grande performer» ha dichiarato la maggioranza.

Chris Economacki, direttore della rivista «Speed Sports News» ed annunciatore della stazione televisiva «ABC» ha però optato per Stirling Moss il quale «non ha mai avuto una giornata grigia, dando tutto se stesso ed è apparso un tantino superiore a Manuel Fangio». Economacki ha poi votato anche per Bob Sweikert perché «eccellente in tutte le categorie (americane), si piazzò terzo a Sebring malgrado il pessimo apporto del co-pilota e vinse ad Indianapolis nel 1955».

E così, Seymour Dauber, il nostro tecnico contabile, dopo avere lavorato alacremente, ha tirato le somme fornendoci i dati finali emersi dai voti espressi dalle migliaia di sportivi che avevano partecipato alla nostra inchiesta.

Lino Manocchia

Risultato finale

MONDIALE FORMULA UNO		«ALL AMERICAN DRIVER»	
Manuel Fangio	punti 1213	A.J. Foyt	punti 1131
Stewart	1001	Mario Andretti	1103
Clark	631	Mark Donohue	816
Ascari	510	Dan Gurney	541
Moss	421	Bob Sweikert	10
		Parnelli Jones	8

COME HANNO VOTATO I TECNICI

F. 1	Corse americane	
Giorgio Bignotti (costruttore)	Fangio-Stewart	Foyt-Andretti
Chris Economacki (giornalista)	Moss-Fangio	Bob Sweikert-Donohue
John Radosta (N.Y. Times)	(nessuna opinione)	Donohue-Gurney
Peter Biro (ARPA)	Fangio-Stewart	Dan Gurney-P. Jones
Dorsey Patrick (giornalista)	Clark-Ascari	Foyt-Andretti
Bob Kelly (Watkins Glen)	Clark-Stewart	Donohue-Andretti
Bill Veragan (Daily News)	Fangio-Stewart	Andretti-Donohue
Tony Cirino (giornalista)	Ascari-Fangio	Andretti-Foyt
Jim Foster (Daytona)	Fangio-Stewart	Foyt-Andretti

m. s.

Il «nuovo» ARTURO

CONTINUAZ. DA PAGINA 15

sempre di prestigio e a un team che non poteva certo scendere più in basso di così — scrollarsi di dosso tutto. Si scrollò le delusioni e le rinunce d'orgoglio (sì, perché anche questo conta, specie in chi deve cercare di puntare sempre, ogni giorno, il primo posto in una professione che è competizione) scegliendosi la strada più difficile, ma ormai appagante, di nuova sistemazione. Vuoi l'Alfa con la sport, quella 33tt12 ancora da affinare, vuoi la ISO F. 1, della unica seconda squadra italiana rimasta, con molte ambizioni ma certo con qualità tecniche quasi da creare da zero.

Senza veli senza reticenze

Strada difficile, ma certo senza l'handicap di ritrovarsi di fronte a possibili repliche umiliative e rinfaccianti. Il Merzario mascherato da ragazzino superficiale poteva lasciare il passo al Merzario sempre sfrontato, ma senza il mezzo sorrisetto di chi subisce ed accetta — per necessità — quello che non avrebbe forse mai accettato. Il Merzario che si metteva di fronte a un test di verità e di credibilità, pronto a saper accettare anche il ridimensionamento, che comunque nessuno gli avrebbe più potuto imporre.

E' il Merzario di oggi. Perciò un Merzario che — di fronte al risultato argentino — non si fa nemmeno pole-

mica intima, il Merzario che ha stupito chi gli ha consigliato più diplomazia in certe dichiarazioni, in certe considerazioni. Come quando, dopo la trasmissione TV pre Argentina, senza veli disse qualcosa della sua esperienza '73 al primo accenno di Pigna. La preoccupazione della polemica agitò qualche ambiente, la lusinga di non chiudersi le porte future, scontrò la stupida messa a punto di replica, che suonava: ma perché? Perché non dovrei dirlo?

Difficile capire che, ormai, la sua strada è questa e, se non ve ne fossero altre, pur se l'alternativa sarebbe di smettere, non avrebbe dubbi. Perché l'alternativa è finita il giorno che gliel'han fatta finire, non lasciandogli altra scelta che quella di uscire da quei cancelli cui si era affezionato. Non è più un'alternativa. Difficile, certo, per molti capire, per i troppi che oggi non capiscono cosa significa la rinuncia come libera scelta, anche di onestà con se stessi, senza arrivare alla dignità e all'orgoglio.

