

LEGGETE
SUBITO

Le campane

Egregio Sabbatini, due parole da un suo vecchio lettore, a proposito del «dito sulla piaga» del n. 4. Vi leggo uno scritto, a firma Filippo Solezzi, uno che — a detta del suo giornale — «ha capito». Costui inizia confondendo il rapporto tra l'industria automobilistica, forza traente dell'economia italiana, e lo sport automobilistico con quello tra «il nostro sport e l'industria ad esso connessa», quasi che da noi si producessero solo 312 B3. Confondendosi ancora, mescola la crisi di un sistema economico traballante, fatto questo peraltro ovvio e prevedibile, con quella, supposta, dell'ordinamento dello stato democratico (o forse, per il Solezzi, della stessa democrazia). E ancora non distingue tra la sovranità (e gli errori) di un governo straniero, e un miscuglio di punti di vista colonial-revanscisti ben tristemente noti agli italiani di mezza età... per non parlare poi del paragone tra Luraghi e il portinaio, quasi fosse più lecito licenziare senza giusta causa il secondo che il presidente Alfa. Tutto ciò io definisco come una gran voglia di spaghetti italiani in salsa (post-golpista) cilena.

Per concludere, ho avuto modo di apprezzare più volte la «distonia» di Autosprint «rispetto alla stampa voluta e pasciuta dal regime», e ne ho approvato in particolare l'atteggiamento polemico e costruttivo riguardo all'affare Luraghi. E' per questo che sono amareggiato nel vedere come il «mio», me lo conceda, giornale passi i limiti della polemica, anche politica, per accogliere tra le braccia della propria comprensione le «confusioni», chiamiamole così, del nostalgico di turno.

Con gli auguri per il suo non facile compito, e la speranza di un chiarimento

Andrea Anesini - Vicenza

P.S. Nei rapporti economico politici sull'industria automobilistica sarebbe corretto inserire ogni tanto qualche intervista con i sindacalisti del ramo!

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

3 IL CALENDARIO DELLE CORSE

MOTORAMA

46 KARTING TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 MARKET INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA

• Pare che Lamborghini abbia venduto (in gennaio) 21 sue macchine, naturalmente tutte (meno tre) all'estero, con preferenza verso i Paesi ricchi (arabi). Destinazione Kuwait e Arabia di Re Feisal, è anche partito il dr. Sala della Iso di Varedo. Gli sceicchi Nuova (o Ultima) Frontiera delle supermacchine?

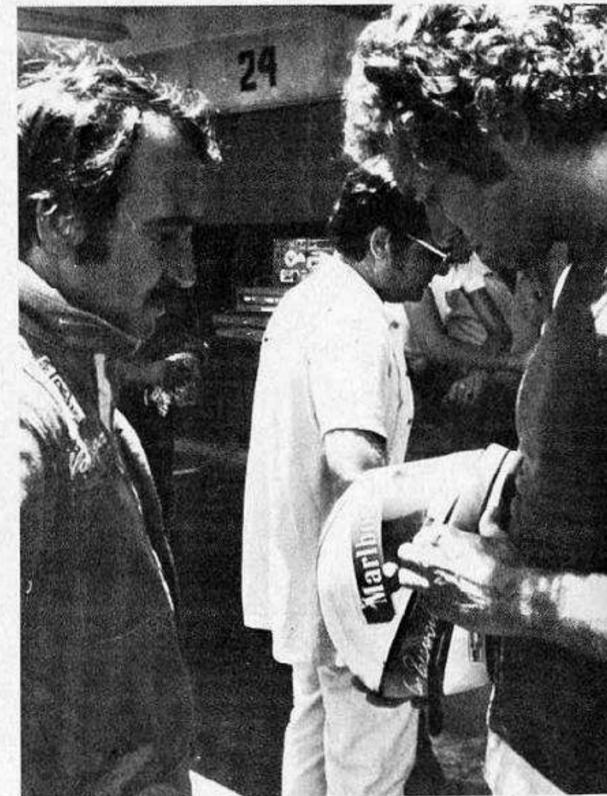
• Invece, sull'onda forse delle prestazioni argentine, la Ferrari vende (qualche) B.B. (leggi Berlinetta Boxer) in Brasile e Sudamerica senza tupamaros. «Ma se anche qui arrivasse il razionamento benzina?» è stato chiesto a uno degli acquirenti (che hanno sborsato cifre di circa 4 volte dieci milioni). «Non c'è problema. E' tanto bella che la metterei in salotto!...» ha risposto.

IL SINDACO risponderà?

• Il signor Sindaco di Modena dr. Bulgarelli mi dedicò una irritata riprenda, or un anno fa, quando «mi permisi» di mettere in dubbio certa operatività e la giustificabilità (perduta) dell'Operazione Autodromo Miliardo di Modena. Cosa mi scriverebbe ora il signor Sindaco se gli chiedessi: 1) è vero che l'area Marzaglia è stata già destinata a nuovi «modelli di sviluppo» (senza molto chiasso?) 2) E' d'accordo, come primo cittadino di Modena, sul... ritorno alla terra anche delle sofisticate aziende di supervetture veloci della sua città?

• L'inglese Craft è stato a Torino per tentare di raggiungere un accordo con l'Abarth-Osella (i piloti li sceglie la Casa finanziatrice di Corso Marche). Ma pare che ci siano ancora dettagli (economici) da definire, prima che Craft decida di affiancarsi a Vittorio Brambilla e Lafosse. Le offerte Lola sarebbero un pochino più sostanziose. Se Chris conclude, sfumano le possibilità di Andrea de Adamich che sembrava interessato a gare nell'Euro 2000.

• Il comm. Pagnossin, non rinnovando l'accordo con Ecclestone per la F. 1 a de Adamich, ha chiuso del tutto i suoi rubinetti di sponsor automobilistico. Serblin credeva di avere l'appoggio certo per la sua March con Trivellato ma poi lo sponsor non si è fatto più vivo. Trivellato però non ha lasciato fuori del giro il buon Gabriele.



Ma vai, compratelo via, questo «mio» casco, appare chiaro che Clay Regazzoni dice a Jo Mass. In Argentina il ferrarista ha messo in luce anche ottime qualità di svizzero nel settore più congeniale ai nati nella vicina Nazione. Ha proprio l'aria di saper convincere alla bontà dell'acquisto...

Sere or sono ero a cena in una rispettabile casa di benestanti professionisti, gente simpatica e dedita senza risparmio al lavoro nelle proprie aziende private. Venne fuori la vicenda Luraghi e mi sentii dire: «Giusto lei, mi spieghi un po', perché ne ho letto qualcosa sui giornali e, sa, sono rimasto incerto. Ho letto che Luraghi è socialista e quindi sono un po' prevenuto con tutto quello che ci regala quel partito! Così non riesco a pensare che l'ex presidente dell'Alfa possa aver ragione...». E io spiegai, raccontando fatti e senza entrare nel merito della diatriba politica che avvelena troppo noi italiani e ci fa perdere l'ottica giusta. Perché è facile, signor Anesini, vedere subito accentuazioni nostalgiche in certe spontanee anche se straripanti affermazioni come quelle del signor Solezzi.

Come era troppo facile, per il mio amico ingegnere bolognese, sentirsi per... partito preso (mi scusi il facile gioco di parole) subito prevenuto nei confronti del dr. Luraghi, solo perché «aveva letto che era socialista», una etichetta politica che evidentemente oggi non piace troppo ai cosiddetti benpensanti.

Sono atteggiamenti simili ma entrambi ingiusti. Perché sono atteggiamenti preconfezionati. E' il facile giochetto del «qualunque» di buona memoria, una accusa che viene comoda a chi della politica ha fatto o accetta si faccia un mestiere, quando si trova a dover replicare a scoraggiate esplosioni di malcontento nei cittadini.

Poiché il signor Solezzi considera fallimentare l'attuale ordinamento deve essere per forza un amico di generali cileni! Poiché il dottor Luraghi è un socialista, non può essere una persona che ha preso un atteggiamento giusto! E poiché Autosprint ha definito il citato letto-

re di prima («uno che ha capito», deve per forza aver avallato tutto il suo scritto e non piuttosto quella parte finale, nella quale il lettore ci ringraziava per aver noi saputo toccare argomenti non solo di specifico contenuto sportivo e agonistico in questi tempi neri per tutti, specie per chi si occupa di automobilismo.

Caro e garbato lettore Anesini, il suo sentimento possessivo nei confronti di AUTOSPRINT onora tutti noi della redazione; è così che vogliamo i nostri lettori, comunque la pensino. Ma sempre con unico comune denominatore, anche negli opposti pareri: la buona fede, la tolleranza e il rispetto. Perché, mi creda, sono tre qualità sempre più essenziali oggi e che, forse proprio nel nostro sport, sono un po' meno perdute rispetto a tanti altri ambienti. E' solo in automobilismo che si appaude tutti e non solo il vincitore, perché ognuno che rischia, nella buona e nella cattiva sorte, nella giornata di forma o meno, nessuno si sente di disprezzarlo e di deprezzarlo come accade in altri sport più collettivi!

Perché perdere questo vantaggio? Perché non continuare a differenziarci proprio noi? Il portinaio non c'entra, egregio amico, e non si tratta che sia lecito licenziarlo più facilmente del Presidente dell'Alfa! Si tratta solo — e ciò è indubitabile accada oggi — che è certo stato più facile mettere un onest'uomo e qualificato dirigente come Luraghi fuori della sua azienda per una congiura politica, che non prendere provvedimenti simili verso un qualsiasi lavoratore dipendente. Che si sia trattato del linciaggio umano e morale è dimostrato da quanto avvenuto in commissione parlamentare dove, dai comunisti ai socialisti, dai d.c. ai missini sono stati tutti d'accordo! Non c'è stata una voce coscientemen-

te contraria alla pugnata che si infliggeva, al coraggio di un uomo-dirigente come al buonsenso e al buongusto degli italiani. Qualche flebile lamento liberale, le dissonanze tra socialdemocratici e repubblicani non potevano e non sono stati sufficienti per riquilibrare nessuno!

Per quanto riguarda la «campana sindacalista», mentre le dedico gli echi sconcertati di quel curioso pronunciamento «trattoristico» dei sindacati dalla ex capitale sprint (leggi Modena), posso forse dare un duro colpo a quella che è pur la sua simpatica esigenza di fair play. Noi di Autosprint ci picchiamo di essere giornalisti sereni. Perciò, nel quadro della inchiesta rapidamente allestita, sul tema delle fabbriche modenesi di super GT destinate a più luminosi destini agricoli, ho mandato (forse con un pizzico di ingenua presunzione, lo ammetto) alla fonte, alla origine di certi Messaggi. Ho fatto chiedere giovedì scorso 25 gennaio una intervista-lampo, caso mai di una sola domanda, al dr. Lama, l'autorevole super segretario della CGIL.

Mi dispiace, signor Anesini, ma Autosprint deve essere un giornale che non trova ancora considerazione in certi alti settori lavorativi del nostro Paese. Perciò non può offrirle quelle risposte. Da Enzo Ferrari e da tanta gente le abbiamo ottenute, come leggerà, a tamburo battente; il dr. Lama purtroppo, giovedì, era «già ad Ariccia» (piacevole località dei Castelli Romani, nota anche come una delle oasi residenziali per gli affaticati esponenti della vita politica della Capitale). Il dr. Lama non sarebbe rientrato — ci è stato detto — prima di lunedì (probabilmente per l'austerità della circolazione domenicale...). Come suonare, anzi per chi suona la campana, amico mio?...

• All'Alfa si sfoglia la margherita (Autodelta) dopo il terremoto aziendale. Si spera però che l'ing. Ermanno Guani, anche se di inclinazioni sportive gli si conoscono solo quelle golfistiche, non decida (al solito) che tutto quello fatto dal predecessore è sbagliato e allora abolisca il reparto sportivo! Anche perché le ultime notizie dai banchi prova di Settimo Milanese sono (riservatissimamente) eccezionali: con nuovi «aggiustamenti» il boxer 12 del quadrifoglio sarebbe arrivato ad erogare 520 cavalli! (Sì, avete letto bene: cinquecentoventi!)

• E' escluso comunque che i recenti aumenti nei «servizi CSAI» ai piloti servano a racimolare il Premio al Costruttore F. 1 rimesso in bilancio in extremis. Tra l'altro pare che la somma rivendicata da Ferrari, sia dal Drake destinata a pagare i motori March-BMW da affidare alla équipe azzurra F. 2 CSAI di Eugenio Dragoni.

• Colpo di scena (silenzioso) all'AC Roma: il Presidente non è più il dr. Mario de Cesare ma gli è subentrato l'on. Ottorino Monaco, da oltre vent'anni vice Presidente dell'Ente. Pare però che la Commissione Interna si rifiuti di ratificare l'avvicendamento, pare attuato senza elezioni effettive! Si attendono chiarimenti.

• Sandro Munari è già in Africa a provare il Safari (fino a metà febbraio rimarrà laggiù), invece il team Fiat Abarth rally ha preso la strada dell'Elba con Pinto, Barbasio e Verini (che ha già provato S. Marino). Alcide Paganelli è partito in ritardo per festeggiare la sua prima bambina, Anna, nata nei giorni scorsi a Torino. Auguri anche alla signora Paola!

• L'AC Bologna ha deciso di intitolare come Trofeo Ignazio Giunti la 1000 KM mondiale di Imola del prossimo 2 giugno. Intanto è confermato che l'Euro GT del 7 aprile si svolgerà a Misano, per lasciare spazio alle moto a Imola.

Marcellino



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

Quest'anno, più che mai, il nostro SERVIZIO TELEFONICO sulle corse può risultare utile a tutti. E non solo agli appassionati che chiedono informazioni sull'andamento e sui risultati delle gare, ma anche ai concorrenti per conoscere la sorte delle corse alle quali hanno intenzione di partecipare. Telefonate perciò al numero 051-465624 di AUTOSPRINT. La nostra Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione.



DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 31-1 al 24-2-'74 in Italia e all'estero

FEBBRAIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
31/2	Rally Marlboro-Artico	Finlandia			●●● Euro Conduttori Rallies	Rally	Makinen-Salonen (Escort)
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		●●● Tasman Cup	Velocità in circuito	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 Gibalfaro	Spagna			●●●	Rally	
3	Corsa a Brasilia	Brasile	Autodromo di Brasilia		●●● F. 1	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
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		●●● Tasman Cup	Velocità in circuito	Frank Matich (Matich-Repco) 58'19"9, media 180,934. Giro più veloce: Matich 1'08"5 media 170,396.
10	Eis Rennen-Zeel-am-see	Austria			●●●	Corsa sul ghiaccio	
10	Salita Invernale Alti Vosgi	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in salita	
12	Rally Femminile di Tenerife	Spagna			●●●	Rally	
14/17	Gran Premio 19 Capitali	Uruguay			●●●	Rally	
14/17	6. Autosciatoria Roccaraso	AC Bari			●	Autosciatoria	Aldo Saccone (Lancia Fulvia)
15	Race of Champion	Stati Uniti			●●● GT 4	Velocità in circuito	Classifica precedenti prove: 1. Follmer, 2. Donohue, 3. Unser.
16	Gara Club	Scud. Piloti Romani	Autodromo di Vallelunga		● T2, GT4, F. 850	Velocità in circuito	
16/17	Corsa a Sandown Park	Australia	Circuito di Sandown Park di km 3,1		●●● Tasman Cup	Velocità in circuito	McRae (McRae-Chevy) in 55'32"3, media 161,153. Giro più veloce: Matich (Matich-Repco) in 1'02"5, media kmh 178,443
16/17	Corsa a Manfeild	Nuova Zelanda			●●● T1, T2, F. Ford	Velocità in circuito	
16/17	Rally Costa Brava	Spagna			●●● Camp. europeo piloti rally	Rally	Munari-Mannucci (L. Fulvia)
16/17	Rally Russelsheim	Germania Ovest			●●●	Rally	Rohri-Berger (Opel Ascona)
16/17	Ronde della Giraglia	Francia			●●●	Rally	Manzagol-Monti (Alpine-Renault)
17	Daytona 500	Stati Uniti	Circuito di Daytona di km 4,02		●●● Stock car	Velocità in circuito	Richard Petty (Dodge) media 252,770
23	Autosciatoria Bergamo-Foppolo	AC Bergamo			●	Autosciatoria	
23	Autosciatoria dell'Amiata	AC Grosseto	Effettuazione da confermare		● Riservata	Autosciatoria	
23/24	Corsa ad Adelaide	Australia			●●● Tasman Cup	Velocità in circuito	John McCormack (Elfin-Repco) 1.01'06"9, media 165,897. Giro più veloce: Matich (Matich Repco) 50"5, media di 172,087 kmh
23/24	Rally Basco-Navarro	Spagna			●●●	Rally	Babler-Antolin (Seat 124)
23/24	Criterium Neve e Ghiaccio	Francia			●●●	Rally	Nicolas-Roure (Renault 12 Gordini)
24	Rallycross di Melk	Austria			●●●	Rallycross	

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
16/17 Febbraio	24 Ore sul ghiaccio - Francia	RINVIATA al 2-3 marzo

G.P. BRASILE
non falsato
dai giri in meno

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica SPRINT

Otto anni dopo ritroviamo un pilota della squadra FERRARI al vertice nella classifica parziale iridata della Formula 1 mentre FITTIPALDI trova modo di «ricaricarsi» in casa

Pioggia di... abbracci per Emerson (e Clay)

DALL'INVIATO

SAN PAOLO - Stavolta è toccata a Fittipaldi, la vittoria, ed il termine esatto da usare è che stavolta è stato Fittipaldi a conquistare la vittoria. Due settimane fa era stato Reutemann, a conquistarsela, ma la sua è rimasta morale. Fittipaldi invece è riuscito a far impazzire i suoi tifosi, a farli saltare dalla gioia, in mezzo a gocce di pioggia grosse come nocchie, che venendo giù all'improvviso hanno evitato che al brasiliano potesse accadere ciò che era accaduto all'argentino.

La macchina di Fittipaldi marciava come una bomba, quando la corsa è stata interrotta e la bandiera a scacchi imprevista si è abbassata davanti al leader. Quindi non c'erano sintomi che a Fittipaldi potesse accadere la sventura che ha fermato Reutemann. La gente però soffriva, man mano che i giri passavano, temendo proprio che al punto in cui le cose erano giunte, con la vittoria che si stava profilando, potesse succedere il «patatrac».

La pioggia provvidenziale è venuta a far terminare le ansie, e così Fittipaldi la sua corsa l'ha vinta. È una doppietta magnifica, per la Marlboro che alle vittorie non c'era proprio abituata, dopo le magre degli anni passati, solo un poco alleviate dalla prodezza isolata di Beltoise a Montecarlo. Una vittoria che continua la serie, per la Texaco, che lasciata la Lotus ha trovato un'altra macchina vincente. Per gli uomini della squadra bianco-rossa, quindi, le due prime gare del Campionato Mondiale 1974 sono state splendide.

Viva Fittipaldi, che torna a vincere e che nell'immenso abbraccio canoro della sua gente ha ritrovato anche la spinta psicologica che ne può esaltare le prestazioni, ma per noi dopo questa corsa c'è il fatto nuovo, eccezionale perché non si verificava da anni, di un pilota della Ferrari in cima alla classifica del Campionato Mondiale.

Gli abbracci che si sono scambiati gli uomini della squadra italiana sulla pista, quando la inopinata bandiera a scacchi ha fatto finire anche per loro la paura



La pioggia improvvisa ha tolto 8 giri ai 40 previsti del Gran Premio del Brasile, ma Fittipaldi la sua prima vittoria del '74 se l'era già ampiamente meritata. Eccolo sul podio con Regazzoni ed Ickx, rispettivamente secondo e terzo. Con questi 6 punti, Regazzoni è ora in testa al campionato del mondo

che potesse modificarsi la situazione, questi abbracci sono stati uno sfogo allegro alle tante voglie che essi hanno dovuto reprimere per troppo tempo. Clay Regazzoni in testa al Campionato. Per i due risultati che ha saputo ottenere. Questo è per gli italiani e per gli svizzeri il risultato più bello di questa corsa.

E Clay Regazzoni se l'è meritato, di essere in testa, perché in ultima analisi è stato proprio lui il più costante nello sforzo, nelle due gare sudamericane. In Argentina è stato il migliore assoluto, con appena Reutemann capace di fare come lui. Qui si è difeso splendidamente, anche se in tre gli erano davanti, ed alla fine termina alle spalle di un Fittipaldi che oggi era imprevedibile. Quindi è Regazzoni quello che complessivamente ha dato più concrete prove di valore. Complimentiamolo per questa posizione, che egli vive per la prima volta, augurandogli di mantenerla a lungo.

Che sia possibile lo si direbbe. Se le Ferrari, pur con le piccole pecche che ancora le limitano, sono state capaci di ottenere questi risultati, quelle che stanno preparando dovrebbero permettere cose ancora migliori. Vale a dire le vittorie. Speriamolo.

Questa volta è andata male a Lauda, e quindi non c'è stato il risultato di squadra come in Argentina. Gli è andata male un poco per colpa sua perché ha voluto che gli cambiasse il motore, perché non aveva fiducia in quello fresco montatogli per le prove del sabato e che avrebbe dovuto fare la corsa. Così è rimasto a piedi subito, vedendosi la corsa dal terrapieno più panoramico, insieme con Luca Montezemolo. Comunque anche per lui il futuro pare sia roseo. Per Regazzoni meglio, ma gli altri che vogliono scalarlo sono tanti. C'era in pista un'altra volta il grande Reutemann. Afflitto dal grosso problema delle gomme, che deve condizionare i giudizi anche per quelli che hanno le Firesto-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20



G.P. del BRASILE

gara internazionale di velocità valida quale seconda prova del campionato mondiale piloti di F.1. Autodromo di Interlagos di 7.960 metri (San Paolo), 27 gennaio 1974. 120.000 spettatori, cielo coperto, temperatura 25 gradi

COSI' (IN 25) AL VIA

CARLOS REUTEMANN (Brabham BT44) 2'33"21	EMERSON FITTIPALDI (Texaco-Marlb.-McLaren) 2'32"97
RONNIE PETERSON (Lotus-JPS 72 D) 2'33"82	NIKI LAUDA (Ferrari 312 B3) 2'33"77
PETER REVSON (Shadow UOP-DN3) 2'34"66	JACKY ICKX (Lotus-JPS 72 D) 2'34"64
CLAY REGAZZONI (Ferrari 312 B3) 2'35"05	MIKE HAILWOOD (McLaren-Yardley M23) 2'34"95
JOCHEN MASS (Surtees-Fina TS 16) 2'35"43	ARTURO MERZARIO (Iso-Marlboro FW-01) 2'35"15
CARLOS PACE (Surtees-Fina TS16) 2'35"63	DENIS HULME (Texaco-Marlb.-McLaren) 2'35"54
JODY SCHECKTER (Tyrrell-Ford 006) 2'35"78	HOWDEN GANLEY (March 741) 2'35"64
PATRICK DEPAILLER (Tyrrell-Ford 005) 2'36"21	JOHN WATSON (Brabham-Hexagon BT42) 2'36"06
JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM-Motul P 160) 2'36"49	JOACHIM STUCK (March 741) 2'36"28
JEAN-PIERRE JARIER (UOP-Shadow DN1) 2'37"63	JAMES HUNT (March-Ford 731 G) 2'37"24
HENRI PESCAROLO (BRM-Motul P 160) 2'38"80	GRAHAM HILL (Lola-Embassy T 370) 2'38"62
RICHARD ROBERTS (Brabham BT44) 2'39"85	FRANÇOIS MIGAULT (BRM-Motul P 160) 2'39"20
GUY EDWARDS (Lola-Embassy T 370) 2'42"15	

COSI' (IN 17) AL TRAGUARDO

1. Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro McLaren M23) 32 giri pari a 254,720 km in 1.24'37"06, alla media di 180,623 kmh; 2. Regazzoni (Ferrari 312 B3) in 1.24'50"63; 3. Ickx (Lotus-JPS) a 1 giro; 4. Pace (Surtees-Fina) a 1 giro; 5. Hailwood (McLaren-Yardley) a 1 giro; 6. Peterson (Lotus-JPS) a 1 giro; 7. Heutemann (Brabham BT44) a 1 giro; 8. Depailler (Tyrrell-Ford) a 1 giro; 9. Hunt (March 731 G) a 1 giro; 10. Beltoise (BRM P 160) a 1 giro; 11. Hulme (Texaco-Marlboro McLaren) a 1 giro; 12. Scheckter (Tyrrell-Ford) a 1 giro; 13. Pescarolo (BRM P 160) a 2 giri; 14. Roberts (Brabham BT44) a 2 giri; 15. Mass (Surtees-Fina TS16) a 2 giri; 16. Hill (Lola-Embassy T 370) a 2 giri; 17. Migault (BRM P 160) a 3 giri. Non classificato: Watson (Brabham-Hexagon).

IMBATTUTI I RECORDS

Sulla distanza: Emerson Fittipaldi, media 180,623. Primato imbattuto: Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS), media 183,860 kmh (1973)
Sul giro: Clay Regazzoni, il 26. giro in 2'36"05, media 183,520 kmh. Primato imbattuto: Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS) e Denis Hulme (McLaren-Yardley) in 2'35"0, media 184,877 kmh (1973)

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Stuck	24. giro	attacco sospensione
Jarier	22. giro	note al freni
Merzario	20. giro	comando gas bloccato
Revson	12. giro	surriscaldamento
Ganley	9. giro	motore
Lauda	3. giro	valvola
Edwards	3. giro	sospensione anteriore

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Fittipaldi, Regazzoni, Ickx, Reutemann, Peterson ●●●●● - Pace, Hailwood, Beltoise, Mass, Stuck, Merzario, Revson ●●●● - Depailler, Hunt, Hulme, Scheckter, Pescarolo, Hill, Jarier ●●● - Roberts, Migault, Watson, Ganley ●● - n.c. Lauda, Edwards

LA CLASSIFICA MONDIALE

Regazzoni punti 10; Hulme e Fittipaldi 9; Lauda 6; Hailwood 5; Ickx 4; Pace 3; Beltoise 2; Depailler e Peterson 1.
La prossima prova del mondiale piloti dovrebbe essere il G.P. del Sudafrica, la cui effettuazione e la cui data sono incerte.

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

ne, Reutemann ha dovuto decidere, appena prima del via, quale tipo scegliere: se quello a miscela tenera e scorrevole, che però poteva assicurare con tranquillità soltanto due terzi della corsa, o quello con miscela più durevole ma che lo avrebbe svantaggiato nelle prestazioni. Così come hanno fatto Beltoise e Merzario, tra gli altri, Reutemann ha scelto le gomme sicure. E' partito fortissimo, a un ritmo che soltanto Peterson è riuscito a sostenere, ma ha poi dovuto piano piano cedere, all'incalzare dello svedese dapprima e di Fittipaldi poi.

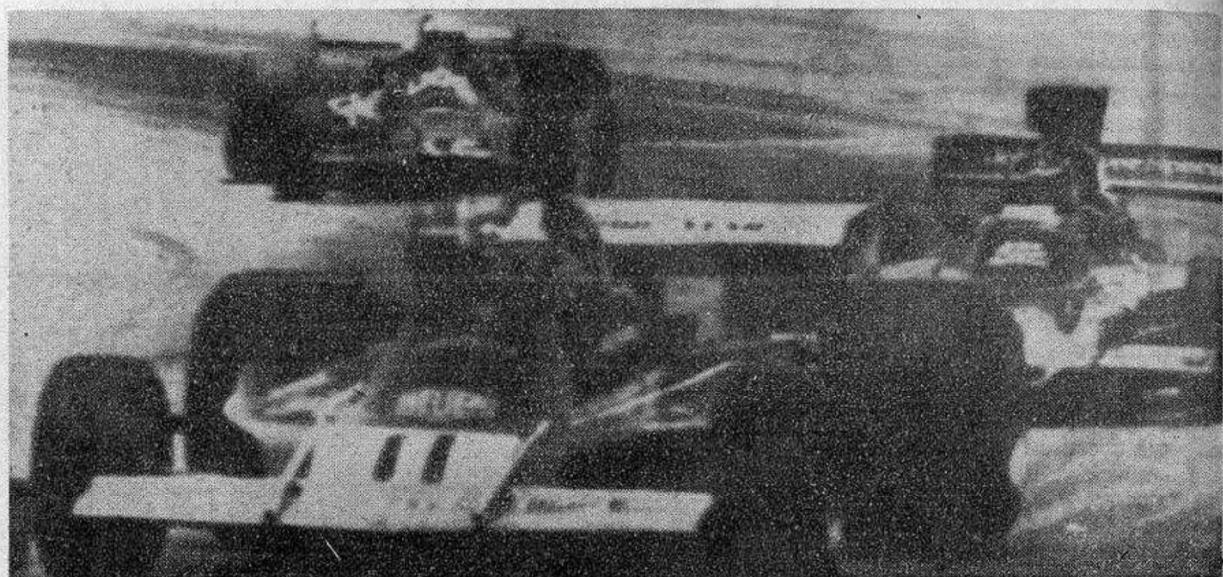
Più avanti ha dovuto anche lasciar passare gli altri e pur aggrappandosi coi denti alla sua classe ed alla sua volontà non ha potuto far altro che terminare al meglio di quanto gli fosse possibile. E' stato comunque ancora un grande Reutemann, e solo il degenerare delle gomme, nella gran calura di Interlagos, ha impedito che il suo valore effettivo trovasse nella posizione finale il giusto riconoscimento.

Insieme con Reutemann è Peterson, fortissimo ancora una

REGAZZONI anche il più veloce

Alcuni dei giri più veloci	
REGAZZONI	2'36"05
FITTIPALDI	2'36"15
ICKX	2'36"99
PETERSON	2'37"10
PACE	2'37"41
HAILWOOD	2'37"44

Perché, oltre alla bella dimostrazione di Peterson c'è stata quella di Ickx, che ha mantenuto costantemente la posizione di « ombra » di Regazzoni, fino a quando nel sorpasso a Watson egli ha perduto il contatto stretto e non è più riuscito a recuperare. Il terzo posto di Ickx, in questa corsa, è molto significativo della quasi avvenuta conoscenza del belga con la macchina. Lo aveva detto lui stesso, con molta serena obiettività,



Nelle fasi iniziali della gara, Regazzoni è alla caccia di Reutemann inseguito dalla JPS di Ickx e dalla Shadow di Revson, che poi sarà costretto al ritiro per un surriscaldamento non previsto

volta e che raggiunto da Fittipaldi ha saputo tenergli testa per parecchio. C'è voluto il sorpasso a Merzario, avvenuto in un punto delicato, alla fine della retta in discesa che porta alla curva del lago, per permettere a Fittipaldi la manovra molto arrischiata ma fruttifera del sorpasso. E' stata la stessa manovra compiuta da Fittipaldi al Paul Ricard l'anno scorso, nelle stesse condizioni. Allora è avvenuto che il leader Scheckter ha tentato nello stesso momento di scartare per evitare Beltoise e sorprendere Fittipaldi. Stavolta è andato tutto liscio, e così Fittipaldi si è trovato in testa.

Peterson lo ha seguito ancora come un'ombra per un poco, poi una gomma ha cominciato a sgonfiarsi e pian piano ha perduto terreno fino a farsi riassorbire da Regazzoni e fino a doversi fermare a cambiarla.

Peterson in grado di tener testa a Reutemann ed a Fittipaldi significa che le Lotus andavano abbastanza bene, nonostante che per questa gara speciale Colin Chapman ci abbia offerto la « innovazione » di sospensioni posteriori ormai superate. Ha usato quelle dell'anno scorso, quelle che avevano permesso alle sue macchine di andar molto bene su questo circuito curioso. Ed ha avuto ragione.

che gli occorreva ancora una gara prima di sentirsi a suo agio completamente. Ickx qui è andato proporzionalmente molto forte, e dalla prossima corsa sarà da aggiungere alla lista dei pronosticabili.

C'era, coi primi, anche Peter Revson. La sua macchina è davvero buona, e lo si vede. Ha però ancora il grosso problema del raffreddamento. E anche qui questa è stata la causa della poca fortuna dell'americano. In Argentina non aveva fatto nemmeno un giro, ma sarebbe stato poco probabile che riuscisse a finire la gara, proprio perché dopo pochi giri la macchina ha temperature altissime. Qui è stato a ridosso di Regazzoni fin che ha potuto, poi ha abbandonato.

Grande, anche, è stato Jochen Mass che nei primi giri è stato superiore a Pace. Poi è retrocesso, fino a fermarsi, ma lo abbiamo visto molto attivo ed efficiente. Bravissimo è stato Mike Hailwood, che nella parte finale della gara era riuscito addirittura ad avvicinarsi a Ickx e Regazzoni, nonostante che la sua macchina non fosse perfettamente a punto dato che avevano dovuto montargli una sospensione posteriore nuova, dopo la disavventura in prova. Termina bene e se lo merita, come d'altra parte era da prevedere; perché la sua McLa-

ren è come le altre, salvo il colore.

Bravissimo, stupefacente, è stato Hans Stuck. Partito indietro e nonostante che avesse gomme da alta acrobazia, ha assunto un ritmo forsennato che lo ha portato a superare gente di alto rango, e con una autorità che davvero è stata meravigliante. Era risalito fino al settimo posto, e forse poteva fare anche di più, senza la rottura della trasmissione che lo ha bloccato. Tenuto conto della macchina, la davvero infelice March, questo Stuck che è alla sua seconda corsa è proprio tutto da osservare, nel futuro prossimo.

Con lui e con Mass abbiamo due nuovi uomini di alto valore, per le gare delle Formula uno, che si aggiungono a Hunt che oggi aveva a che fare con le gomme poco felici anche lui. Hunt non ha potuto essere brillante come al solito, ma la sua macchina nuova sta arrivando, anzi è già arrivata qui in Brasile e correrà per la prima volta domenica ventura. Poiché sanno già che è molto migliore della March, anche Hunt tornerà tra i primi.

Avete visto, da questo rapido

Il mondiale F. 1 dopo due tappe

	Argentina	Brasile	Totale
Regazzoni	4	6	10
Hulme	9	—	9
Fittipaldi	—	9	9
Lauda	6	—	6
Hailwood	3	2	5
Ickx	—	4	4
Pace	—	3	3
Beltoise	2	—	2
Depailler	1	—	1
Peterson	—	1	1

Fu BANDINI l'ultimo leader ferrarista

● Era dal 1966 che un pilota della Ferrari non figurava in testa alla classifica del mondiale Formula 1. Fu infatti durante quell'anno che Lorenzo Bandini, dopo un secondo posto a Montecarlo e un terzo a Zandvoort si trovò con 10 punti (esattamente come Regazzoni ora) in testa alla classifica provvisoria del campionato. Il titolo '66 andò poi a Brabham.



Ickx comincia ad assuefarsi alla Lotus, anche se per ora Peterson è ancora più veloce di lui. Lo svedese non ha potuto impegnare a fondo Fittipaldi anche per un principio di intossicazione

PETERSON intossicato

SAN PAOLO - Subito dopo la gara Ronnie Peterson ha dovuto essere ricoverato d'urgenza in ospedale, mediante elicottero, per decisione del sanitario della gara. Colto da conati di vomito pochi minuti dopo che la gara era finita, Peterson è stato colto anche da febbre fortissima, vicina ai 40 gradi. Il medico che lo ha assistito immediatamente ha diagnosticato il malessere come dovuto insieme all'ingerimento di cibi alterati ed all'eccesso di calore. Non avendo potuto sudare come normalmente sarebbe dovuto accadere, perché la traspirazione era impedita dai pesanti indumenti da corsa, Peterson non ha potuto smaltire le tossine provocate dalla probabile ingestione di cibi guasti.

Questo è almeno quello che abbiamo capito nella chiacchierata coi sanitari del luogo. I lettori esperti di medicina ci perdonino se c'è qualcosa che non va. Le condizioni di Peterson, dopo le prime cure, sono migliorate ma lo tengono sotto osservazione per un poco, perché i casi di questo genere qui sono frequenti, come noi stessi abbiamo avuto modo di constatare di persona l'anno scorso.

Micidiali le prove libere prima del via: ritardata la corsa per far lavorare i meccanici della ISO (LAUDA rompe una valvola)

Per un tappo MERZARIO «grippa»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SAN PAOLO - Le prove libere in programma, due ore prima della partenza ufficiale del Gran Premio del Brasile si rivelano micidiali almeno per gli italiani. Infatti Lauda brucia la valvola del cilindro contrassegnato con il numero dieci durante la breve ricognizione sul percorso, mentre Merzario dal canto suo — a causa della difettosa chiusura del tappo del serbatoio dell'acqua — dopo pochi metri gripa il motore.

Mentre ai boxes della Ferrari non si reputa di fare in tempo a sostituire il motore dell'austriaco, Frank Williams si appella alla norma del regolamento che prevede due ore di intervallo fra la fine delle prove e la partenza della corsa e riesce a far spostare dagli organizzatori l'orario di partenza previsto in un primo tempo per le 11,30, poi spostato alle 12 e poi addirittura alle 12,25.

Si allineano così al via le ventiquattro macchine qualificate per la seconda prova del campionato del mondo, mentre Merzario è ancora sul percorso per arrivare alla griglia di partenza. Nel frattempo, al via, la macchina di Lauda crea qualche attimo di suspense perché si rifiuta ostinatamente di andare in moto, mentre quelli della prima fila si stanno già avviando alla linea di partenza effettiva. Nonostante tutto questo strano preambolo, però, la partenza è regolare con Peterson che chiude Fittipaldi favorendo Reutemann, che prende così la testa per il primo giro davanti allo svedese, a Emerson, a Regazzoni, Ickx, Revson, Mass, Pace, Scheckter e Lauda. Fa una breve sosta ai boxes dopo questo primo giro Watson che lamenta noie all'impianto elettrico. Merzario e Migault che non è riuscito a partire al via, sono già distaccati di quasi un giro.

Si ferma ai boxes anche Edwards, che ha rotto il motore della sua Lola. In testa Reutemann riesce a controllare Peterson con sufficiente sicurezza anche per il secondo giro, tuttavia al terzo è costretto a lasciare passare lo svedese che viene imitato su-

bito dopo da Fittipaldi. Nel corso di questo terzo giro nel frattempo rientra ai boxes anche la Ferrari di Niki Lauda alla quale, secondo le previsioni, iniziali, il motore non ha retto. Reutemann, che comincia ad avvertire le prime noie alle gomme, cerca comunque di tenere il ritmo creando così la premessa a Peterson e Fittipaldi per prendere su Regazzoni ed Ickx il vantaggio che alla lunga si dimostrerà incolumabile.

son cercando di passare ad ogni curva ma lo svedese non commette il minimo errore e la battaglia si preannuncia senza soluzione.

Al decimo giro anche Ickx e Pace riescono a passare Reutemann mentre Revson invece è costretto a prendere la via dei boxes per il surriscaldamento del motore. Dietro ai primi recuperano Hailwood e Hulme, mentre Mass, cui è calato il motore, deve lasciare passare Stuck che dimostra di essere

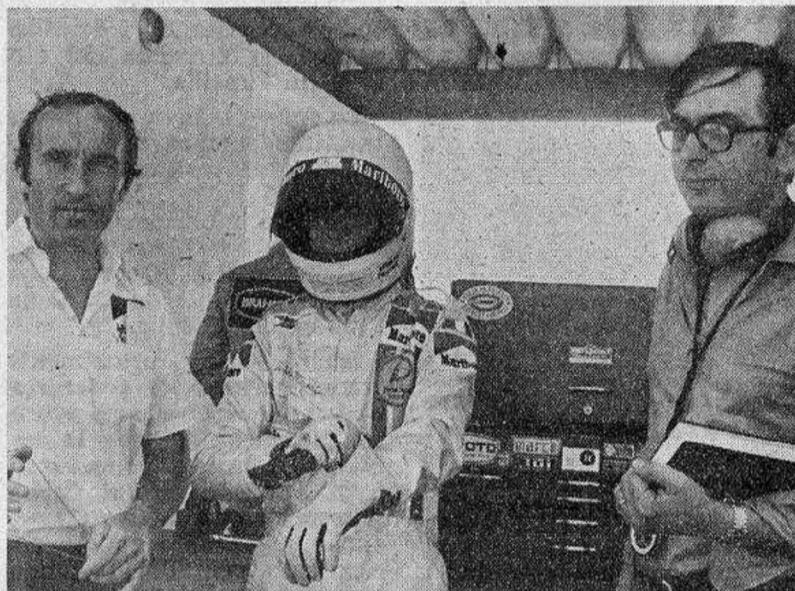
tipaldi al termine del rettilineo più veloce è riuscito a prendere la testa. Non appena in testa Emerson può dare fondo alla sua conoscenza del circuito accumulando in un solo giro un vantaggio di due secondi sullo svedese. Peterson che sente le gomme comportarsi in modo strano cerca di barcamenarsi ma dopo tre giri è costretto a lasciare passare Regazzoni ed Ickx.

Solo a questo punto lo svedese rientra ai boxes per cambiare la gomma posteriore destra. Pertanto al ventesimo giro, la situazione è la seguente: primo Fittipaldi, con cinque secondi su Regazzoni, e poi via via Ickx, Pace, Hailwood, Reutemann, Stuck, Peterson, Scheckter, Hunt, Depailler, Mass, Beltoise, Hill, Pescarolo, che chiude il gruppo dei piloti a pieni giri. Al 24. giro Stuck che è ottavo essendo stato superato da Peterson sempre combattivo, si ferma lungo il percorso per la rottura di un giunto.

Si arriva così al trentesimo giro con tutte le posizioni quasi definite, fatta eccezione per il terzo posto di Ickx che alle prese con problemi di gomme sta perdendo molto rapidamente il suo vantaggio su Pace che è quarto davanti a Hailwood, Peterson, Reutemann, Hunt, Depailler, Scheckter e Hulme. Così mentre il pubblico si prepara (una volta sicuro del successo di Fittipaldi e del secondo posto di Regazzoni) a tifare per Pace, sul circuito iniziano a cadere grossi goccioloni che si trasformano subito in un vero e proprio diluvio.

Immediatamente dalla direzione di corsa viene tirata fuori la bandiera a scacchi che viene nella fretta addirittura sventolata prima davanti al gruppo di centro, invece che davanti a Fittipaldi. Ironia della sorte, non appena Fittipaldi rientra assieme agli altri ai boxes, la pioggia smette improvvisamente come è venuta, innescando così le polemiche sull'utilità della sospensione. Polemiche che tra l'altro vedono Ickx da un lato dare ragione agli organizzatori e Pace dall'altro invece sbracciarsi sconcolato.