E invece sarebbe l'unico modo di capire, il Merzario di oggi, che ti parla convinto della sua soddisfazione con Iso e Alfa, ma altrettanto sereno e distaccato della ritrovata vitalità delle Ferrari. E non per dare al balzo un attestato al suo amico Forghieri, ma solo perché non ci pensa nemmeno a insinuare una malizia, che non ritiene giusta. Anche se, altrettanto onestamente, annota che senza i ritiri Peterson e Ickx avrebbero finito la gara davanti alle Ferrari, con un pizzico di dubbio per la grande verve di Regazzoni («andava come una spia!»). E non insinua, né si

illude, se aggiunge di sperare in meglio per Interlagos, dove «...i Cosworth dovrebbero ritrovare competitività migliore. Perché è un circuito veloce, ma ci sono dei misti veloci dove l'8 cilindri riequilibra in prontezza la potenza lunga del 12. Ho capito bene la differenza quando son salito sulla Iso la prima volta al Castellet. Anche se adesso la Ferrari è un'altra, certo più "da limite", e ancor più lo sarà se è vero quanto avete scritto sul nuovo motore».

Ambizioni allo scoperto

— Vuol essere un pronostico?

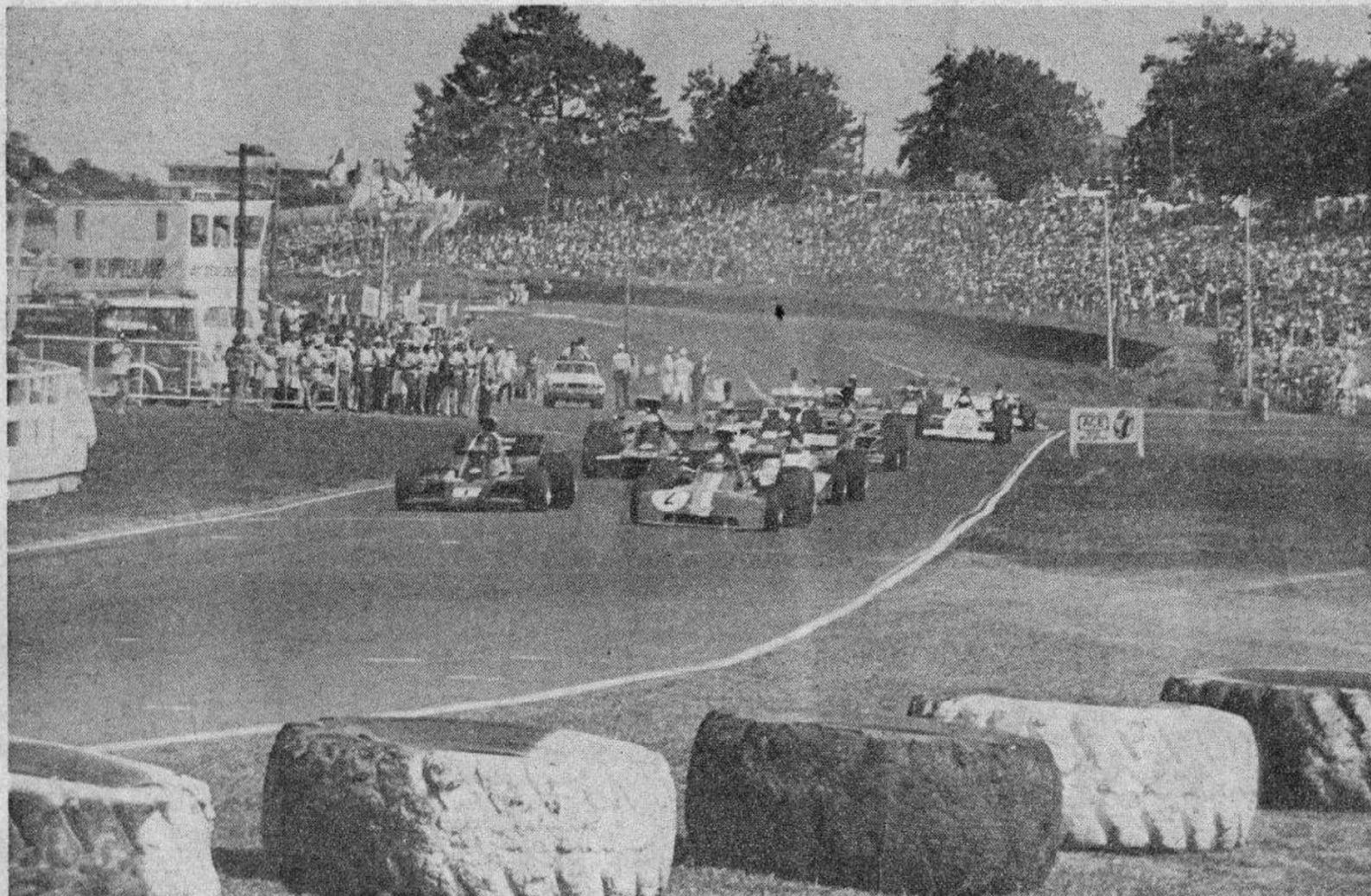
«No, certo. Cosa vuoi pronosticare con questo campionato che si presenta così? Con ambizioni scoperte di molti; con una Tyrrell che sciacqua in pista da tutte le parti, e ora (se ve n'era bisogno) quei tali che cianciavano di Stewart e della sua ragioneria agonistica, avranno capito quale manico fosse lo scozzese, anche per portare una macchina al suo standard ottimale! Cosa vuoi pronosticare? Dovrei fare anche il Bernacca. Perché, se non altro, c'è da tener conto anche dell'altitudine per gemellare un paragone tra Ba'eres e Interlagos. E ottocento metri più su vogliono dire tanto, per ritrovare certe carburazioni più giuste. Specie se devi mettere d'accordo 12 anziché otto trombe! L'unico pronostico è che penso si risolvano i guai energetici! La benzina l'avremo per continuare questi discorsi...».