Tito Zogli



Merzario, qui con Williams e Dallara, è stato nuovamente molto poco fortunato. Lo stesso ing. Ferrari, ovviamente molto contento per la prestazione di Regazzoni, si è informato sulle possibilità del suo ex-pilota, specialmente dopo gli ottimi tempi ottenuti nelle prove

Alle spalle del gruppo di testa la battaglia è violentissima tra Pace, Mass, Scheckter, Hunt, Hailwood, Hulme, Stuck e Depailler. Da questo gruppo emergono piano piano prima Pace poi Hailwood, Mass, Scheckter e Stuck, mentre davanti Regazzoni riesce finalmente al nono giro a passare Reutemann che accusa anche un preoccupante calo del motore. Fittipaldi nel frattempo insegue come un'ombra Peter-

già perfettamente a suo agio anche in F. 1.

In coda, Merzario riesce a trasformare la sua corsa solitaria in una brillante prestazione andando a riprendere prima Migault partito in ritardo ma molto davanti al comasco, poi parecchi altri.

Al quindicesimo giro finalmente il grande agitarsi di cappelli e braccia nelle tribune centrali avverte che Fit-

Le POSIZIONI in corsa

10. GIRO	20. GIRO
PETERSON	FITTI PALDI
FITTI PALDI	REGAZZONI
REGAZZONI	ICKX
ICKX	PACE
REUTEMANN	HAILWOOD
REVSON	REUTEMANN
PACE	SHECKTER
HAILWOOD	STUCK
SHECKTER	HUNT
HULME	PETERSON
MASS	DEPAILLER
HUNT	MASS
STUCK	BELTOISE
DEPAILLER	PESCAROLO
PESCAROLO	ROBARTS
BELTOISE	HULME
ROBARTS	JARIER
JARIER	MERZARIO
MERZARIO	HILL
HILL	MIGAUT
MIGAUT	WATSON
WATSON	REVSON

L'exploit in prova fa decidere
una scelta errata all'austriaco

Per 500 giri Lauda kappao

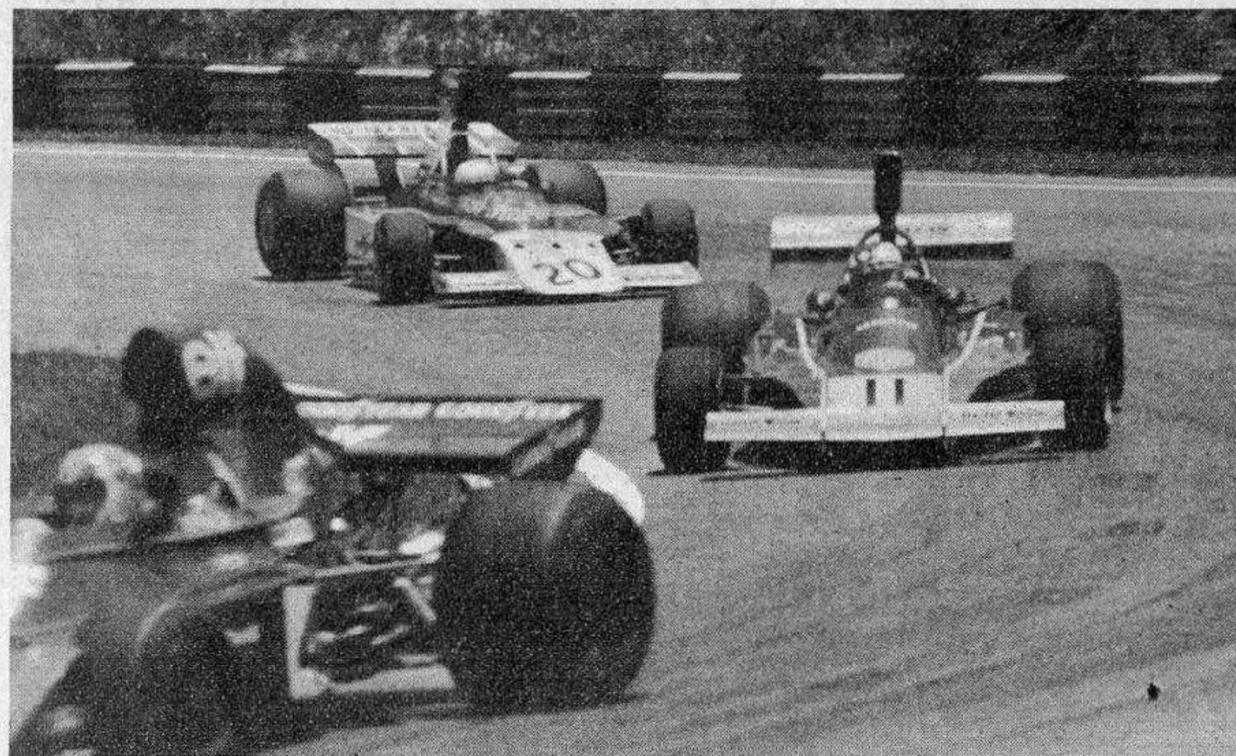
SAN PAOLO - Per ovviare al prevedibile caldo sudamericano, gli organizzatori avevano raggruppato i turni di prove per il Gran Premio del Brasile nelle ore della mattinata, ovviamente più fresche. Due turni al giorno, quindi, intervallati da pochissimo tempo per non inoltrarsi nel pomeriggio, cosicché in pratica sia venerdì che sabato c'è stato un turno unico piuttosto lungo, con poco tempo per fare modifiche fra una sessione e l'altra.

Piuttosto in ritardo certe squadre per i problemi di sdoganamento dei pezzi di cui parliamo a parte, venerdì è Ronnie Peterson il primo a fare un tempo da schieramento, mentre nella seconda parte è Fittipaldi, profondo conosci-

ottengono i loro tempi di qualificazione.

L'indomani, Hailwood non potrà migliorarsi per un pauroso testa-coda in piena velocità che lo porta a piroettare fra le barriere nel tratto di fronte ai box, per la rottura di un triangolo della sospensione. Quanto a Merzario, si lavora molto per migliorare l'assetto, ma in pista il comasco c'è poco ed il tempo non cala. E' Reutemann ad ottenere il miglior tempo del sabato, mentre Regazzoni è stato disturbato da vibrazioni di cui non si è riusciti a stabilire la causa.

Fermatosi per un controllo, è stato smontato il cambio senza trovare nulla di anormale. Ripartito, ha poi



Durante le prove, ad un certo punto si sono trovati assieme Depailler con la Tyrrell, Regazzoni con la Ferrari e Merzario con la Iso-Marlboro. Come si nota, sulla Iso è scomparso il largo alettone anteriore

tore del circuito della sua città, che piazza la sua zampata ottenendo quello che sarà poi il miglior tempo di partenza, l'unico sotto ai 2'33". Molto bene subito Lauda, ed anche Regazzoni, ma le Ferrari sono ferme per l'adattamento dei rapporti al tracciato. La Ferrari fa poi delle accurate prove di pescaggio, poiché sembra che le pompe non svuotino completamente i serbatoi per la forte centrifugazione delle lunghe curve a sinistra dell'autodromo.

Nella seconda parte della giornata, di rilievo le prestazioni di Hailwood e Merzario, che in questa sessione

fatto solo due giri prima di restare con il cambio bloccato, perdendo l'opportunità di provare con le gomme speciali ultranere. Dal canto suo, Lauda ha potuto ritoccare il suo tempo pur affermando di avere 500 giri in meno nel motore. Lo vorrà cambiare in nottata, e questo poi gli costerà la corsa.

• Andrea Fabris ce l'ha fatta (a commuoversi)! E' avvenuto a Buenos Aires nei giorni successivi al G.P. Argentina. Davanti a un centinaio di invitati, c'erano anche quelli del clan Ferrari, Fangio e la YPF, la società petrolifera locale, gli hanno offerto una medaglia d'oro per il suo apporto collaborativo alla nazione argentina nel settore automobilistico.

Pilota	Vettura	venerdì		sabato	
		I	II	III	IV
Emerson FITTIPALDI	Texaco-Marlboro McLaren M23	2'35"80	2'32"97	2'33"00	2'33"65
Carlos REUTEMANN	Brabham-Ford BT 44	2'34"63	2'34"09	2'33"21	2'36"18
Niki LAUDA	Ferrari 312 B3	2'34"20	2'34"10	2'33"77	2'34"97
Ronnie PETERSON	John Player Sp.-Lotus 72 D	2'34"10	2'34"40	2'34"38	2'33"82
Jacky ICKX	John Player Sp.-Lotus 72 D	2'36"10	2'35"30	2'34"64	2'35"71
Peter REVSON	UOP-Shadow-Ford DN 3	2'36"82	2'36"17	2'47"30	2'34"66
Mike HAILWOOD	McLaren-Yardley M 23	2'36"85	2'34"95	2'35"04	2'35"35
Clay REGAZZONI	Ferrari 312 B3	2'35"05	2'35"09	2'35"67	2'36"25
Arturo MERZARIO	Iso-Marlboro-Ford FW 01	2'38"23	2'35"15	2'36"94	2'35"30
Jochen MASS	Surtees-Fina TS 16	2'37"94	2'39"76	2'38"59	2'35"43
Denis HULME	Texaco-Marlboro McLaren M23	2'38"06	2'35"54	2'36"12	2'35"56
Carlos PACE	Surtees-Fina TS 16	2'36"10	2'37"35	2'36"32	2'35"63
Howden GANLEY	March-Ford 741	2'41"00	2'37"65	3'00"52	2'35"64
Jody SCHECKTER	Tyrrell-Ford 006/2	2'38"56	2'36"50	2'35"78	2'35"94
John WATSON	Brabham-Hexagon BT 42	2'39"19	2'37"32	2'38"29	2'36"06
Patrick DEPAILLER	Tyrrell-Ford 005	2'43"98	2'43"77	2'37"39	2'36"21
Jean-Pierre BELTOISE	BRM-Motul P 160	2'37"80	2'36"49	2'39"83	2'38"26
Hans-Joachim STUCK	March-Ford 741	2'39"51	2'38"24	2'37"65	2'36"28
James HUNT	March-Ford 731 G	2'37"98	2'40"10	2'37"34	2'37"24
Jean-Pierre JARIER	UOP-Shadow-Ford DN 1	2'39"54	2'37"63	2'38"34	2'39"00
Graham HILL	Lola-Embassy-Ford T 370	2'40"90	2'40"99	2'39"06	2'38"62
Henri PESCAROLO	BRM-Motul P 160	2'38"80	2'49"20	2'52"43	2'43"91
François MIGAULT	BRM-Motul P 160	2'41"37	2'41"90	2'41"30	2'39"20
Richard ROBARTS	Brabham-Ford BT 44	2'44"39	2'41"73	2'40"63	2'39"85
Guy EDWARDS	Lola-Embassy-Ford T 370	2'45"38	2'42"15	2'54"05	2'43"10

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

Entrambi chiedono al CSI la prova F.1

Tra Brasilia e S. Paolo la «guerra iridata»

SAN PAOLO - Una grossa gatta da pelare per la CSI la stanno preparando i brasiliani, con la faccenda del circuito di Brasilia.

La inaugurazione del nuovo tracciato, che avverrà domenica ventura con una gara ristretta di F. 1, è legata alla dichiarata intenzione della Federazione Brasiliana di Automobilismo di giungere ad una rotazione della sede del Gran Premio del Brasile.

André Richer, attualmente commissario della federazione brasiliana (tra poco avverranno le elezioni per la nomina del nuovo presidente), è di opinione che si debba giungere ad una rotazione, anche se essendo egli in carica solo per 90 giorni non può prendere la decisione. In questo senso la federazione brasiliana ha interessato la CSI, col solito lavoro di preparazione psicologica che porti alla risoluzione ufficiale.

In contrapposto all'opinione della Federazione brasiliana, vi è che quella della Federazione Paulista, presieduta da Wodih Elu, che ovviamente tende a mantenere allo stato di Sao Paulo il privilegio di organizzare il Gran Premio del Brasile. In aperta e dichiarata polemica con la

Federazione delle Federazioni, Wodih afferma che Interlagos è sede naturale del Gran Premio, e che se proprio si vuole favorire il nascente circuito di Brasilia la CSI deve concedere al Brasile due prove annuali valide per il campionato del mondo dei piloti.

Una richiesta che naturalmente la CSI non può accettare, anche se chi la avanza lo fa argomentando che se si dà una prova per stato... il Brasile è una confederazione di stati e quindi potrebbe averne parecchi. L'argomento citato a suffragio di questa tesi è che la Gran Bretagna ha quattro nazionali di calcio, perché composta di Irlanda del Nord, Scozia, Galles e Inghilterra...

Da quel che abbiamo potuto capire, parlando della vicenda coi membri della CSI, è che vi è un orientamento a concedere al Brasile la prova del campionato piloti sul circuito di Brasilia, concedendo a quello di Interlagos una prova valida per il campionato del mondo dei costruttori. Una decisione, se verrà presa, che provocherà una specie di rivoluzione interna, in Brasile, perché quelli di Sao Paulo sono piuttosto decisi.

f. l.

Da MERZARIO «Muscolo» ● ai poliziotti di Regazzoni ● alla patente di Beltoise ● alle attenzioni Goodyear

SCHECKTER già seccato con TYRRELL

DALL'INVIATO

SAN PAOLO - I meccanici di Frank Williams, dotati come tutti gli inglesi di un ottimo «sense of humour», hanno soprannominato Arturo Merzario «muscle», cioè muscoli e come non bastasse quando sono in vena di scherzi a chiunque chiede loro dove è Merzario rispondono inscenando una pantomina basata su angosciose finte ricerche sotto la macchina, dentro il posto guida. Arturo dal canto suo non è dispiaciuto di questo simpatico alludere alle sue mini-proporzioni, perché ha capito che se i meccanici lo trattano così è solo perché hanno molta confidenza e stima per lui, sentimenti che si sono accresciuti dopo questa trasferta sudamericana, perché gli inglesi hanno capito che Merzario tutta l'energia che ha nel fisico la scarica nel pedale che deve premere l'acceleratore.

● Nella prima giornata di prove, i tecnici della Goodyear avevano montato a quelli della Ferrari delle gomme a mescola durissima in modo che al loro passaggio le vetture potessero pulire la pista sporca di terriccio e detriti. Clay Regazzoni, nel commentare la cosa, ha detto: «Ora ci tocca fare anche gli spazzini...!».

● Sempre a proposito di Goodyear e di Ferrari, subito dopo le prime prove quando ancora una volta le due monoposto modenese erano riuscite a stabilire ottimi tempi di qualificazione, con Lauda addirittura secondo, il dirigente e responsabile delle pubbliche relazioni della casa di pneumatici americana si era incaricato personalmente di attaccare l'adesivo pubblicitario della Goodyear sul frontale della Ferrari, al di sotto del posto di guida. Luca Montezemolo ironicamente a quel punto si avvicina a Bernard Cahier per dirgli: «Lo scorso anno non eravamo oggetto di tante attenzioni da parte vostra, adesso dopo Buenos Aires ed Interlagos, vedo che vi ricordate anche di noi!».

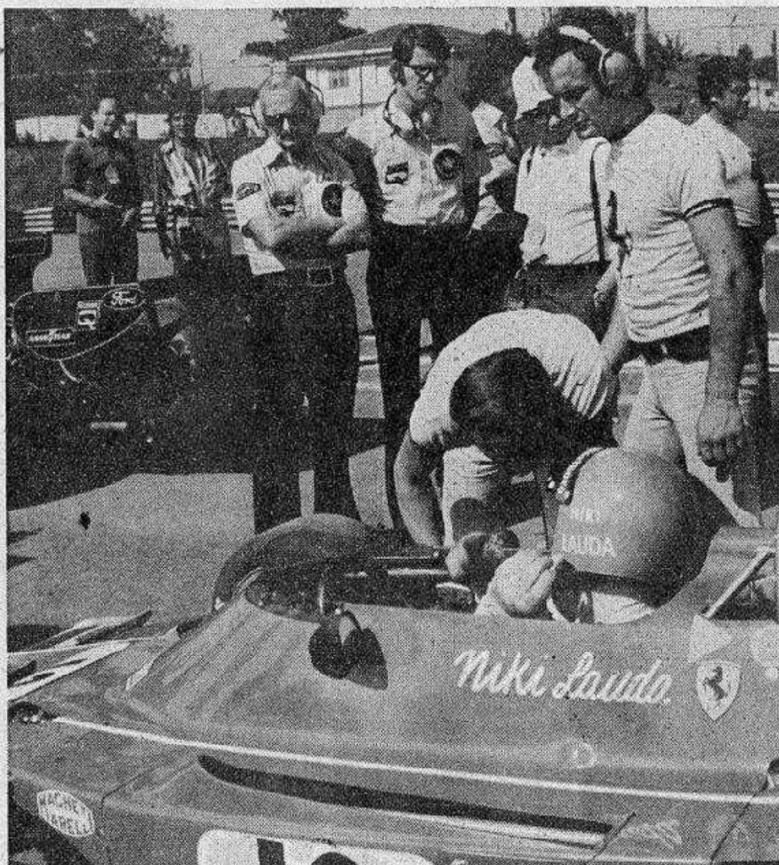
● L'accordo tra Tyrrell e Schekter si sarebbe rapidamente deteriorato. Il gio-

vane e bollente sudafricano, infatti, soffre oltremodo l'apprendistato che Tyrrell intende fargli compiere. Tuttavia, quello che Jody non riesce proprio a digerire è il fatto che subito, alle prime gare, gli sia stato assegnato il compito di collaudare le nuove sospensioni tipo Lotus disegnate da Gardner e che per il momento sembrano ben lontane da un rendimento appena soddisfacente. Schekter infatti avrebbe preferito rimandare il tutto alla prossima primavera per correre in sudamerica con la vettura di Stewart e fare perciò liberamente la sua corsa.

● Clay Regazzoni ha spiegato il concitato momento della premiazione in Argentina, con il «giallo» dei pugni al poliziotto che ha acceso la fantasia dei cronisti. Infatti tutta la faccenda è stata originata dal fatto che Clay non sapeva di essere arrivato terzo, e quindi una volta rientrato ai boxes si era già tranquillamente spogliato per avviarsi all'albergo. A quel punto qualcuno ha detto allo svizzero che invece si presentava dal Presidente della Repubblica sul podio della premiazione, e quindi Clay ha dovuto infilarsi di nuovo la tuta alla bell'e meglio e aiutarsi con i gomiti e con le mani per fendere la calca di gente in modo da poter raggiungere la tribuna.

● La rottura del braccio della sospensione posteriore sulle McLaren di Hailwood durante le prove ha fatto sorgere il dubbio che anche nella squadra Kiwi, per raggiungere certi limiti di competitività, si sia fatto ricorso alla scuola della leggerezza e dei metalli al limite della tolleranza.

● Beltoise ha chiesto ai dirigenti dell'Automobile Club argentino una patente di guida. Sembra infatti che il francese, uno dei primi ad incappare tempo fa in Inghilterra nei rigori del provvedimento limitativo di velocità imposti dalla crisi energetica, sia stato privato per un tempo sufficientemente lungo del documento a lui indispensabile per potersi spostare da un autodromo all'altro, e che quindi abbia fatto ricorso alle autorità argentine per risolvere i suoi problemi



Una valvola ha impedito a Lauda di ripetere la bella prestazione argentina. Ora che le Ferrari si sono rimesse ad andare, si notano più spesso osservatori «nemici» nei dintorni: qui sono Chapman e Kerr

Niki Lauda non è certo un ragazzo loquace, in genere preferisce dedicare le sue attenzioni più alle corse che alle pubbliche relazioni. Sembra addirittura che a Maranello nei criteri di scelta per la squadra del 1974 questa particolarità dell'austriaco sia stata fondamentale per includerlo nella rosa dei candidati in modo da evitare se non altro a priori la possibilità di avere in casa un personaggio «polemico». Comunque ad Interlagos Lauda dopo aver segnato il terzo tempo assoluto in prova ha finalmente trovato il tempo di sorridere e di aprirsi con i giornalisti:

«Sono veramente felice — diceva Niki — non solo per il tempo che ho fatto ma soprattutto perché sto capendo che con la Ferrari ho giocato la carta giusta per la mia vita di pilota. Ora qualcuno dice che ho avuto molta fortuna, e tutto sommato posso dire che forse ha anche ragione. Comunque è una fortuna che mi sono guadagnato rischiando: il giorno in cui a Modena mi hanno offerto di correre per loro non c'erano queste macchine ma solo dei programmi.

«Io ho creduto in questi programmi e, come si vede, il tempo mi ha dato ragione. Per concludere perciò posso dire che sono fortunato, ma solo in rapporto al fatto che la mia vera fortuna è stata quella che Ferrari ha chiesto a me e non ad un altro di caffè per lui. D'altronde credo che per chiunque dei campioni di oggi e di ieri ad un certo momento si sia presentata l'occasione giusta al momento giusto. Per me, ripeto, questa concomitanza dovrebbe essersi avverata quest'anno, e perciò ora debbo solo sfruttarla al meglio, soprattutto perché è difficile che queste cose si ripetano spesso».

Tito Zogli

La dogana è uguale anche per FITTI

DALL'INVIATO

SAN PAOLO - Nella sua curiosissima lentezza e confusione, la dogana brasiliana si è rivelata assolutamente imparziale. Macchine e parti di ricambio, arrivate dall'Argentina o direttamente dalle sedi delle squadre, sono rimasti bloccati per giorni negli aeroporti, quando è stato possibile localizzarli.

Per esempio la sospensione della Surtees di Pace, danneggiata in Argentina, è stata inviata da Londra subito, ma alla Surtees è arrivata soltanto il giovedì notte, dopo che per tre giorni John Surtees è diventato matto a cercarla, sapendo che era in Brasile da una settimana.

Il telaio nuovo della macchina di Jarier, spedito anche lui dall'Inghilterra, era dalle parti di San Paolo da lunedì, ma alla Shadow hanno potuto averlo solo giovedì cosicché per i meccanici è stata una lunga corsa al montaggio della macchina, fatto nella notte precedente le prime prove.

Ken Tyrrell ha atteso invano i suoi motori di ricambio scomparsi forse nella giungla delle Amazzoni. I documenti relativi ai motori sono arrivati, ma le casse non si sono trovate che tardissimo. La stessa cosa è capitata anche a parti destinate alla macchina di Fittipaldi, il che dimostra che la dogana è stata davvero imparziale.

Il guaio più grosso è capitato alla Firestone, che aveva fatto arrivare parecchi treni di gomme speciali, quelle a mescola tenera che servono per fare

i tempi velocissimi di qualificazione. Le gomme, proprio non si sono ritrovate, e quelli che hanno le Firestone hanno dovuto accontentarsi di fare le prove con le gomme normali. Con una differenza valutata in circa due secondi al giro; vedete bene come questo sia stato un grosso guaio, almeno ai fini della posizione di partenza.

● Il circuito è stato migliorato per quanto riguarda le installazioni di sicurezza, con la posa della intera recinzione esterna, con reti di protezione messe davanti alle barriere del guard-rail e con altre cose. La pista tutta via è rimasta quella che era, vale a dire col fondo piuttosto ondulato, che si è rivelato anche pericoloso, oltre che molto duro per le sospensioni. Ne hanno fatto le spese un po' tutti, pur se la cosa era conosciuta e quindi tutte erano preparati.

La messa a punto delle sospensioni, in funzione del trovare il miglior compromesso possibile tra tenuta di strada e aderenza delle ruote al suolo è stata molto laboriosa. Per qualcuno poi la cosa si è rivelata drammatica, come sulla McLaren di Hailwood, che ha rotto un braccio della sospensione posteriore compiendo un'impressionante numero di piroette nella curva molto veloce che segue i box.

● Rikki Von Opel non è venuto in Brasile. Dopo la infelice prova in Argentina, che ha rivelato la necessità di correggere radicalmente la macchina, ha mandato a casa tutti, per co-

minciare a lavorare attorno soprattutto alla linea aerodinamica per essere in grado di partecipare in maniera decente al G.P. di Spagna.

Pare che Von Opel abbia adesso la intenzione di modificare radicalmente i suoi programmi, per giungere ad avere una F. 1 portabile. Lo si è visto a Buenos Aires a colloquio con Jochen Neerpasch, col quale ha parlato della sua voglia di correre con qualche macchina Turismo, ma anche della F. 1. Non ostante le smentite giunte dalla Germania, non è impossibile che ne venga fuori qualche cosa di nuovo, con un aiuto più o meno diretto da parte della BMW, nella concezione (se non nella costruzione) della F. 1.

Che la BMW abbia a più o meno lunga scadenza dei programmi anche per le monoposto maggiori pare che sia sicuro, anche perché la presenza di Neerpasch a Buenos Aires, che vi abbiamo segnalato, non può essere stata solo un fatto turistico.

● C'è stata una bella lotta per il possesso del volante del famigerato «Pace Car», la macchina che dovrebbe intervenire a rallentare tutti in caso di incidente che blocchi la pista. La Federazione Paulista ed il direttore di corsa avevano designato, a guidare questa macchina, il campione brasiliano delle Gran Turismo, Antonio Carlos Avallone. La GPDA invece avrebbe voluto che il pilota fosse Wilson Fittipaldi, e su questo punto si è scatenata una bella polemica durata due giorni, fino a quando ha vinto il direttore

di corsa che ha dimostrato che Avallone non ha nulla da invidiare a Wilson Fittipaldi in fatto di guida e di conoscenza della situazione locale.

Una bella battaglia polemica che aveva come basi soprattutto il prestigio personale degli interessati. E pensare che sarebbe tanto meglio che questo famigerato «Pace Car» non ci fosse.

● Il problema delle credenziali si è rivelato ancora una volta molto grosso. Limitazioni annunciate a tutto spiano, e in effetti operate nei confronti dei giornalisti e fotografi. Qualcuno però, amico di qualche personaggio, ha avuto lasciarsi passare per libero transito anche per le mogli, come è stato il caso di giornalisti francesi e inglesi.

Per contro, le squadre della F. 1 Association non si sono private di nulla. Hanno avuto in tutto circa 350 lasciarsi passare, per la caterva di personale che... non avevano. Il conto presentato agli organizzatori è stato molto alto, comprendendo anche una scorta notevole di biglietti per «personaggi» importanti. Oltre che 150 biglietti per gli «sponsors», la cui presenza non si riesce bene a capire, nella zona dei box, se davvero piloti e capi squadra vogliono la pista pulita. Gli sponsors però portano soldi, e quindi diventano elementi molto necessari al buon funzionamento di motori e sospensioni durante la corsa. Più dei meccanici, evidentemente.

f. l.

Scende in pista la nuova HESKETH

In 5 mesi il motore del lord

SAN PAOLO - Appena questo numero di AUTOSPRINT sarà finito di stampare, sul circuito di Interlagos ci sarà una prima assoluta di molto interesse: la nuova Hesketh scenderà in pista per le prime prove effettive di collaudo capaci di dare delle indicazioni comparative sulla sua efficienza.

La macchina è già arrivata in Brasile e dovrebbe essere guidata da James Hunt nella gara di Brasilia. Secondo Alexander Hesketh, nelle prove già compiute in Inghilterra, sul circuito di Silverstone, la nuova macchina è stata notevolmente migliore della March modificata che Hunt guida attualmente. Di conseguenza se ne dovrebbe dedurre che già nel Gran Premio di Spagna la Hesketh possa puntare a vincere.

Lord Hesketh ci ha anche detto che oltre al primato di velocità compiuto dai suoi tecnici nella costruzione del nuovo telaio, la sua squadra potrà vantare un altro primato, quello della velocità nella costruzione di un motore. Il nuovo propulsore commissionato da lord Hesketh, infatti, dovrebbe andare al banco in questi giorni, essendone già stata terminata la costruzione. È stato ottenuto, dal giorno in cui è nata l'idea e si è cominciato a disegnarlo, fino al giorno in cui ha girato al banco, in cinque mesi.

Alexander Hesketh è molto soddisfatto, ma vuole anche precisare che la utilizzazione del nuovo motore non sarà immediata. «Prima di farlo scendere in pista voglio che siano stati effettivamente raggiunti i 500 cavalli di potenza massima, e che siano cavalli buoni e costanti. Fino ad allora continueremo ad usare il motore Cosworth».

Graham HILL Presidente dei Piloti

● Graham Hill è il nuovo Presidente della GPDA. A mandato scaduto, Denny Hulme non ha voluto accettare il rinnovo della carica insistendo per essere sostituito. Era stata presentata la proposta di eleggere Emerson Fittipaldi, che però non ha voluto accettare, dichiarandosi troppo giovane per simile incarico.

Fittipaldi ha suggerito Hulme, o in alternativa, Stewart. Ma la candidatura Stewart è stata bocciata perché Jackie non verrà più a tutte le corse e quindi non potrà assolvere il suo eventuale mandato, ed anche perché si preferisce un pilota in attività.

Così, dopo una proposta avanzata da Hunt, si è passati al voto segreto ed è risultato eletto Graham Hill.

La FERRARI non va a Brasilia

● Nessuna Ferrari per la gara inaugurale del circuito di Brasilia, che sarà disputata domenica prossima. La proposta di inviare una macchina è stata fatta alla Ferrari dopo il Gran Premio di Argentina, forse perché avevano visto che si trattava di macchine molto competitive. Prima, nessuno si era fatto vivo con la Casa Italiana, che era stata perciò snobbata.

Dopo l'Argentina, invece, le sollecitazioni sono state parecchie e Luca Montezemolo ne ha parlato parecchio. Giungendo però alla conclusione di non mandare nessuno, perché le macchine servono a Maranello, sia per talune prove da effettuare subito, sia per le revisioni necessarie per essere pronte alle prossime gare. Di conseguenza c'è stata una indispettita reazione degli organizzatori che hanno sussurrato in giro che la Ferrari era poco «amabile». Però, prima di Buenos Aires, nessuno aveva tenuto in conto le Ferrari.

PERCHE' non migliorano i records

DALL'INVIATO

SAN PAOLO - In Argentina non esistevano termini di paragone, per poter stabilire se le prestazioni del 1974 erano o no superiori a quelle del 1973. Per la prima volta veniva utilizzato dalle F. 1 il circuito lungo, per cui come riferimento si avevano soltanto i tempi ottenuti dalle macchine sport nelle prove per la 1000 chilometri di Buenos Aires.

Qui, invece, i riferimenti sono precisi, perché i primati sono quelli stabiliti l'anno scorso nelle prove per il G.P. del Brasile. Il primato assoluto, ufficioso, era stato stabilito da Ronnie Peterson in 2'30"5. Quest'anno il primato delle prove è nettamente meno veloce, con 2'32"97 di Fittipaldi, e se si considera la Lotus e Peterson, che avevano ottenuto il miglior tempo nel 1973, si vede che la differenza è ancora più rilevante: oltre tre secondi di scarto.

La cosa può sembrare strana, dato che ci si era abituati a vedere i primati costantemente migliorati, ma ha una sua giustificazione logica. Le macchine sono infatti cambiate, per regolamento, nella loro concezione aerodinamica generale. I limiti alle dimensioni ed alla posizione dell'ala posteriore hanno infatti diminuito sia il coefficiente generale di penetrazione, sia l'azione ipostentatrice svolta dagli alettoni. Per cui ne è risultata una minor aderenza delle ruote motrici, che si traduce in maggiore difficoltà di guida e conseguentemente in prestazioni meno brillanti.

La differenza, sul circuito di Interlagos, è risultata di quattro decimi di secondo ogni chilometro di pista, cioè molto elevata. Soprattutto perché in realtà dobbiamo considerarla superiore, dato che questo rapporto è stato calcolato sulla base delle macchine del gennaio 1973, senza cioè tener conto delle evoluzioni successive, che hanno certo portato le macchine ad essere complessivamente migliori. I progressi dei telai e quelli dei pneumatici, infatti sono stati sostanziali, nel corso del 1973.

Se si potesse fare un rapporto diretto tra le differenze riscontrate a Interlagos e quelle che si verificano sugli altri circuiti, si dovrebbe dire che i tempi sul giro che saranno registrati nei prossimi Grandi Premi saranno meno veloci di circa 4-5 decimi di secondo per ogni chilometro.

Evidentemente ciò non può essere un elemento di valutazione effettiva fissa, perché nel computo delle prestazioni intervengono anche i fattori legati al disegno delle piste. Probabile che se si mettessero le macchine di oggi sulla pista di Monza, nelle stesse condizioni del 1973, le differenze risulterebbero inferiori, perché in rettilineo la incidenza della nuova regolamentazione degli alettoni avrebbe molta minore importanza. Potrebbe anzi accadere che su una pista essenzialmente priva di difficoltà non ci sia differenza alcuna. Comunque, dato il profilo dei circuiti che saranno utilizzati per il campionato 1974, e le modifiche di taluni, è da ritenere che i primati del 1974 saranno tutti inferiori a quelli del 1973.

f. l.

RINVIATA la «prima» club di MORROGH

VALLELUNGA - Nuovo concorso e nuovo vincitore, alla scuola di Henry Morrogh, in vista della selezione per l'assegnazione della Ford-Mexico. Sabato 12 gennaio è stata la volta dell'allievo austriaco Thomas Rohracher, giro più veloce 1'01"7, tempo totale 5'10"1; 2. Punzi, 1'02"5, 5'14"7; 3. Papili 1'05"8, 5'30"9; 4. Scarfo.

Nel frattempo, l'attività della scuola prosegue non ostante le difficoltà contingenti. Per la diffidenza di molti a rinnovare la licenza in questa incertezza, Morrogh è stato costretto a rinviare, a data da destinarsi, la prima gara club, prevista per il 26 gennaio.

L'ARGENTINA ha seguito alla TV le vicende di INTERLAGOS (mentre CARLOS aspetta di «vedere» il famoso MILIONE di Peron)

I clacson hanno suonato a BAIREES quando Reutemann è scattato in testa

BUENOS AIRES - La TV ha mantenuto incatenati gli argentini dalle una alle tre per vedere il Gran Premio di Interlagos. Che Reutemann con la sua bianca Brabham sia scattato in testa lo si è sentito subito dal clamore dei clacson, suonati con insistenza, poi tutto si è calmato, quando pochi minuti dopo la vettura non ha più risposto alla spinta del pilota perdendo lentamente terreno.

Dire che gli argentini sperassero molto nel loro pilota è superfluo, dopo la performance brillante in questo autodromo, ma la sfortuna ha voluto che Carlos non conquistasse nessun punto del campionato nelle due corse, chiamamole di casa, pur essendo un protagonista acceso. Mentre la corsa brasiliana si svolgeva ormai tranquilla e senza speranza per gli argentini, uno di questi, tifoso dell'anima per i colori locali, dopo essersi rosciato le dita durante un'ora e mezza si limitava a dire: «Reutemann ha vinto perché se somiamo i 50 giri di Buenos Aires con i tre di Interlagos, è rimasto in testa i 53 giri della prima corsa». Forma matematica di accontentarsi quando le cose non vanno per il loro verso!

Pur contenti per il trionfo di Fit-

tipaldi, gli argentini imprecano contro la sorte avversa che impedisce loro di inneggiare al loro beniamino, mentre il brasiliano che non per niente ha conquistato un campionato del mondo, vince sempre sui circuiti di casa.

I giornali della sera ancora non sono usciti al momento di trasmettere, ma quelli della mattina riflettono la speranza che Reutemann possa vincere questa corsa, dopo aver fatto un tempo buono che lo porta di fianco al Fittipaldi in «pole position». Altra cosa che gli argentini non hanno digerito, ed ogni tanto mettono il dito sulla piaga, è il fatto che Regazzoni sia stato votato più di Reutemann nel premio alla combattività. Credevano ed erano sicuri che almeno quello fosse toccato al loro uomo di punta e i commenti verso certi giornalisti precisamente non argentini che non lo hanno votato non sono molto benevoli.

Scoccia molto, anche se il risultato in un certo senso ha dato ragione ai brasiliani, che nelle previsioni antegara si dia, nei giornali brasiliani, il primo posto a Emerson, seguito da Lauda, Regazzoni, Peterson e Ickx e non si dica niente di Carlos. Ciò vuol dire che i brasiliani non hanno capito nulla della cor-

sa di Reutemann del 17 di ottobre.

In ogni modo il trionfo di Fittipaldi, agevolato certamente dall'interruzione della corsa per un acquazzone che c'è stato e non c'è stato, non ha fatto grinze, anche se gli inviati locali hanno messo in dubbio il tempo da lui fatto e che gli ha dato la «pole position», perché secondo loro nessuna scuderia ha registrato tale tempo, ma solamente i cronometristi brasiliani. E questo ripete un poco la storia di Reutemann, l'anno scorso quando partì alla corda e i brasiliani fecero fuoco e fiamme dicendo che tutto era stato preparato per dare al loro pilota la posizione favorevole, poi smentita nei primi 500 metri da Stewart.

Ora sorgerà la polemica per quei 32 giri invece di 40: anche se la corsa era definita con il trionfo di Emerson e una corsa d'attesa di Regazzoni e Ickx, sorgerà il dubbio che quelle gocce d'acqua siano cadute in funzione di Fittipaldi. Ed allora all'autodromo di Baires che sarebbe successo se fosse caduto un principio di acquazzone e fosse stata fermata la corsa con un trionfo inopinato di Reutemann, fino allora vincitore sulla pista della corsa?

Ciò porrà la questione se alcune gocce di acqua saranno padrone di

far vincere un beniamino locale, a piena responsabilità del direttore di corsa. Cioè con Regazzoni in testa e Fittipaldi a ruota, il direttore di corsa avrebbe preso la decisione di mettere la bandiera a quadri? Questo si chiedono oggi in Argentina, dopo una rapida consultazione telefonica, fatta lottando contro l'orologio.

Il fatto è che Fittipaldi ha vinto la sua corsa di casa, senza quel tripudio di spettatori che abbiamo visto qui a Buenos Aires. Forse il caldo o la presunzione che il trionfo di Fittipaldi fosse una cosa logica e neppure da festeggiare ha portato i brasiliani ad essere molto meno entusiasti di quella moltitudine di argentini che fece dell'autodromo un ambiente di entusiasmo mai visto e poi di una amarezza veramente sentita.

Reutemann non ha portato a casa nessun punto per il campionato. Amareggia gli argentini perché, lottando in casa, il fattore campo è sempre favorevole. Poi Reutemann non ha nascosto le difficoltà europee per correre contro avversari di pari valore e forse senza quell'aiuto di 1 milione di Pesos al mese che tutti hanno detto che il governo avrebbe dato, ma che lui non ha né sentito né visto.

Augusto C. Bonzi

Gare «all'inglese» il 16 FEBBRAIO

Vallelunga Coppa Austerità

ROMA - Potrà anche sembrare scontato ma la gara che il Gruppo Piloti Romani intende organizzare il 16 febbraio a Vallelunga doveva inevitabilmente chiamarsi «Prima» (e si spera anche ultima) Coppa Austerità». Dall'inizio della crisi petrolifera e dopo una snervante attesa di congetture dolci ed amare, questo è il primo atto concreto in favore di una pronta ripresa dello sport automobilistico italiano.

Non sarà facile per una Scuderia che in questo momento può contare solo sul proprio coraggio e sulla propria sportività organizzare una gara, seppure minore e di tipo particolare, quando non saranno ancora alleviati i disagi che tormentano gli automobilisti, primo fra tutti lo stop domenicale.

Il presidente Palango ed i suoi collaboratori sono comunque convinti che una corsa, anche piccola, avrà il potere di sdrammatizzare l'attuale situazione, liberando dall'immobilismo uno sport che in realtà non si è mai insabbiato. Contro le previsioni dei pessimisti ad oltranza, sarà la miglior dimostrazione che piloti e preparatori hanno una gran voglia di correre e gli organizzatori, almeno quelli dotati di spirito sportivo, non intendono certo tirare i remi in barca.

Naturalmente la gara avrà una fisionomia diversa dalle solite ma l'importante era riportare in pista i piloti: in seguito tornerà anche il tempo delle gare di lusso. Come è noto è già difficile organizzare gare a Vallelunga nei periodi normali, figuriamoci in piena austerità e di sabato per giunta. Con l'entusiasmo proprio dei periodi di magra si spera di sgravare l'organizzazione da tutti quei cavilli burocratici che normalmente appesantiscono i bilanci. La CSAI si è dimostrata entusiasta all'idea della gara ma è anche auspicabile che chi-

da un occhio sulla tassa di iscrizione al calendario e non pretenda la presenza di commissari tecnici e sportivi che incidano nelle spese.

Anche alla Vallelunga SpA si chiede un intervento fattivo magari sotto forma di sconto per l'affitto della pista. Dal momento che la Gruppo Piloti Romani non intende occuparsi della questione pubblico che comporterebbe troppi problemi, è prevedibile che chi desidera assistere alla manifestazione potrà entrare nell'autodromo pagando il biglietto di ingresso alla Vallelunga SpA come nelle normali giornate di prova.

D'altronde anche se le gare, tutte sulla distanza di dieci giri con partenza da fermo, avranno uno svolgimento regolare, si vuole dare alla manifestazione il carattere di seduta di allenamento per evitare sempre possibili intoppi. Non a caso questa Coppa Austerità è stata paragonata alle garette inglesi di club che si svolgono il sabato pomeriggio, senza tutti gli intralci burocratici che da noi avvicinano le corse ad un affare di stato. Evidentemente c'era bisogno della crisi petrolifera per organizzare anche in Italia queste ormai mitiche gare-club, invocate da almeno quindici anni.

Le corse in programma sono in tutto quattro e sono riservate ai gruppi 2, 4 ed alla F. 850. Al mattino si svolgeranno le verifiche sportive e tecniche, oltre che le prove di qualificazione (ore 11-13) sulla distanza di cinque giri. Alle 14 prenderà il via la classe 500 e subito dopo le classi 600, 700 ed 850. Seguirà una eterogenea gara che vedrà riunite le restanti classi del G. 2 oltre che le classi 1300 e 1600 del G. 4. Chiuderà la giornata la F. 850. Coppe, anche se modeste, ai primi tre di ogni gara. Non sono invece previsti i gruppi 1 e 3 a causa del poco tempo a disposizione ma se i diretti interessati insistessero per correre è probabile che la scuderia romana finisca per accontentarli.

E' stata fissata una tassa di iscrizione di 13.000 lire che servirà a coprire le spese di affitto della pista e quelle relative all'assicurazione che coprirà totalmente piloti ed organizzatori. Naturalmente saranno garantiti, tutti i servizi necessari, come l'ambulanza, il medico e gli addetti al servizio antincendio. Ci sarà anche un servizio cronometraggio, pur se in forma piuttosto casalinga. Si assumerà gratuitamente l'incarico, assieme ad alcuni amici, il pilota Cuccotti che fa parte della Fed. It. Cronometristi.