TASMAN CUP
tre corse
e tre vincitori

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica SPRINT



**Una valvola
tradisce
Mc RAE**

**una gomma
GETHIN**

McRae e Gethin sono stati i più rapidi al via del G.P. di Nuova Zelanda, corso quest'anno a Wigram, nei pressi di Christchurch

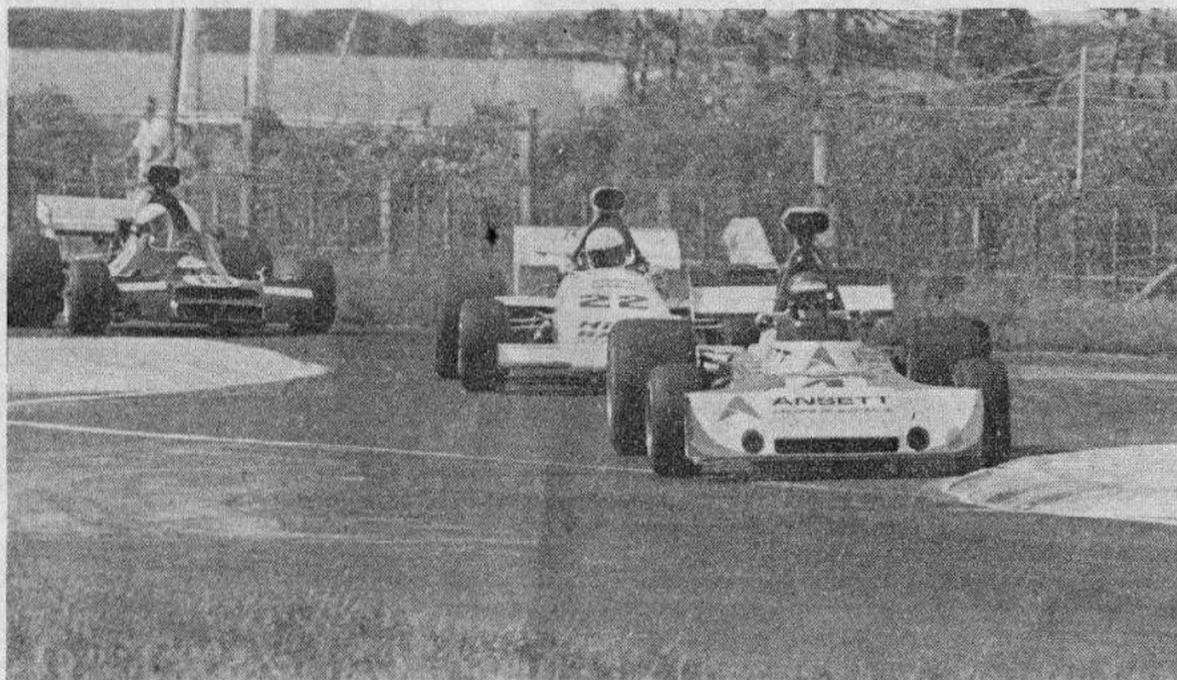
**in NUOVA
ZELANDA**

anno bis per Mc CORMACK

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CHRISTCHURCH - L'austriaco John McCormack ha vinto per il secondo anno consecutivo il G.P. di Nuova Zelanda, sempre al volante della sua Elfin MR 5 con motore Repco V 8 che comincia ad avere tre anni. Pur essendo partito con il quinto tempo ufficiale McCormack aveva mantenuto la terza posizione per diversi giri ed era passato quindi a condurre quando Gethin si era fermato al 23. giro per cambiare una gomma anteriore (Gethin manteneva in quel momento la prima posizione) e poi addirittura l'uomo di testa Graham McRae, si doveva fermare nel corso del 29 giro con una molla di una valvola fuori uso. Da questo momento McCormack prendeva il comando e lo manteneva per tutti i restanti 47 giri della corsa neozelandese.

A dominare la maggior parte delle due sessioni di prova era stato invece l'austriaco Johnny Walker, al volante della Lola T 330, ma verso la fine delle prove ufficiali risultava più veloce di lui McRae che si aggiudicava la «pole position» con un tempo di 1'03" netti, relegando a 2 decimi Walker. Da tener presente che il miglior