Daniele Buzzonetti

Ritardato il lancio delle 132 GS

TORINO - L'astensione dal lavoro, organizzata dalle forze sindacali CIGL, CISL e UIL, negli stabilimenti Fiat, OM e Autobianchi venerdì 25 gennaio, ha fatto saltare il previsto programma per la presentazione della Fiat 132 nuova che era stato annunciato per il 30 gennaio (come già abbiamo scritto a pagina 28).

Lo sciopero riuscito secondo le forze sindacali al 99% e secondo l'azienda al 68,7% è stato puntellato da alcuni scontri davanti alle fabbriche fra maestranze che volevano recarsi al lavoro e i «picchetti» che tentavano di impedirlo. Alcune auto sono state danneggiate, ed è stato impedito a circa duecento dirigenti di entrare negli uffici.

La presentazione al pubblico della nuova 132 nelle versioni GL e GLS è così «slittata» di 6 giorni e verrà presentata il 6 febbraio, anche il prezzo «purtroppo» nel frattempo ha subito uno «slittamento», infatti anche se non è stato annunciato ufficialmente, la nuova Fiat 132, subirà un aumento rispetto al prezzo che aveva prima del 14 gennaio del 20% e non del 15% come era stato annunciato.

Solo i «pro» senza «limite» a NIVELLES!

BRUXELLES - La prima prova del campionato del Belgio doveva essere disputata nei giorni 9 e 10 febbraio. Si trattava di uno dei più importanti rallyes della stagione, le Boucles de Spa, per il quale ci risulta che la Lancia aveva chiesto informazioni in previsione di una eventuale partecipazione. L'organizzatore, Alphonse Deltre, nonostante le attuali restrizioni si è comportato esattamente come se fosse sicuro che la sua corsa si sarebbe svolta nelle date previste.

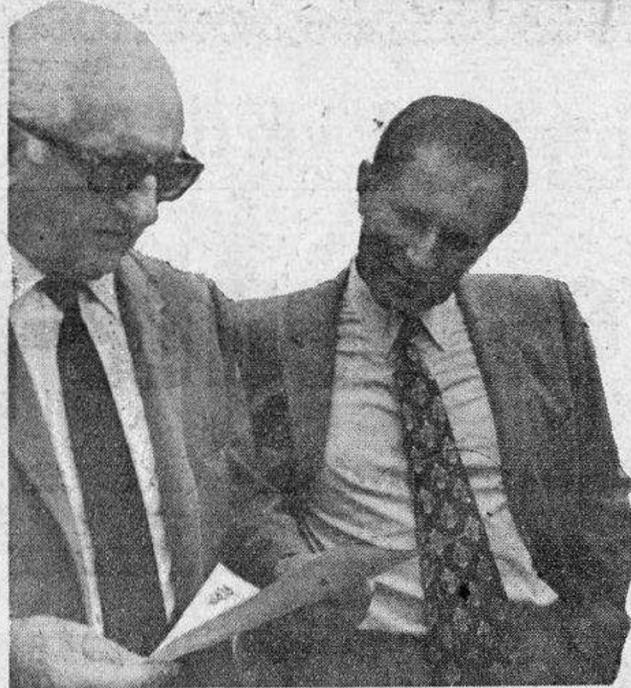
Si può dunque dire che si teneva pronto ed è bene, ma la commissione sportiva internazionale, durante una importante riunione, ha invece deciso di vietare qualsiasi corsa fino al 28 febbraio. In questo ha senz'altro preceduto il ministero responsabile, che avrebbe certamente preso misure riguardanti qualsiasi manifestazione automobilistica; d'altro canto il comunicato della CSN è chiarissimo, pur consentendo interpretazioni interessanti.

Gli organizzatori di altre prove sportive, come calcio, ciclismo e tennis hanno evidentemente risolto il problema, facendo disputare gli incontri il sabato per sfuggire così al divieto di circolazione domenicale.

Sul piano automobilistico si potrebbe evidentemente agire nello stesso modo, anche per i rallyes, ma per questo sport ci sarebbe comunque un'altra barriera insuperabile, cioè la limitazione di velocità esistente in Belgio, di 80 orari sulle strade normali e di cento sulle strade a quattro corsie e sulle autostrade. Conviene anche aggiungere che quando Robert Benoit, proprietario del circuito di Nivelles, ha posto una domanda ufficiale al ministero dell'Economia, si è sentito rispondere che, salvo i professionisti, gli altri potevano girare sul circuito, rispettando però gli 80 orari, anche se la definizione esatta di «professionisti» non è stata formulata in quell'occasione e ci si può quindi chiedere chi avrebbe ragione, in caso di litigio in merito.

In ogni modo la gendarmeria nazionale tiene d'occhio il circuito e ha già svolto controlli. Studiando la situazione si può anche chiedersi se non si tratti di una decisione arbitraria, potremmo dire che sfiori addirittura l'illegalità. Si potrebbe temere che le autorità approfittino delle circostanze attuali per imporre definitivamente un limite di velocità generalizzato, giocando sul fatto che gli incidenti stradali sono meno numerosi e meno gravi. Comunque sia, nel mondo automobilistico, e soprattutto in quello dei responsabili sul piano nazionale, i timori dell'inizio dell'anno sono stati sostituiti da un ottimismo deciso. Tutti paiono decisi e non farsi mettere i piedi in gola ed è già un bel risultato. I responsabili hanno infatti già stabilito una nuova data per le Boucles de Spa, il 9 e il 10 marzo. Si tratterebbe dunque di un rinvio di un solo mese e, se non sorgeranno altre complicazioni, la stagione belga potrebbe salvarsi completamente.

André Royez



L'ing. Enzo FERRARI e l'ing. DONDO

In eco alla sempre più contestata (anche dalle vittorie F.1) proposta sindacale, **AUTOSPRINT** ha posto **5 DOMANDE** all'irriducibile di **MARANELLO**

FERRARI

«Non brucerò le mie automobili!»

LE DOMANDE

1 Il suo libro «Le briglie del successo» del novembre '70 si concludeva con queste parole: «... A Maranello io ho dato solo il nome di una fabbrica di automobili conosciuta in tutto il mondo. La Fiat realizzerà ora una vera fabbrica di automobili...». Se veramente si dovesse attuare la soluzione trattoristica come cambierebbe questo finale? Brucierebbe nel cortile le macchine simbolo di tanta gloria sportiva, come ipotizzava uno scrittore americano in un suo libro, oggi non più tanto di fantascienza?

2 Quali conseguenze potrebbe avere, per l'attività del reparto sportivo, il precipitare di questa situazione nel settore della normale produzione, impegno economico a parte? E si è mai pensato alla possibilità di trasferire in una nazione estera il reparto sportivo?

3 Quali sono, sinteticamente, i provvedimenti correttivi sufficienti a garantire la sopravvivenza della Ferrari come Casa costruttrice di vetture speciali?

4 Perché ai Sindacati non si oppone esplicitamente la semplice accettazione di un ridimensionamento aziendale nei limiti delle nuove esigenze di mercato, considerando le particolari qualificazioni produttive dell'azienda?

5 Se l'Italia non dovesse adeguarsi alle nuove più tranquille prospettive in tema di circolazione e di disponibilità di carburante (e delle quali si hanno già testimonianze positive dalla Germania all'Olanda, che hanno modificato appena possibile certe decisioni in tema di austerità) quale standard di produzione sarebbe sufficiente garantirsi pensando solo ai mercati stranieri?

Risponde ENZO FERRARI

Credo che l'ipotesi adombrata da AUTOSPRINT non si verificherà, perché il progresso tecnico non può essere rifiutato o degradato della sua validità. Ammettendo per un momento l'assurdo «precipizio», andrei avanti lo stesso. Con attività ulteriormente ridotta, con ovvi sacrifici e ricorrendo magari a inconfessabili compromessi andrei avanti nel mio vitalizio, perché ci sono motivi tecnici, sportivi, politici e morali che nessuno, in fondo, è mai riuscito a destituire.

Da questo ideale, che poteva apparire all'origine come l'ostinazione di una minoranza sognatrice, è nata l'automobile di oggi ed evolverà quella di domani.

No, non brucerà «l'ultima Ferrari» nel cortile d'Italia o di altra nazione! Sarebbe un rogo troppo grande per tutti.

Risponde l'ing. GIUSEPPE DONDO direttore generale della FERRARI

3 Il limite di velocità sulle autostrade, anzitutto. Abolirlo o lievitarlo. Sono stati detti e ripetuti i motivi, confortati anche da eloquenti cifre, che riassumono l'irrelevanza di tale provvedimento ai fini del risparmio e della sicurezza e la sua negatività palese agli effetti del traffico, dell'incremento turistico e di tutte le attività connesse. Poi il mercato libero della benzina, l'abolizione del divieto di circolazione nei giorni festivi. Ma la «correzione» decisiva rimane quella sul limite di velocità nelle autostrade.

4 Nel comunicato-stampa della Ferrari è chiarita la nostra posizione. (vedi pag. 4, n.d.r.) Una conversione della produzione non è possibile. Un ridimensionamento dei programmi risulta invece, già oggi, indispensabile. Come e in che misura, dipende dalle prossime disposizioni governative, che attendiamo ansiosamente.

5 Anche su questo punto ogni affermazione è subordinata alla conoscenza del futuro che le autorità governative ci riserveranno. La Ferrari ha già puntato ovviamente a nuovi sbocchi, cercando mercati inesplorati e continuando il potenziamento di quelli recentemente avviati. Ma non si può fare a meno dell'Italia.

...ma i sindacati hanno già fatto marcia indietro (anche alla radio)

Sabato scorso, la rubrica radiofonica «Speciale GR» si è tempestivamente occupata della situazione precaria delle fabbriche da corsa del modenese. In un dibattito, si sono trovati di fronte due esponenti degli opposti «schieramenti»: un dirigente della Lamborghini ed un rappresentante della Federazione Lavoratori Metalmeccanici.

Gli interlocutori hanno ribadito le rispettive tesi, ed in particolare il rappresentante della FLM ha ripetuto che il comunicato dei sindacati riguardante la riconversione delle fabbriche di granturismo è stato «travisato». I sindacati insomma si sono immediatamente preoccupati di fare marcia indietro, dopo l'insorgere dell'opinione pubblica nei confronti di quei «suggerimenti» che nessuna puntualizzazione successiva può variare nella loro sostanza.

Infatti, dopo la presa di posizione degli industriali, che hanno respinto con fermezza le illusorie proposte della Federazione Lavoratori Metalmeccanici, ci sono stati, naturalmente, gli echi da parte delle categorie sindacali le quali ritengono che il loro comunicato non sia stato «sufficientemente chiaro» o che «sia stato strumentalizzato dalla parte opposta o travisato».

Chiarisce, a questo proposito, il segretario della FLM di Modena, Lauro Setti: «Molte cose sono state indubbiamente travisate; non è che vogliamo affossare una industria automobilistica della quale conosciamo le priorità, i pregi e i vantaggi che reca alla nostra economia e al lavoro; ma è chiaro che se non si potrà totalmente produrre e vendere un determinato quantitativo di macchine, occorrerà ricercare una alternativa ed ecco che per questa parte "in meno", che ovviamente dovrebbe comportare una adeguata riduzione di personale, proponiamo che vengano trovate adeguate soluzioni».

— E voi pensate ai trattori?
«Noi non abbiamo parlato di trattori, ma di macchine per l'agricoltura e di altri mezzi. Sono proposte...».

— Prevedete che la situazione non cambierà?
«Non diciamo questo, ma pensiamo che i programmi di aumento della produzione, che erano già in atto prima della crisi petrolifera, dovranno essere sospesi; cioè, se si pensava di produrre mille o duemila macchine in più, vuol dire che c'erano delle previsioni favorevoli. Ora si dovrà restare in attesa e intanto, per il ridimensionamento previsto, cerchiamo di non far perdere il posto

CONTINUA A PAGINA 28

Mario Morselli



La RADIO non fa discutere sul LIMITE di velocità

di lavoro alle maestranze. Per precisare, noi abbiamo parlato di "parziale riconversione" ed ecco che, al contrario, tutti si sono affrettati a scrivere che chiedevamo, di punto in bianco, che scomparissero le autovetture e che, in sostituzione, comparissero i trattori. Noi, ripeto, vogliamo che le vetture si continuino a costruire, ecco tutto».

— E se il Governo sbloccasse i limiti di velocità?
« Il discorso cambierà ».

Ma ecco il testo stenografico del dibattito radiofonico di sabato scorso nello Speciale GR, al quale hanno partecipato: il dr. Marco Tavasani addetto stampa e p.r. della «Lamborghini» e Lauro Setti, segretario della Federazione Lavoratori Metalmeccanici di Modena. Con intervento da Roma di Piero Casucci.

SETTI - «E' evidente che la proposta fatta dalla FLM ha avuto vasta eco e pareri discordi. Considerando le attuali difficoltà delle aziende automobilistiche emiliane, determinate dalla crisi energetica, dovevamo considerare la sorte dei lavoratori».

Radiocronista - Di quale tipo è la vostra proposta di conversione?

SETTI - «Proporriamo l'esame di una programmazione rivolta alla produzione di macchine agricole, mezzi di trasporto pubblico, macchine utensili, giacché queste ditte, almeno Ferrari e Maserati, un tempo hanno lavorato anche in questa specializzazione».

Radiocronista - Nessun piano specifico, allora...

SETTI - «Le aziende dovrebbero affrontare a gruppi diverse specificazioni in base alla loro potenzialità. Per la Ferrari c'è la Fiat, per la Maserati la Citroen.»

TAVASANI - «L'opinione delle aziende è più semplice; la prima ristrutturazione è quella di dare la possibilità di fare delle prove sulle autostrade; se viene un cliente straniero per acquistare una Lamborghini dov'è che la può provare?»

Radiocronista - La discussione sul limite di velocità non riguarda soltanto le prove... (E qui si avverte la fretta dei responsabili radiofonici nel tagliare corto su un tema per il quale c'è rigida osservanza alla scelta governativa, come si notò già in uno Speciale GR con intervista a senso unico).

TAVASANI - «Non siamo contrari, data la condizione del traffico, al limite di velocità sulle strade normali, ma è assurdo l'aver costruito migliaia di km. di autostrade e non poterle usare; questa è una conditio sine qua non per la ripresa delle nostre aziende».

Radiocronista - Si potrà riprendere a breve termine?

TAVASANI - «Anche se la Lamborghini, con 312 dipendenti, dei quali 221 operai, non può essere rapportata al potenziale della Ferrari e della Maserati, la proposta di riconversione ci trova perplessi».

Radiocronista - Mi pare che nella presa di posizione dei metalmeccanici ci si chieda se occorre continuare con una produzione di contenuto limitato o rivolgersi a una produzione di beni e di interessi sociali più vasti.

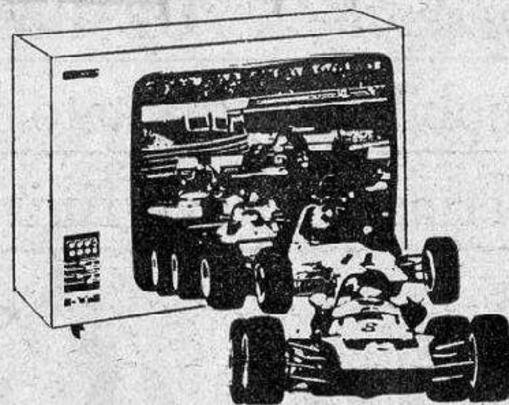
SETTI - «E' evidente che siamo convinti che questa produzione ha una sua fascia di mercato, anche se le prospettive sono brutte, non avendo attualmente possibilità di espansione».

Radiocronista - E' possibile, allora, affiancare altri settori produttivi, ad esempio, i trattori?

TAVASANI - «La Lamborghini trattori è una azienda a parte, an-

che se ha lo stesso nome; una fabbrica di automobili libera, come la nostra, ha fatto una sua scelta per costruire automobili e non può cambiare».

CASUCCI - D'accordo con Tavasani, anche perché sappiamo che creare macchine nuove occorrono parecchi anni; sono d'accordo col signor Setti per riconversioni parziali; ma credo che il mercato delle auto speciali e costose sia ancora un canale aperto; si consideri che la Rolls-Royce ha costruito 2700 vetture e le ha vendute. Quindi significa che c'è un mercato aperto. Per



La TV ha scoperto il suo gioco anche nella «Storia 1000 Miglia»: i morti che si compiace di schedare sono quelli delle corse

La risposta di NUVOLARI

Era cominciata abbastanza bene, era continuata in maniera piuttosto soddisfacente, è terminata nel peggiore dei modi. La «Storia della Mille Miglia», nella sua ultima puntata, ha chiaramente mostrato le vere intenzioni dei suoi realizzatori — Enrico Castaldi, coordinatore della rubrica «Sapere», e Duilio Olmetti, autore dei testi — che erano quelle di screditare l'automobilismo sportivo. Come le vecchie favole, che dopo aver attirato l'attenzione e l'interesse dei bambini con le fantastiche e gloriose imprese dei principali eroi, terminavano con la inevitabile, scontata

Non abbiamo mai voluto — perché lo riteniamo immorale — speculare sui morti. La televisione, al contrario, pare trovare in questa assurda e costante scelta un piacere paragonabile solo a quello dell'ignobile Marchese De Sade; piacere che, stranamente, si esalta esclusivamente nella visione e nell'elencazione di incidenti e «stragi» automobilistiche ogni qual volta se ne presenti l'occasione. E l'occasione, se non la si trova, come in questo caso, la si cerca. La «Storia della Mille Miglia» ormai possiamo giurarci, è nata così: con l'intenzione, cioè, di attirare davanti al video tutti gli appassionati di automobilismo, e anche molti altri, per poi lanciare la stocata finale. La TV, questa volta, e ancora una volta, ha dimostrato di non essere quel mezzo di informazione imparziale e obiettivo che dovrebbe, ma un qualcosa che ha molti punti in comune con l'antica e immonda carta mo-scicida.

Tesa la trappola si è voluti arrivare fino in fondo, fino a quest'ultima puntata che ha esordito (dobbiamo riconoscerlo) in maniera piuttosto brillante: tra immagini filmate e commento era sembrato, per almeno un terzo della trasmissione, di assistere quasi a un'autentica telecronaca terminata, purtroppo, con la notizia dell'incidente occorso a De Portago, al suo compagno Nelson e a dieci persone del pubblico. Fin qui tutto regolare, tutto esatto, senza inutili recriminazioni, senza superflui commenti.

Ma è proprio questo incidente che riesce a scatenare la libidine televisiva. Si tenta di avere un parere negativo da Taruffi il quale, giustamente, si limita a dichiarare che «la Mille Miglia, in un certo senso, fu vittima del suo pubblico pieno di entusiasmo che al bordi della strada, in maniera malamente difesa, voleva assistere alla grande gara». Si tenta con Fangio, che ribadisce i concetti già espressi da Taruffi sulla sicurezza del pubblico.

La TV sa tacere, quando le conviene. Rispolvera sistematicamente i suoi lugubri elenchi di piloti morti in gara ma minimizza le vittime di incidenti aerei, navali, ferroviari. O per meglio ancora per delitti e rapine, mai tanto di moda oggi con la permissività sociale intoccabile che ci hanno regalato.

L'automobile e l'automobilismo sportivo non sono comprese nella «rosa degli eletti» e quindi ogni loro pecca deve essere diffusa, analizzata, sezionata. Bisogna distruggere questo «mito», questo «simbolo», questo «feticcio» con sistematica precisione mostrandone di continuo quel volto ghignante tanto caro a certi fumetti di basso livello e alla pseudo-letteratura del terrore.

Solo così si potrà raggiungere l'ambito obiettivo che, tuttavia, non pare essere poi troppo vicino, a meno che non si decida, drasticamente e dittatorialmente, di abolire corse e automobili. Perché fino ad ora, nonostante tutti gli sforzi della TV (e del governo) in automobile si continua ad andare, le corse vengono disputate con sempre maggior richiamo di pubblico, i piloti tendono ad aumentare.

«Intanto si continua a correre — ha ammesso il deluso speaker — e aumenta ogni anno il numero di coloro che chiedono la licenza di pilota conduttore».

E' soprattutto questo che infastidisce i signori della TV: il crescente interesse dei giovani nei confronti di uno «sport-carnefice».

«Le corse continuano — sottolinea con tono «dolente» lo speaker — e probabilmente di pari passo con le accese polemiche che ne contestano l'opportunità, la liceità morale e la stessa utilità pratica». Sono le solite trite argomentazioni che la TV non

manca mai di recuperare e di riproporre anche e soprattutto a sproposito. Come nel caso della Storia della Mille Miglia che per sette settimane ha dimostrato, specialmente attraverso i pareri degli esperti, quali e quanti vantaggi la corsa ha procurato all'industria automobilistica, alle industrie collaterali e, di conseguenza, alle migliaia e migliaia di lavoratori che operano in questo settore la cui crisi — e sembra che nessuno se ne renda conto — potrebbe risultare addirittura catastrofica.

Ma lo speaker dell'ottava puntata di questa Storia non si limita a riportare solo l'ormai nota posizione antiautomobilistica della TV ma prosegue affermando che «c'è da auspicare che le rigide norme di sicurezza oggi in via di attuazione evitino, in futuro, la perdita di vite umane e che anche nell'automobilismo, sugli interessi economici, prevalga, finalmente, il vero interesse sportivo». La puntata si conclude così, con questa «massima» piuttosto sconcertante, soprattutto perché il concetto espresso in termini tanto categorici non trova riscontro in nessun'altra disciplina sportiva. Compreso il tranquillissimo tennis che da questo momento (la notizia è recentissima) si allinea con i tempi e ai suoi aderenti — non più considerati dilettanti ma autentici professionisti — oltre alle coppe e alle medaglie offre un sostanzioso compenso in danaro. Il che appare giusto se si considera che «anche» uno sportivo ha diritto a un guadagno perché si dà il caso che egli sia un individuo come tutti gli altri e come tutti gli altri abbia bisogno di qualcosa di più tangibile della pura e semplice gloria. Una gloria che, tuttavia, se si rivela valida per tutti gli altri sportivi, non trova altrettanta giustificazione nell'uomo che decide di correre.

«Che cos'è — chiede lo speaker al sociologo — che spinge l'uomo a correre?». Il professor Domenico De Masi non ha dubbi: «Una spiegazione che secondo me è anche tra le più solide è di natura socio-economica. Cioè, chi corre e vince ha tutta una serie di cose che, fin tanto che il mondo è come è, sono appetibili: cioè i soldi, il successo, è conosciuto dagli altri, ha i fans che gli chiedono gli autografi e questo, naturalmente, determina molto le scelte dell'individuo». Un parere, come si vede, estremamente valido ma che non può essere limitato solo ai piloti. Tutti coloro che praticano attivamente uno sport godono degli stessi vantaggi così come ne godono gli attori, gli uomini politici e tutti coloro che in un modo o nell'altro riescono a inserirsi in una professione che può portarli al centro dell'interesse generale. Con i vantaggi o gli svantaggi che ne conseguono.

Ma il professor De Masi trova che la scelta del corridore automobilista discende anche da altre e più «sottili» motivazioni. «Distinguerai — spiega il sociologo — che cosa spinge l'uomo a correre dal che cosa spinge l'uomo a correre fino al punto da rischiare la pelle; perché sono due cose abbastanza diverse. Per esempio, dalla psicanalisi possiamo prendere questi concetti: l'uomo non cerca soltanto la vita ma cerca anche la morte e quindi la corsa pericolosa, l'affrontare il pericolo può essere il gustare il pericolo di sfiorare quello che si teme e temendo però si cerca».

A questo punto ogni nostro commento può risultare banale se confrontato con l'acuta ed efficace risposta che diede un giorno il grande Nuvolari a chi gli chiedeva perché corresse e se avesse mai avuto paura: «Se ho paura di morire in una macchina da corsa? Ma se uno pensa che può morire nel suo letto, perché allora non ha paura di inflaccarsi tutte le sere?».

Gio' Luni

tv
radio

Programmi dal 28 gennaio al 4 febbraio

<p>SABATO 2 Secondo Ore 18,30 - «Dribbling», settimanale sportivo.</p> <p>DOMENICA 3 Nazionale Ore 21,45 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti.</p> <p>TUTTI I GIORNI Nazionale Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale) Sport.</p> <p style="text-align: right;">Secondo</p> <p>Ore 18,45 - Telegiornale sport (il sabato, dopo «Dribbling»).</p> <p style="text-align: center;">TV Svizzera</p> <p>MARTEDI' 29 Ore 22,55 - Notizie sportive.</p> <p>SABATO 30 Ore 22,55 - Sabato sport, notiziario.</p> <p>DOMENICA 3 Ore 17,55 - Domenica sport. Ore 22,00 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).</p> <p>LUNEDI' 4 Ore 19,45 - Obiettivo sport.</p>	<p>SABATO 2 Secondo programma Ore 11,35 - Ruote e motori.</p> <p>DOMENICA 3 Secondo progr. Ore 12,00 - Anteprema sport. Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p>LUNEDI' 4 Programma nazionale Ore 8,00 - Lunedì sport.</p> <p>TUTTI I GIORNI Progr. Naz. Ore 8,00 - Bollettino della neve.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>Ore 7,35 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti.</p> <p style="text-align: center;">Terzo programma</p> <p>Ore 18,30 - Bollettino della transitabilità delle strade statali.</p> <p>SABATO-DOMENICA Programma nazionale Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 19,00 - 21,00 - 22,30.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30.</p>
--	--

i limiti di velocità debbo dire che in USA e in Inghilterra, dove le nostre macchine hanno sempre avuto un buon mercato, vi sono limitazioni da molti anni».

Radiocronista - Ancora una battuta agli ospiti di Bologna. Si è parlato di mano d'opera specializzata per una determinata lavorazione e non per altre.

SETTI - «Noi giudichiamo che il problema sia quello di superare la crisi valendoci delle esperienze delle aziende e del loro potenziale e anche delle stesse esperienze dei lavoratori occupati nel settore».

Radiocronista - Si tratterebbe di una trasformazione, in pratica.

TAVASANI - «Sulle possibilità di trasformazione non sono d'accordo col sig. Setti, un ambiente specializzato come il nostro andrebbe tutelato e potenziato coi provvedimenti ai quali ho accennato altrimenti perderemo questo patrimonio. La miglior riconversione è quella di abrogare intanto il limite di velocità sulle autostrade».

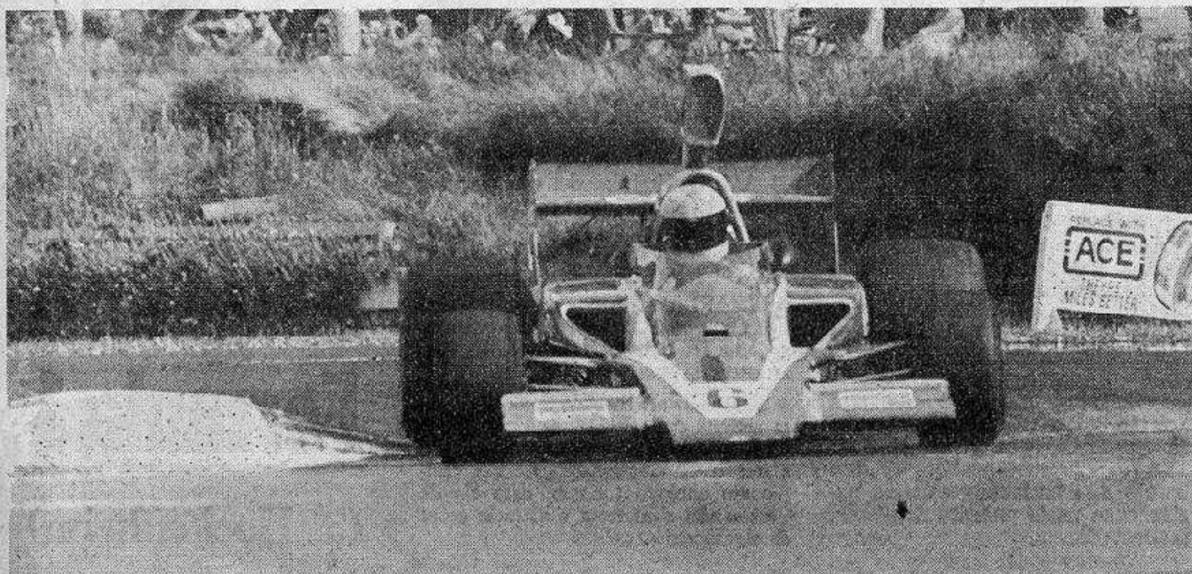
m. m.

e paternalistica «morale». Anche la «Storia della Mille Miglia» ha avuto «la sua morale» nella conclusione che tuttavia nulla aveva a che vedere con la grande e seguitissima competizione sportiva.

Lunghe, interminabili sequenze dei più clamorosi incidenti avvenuti sulle diverse piste mondiali hanno fatto da sottofondo a una funerea statistica che non si riferiva ovviamente alla Mille Miglia ma che, per i realizzatori della «storia», poteva risultare un ottimo contrappeso alla serie di immagini e di testimonianze (durate otto settimane) che avrebbero potuto convincere «sprovveduti» e «ingenui» che l'automobilismo può giustamente, e con tutto diritto, essere annoverato tra gli sport più avvincenti e appassionanti.

«Dal 1968 al 1971 — ha precisato lo speaker — in Italia sono morti 79 piloti e ne sono rimasti feriti 89. All'estero 82 morti e 189 feriti. Negli stessi quattro anni tra il pubblico si sono avuti in Italia 9 morti e 31 feriti, all'estero 82 morti e 207 feriti. Del pilota che abbiamo seguito poco fa, nell'ultima Mille Miglia, sono morti successivamente, in corsa, Peter Collins, Wolfgang von Trips, Ludovico Scarfiotti e Giulio Cabianca... Intanto si continua a correre e aumenta ogni anno il numero di coloro che chiedono la licenza di pilota conduttore...».

V8/ Blog Scari



Vincendo a Teretonga con la sua Lola T 330, Max Stewart si è portato al 2. posto nella Tasman Cup

TERETONGA - Per questa gara le iscrizioni erano più o meno uguali a quelle del Lady Wigram Trophy, mancava Thompson, tanto che ormai nessuno crede che parteciperà alle restanti prove della Coppa Tasmania.

Il giorno delle prove era piovoso, ma la pioggia ha cessato di cadere prima che le vetture scendessero in pista. Faceva freddo e soffiava un forte vento dal mare. Nella prima sessione il più veloce è stato Brown in 54"3, ma è poi finito contro il terrapieno essendo slittato su dell'olio lasciato in pista dalla Elf di McCormack, il cui motore si era rotto. Brown non si è fatto niente e la macchina non è rimasta troppo danneggiata, anche se quel giorno non ha più potuto provare.

Per una volta il più veloce non è stato McRae, che ha segnato il miglior tempo di 54"9, su vettura poco maneggevole con motore modificato

In prova MAX aveva spaccato il monoblocco

I tempi migliori in prova: 1. Stewart 53"9; 2. Brown 54"4; 3. Lawrence 54"4; 4. Walker 54"5; 5. Gethin 54"6; 6. Pilette 54"6; 7. McRae 54"9; 8. Oxtan 55"3; 9. McCully 55"4; 10. McCormack 55"5; 11. Pederson 56"3; 12. Smith 56"4; 13. Doyle 57"5; 14. Booth 57"6; 15. Cook 58"5; 16. Robertson 60"8.

per renderlo più sicuro. Anche Smith è uscito di pista urtando il terrapieno e ha danneggiato il radiatore. Tanto Brown che Lawrence si erano fatti la mano, con le nuove Lola T332, e alla conclusione hanno segnato lo stesso tempo. Il più veloce è stato Max Stewart, in 53"9, ma il suo motore perdeva acqua e dopo un controllo i meccanici hanno rilevato che il monoblocco era crepato. Poiché non ce n'era di riserva, si è rimediato sperando per il meglio. Alle macchine tanto di McCormack che di Walker durante la notte è stato sostituito il motore e McRae ha fatto modificare la sospensione, il che non è però stato sufficiente a renderlo tranquillo al cento per cento il giorno della gara, che, fra parentesi, è stata la prima in tre anni a svolgersi con tempo asciutto, anzi col sole, benché facesse freddo.

Il recupero stock-car di RIVERSIDE non sfugge a Yarborough È mancato un giro a PETTY

RIVERSIDE - La «500 Grand National», la prima gara valevole per il campionato Nascar stock car, l'ha vinta Cale Yarborough che ha distaccato Richard Petty di 4 secondi. La corsa era stata ripresa dopo un'interruzione della scorsa settimana, dovuta alla violenta pioggia abbattutasi sulla pista californiana, mentre Bobby Allison guidava, dopo 63 giri.

Yarborough che pilotava una Chevrolet 1973 verso la fine dei 191 giri ha avvertito la mancanza di carburante che l'ha costretto a ridurre la velocità, consentendo a Petty di recuperare un centinaio di metri. «Pecato», ha detto Petty, ancora un giro e facevo fuori Cale».

L'allampanato pilota della STP a bordo della fiammante Dodge ha fatto scattare più volte i 39 mila spettatori assiepati intorno al percorso di 4215 metri malgrado la giornata nuvolosa e fredda. David Pearson della Carolina del Sud, che aveva assunto il comando dopo due giri, si è piazzato terzo con la sua Mercury 1971, distaccato di circa 300 metri, mentre Benny Parson, campione nazionale 1973, è arrivato quarto a due giri di distacco.

Allison, partito in prima posizione dopo l'alt della scorsa settimana, ha accusato noie alla trasmissione, ha dovuto ridurre il ritmo ed è stato piantato in asso dai primi tre. Il vincitore che ha girato alla media di 161,934 km/h, guadagnando 15.500 dollari, dopo aver visto sventolare la bandiera a scacchi è terminato sul prato col motore spento per la totale mancanza di benzina.

«Vedevo Petty nella mia scia, ma non ho forzato, altrimenti non avrei concluso la gara», ha detto Yarborough, ed infatti la mia «crew» al box mi ha imposto a mezzo radio di non far pazzie, ed ho vinto. Grazie a questo suggerimento, poiché altrimenti lo sarei andato via a tutto gas ed addio vittoria».

Yarborough che non ha mai vinto una gara su circuito non ovale, ha dovuto contenere gli spunti dei 35 avversari rimasti in gara, e dopo un primo testa-coda, è riuscito a rimontare sette posizioni ingaggiando una battaglia veramente entusiasmante. E mentre i «leaders» compivano delle soste al box dopo il via, Cale rimaneva in gara guadagnando il comando che ha difeso con coraggio e de-

cisione grazie anche ad un mezzo molto calibrato.

Yarborough ha detto che intende tentare nuovamente nelle gare Usac specie nelle tre grosse 500 miglia (Indy, Ontario e Pocono) la prima delle quali, quella di Ontario, avrà luogo il 10 marzo anziché agli inizi di settembre.

500 MIGLIA «WINSTON-WESTERN» - Gara internazionale di velocità per il campionato NASCAR Stock Car - Riverside, 26 gennaio 1974.

LA CLASSIFICA

1. Cale Yarborough (Chevrolet) che gira alla media di 161,934 kmh; 2. Richard Petty (Dodge) a 4"; 3. David Pearson (Mercury) a 10"; 4. Benny Parson (Mercury) a 2 giri; 5. Donnie Allison (Chevrolet); 6. Gary Bettenhausen (Matador); 7. Richie Panch (Chevrolet).

Il «drag» di PAULA si presenta

NEW YORK - La scorsa settimana, un bolide rosso arancione, con l'insignia STP, ha iniziato un lungo giro «dimostrativo» nel medio ovest degli Stati Uniti. E' il «Rocket car» «Miss STP», che Paula Murphy, la donna più veloce del mondo guiderà nelle gare «drag» all'inizio della stagione agonistica del 1974.

Il «drag» che pesa 650 libbre e può superare i 400 km/h in un quarto di miglio, è stato disegnato e costruito da Kay Michaelson un «genio» in materia di Minneapolis ed avrà come per assistente lo stesso costruttore e Jack Bynum di Los Angeles. Il veicolo sarà azionato da perossido di idrogeno. Il motore è simile al sistema usato per il modulo lunare che consente alla nave spaziale di atterrare ed alzarsi dal satellite.

Paula Murphy, come ricorderete, detiene due titoli mondiali di velocità e guida veicoli della STP dal 1963. Qualche mese fa durante un volo fuori pista riportò la frattura di alcune vertebre, ma ora appare completamente guarita e pronta a riprendere l'attività.

«Conto di realizzare imprese spetta-

colari nel 1974, e cercherò di stracciare i miei stessi record» ci ha detto la Murphy al telefono. «Il Miss STP», prosegue Paula, è una innovazione nel settore dragsters, poiché il progettista è il medesimo che ha ideato e costruito il bolide di Gary Gabelich che detiene il record mondiale conquistato sulla distesa del lago salato di Bonneville nello Utah. Conto di restare attiva per un paio d'anni prima di appendere il casco».

Il campione USA con monoposto da neve

EAGLE TIVER - Gilles Villeneuve, un «driver» professionista, ha vinto il campionato mondiale di «Snowmobile» (un «gatto delle nevi») battendo 14 altri concorrenti che sono rimasti distaccati di circa 150 metri. Oltre 15 mila spettatori assiepati lungo l'ovale nevoso hanno applaudito il coraggioso pilota a bordo del suo «Cavalier» di 105 HP, quattro cilindri, capaci di sviluppare oltre 120 km/h.

A questo punto il lettore è autorizzato a chiedersi: ma che c'entra lo sport della neve con l'automobilismo? Bisogna precisare subito che il Villeneuve è un pilota d'automobilismo che cominciò a praticare lo snowmobile sei anni fa, e circa 24 mesi fa fu assunto dal team «Alouette» che intravvide in lui un sicuro campione. Villeneuve è alto un metro e 65, pesa 60 chili ed è anche un grande meccanico, e quando la neve si scioglie lungo la pista di Berthierville, nella provincia di Quebec, il canadese diventa organizzatore di gare automobilistiche.

Lo scorso anno allestì una Formula Ford di grande successo, ora vuole presentare un programma di Formula B, ma il suo grande sogno è quello di poter preparare un circuito capace di ospitare un Grand Prix mondiale. Nel Wisconsin, dove ha avuto luogo la gara, Villeneuve ha vinto 4500 dollari. Che ci farà? «Serviranno a rimettere a posto la mia pista», ha risposto.

Lino Manocchia

Battuto McRAE a Teretonga le gomme contro GETHIN

STEWART

«riapre»

la Tasmania

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TERETONGA - Alla partenza lanciata si è avuta un'immediata lotta per la posizione di comando fra Brown e Stewart, poi venivano Walker, Gethin, Lawrence, Pilette, Oxtan, McCormack e McRae. L'ordine era questo al primo passaggio e le vetture giravano attorno ai 56". Per la prima metà della gara Brown ha continuato a essere tallonato e si è comportato in modo magnifico per tenere a bada Stewart.

Al dodicesimo giro Doyle è incappato in un testa-coda sul rettilineo, senza però danneggiare la vettura, per cui ha continuato. Al diciassettesimo giro Walker è stato costretto a portarsi sul tratto sterrato perché gli si era affiancato Stewart. I due piloti della Lola sono passati due volte appunto affiancati, finché Walker è riuscito a passare avanti. Non giravano però sotto i 55". Si può veramente dire che la battaglia era serratissima, una delle più appassionanti che si siano mai viste in una prova della Coppa Tasmania. Al quattordicesimo giro McRae ha cominciato a farsi avanti e ha superato McCormack ed Oxtan, senza però impressionare in alcun modo gli altri, dato che era molto arretrato. La vettura di Gethin ha cominciato a diventare poco maneggevole (pneumatici?) verso il ventesimo giro e così Lawrence ne ha approfittato per passare avanti. Gethin ha sostato al box alla trentesima tornata, per sospetta foratura, ed è stata cambiata una ruota.

Al ventesimo giro ha preso il comando Walker, che l'ha conservato fino al quarantatreesimo quando il pneumatico posteriore tenero di destra ha cominciato a rendere la vettura poco maneggevole. Brown occupava un comodo secondo posto, ma al trentasettesimo giro ha fatto un testa-coda, arretrando dietro a Stewart. Questi ha raggiunto Walker alla quarantunesima tornata ed è passato avanti con Brown, che ha ripreso il comando al quarantaquattresimo giro. Ora Brown si è messo a inseguire Walker con foga, al punto che gli stava quasi addosso lungo il rettilineo al quarantacinquesimo giro (media circa 225) ma al quarantanovesimo altro testa-coda che lo ha relegato

al quinto posto, mentre McRae risaliva per occupare la seconda posizione al cinquantesimo giro. Durante la seconda parte della gara aveva sempre girato attorno ai 54". Negli ultimi dodici giri guadagnava circa un secondo per tornata su Stewart, ma non è riuscito a chiudere il varco, prima della fine.

Brown ha superato Lawrence al cinquantottesimo giro, ma lui e Walker sono poi entrati in collisione: entrambi sono usciti di pista in fondo al rettilineo, perdendo di nuove posizioni. Il pneumatico di Walker stava diventando sempre più tenero, sicché il pilota si è fermato in fondo al rettilineo (mancava mezzo giro alla fine) quando il pneumatico si è completamente disintegrato. Ciò ha fatto na-

PETER STUYVESANT INTERNATIONAL - Gara di velocità in circuito valevole per la Coppa Tasmania - Teretonga, 27 gennaio 1974.

LA CLASSIFICA

1. Max Stewart (Lola) 62 giri, 57"14"7; 2. McRae (McRae) 62 giri; 3. Lawrence (Lola) 62 giri; 4. Brown (Lola) 62 giri; 5. Gethin (Chevron) 61 giri; 6. McCully (Begg) 61 giri; 7. Pederson (McLaren) 58 giri; 8. Booth (Begg) 56 giri; 9. Smith (March) 56 giri; 10. Oxtan (Begg) 55 giri; 11. Pilette (Chevron) 55 giri; 12. Doyle (Surtees) 48 giri; 13. Cook (Lola) 37 giri; 14. Robertson (Elfin) 23 giri. Giro più veloce: McRae 53"9, nuovo record.

Ritirati: Walker, 61. giro, pneumatico posteriore di destra disintegrato; McCormack 32. giro, rottura asse e distacco ruota posteriore destra; Dunlop, 19. giro, causa ignota.

Classifica della Tasman Cup (dopo quattro prove): 1. Gethin punti 18; 2. McCormack e Stewart 15; 4. Walker e Pilette 9; 6. Oxtan e McCully 7; 8. McRae 6; 9. Lawrence e Brown 5; 11. Smith e Pederson 2.

scere una certa confusione fra i commissari indecisi se dare a Walker il quinto posto, per i sessantun giri coperti, o se includerlo fra i piloti che non avevano terminato la gara, dato che non aveva superato la bandiera a scacchi. La classifica è dunque provvisoria, dal quinto posto in poi.