John McCormack ha portato al successo, in questo terzo round della Tasman Cup, la sua vecchia Elfin con motore Repco, anche se è stata una vittoria un po' fortunosa. Ecco precedere Pederson e Oxtan

tempo fatto registrare lo scorso anno, sempre da McRae era stato di 1'05": quest'anno solo 6 decimi separavano le prime cinque macchine, rispettivamente di McRae, Walker, Gethin, Pilette e McCormack.

Al via, era stato l'inglese Gethin, al volante della Chevron ufficiale a condurre per il primo giro, con incollato alla coda McRae, che riusciva a sua volta a passare nel

GRAN PREMIO DI NUOVA ZELANDA - Circuito di Lady Wigram, gara internazionale di velocità in circuito valida quale terza prova della Tasman Cup - Christchurch, 20 gennaio 1974.

LA CLASSIFICA

1. John McCormack (Elfin MR5-Repco) in 52'29"8, alla media di 184,214 kmh; 2. Pilette (Chevron B24-Chevrolet) in 53'11"2; 3. Gethin (Chevron B24-Chevrolet) 53'26"7; 4. Oxtan (Begg FM5) 53'34"0; 5. Pederson (McLaren M18-Chevy) a 1 giro; 6. Lawrence (Lola T332-Chevrolet) a 2 giri; 7. McCully (Begg FM5) a 2 giri; 14. Smith (March 732-Ford) a 13 giri. **Giro più veloce:** Peter Gethin in 1'03"6, media 193,990 kmh.

corso del 23. giro, quando — come già detto — Gethin entrava ai box per cambiare la ruota anteriore sinistra, perdendo 1'45".

Le gomme e i giunti di trasmissione sono stati un po' il guaio principale in questa occasione: forature e gomme afflosciate hanno costituito un grave handicap per quasi tutti i concorrenti. Si sono infatti dovuti fermare ai box per queste ragioni Pilette (gom-

ma anteriore destra) al 16. giro, Warwick Brown (Lola T 332, gomma anteriore sinistra) al 20. e Gethin al 23.

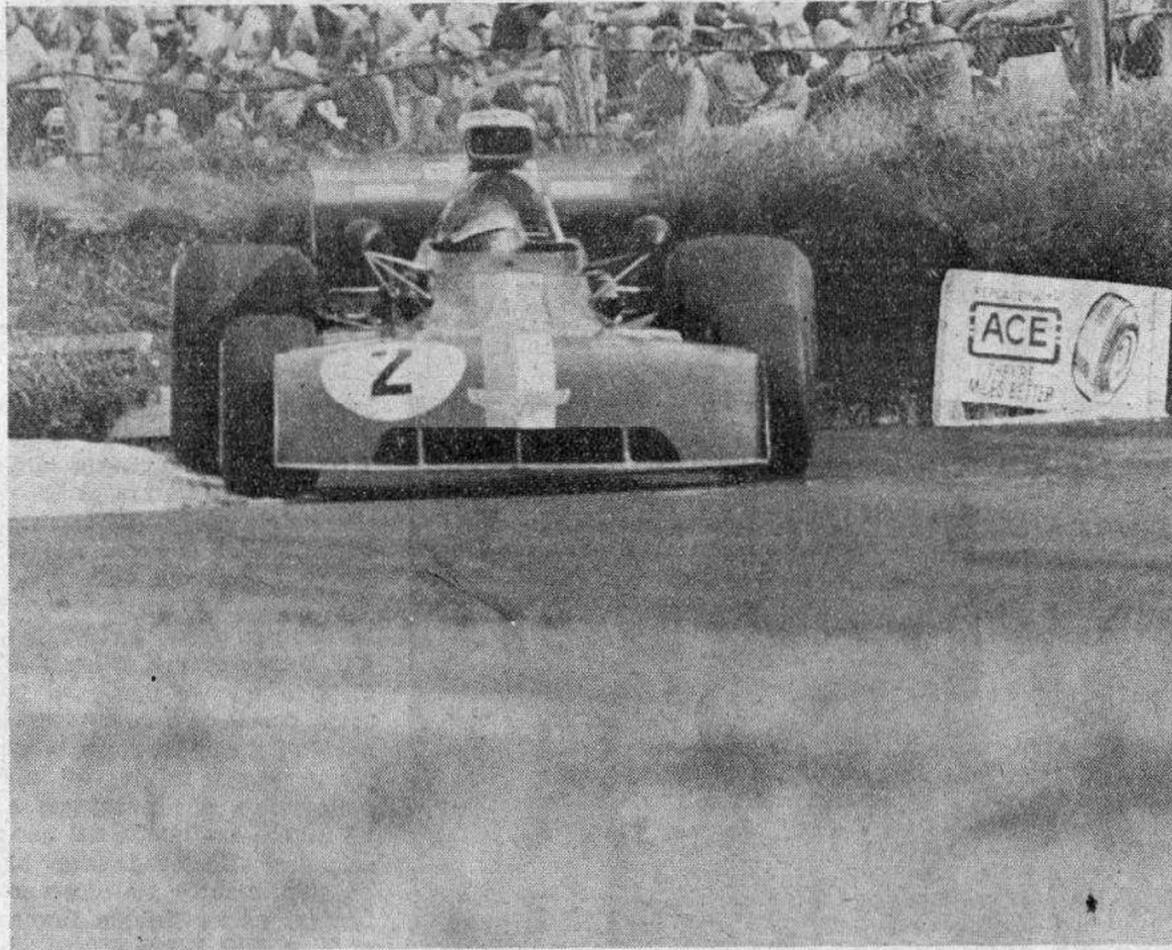
Il primo a ritirarsi è stato Max Stewart (Lola T 330) al 14. giro con problemi di lubrificazione: aveva rabboccato l'olio solo due giri prima! Poi Brown si era ritirato al 27. giro mentre occupava la sesta posizione con un ingranaggio del cambio rotto, completamente senza marce; un altro ritiro dovuto invece a un giunto era quello del neozelandese Dexter Dunlop al 33. giro, mentre già si erano fermati anche Robbie Booth al 22. e Neil Doyle subito, al 7. giro. Keith Lanel si ritirava a metà gara con il motore fuori uso dopo aver percorso una serie di giri veramente veloci.

I due piloti del team VDS, Gethin e Pilette, si dimostravano decisamente i più combattivi: entrambi entrati ai box per cambiare gomme (Gethin era quello che aveva perso più tempo) riuscivano a far registrare i giri più veloci rispettivamente in 1'03"6 (Gethin) e 1'04"3 Pilette. David Oxtan era il primo dei neozelandesi, si aggiudicava il quarto posto: alla fine veniva premiato con il trofeo dedicato a Bruce McLaren.