Gethin ha fatto una gara poco felice, con la vettura così poco maneggevole per via dei pneumatici e Pilette che aveva gli stessi problemi, infatti ha dovuto sostare al box per tre volte classificandosi molto in fondo. Quella di Stewart è stata la sua prima vittoria in oltre due anni e i risultati di Teretonga lasciano ancora molto aperta la conclusione della Coppa Tasmania.

A. J. Van Loon

La turbo-PORSCHE eguaglia i tempi MATRA al Castellet!

STOCCARDA - Il motore Porsche turbocompresso che ha lungamente « girato » sui banchi della Casa, è stato montato sulla nuova vettura e nel corso di due settimane ha fatto vedere sulla pista del Paul Ricard quali siano le sue vere qualità: la Super-Carrera, la nuova arma che la casa di Stoccarda sta allestendo per il Campionato Mondiale Marche 1974, già al termine della prima settimana di prove era giunta a 4/10 di secondo dal record dei prototipi Matra. Secondo, poi, notizie pervenute all'ultima ora, sembrerebbe che nella seconda settimana i tests della Super-Carrera siano stati ancora più validi, tanto da eguagliare e addirittura da battere i primati dell'orgogliosa 670 S.

Frattanto si sono conosciuti ulteriori dettagli

sulla nuova vettura: il motore è un 2,1 litri che, regolato secondo le norme che reggono i sovralimentati, sviluppa fra i 480 e i 550 cavalli! I freni, la scatola del cambio e le sospensioni — come del resto quasi tutto il telaio — sono quelli della Porsche 917/10 con turbo-compressore. Il telaio è in lega leggera e la carrozzeria in plastica.

Dopo che la Porsche ha ottenuto due vittorie assolute nel Mondiale Marche del 1973 con una potenza di 300 HP, i tecnici di Stoccarda desiderano toccare con la Super-Carrera il plafond di almeno 4 vittorie. La direzione Porsche, d'altro conto, crede che il ruolo di « underdog » (cane bastonato) attribuito alla casa nella passata stagione, giocherà un ruolo favorevole.

Da Marzo si corre in FRANCIA

PARIGI - Il 30 novembre scorso alla vigilia del Giro di Corsica il Presidente del Consiglio Messmer sorprende tutti annunciando la sospensione totale delle competizioni automobilistiche in seguito alla penuria del carburante, e questo fino a nuovo ordine. Dopo più di un mese di negoziati il signor Jean-Marie Balestre, presidente della Federazione Francese di Sport Automobilistici, ha presentato un nuovo calendario nazionale di salvaguardia al comitato il 22 gennaio, e questo è stato accettato dal Governo.

224 corse avranno luogo in Francia nel 1974 e la stagione debutterà il 2 e 3 marzo prossimo con la 24 Ore su ghiaccio di Chamonix e il Rally Infernal.

Questo rappresenta una riduzione sensibile del numero delle gare. I Rallyes nazionali che ad ogni modo erano i più minacciati e non soltanto per la causa del carburante sono stati le prime vittime.

Il calendario delle corse in salita comprende 55 corse, cioè una riduzione di circa il 50 per cento del totale abituale, ma è una riduzione dalla quale la Federazione Francese dello Sport Automobilistico potrà forse arrivare ad un assestamento perché in questi ultimi tempi c'era stata una proliferazione di queste corse con macchine non sempre ben preparate.

45 Rallyes, dei quali 17 internazionali hanno potuto essere mantenuti a patto che altri problemi non vengano a perturbare l'atmosfera attuale.

I Prefetti delle regioni interessate hanno in ogni caso dato il loro benestare favorevole per le gare, e questo è un buon punto. Circuiti: questa specialità va molto bene e si potranno fare tutte le gare ad eccezione di 20 competizioni di autocross organizzate dalla Renault (12) e Citroen (8). Durante il 1974 ci saranno 52 corse in circuito fra le quali 26 internazionali.

Si deve precisare che questo è solo un primo elenco corrispondente alle circostanze eccezionali attuali, ma se la situazione non si complicherà nel corso dell'anno il signor Maseaud, segretario di Stato della Gioventù e dello Sport, ha promesso che è permesso di sperare che altre gare potranno venire ad aggiungersi.

Daniel Boutonnet

FERRARI da 700 cv. la CAN-AM per MULLER

ZURIGO - Il Team dello svizzero Herbert Müller sta preparando, per le corse Interserie, una Ferrari-spider che verrà realizzata utilizzando una Ferrari 512 S. Il motore ha una cilindrata di 5.600 cc e fornisce una potenza di oltre 700 HP. Il peso della nuova vettura sarà di circa 700 kg.

Se la Porsche non avrà nulla in contrario, Herbert Müller è intenzionato di far correre la vettura negli Stati Uniti nella seconda metà della stagione Can-Am perché viste le nuove norme che regolano l'assegnazione e i rifornimenti di carburante, pensa che la nuova super-leggera Ferrari avrà buone possibilità di vittoria.

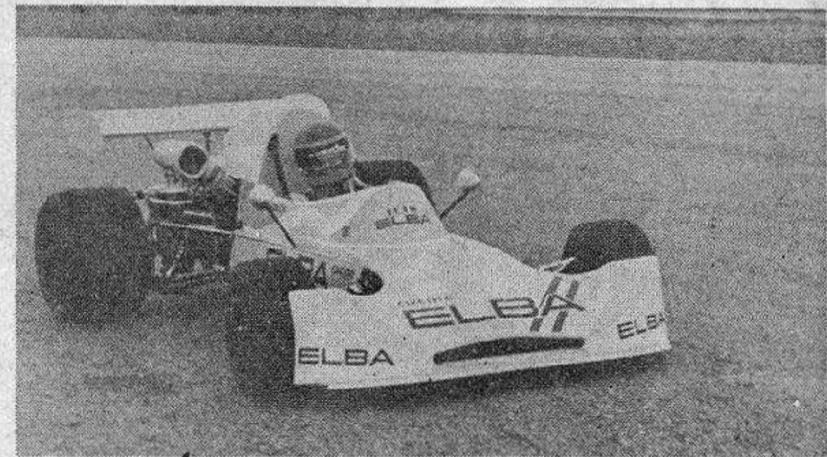
MONACO - Nel Mondiale Marche che prenderà il via quest'anno la casa inglese Gulf-Mirage di Wyer sarà rappresentata da una sola vettura che monterà un nuovo 8V Ford da 470 HP. Alfa Romeo e Matra avranno invece due vetture ciascuna e la Porsche potrà contare sulla sua nuova Super-

Carrera 2,1 sovralimentata. Anche la casa tedesca KMW avrà in corsa due vetture, mentre il costruttore viennese Jo Karaseck potrà fruire per le sue ottime sport di motori Carrera da 3 litri, come pure dei nuovi Porsche 6 cilindri 2,1 con turbo compressore.

BOZZETTO già «cotto» per la F.2



La Fiat X-1/9 della Valtellina Racing farà il campionato europeo GT. A Misano, è stata provata da Ernesto Vita (nella foto) e da Pozzo



Primi collaudi, a Misano, della nuovissima March 742 con motore BMW che Bozzetto userà per la stagione entrante nell'Europeo F.2

Le 128 - VALTELLINA cercano big

MISANO - Sfidando le nebbie della Pianura Padana è sceso al gran completo al Santamonica di Misano tutto il team Valtellina Racing, guidato dal presidente-pilota del sodalizio, « Alval » seguito dai tecnici, con a capo l'ing. Macario. Diversi i motivi delle prove, che andavano dai nuovi motori montati sul coupé X-1/9 agli spoiler per le Fiat 128 coupé: sarà molto interessante seguire queste vetture che la prossima stagione disputeranno diversi campionati, e precisamente l' Euro GT la X-1/9 (pilotti gli svizzeri Fornera e Zurker) e il campionato italiano ancora con Pozzo la 128 coupé. E' sceso in pista anche « Alval » con la sua Escort due litri, mentre Luigi Pozzo continuava a provare il coupé 128, alternandolo con la X-1/9, sulla quale è salito anche il giovane Ernesto Vita. Il miglior tempo realizzato in questa prima sessione di prove da Pozzo sul coupé Fiat 128 è stato

un ragguardevole 1'34"6, a soli 3 decimi dal record della categoria spiccato da Turizio, su analoga vettura nel corso dell'ultima gara di campionato italiano.

Ambiziosi sono quest'anno i programmi della Valtellina Racing, le cui vetture saranno iscritte dalla scuderia Città dei Mille: si parla anche di una partecipazione all'europeo Montagna da parte del francese Denis Ruà al volante di una monoposto di F. 2, oltre alla vasta serie di gare alle quali prenderanno parte le vetture della ex Filipinetti. Aldo Valtellina non si è voluto comunque sbilanciare sull'attività futura del gruppo, che conta un solo anno di vita: certo è che si stanno cercando piloti di grido ai quali affidare le vetture, e i loro nomi probabilmente saranno fatti il 15 di febbraio a Bergamo in occasione della annuale premiazione della Città dei Mille.

MISANO - Cercando di nascondere l'enorme emozione che lo attanagliava, Paolo Bozzetto è salito per la prima volta sulla sua March BMW di F. 2, con la quale grazie all'appoggio totale delle cucine Elba disputerà tutte le gare dell'Europeo. Non è stata certamente una giornata piena di sole: anzi una fitta nebbia incombeva sul Santamonica, nebbia che però non ha scoraggiato il team Trivellato che è sceso con la macchina nuova nuova, appena riverniciata con i colori dello sponsor di Bozzetto. Il motore ha avuto qualche difficoltà ad avviarsi: c'è voluto il traino da parte di un'altra vettura, ma dopo nemmeno cento metri il BMW ha iniziato il suo brontolio caratteristico. Raccomandazioni del caso da parte di Pino Trivellato e poi via, con la macchina completamente carenata, che ora sembra anche più bassa e affusolata. Bozzetto non si fa pregare: prima un paio di giri piano, cercando di capire le differenze con la sua vecchia F. 3, poi di nuovo al box per un controllo generale di pochi minuti. Di nuovo in pista, sempre senza forzare, cercando

soprattutto di imparare a dosare i 270 cv che si porta dietro la schiena.

Dopo appena nove giri di nuovo al box: pare ci sia una piccola perdita d'olio dal serbatoio posteriore, subito smontato dai meccanici per vedere se si può sistemare seduta stante. Dopo averlo smontato ci si rende però conto che la situazione non è poi così rosea: una saldatura interna si è completamente aperta, per cui una affrettata riparazione prenderebbe troppo tempo. Inoltre Trivellato si accorge che questo nuovo contenitore, ora di forma troncoconica, è stato realizzato in alluminio particolarmente leggero, per cui prevede giustamente di sostituirlo con un altro, made in Italy, costruito con più criterio. Paolo Bozzetto deve quindi rinunciare al primo test, ma obbediente scende dalla monoposto e ripone con cura casco e guanti. « Non puoi immaginarti la mia gioia » sono le prime parole che mi dice « è proprio una macchina meravigliosa. Dovrò solo farci un po' la mano, perché qui i cavalli si sentono e come:

e non hai idea della coppia, questo motore comincia già a tirare da sotto i 4000 giri e va avanti in progressione continua. I comandi sono identici a quelli della F. 3, anzi la frizione è ancora più morbida: l'unica cosa è il tipo di guida, decisamente diverso ».

A queste prime prove (la presentazione ufficiale sarà fatta nel mese di febbraio a Monza) è presente anche il sig. Spigarolo, della Cucine Elba, assieme a Pino Trivellato che curerà l'assistenza della vettura durante tutta la stagione.

« La macchina la vedi anche tu, a me pare bellissima » mi dice Pino « e le modifiche che sono state fatte mi paiono molto intelligenti. A parte la carenatura totale, sono state apportate migliorie da tutte le parti, come il roll-bar ricoperto gli attacchi dei puntoni di reazione ora facilmente agibili dall'esterno e altri accessori, come questa scatoletta che mantiene riparati la dinamo e altre parti elettriche ».

can.

Torna il G.P.

SVIZZERA Formula 1

(a Hockenheim)

A metà stagione la F. 5000 di AMON

• L'annunciata vettura di F. 5000 di AMON, derivata dal suo progetto di F. 1, dovrebbe essere pronta per correre a metà stagione. Quella ufficiale sarà affidata all'australiano Larry Perkins.

• CRAFT conferma che correrà con una Chevron F. 5.000 iscritta da Birrane, che ha ritirato il team Craft dalla categoria sport due litri.

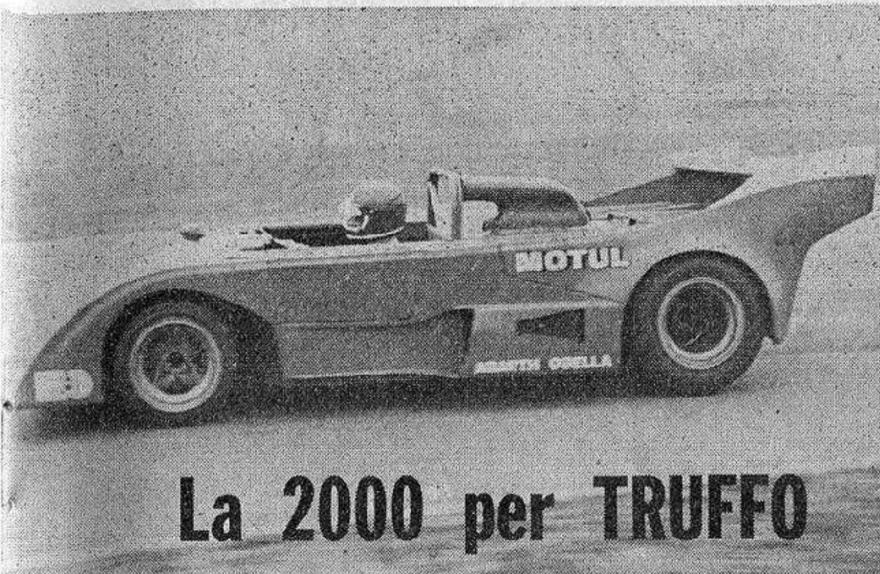
• Reagendo alle notizie della diminuita attività della BMW, la Ford allude alla possibilità di partecipare soltanto a due o tre selezionate gare del campionato europeo turismo, dato che la Casa « non s'interessa a vittorie prive di significato ».

FRANCOFORTE - Secondo attendibili informazioni che giungono dalla Svizzera, sembra quasi certo che il 25 agosto 1974 verrà disputata, in Germania, una seconda corsa di Formula 1. L'AVD (Automobile Club di Germania), sezione regionale del Wiesbaden e l'Automobile Club di Svizzera da molti anni tentano di fare effettuare a Hockenheim una grande corsa — per così dire il GP di Svizzera — ed hanno iniziato le prove con le F. 5000, poi con gli stock cars, senza tuttavia ottenere risultati di una certa importanza. Poi nel 1972 e nel 1973 i due AC fecero disputare gare valedoli per il Campionato Europeo GT, ma quest'anno la corsa titolata in contesto verrà corsa al Nurburgring il 4 agosto, nella stessa occasione della disputa del GP di Germania.

Da molti anni, ormai, a Hockenheim si è interessati ad una grande corsa « libera » di F. 1 e in particolare si pensa (del resto come in Italia per Monza) che il GP di Germania dovrebbe ruotare, un anno al Nurburgring e un anno a Hockenheim.

Per la corsa libera in progetto per il 25 agosto, gli organizzatori potrebbero completare il lotto dei partenti con conduttori della F. 5000 in modo da non dover « acquistare » tutte le squadre di Formula 1. A Hockenheim potrebbero tranquillamente prendere il via 30 vetture e poiché, a meno di ravvedimenti governativi, il GP del Sud Africa è già saltato, questa nuova gara potrebbe degnamente rimpiazzarla.

Anche in Italia si cercò, nel 1973, di organizzare una competizione di F. 1 a Misano e Remo Cattini se ne occupò, purtroppo senza alcun successo. Certamente egli avrà ora pensato di trasferirla al Mugello, ma forse gli svizzeri ed i tedeschi del Wiesbaden lo hanno battuto sul tempo!



La 2000 per TRUFFO

CASALE MONFERRATO - Giornata di intense prove, sabato scorso, all'autodromo di Casale praticamente monopolizzato dai piloti della Torino-Corse, Stella della giornata Duilio Truffo, che è sceso in pista con l'Abarth-Osella 2000 edizione '73, per l'esattezza la vettura con cui Merzario ha vinto la 500 Km del Nurburgring. Per il torinese si è trattato di una semplice presa di contatto, infatti ha effettuato circa 20 giri non tirando più di 7.500 giri. Truffo avrà sicuramente quest'Abarth-Osella (auspice Merzario) per disputare l'Europeo Marche 2000.

Presenti anche Gianni Varese, con un'Osella tipo vecchio, in attesa di avere un modello '74 sul quale monterà un motore 1600; Ermanno Pettiti con un'Osella 2000 modello '72: «Mici», che ha rilevato la Lola ex-«Pal-Joe»; e Ratiglia, con l'Abarth 1000 ex-Soria.

● Verso la metà di febbraio si terrà a Casale un corso per commissari di percorso, della durata di due o tre giorni. Istruttore Ottorino Maffezzoli, il corso comprenderà lezioni sia teoriche che pratiche, con vetture in pista. Il corso è stato istituito sia per potenziare i ranghi dei commissari di percorso dell'impianto di Morano Po, sia per coloro che poi avranno occasione di espletare queste importanti funzioni in altri autodromi.

Gli interessati potranno avere maggiori particolari telefonando al numero 0142-4749.

PILOTI

lo
sapevate?

Ecco le « voci » aumentate

	1973	1974	aumento %
Duplicato persone giuridiche	2.500	3.000	20%
Annuario CSAI	1.000	2.000	100%
Licenza di conduttore	6.000	7.000	16,6%

I rincari clandestini CSAI

In questi giorni, gli uffici sportivi degli AC provinciali hanno ricevuto una circolare della CSAI, la n. 1/74, contenente le direttive per il rilascio delle licenze sportive per l'annata in corso.

Una circolare « tecnica », più che altro, la quale si preoccupa di fissare le norme da tenere per l'inoltro delle documentazioni ed altre istruzioni. Essa, però, interessa i piloti forse soprattutto per un altro punto, cioè l'aumento dei prezzi. Poche migliaia di lire, si dirà, che sicuramente si « perderanno » nel mare dei rincari generali, ma che hanno un'antipatica caratteristica: la clandestinità.

In barca agli inflazionati richiami alla democrazia, infatti, gli aumenti sono stati decisi unilateralmente e senza neppure accennarne in nessuna delle tante assemblee convocate dalla CSAI sui più disparati argomenti e nelle varie sedi (Rimini, Milano, Mantova). Non pretendevamo di coinvolgere il CIPE, ma almeno di consultare le associazioni « amiche » dei piloti, ANCAI e FISA. Il che non ci risulta.

Fra l'altro, visto che i licenziati sono circa 6.000, un aumento di 1.000 lire a licenza comporta un introito in più per la CSAI di ben 6.000.000. Ogni aumento, per lo meno, presume una contropartita in servizi. Quale sarà la contropartita della CSAI? Come sarà giustificato questo aumento, se pensiamo che per oltre l'80% delle licenze si tratterà di semplici rinnovi, e che tutto si ridurrà ad applicare un bollino?

E' stato aumentato poi del 100% il prezzo di acquisto (obbligatorio) dell'Annuario CSAI, che passa da 1000 a 2000 lire. Questa pubblicazione ha una sorte anche più infelice del notiziario CSAI mensile, il quale arriva (quando arriva) al domicilio del licenziato. L'Annuario, invece, viene mandato a pacchi ai vari AC provinciali, e l'interessato se lo deve andare a prendere personalmente. Con il risultato che nei vari uffici sportivi ne giacciono inutilizzati e spreca una quantità ingente. Controllare, prego.

All'assemblea dell'ACP è scoppiato il « bubbone » dell'autodromo e della TARGA FLORIO

I piloti di Palermo si ribellano!

PALERMO - Il bubbone è esploso. Dopo mesi di « si dice » e voci di corridoio sulla crisi che l'Automobile Club di Palermo sta attraversando dopo la cancellazione della Targa Florio come prova del Campionato del Mondo Marche e dopo il « naufragio », quanto meno sui tempi operativi annunciati nello scorso aprile, quando fu presentato il progetto di un autodromo delle Madonie che avrebbe dovuto ospitare la più antica corsa del mondo per consentirne la continuità. Finalmente è stato fatto un discorso chiaro su quelli che sono i problemi e il futuro dello sport automobilistico a Palermo e in Sicilia.

Il merito di aver tratto fuori dall'equivoco una verità sonnacciosa e scomoda va ascritto ancora una volta ai militanti dello sport attivo, cioè a piloti e rappresentanti di scuderie che, nel corso della annuale assemblea ordinaria dei soci dell'Automobile Club di Palermo di domenica mattina hanno inserito all'ordine del giorno un documento (che riportiamo accanto) per conoscere gli intendimenti e gli impegni del sodalizio palermitano che ha alle spalle una tradizione sportiva di primo piano, visto che organizzava annualmente una prova di Campionato del Mondo Marche, un rallye internazionale, una gara nazionale in circuito e una cronoscalata, alla luce dei più recenti avvenimenti.