Thomas Floyd



Graham McRae è molto sfortunato in questo scorcio di Tasman Cup, non ostante la sua GM2 si dimostra ottima. Sotto, Peter Gethin con i suoi piazzamenti nelle tre gare disputate è in testa alla classifica



CHRISTCHURCH - Il 1974 sembra essere decisamente un anno negativo per Graham McRae il cui nome, dopo le prime tre gare stagionali, ancora non appare nella tabella di classifica che riportiamo qui a fianco. Tre corse, tre sfortunati abbandoni quando tutto lasciava intendere, vuoi per l'esito delle prove quanto per l'andamento delle competizioni, che per il bicampione della Tasman Cup il cammino sarebbe stato ancora agevole. Nella prima gara l'ha fermato una perdita d'olio; nella seconda v'è stato un allettone galeotto e in quella odierna ci si è messa addirittura di mezzo una valvola.

Il titolo è già perduto — a meno di molto improbabili miracoli — considerato soprattutto che in questa edizione della Coppa vi sono avversari molto agguerriti, vedi quel certo Peter Gethin e quel Johnny McCormack la cui Elfina-Repcò va come un vero bolide.

Tuttavia, anche nella sfortuna, resterà sempre il merito a McRae di avere costruito una vettura che può ancora incutere timore agli avversari e dargli la soddisfazione di successi parziali.

Tasman Cup dopo 3 prove

	LEVIN	PUKEKOHE	WIGRAM	TOTALE
Peter Gethin (Chevron)	3	9	4	16
John McCormack (Elfina)	—	6	9	15
Johnny Walker (Lola)	9	—	—	9
Teddy Pilette (Chevron)	—	3	6	9
David Oxtan (Begg)	—	4	3	7
Allan McCully (Begg)	6	—	—	6
Max Stewart (Lola)	4	2	—	6
Warwick Brown (Lola)	1	1	—	2
Ken Smith (March)	2	—	—	2
Gary Pederson (McLaren)	—	—	2	2
Grahame Lawrence (Lola)	—	—	1	1

BONN - Secondo quanto viene pubblicato dai giornali tedeschi, gli attuali limiti di velocità fissati in 80 kmh. sulle strade normali e 100 kmh. sulle autostrade, verrà tolto a partire dal 1. marzo 1974. In tal modo, potrebbero immediatamente ricominciare le corse automobilistiche.

L'informazione è stata data ai giornali direttamente da un collaboratore del Cancelliere Willy Brandt.

Due motori F. 2 hanno «pagato» la MARCH F. 1 per STUCK

MONACO DI BAVIERA - Dopo poche sedute di prova sulla March F. 1, il tedesco Hans Stuck jr. ha preso il via su quella vettura al G.P. d'Ar-

gentina. Come si è arrivati a questa soluzione? Semplicemente come sostituto di Jarier che aveva con la March un contratto per cinque anni, dal quale non ha ritratto grande guadagno. Jarier voleva mettere a frutto il suo titolo di Campione d'Europa F. 2 e voleva rendersi libero per condurre la seconda delle Shadow. E' soltanto così che Stuck ha ottenuto il suo posto con una intesa che prevedeva il 40% dei premi eventualmente vinti e un piccolo premio di partenza. Ma nel sottofondo, dovrebbe avere avuto un peso preponderante anche la consegna alla March di due motori BMW da F. 2 da parte della casa tedesca che in tal modo avrebbe voluto mostrare il suo grande interesse per Hans Stuck.

Come diretta conseguenza di tutte queste mosse, in Germania si è risvegliato l'interesse per le corse di F. 1. Con Jochen Mass, anche Hans Stuck è entrato nel «circo» e si spera che si possa trovare un posto anche per Rolf Stommelen. Sommando questi tre a Ricky Von Opel, la Germania potrebbe così contare su ben quattro corridori della massima categoria.

g. h.

Due PORSCHE - MARTINI (compressore da 500 c. v.) nel mondiale MARCHE

STOCCARDA - Da qualche mese «gira» a Stoccarda un motore Porsche 6 cilindri da 2.142 cc. con compressore che è stato preparato per partecipare al Campionato Mondiale Marche, su due vetture Carrera guidate da Herbert Müller e Gjis Van Lennep. Il motore sviluppa — secondo le regole dei motori turbocompressi — da 450 a 500 cavalli.

Per la pubblicità del modello di serie, è stata costruita una carrozzeria in plastica e i tecnici avevano tre varianti da scegliere: una piccola 917, una 908 modificata oppure una Carrera modificata. Comunque, in base alla scelta del Reparto vendite, il modello è stato chiamato «Carrera-Look». Si tratta in pratica di un esemplare che prefigura il nuovo regolamento '76, quello delle «silhouette».

In qualche competizione, come ad esempio la 24 Ore di Le Mans o la 1000 Km. del Nurburgring, assieme al prototipo sport verrà fatta scendere in gara una seconda vettura nella categoria GT e il pilota sarà Koinig. Per entrambe le vetture lo sponsor è la Martini.

Anche il reparto rallies non resta inattivo e pare, pur non essendo ancora stati ingaggiati i piloti, che all'East African Safari saranno ben tre le Porsche ufficiali in gara.

C. S.

Sull'onda dell'**ABOLIZIONE** del **LIMITE** di **VELOCITA'** dal 1° marzo in **GERMANIA** ridimensionate certe « voci » catastrofiche



La BMW non rinuncia alle corse

(caso mai si affiderà ai «preparatori»)

MONACO DI BAVIERA - Alcuni giornali austriaci hanno scritto: « La BMW si ritira dalle competizioni sportive ». Le agenzie tedesche ribattono: **Non è vero, la BMW continua** ». Che cosa è successo?

Il capo dell'Ufficio vendite della BMW, Bob Lutz, in una intervista rilasciata una settimana fa a Vienna, lasciava intendere che una eventuale riduzione delle spese, avrebbe sicuramente ritoccato anche il budget del « dipartimento sportivo ». Si sa che dopo la riduzione dei limiti di velocità, la vendita delle vetture BMW, come del resto per quelle di altre case, ha subito una sensibile contrazione in tutta Europa. Nei mesi di gennaio, febbraio e marzo, è prevista una riduzione dell'orario di lavoro a Monaco in quanto i deficit di vendita dei costruttori tedeschi arrivano sino al 60%.

Alla BMW-Motorsport-GMBH (diretta da Neerpasch) si dice comunque, che le ordinazioni di 70 motori per Formula 2 (del prezzo di 10.000 dollari ciascuno) e delle 12-15 vetture Turismo Gr. 2, tipo

3.0 CSL per corridori privati debbono essere definite. Invece, sotto il profilo della partecipazione ufficiale, si pensa a una riduzione del numero di vetture da far scendere in gara. La BMW correrà quindi soltanto nel Campionato Europeo Turismo e i piloti **JACKY ICKX**, **DEREK BELL** e **HANS STUCK jr.** sono già sotto contratto, mentre sono sospese le trattative con **Chris Amon**, **Ronnie Peterson** e **Emerson Fittipaldi** i quali, tuttavia potrebbero essere utilizzati a seconda delle necessità della casa.

Ad ogni modo si aggiunge, sempre ufficiosamente, che se la situazione generale delle vendite e della produzione BMW non dovesse migliorare, potrebbe accadere anche che le corse programmate per il campionato europeo non venissero effettuate. Ciò perché si dubita che gli operai della BMW, produzione normale, possano arrivare a capire che mentre da una parte (la loro) v'è riduzione di orario lavorativo, il dipartimento spor-

tivo continui invece la propria attività. Potrebbe anche avverarsi un'altra situazione: ovvero che corrano i preparatori BMW, ma soltanto per quest'anno, arrivando così ad un parallelo con la Porsche, per la quale specialisti come Penske e Wyr partecipano alle competizioni, mentre la fabbrica si assume la costruzione e lo sviluppo dei tipi di vetture.

Ad ogni modo una decisione definitiva sulla partecipazione ufficiale BMW alle corse di questa stagione non è ancora stata presa. D'altra parte bisogna tenere in considerazione che la Ford-Colonia avrebbe interesse ad una partecipazione della BMW: una riduzione del budget sportivo della casa di Monaco, comporterebbe come naturale conseguenza una riduzione del budget della Ford-Colonia, mentre la presenza sulle piste di un concorrente competitivo farebbe l'interesse di intrambi.

Gerhard Härle

I piloti tedeschi si ribellano

FRANCOFORTE - I piloti tedeschi, le squadre, gli sponsor e la stampa sportiva sono delusi dalla politica sportiva dell'AVD, dell'ADAC e dell'ONS. I dirigenti sportivi non hanno sinora fatto alcunché presso il governo per fare ripartire lo sport automobilistico.

Il 7 gennaio si è tenuta a Francoforte una riunione degli scontenti per discutere le decisioni da prendere in proposito e un'altra riunione è stata tenuta il 17 gennaio. È stato deciso che una delegazione composta dai rappresentanti di tutte le categorie interessate, si recherà a Bonn nei giorni 22 e 23 gennaio. I delegati prenderanno contatto con tre ministeri, ed esattamente con il Ministero dei trasporti (per la circolazione automobilistica), con quello dell'economia (per i carburanti) e con quello degli interni (per lo sport in generale). Ma questi viaggi saranno senza dubbio superati dagli avvenimenti, vedi, ad esempio, la cessazione degli imposti limiti di velocità.

C. S.

Come si finanzia la squadra rally della OPEL

FRANCOFORTE - Come abbiamo già annunciato la scorsa settimana, sotto la direzione dello specialista in rallies Helmut Bein la Opel parteciperà per la prima volta nel 1974 ufficialmente al campionato europeo dei rallies, prendendo parte, con i piloti Walter Rohrl e Rauno Aaltonen, a dieci o dodici di queste competizioni.

Il debutto dovrebbe avvenire a febbraio in Finlandia con l'Artic Rally. Il team si chiamerà ufficialmente « Opel-Dealer - Team - Europe », ovvero Squadra Opel dei rivenditori europei, e sarà appunto finanziata da concessionari e rivenditori in ragione di un marco (circa 250 lire) per ciascuna vettura da questi venduta.

Il programma definitivo del nuovo team verrà stabilito quando si conosceranno i programmi sportivi di tutte le nazioni europee. Ad ogni modo è desiderio della Opel di partecipare a competizioni in tutti i paesi europei.

Già disegnata a S. PAOLO la «FITTI» F.1

SAN PAOLO - Mentre suo fratello Emerson si prepara per il Gran Premio della sua città, Wilson Fittipaldi sta già lavorando attorno ad un progetto a lungo cullato: una Formula 1 tutta brasiliana, Ford-Cosworth a parte, naturalmente. Pare infatti che ormai a San Paolo, Wilson sia pronto per iniziare la costruzione di un paio di monoposto disegnate da Richard Divila, che è con i Fittipaldi fin da quando i due si costruivano ed elaboravano « in proprio » le varie vetture, soprattutto Formula V, con le quali hanno iniziato a correre in patria.

Sono state fatte prove preliminari su modellini nella galleria a vento di una fabbrica brasiliana di aerei da turismo. Non è improbabile che salti anche fuori uno sponsor, anche se naturalmente il governo brasiliano non resterà insensibile a questo qualificante progetto. Se tutto procederà secondo gli auspici, la Fittipaldi Formula 1 dovrebbe essere pronta in autunno, ed in grado di correre già dal primo Gran Premio della stagione '75.

...invece c'è chi ride del motore F.1 (per ...RIKKI)

Piuttosto vanno ridimensionate le voci sul motore BMW di F. 1. Si sa che la « vecchia volpe » dei motori BMW, Alex Von Falkenhausen, desidererebbe costruire un motore da Formula 1 e che tale propulsore, visto il successo e la potenza di quello per la F. 2, sarebbe senz'altro competitivo. V'è una sola domanda da porsi, tuttavia: nella presente situazione che si assumerebbe le spese di costruzione? Potrebbe una parte del budget-corse di Neerpasch essere trasferito a questa nuova attività?

Sarebbe naturalmente fantastico se, come è già successo per il BMW F. 2, e dopo il Ford-Cosworth, un altro motore per vetture F. 1 venisse immesso sul mercato. Soltanto l'avvenire, comunque, potrà dimostrare la fondatezza delle voci che sostengono che Chris Amon avrà sulla sua F. 1 un motore BMW e che Hans Stuck jr. non conta soltanto sulla sua March-Ford, ma che fra poco tempo potrà avere anche lui un motore BMW.

Ad ogni modo, tutte queste voci sono state decisamente smentite dalla BMW. Si afferma, anzi, che non sono altro che interessate speculazioni... e si ride apertamente alla voce che vorrebbe un motore BMW da F. 1 sulla Ensign di Ricky Von Opel: sarebbe un BMW su Opel, o un'Opel su BMW?

In conclusione, una situazione alquanto nebulosa nella quale una sola casa è veramente sicura: il desiderio di Von Falkenhausen di cimentarsi in un motore di F. 1 tanto per posare un'altra pietra nel baluardo della concorrenza fra BMW e FORD.