Nino Sansone, presidente dell'AC, ha confermato prima di tutto che il rally di Sicilia si svolgerà regolarmente il 23 e 24 marzo prossimi e, se dovesse ancora essere in vigore il blocco della circolazione domenicale, la manifestazione si svolgerebbe di venerdì e sabato come già avvenne un paio di anni addietro. Questa assicurazione ha comunque destato non poche perplessità visto che a tutt'ora, a solo un mese e mezzo dalla gara, non solo non è stato stilato il regolamento ma non sono state neppure effettuate le ricognizioni per stabilire il percorso.

Parlando poi dell'insabbiamento del progetto dell'autodromo delle Madonie,

Questo è il documento sottoscritto dai piloti palermitani per l'assemblea ordinaria dei soci dell'Automobile Club Palermo - Palermo, domenica 27 gennaio 1974.

I sottoscritti soci dell'Automobile Club Palermo, tutti direttamente interessati alle scelte e agli impegni sportivi del sodalizio, a nome anche della categoria dei conduttori e dei concorrenti impegnati nelle competizioni automobilistiche siciliane, oltre che per conto delle scuderie « Ateneo » e « Pegaso » di Palermo, in considerazione del periodo di crisi che sta attraversando il settore sportivo dell'A.C. Palermo, chiedono di conoscere dal consiglio direttivo, possibilmente per bocca del suo presidente:

1 Se, come e quando si svolgerà il terzo RALLY INTERNAZIONALE DI SICILIA, già inserito in calendario internazionale per il prossimo 23-24 marzo, e, ove risponderemo al vero le voci di un suo annullamento, di conoscere i motivi che hanno portato a tale decisione.

2 Se risponde al vero la notizia che il progetto dell'AUTODROMO DELLE MADONIE, presentato dall'A.C. Palermo alla stampa internazionale nello scorso aprile, si è arenato (del tutto o parzialmente) e quindi di conoscere i motivi di un simile ritardo che pregiudica gravemente il futuro dello sport automobilistico in Sicilia.

Sansone ha fatto risalire la responsabilità del ritardo nell'attuazione del programma ai ritardi del finanziamento, assicurato nove mesi addietro dall'assessore regionale al turismo Macaluso che — come ha detto Nino Vaccarella — sarebbe orientato a « bloccare » l'erogazione dei fondi per l'impianto nel tentativo di far continuare a vivere, sia pure come prova non titolata, la più popolare Targa Florio su strada (con buona pace della sicurezza...).

Comunque sarebbero in corso — secondo Sansone e in barba all'austerità — anche contatti con privati per trovare delle soluzioni (con la collaborazione dell'ACI Italia) che possano prescindere dall'apporto economico della pubblica amministrazione.

Infine è stata deliberata l'istituzione di una commissione paritetica che dovrà studiare, entro brevissimo tempo, la via più breve e funzionale per ottenere risultati concreti nella realizzazione di un impianto che possa

permettere allo sport motoristico palermitano di continuare a vivere.

Su questo argomento è intervenuto, in maniera tanto incisiva quanto necessariamente polemica, Nino Vaccarella che ha contestato l'orientamento di intendere per « autodromo » un impianto completo e quindi assai costoso. Secondo il pilota siciliano bisogna realizzare al più presto (« più tempo passa più aumentano i costi — ha detto — e ci sfuggono di mano le gare titolate ») soltanto una pista efficiente e sicura (come Zeltweg e Brands Hatch dei primi anni) provvedendo solo in un secondo tempo, quando si disporrà dei fondi, a costruire gli impianti collaterali (tribune, garages, boxes, servizi).

Vaccarella ha portato ad esempio il « mini-autodromo » (tre chilometri circa) del barone Antonio Pucci che è costato, appena qualche decina di milioni e che finito, cioè asfaltato, non toccherà i sessanta, confermando che disponendo di un terreno —

3 Quali sono gli intendimenti dell'A.C. Palermo dopo la cancellazione della TARGA FLORIO come prova del campionato del mondo Marche e quali programmi intende portare avanti per rilanciare, con una formula adeguata alle esigenze della sicurezza, la più gloriosa delle nostre corse.

4 Quali ALTRI PROGRAMMI sportivi l'A.C. Palermo ha in animo di realizzare nel corso del 1974.

Nel ringraziare della cortese attenzione il consiglio direttivo, i sottoscritti soci ritengono utile e produttivo aprire, nel corso di questa stessa assemblea, un fertile dibattito sul presente e sul futuro più immediato dello sport automobilistico a Palermo e in Sicilia.

Nino Vaccarella, Ignazio Capuano, Eugenio Renna (« Amphicar »), Franco Di Matteo (« Frank Mc Boden »), Raffaele Restivo, Gualberto Carducci (« Iccudrac »), Enzo Mirto Randazzo, Luigi Sartorio (« Popsy Pop »), Giancarlo Barba, Mario De Luca, Ennio Ribaud, Vincenzo Bajardi, Ninni Failla, Raffaele De Bonis, Paolo Ferrari Ruffino, Roberto Chiaromonte Bordonaro, Giulio Mangano, Guido Ferrara, Franco Caleca, Salvatore Ruta, Silvano Gravina, Giovanni Di Fresco, Alfonso Merendino (« Apache »), Renato Barraja, Rocco De Luca.

sarebbero sufficienti un centinaio di milioni (magari quelli sempre più « fantomatici » sbandierati dalla regione siciliana all'indomani della presentazione dell'autodromo delle Madonie nello scorso aprile) per fare una pista di cinque chilometri come è richiesto per un autodromo di prima categoria.

Parlando della Targa Florio Sansone ha confermato che il mantenimento del titolo era stato assicurato anche per iscritto da Rogano all'AC Palermo dopo la riunione di Indianapolis e che, pertanto, si è avuto un vero sovvertimento degli impegni della CSAI, che ha dato a Imola una prova già assegnata a Palermo.

Sansone ha comunque detto che l'AC Palermo cercherà di spostare sul circuito stradale di 72 km la prova di Euro GT già assegnata a Pergusa e ove (come pare), la CSI non volesse saperne del trasferimento, si farebbe la « Coppa Florio », per GT a Pergusa con validità europea e una « Targa

Florio », la 58. della serie, con vetture dei gruppi quattro e cinque e validità nazionale sul vecchio tracciato stradale.

Contemporaneamente Sansone ha dichiarato che l'AC Palermo chiederà alla CSI di inserire nel calendario del Mondiale Marche '74, al posto di una delle prove annullate (è stato fatto il nome di Road Atlanta) come già avvenne l'anno scorso per la 1000 KM di Vallelunga, una prova titolata per riportare in Sicilia, provvisoriamente a Pergusa, una gara mondiale. (Ovviamente il presidente dell'AC Palermo deve ignorare che la CSI già ha dato ai tre paesi « grandi costruttori, cioè Italia con Imola, Germania con Hockenheim e Francia con Le Castellet, una seconda prova che va a rimpiazzare quelle che non dovessero svolgersi e quindi questa richiesta non verrà in ogni caso accettata. n.d.r.).

Infine è stato assicurato che tutte le gare in programma e cioè il Rally di Sicilia del 23 e 24 marzo, la prova di Euro GT a Pergusa del 12 maggio, la Coppa Florio sul circuito stradale del 16 giugno, la Monte Pellegrino del 23 giugno e la Cefalu-Gibilmanna del 18 agosto si svolgeranno regolarmente. Inoltre nei prossimi giorni verrà ricostituita dopo quattro mesi di « vacatio » la commissione sportiva che era dimissionaria, per motivi di impostazione generale nella conduzione sportiva dell'AC Palermo dall'ottobre passato.

I partecipanti alla movimentata e proficua assemblea (c'erano i più rappresentativi piloti palermitani, da Vaccarella a Capuano, da « Amphicar » a Mirto Randazzo, da « Frank McBoden » a Restivo, a « Iccudrac », a Bordonaro ad « Apache », si sono lasciati con la soddisfazione di aver smosso le acque, con responsabile partecipazione ai problemi che travagliano lo sport siciliano e coll'impegno di rivedersi quanto prima per fare un bilancio, fra qualche settimana, di quanto sia stato realizzato e di quanto sia rimasto ancora allo stadio delle belle parole.

Giulio Mangano

In quattro secondi di calcoli il COMPUTER **AUTO SPRINT** ha sintetizzato 40 ore del (mancato) RALLY di MONTECARLO: la STRATOS ha dominato anche se MUNARI è solo 4. dietro le ALPINE di LARROUSSE e THERIER

FANTA(stica)



C'era anche la Tivù per la fase finale del Rally al Computer. Il servizio apparirà in una delle prossime edizioni della rubrica Stasera

IL PERCORSO
COMUNE

La (fanta)CRONACA

Tradito il «Drago» dal gioco di squadra

DAL FANTA-INVIAIO

MONTECARLO - Dopo una settimana di sole le nuvole sono riapparse sul cielo di Monaco ma le notizie che arrivano continuamente dai ricognitori confermano la buona percorribilità delle strade.

La prima prova oltretutto, la Laborel-Montauban, è addirittura asciutta pertanto è necessario per tutti ricorrere ai pneumatici tipi racing o addirittura slick.

Il miglior tempo è subito del «Drago» che slega tutti i cavalli della sua Stratos nonostante Mannucci gli continui a tappezzare l'auto di targhette con «papà non correre». Alle sue spalle a soli 8", l'altra Lancia Stratos, quella di Andruet ben deciso a ritornare in auge dopo una stagione '73 non troppo positiva (Montecarlo a parte, naturalmente). Mikkola, Therier, Larrousse, Makinen, Darniche, Chasseuil confermano il festival delle vetture ultrapotenti mentre gli altri, quegli ingenui che sono venuti al rally con delle vetture da rally, navigano nelle posizioni di «retroguardia». Non Paganelli però che ha pensato bene di ritirarsi subito per poter scappare a Torino dove, senza pagare alcun ritardo al C. O., è arrivata Anna, la sua primogenita tra i sorrisi luminosi di tutta la famiglia Carrello. Assieme a Paganelli (il cui ritiro non ha certo sorpreso nessuno) si sono ritirati anche Warmbold, che si è messo la sua BMW per cappello, e Andersson che ha perso una ruota.

1. P. S. LABOREL-MONTAUBAN
1. Munari 13'17"; 2. Andruet 13'25"; 3. Mikkola 13'37"; 4. Therier 13'40"; 5. Larrousse 13'45"; 6. Makinen 13'49"; 7. Darniche 13'53"; 8. Chasseuil 14'03"; 9. Aaltonen 14'

10"; 10. Kallstrom 14'28"; 11. Pinto 14'32"; 12. Nicolas 14'32"; 13. Barbasio 14'33"; 14. Rohrl 14'54"; 15. Fall 14'58"; 16. Waldegaard 15'01"; 17. Ballestrieri 15'11"; 18. Paganelli-Russo (Fiat-Abarth 1800), ritirati per incidente al km. 7,3; 19. Andersson-Hertz (Toyota), ritirati per incidente al km. 19,1; 20. Warmbold-Todt (BMW 2002), ritirati per incidente al km. 17,3.

Da Montauban si passa al terribile Burzet dove le condizioni del fondo cambiano totalmente anche se non sono le «impossibili» di sempre.

Fortunatamente non si è avverata la maledizione che volava nell'aria e che voleva che quest'anno passassero indenni solo i concorrenti dal numero 90 in su, pertanto tutti i migliori sono rimasti in gara ad iniziare da Andruet che grazie alle nuove Pirelli da 716 chiodi ha ottenuto un vero tempone che ha sorpreso tutti. Therier, Munari e Makinen seguono a pochissimi secondi uno dall'altro mentre iniziano i guai per Pinto piuttosto staccato al contrario di Barbasio che ha fatto segnare l'ottavo tempo davanti alla Fulvia di Ballestrieri. Questi i tempi:

2. P. S. BURZET-FREYSSINET
1. Andruet 36'8"; 2. Therier 36'43"; 3. Munari 36'47"; 4. Makinen 36'55"; 5. Kallstrom 37'11"; 6. Larrousse 37'27"; 7. Mikkola 37'48"; 8. Barbasio 37'56"; 9. Ballestrieri 38'03"; 10. Rohrl 38'14"; 11. Darniche 38'21"; 12. Nicolas 38'26"; 13. Pinto 39'18"; 14. Aaltonen 39'59"; 15. Waldegaard 40'53"; 16. Chasseuil 41'53"; 17. Fall-Wood 41'53".

Il successo (parziale) di Andruet è una spina nel fianco della squadra Alpine dove sembra che il d.s. Cheinisse abbia fru-

Il Rally di Montecarlo al computer si è concluso con un risultato un poco a sorpresa e che sta a testimoniare come anche i cervelli elettronici non siano del tutto insensibili al fascino delle donne, nella fattispecie a quello di «Biche», la graziosa coequipier di Andruet e che a giudizio degli esperti può essere la sola ragione della continua buona sorte che ha accompagnato sempre la Stratos dei francesi dalla partenza all'arrivo di questa gara.

Il «cervellone» ha parlato insomma, e l'ha fatto in maniera eloquente elencando senza ombra di dubbio i risultati di ogni prova speciale, i tempi impiegati da ciascuno, gli eventuali ritardi e i (pochi) ritiri favoriti anche dallo stato (ottimo) delle strade quest'anno asciutte come poche volte era accaduto in passato.

Cinquanta ore di gara riassunte in poco più di quattro secondi è stato il prodotto della sua fatica, una fatica da poco oltretutto a giudicare dal parere

stato a sangue i suoi per spronarli a lavare l'onta subita da parte della «pecorella smarrita». Decisamente allora il «suggerimento» è servito perché Larrousse riesce a primeggiare alla lontana nella St. Bonnet-Riotord innervato solo per metà, mentre Munari, che al via di questa prova era il favorito, è relegato solo al decimo posto.

Qualche guaio per Darniche che fora contemporaneamente quattro gomme, per un'eventuale deviazione nel cortile di un falegname, e che ha terminato la prova sui cerchi. I tempi:

3. P. S. SAINT-BONNET.
LE-FROID-RIOTORD
1. Larrousse 13'15"; 2. Andruet 13'40"; 3. Nicolas 13'56"; 4. Therier 14'13"; 5. Rohrl 14'20"; 6. Ballestrieri 14'21"; 7. Waldegaard 14'35"; 8. Fall 14'40"; 9. Barbasio 14'43"; 10. Munari 14'45"; 11. Kallstrom 15'10"; 12. Chasseuil 15'10"; 13. Mikkola 15'11"; 14. Pinto 15'18"; 15. Makinen 15'22"; 16. Darniche 15'24" (attardato lungo il percorso); 17. Aaltonen 15'27".

L'attacco degli «alpinisti» continua anche nella St. Jean en Royans-La Cime du Mas caratterizzata da diverse placche ghiacciate che rendono la guida molto problematica risultando poi fatali a Makinen che esce rovinosamente di strada. Therier e Larrousse ottengono i due migliori tempi, ma alle loro spalle le due Stratos ottengono praticamente lo stesso tempo limitando al minimo il ritardo. Ancora una foratura per Darniche ed una leggera toccata (due alberi divelti) per Nicolas mentre Mikkola è finito su un albero con la sua Escort ed ha dovuto attendere qualche minuto per permettere ai boscaioli di segarlo e fargli riprendere la corsa. I tempi:

4. P. S. SAINT-JEAN.
EN ROYANS-LA CIME DU MAS
1. Therier 26'34"; 2. Larrousse 26'38"; 3. Andruet 27'01"; 4. Munari 27'02"; 5. Ballestrieri 27'40"; 6. Darniche 28'12" (attardato lungo il percorso); 7. Waldegaard 28'24"; 8. Chasseuil 28'48"; 9. Nicolas 28'53" (attardato lungo il percorso); 10. Rohrl 29'15"; 11. Kallstrom 29'16"; 12. Pinto 29'28"; 13. Mikkola 29'32" (attardato lungo il percorso); 14. Aaltonen 29'52"; 15. Fall 30'06"; 16. Barbasio 30'11"; 17. Makinen-Liddon (Ford Escort R) ritirati per incidente al km. 22,6.

La cura Cheinisse continua a dare i suoi frutti perché ancora una Renault primeggia nella 5. prova, per buona parte innervata, la St. Barthelemy-St. Michel. E' Therier a vincere davanti a «Cavallo matto» Andruet ed al redidivo Darniche. Barbasio continua nella sua serie di ottimi piazzamenti e questa volta precede Ballestrieri che diventa piccolo piccolo per la delusione con grande gioia di Sodano che gli può parlare quasi dall'alto in basso. Una grossa emozione indubbiamente. I tempi:

5. P. S. SAINT-BARTHELEMY-SAIN-MICEL-LES-PORTES
1. Therier 27'55"; 2. Andruet 29'11"; 3. Darniche 29'15"; 4. Munari 29'18"; 5. Larrousse 29'56"; 6. Nicolas 30'22"; 7. Mikkola 30'38"; 8. Fall 31'09"; 9. Barbasio 31'16"; 10. Ballestrieri 31'30"; 11. Rohrl 31'46"; 12. Kallstrom 32'13"; 13. Aaltonen 32'18"; 14. Pinto 33'26"; 15. Chasseuil 33'35"; 16. Waldegaard 34'41" (attardato lungo il percorso).

La continua serie di attacchi delle berline blu incominciano a preoccupare anche quelli della Lancia che organizzano su due

del dott. Lanzarini del Centro di Calcolo che sostiene che le possibilità del computer siano decisamente superiori e che un Montecarlo sia troppo facile per lui (anche se non si è nascosto una certa rabbia per il quarto posto di Munari).

Un risultato a sorpresa allora? Certamente no perché le condizioni del fondo era chiaro che indicassero nelle vetture più potenti le vere protagoniste della corsa (di cui potete leggere a parte la fanta-cronaca) e tra queste sono venuti alla ribalta i nomi del meno bersagliati da quel coefficiente malasorte o rischio inserito tra le tante schede allo scopo di creare una selezione in più.

A questo punto poi possiamo pure svelarvi chi è stato il nostro pilota consigliere per attribuire i gradi di difficoltà alle varie prove o ai tratti diversi delle stesse: Sandro Munari, che come potete ben giudicare s'è guardato bene dall'attribuirsi particolari meriti per cercare di far convergere i favori del computer verso di lui.

iedi un «sit-in» tra i meccanici e i direttori sportivi dove democraticamente Audetto presenta una mozione d'ordine che viene applaudita calorosamente. Il testo dice esattamente: «Non è la prima volta che ci troviamo impegnati a difendere i colori nazionali dagli assalti delle case estere, manderemo Andruet allora sbaraglio mentre Munari terrà una condotta più abbottonata. Imperia è ancora nella memoria di tutti!».

6. P. S. BIF. D 3/ROUTE EDF-CHORGES

1. Andruet 14'45"; 2. Munari 14'47"; 3. Darniche 14'50"; 4. Larrousse 14'57"; 5. Chasseuil 15'15"; 6. Kallstrom 15'15"; 7. Therier 15'17"; 8. Rohrl 15'30"; 9. Waldegaard 15'40"; 10. Nicolas 15'43"; 11. Ballestrieri 15'47"; 12. Aaltonen 15'47"; 13. Mikkola 15'54"; 14. Fall 16'09"; 15. Pinto 16'24"; 16. Barbasio 16'58".

CLASSIFICA GENERALE
dopo il percorso comune

1. Andruet-«Biche» (Lancia Stratos) 135"; 2. Therier-Jaubert (Alpine 1800) 147"; 3. Munari-Mannucci (Lancia Stratos) 242"; 4. Larrousse-Dreyfus (Alpine 1800) 244"; 5. Darniche-Mahe (Alpine 1800) 481"; 6. Nicolas-Vial (Alpine 1800) 600"; 7. Ballestrieri-Maiga (Lancia HF 1600) 637"; 8. Mikkola-Davenport (Ford Escort RS) 646"; 9. Kallstrom-Billstam (Datun 240-Z) 698"; 10. Rohrl-Berger (Opel Ascona) 726"; 11. Barbasio-Sodano (Fiat-Abarth 1800) 823"; 12. Aaltonen-Easter (Opel Commodore GSE) 940"; 13. Pinto-Bernacchini (Fiat-Abarth 1800) 992"; 14. Chasseuil-Baron (Lygier) 1009"; 15. Fall-Wood (Opel Commodore GSE) 1021"; 16. Waldegaard-Thorszelius (Toyota) 1040".



Ecco sul monitor il prodotto finale della fatica del computer. Erano presenti tra gli altri i piloti Ambrogetti, Cambiaghi, Canè e Cavallari

43. Rally di Montecarlo - prima edizione al Computer - 17-26 gennaio 1974:

CLASSIFICA GENERALE 1. Andruet - Biche (Lancia Stratos) 250"; 2. Larrousse - Dreyfus (Alpine 1800) 348"; 3. Therier - Jaubert (Alpine 1800) 382"; 4. Munari - Mannucci (Lancia Stratos) 506"; 5. Darniche - Mahe (Alpine 1800) 878"; 6. Mikkola - Davenport (Ford Escort RS) 913"; 7. Nicolas - Vial (Alpine 1800) 1135"; 8. Rohrl - Berger (Opel Ascona) 1340"; 9. Kallstrom - Billstram (Datsun 240-Z) 1409"; 10. Pinto - Bernacchini (Fiat-Abarth 1800) 1569"; 11. Aaltonen - Easter (Opel Commodore GSE) 1600"; 12. Barbasio - Sodano (Fiat-Abarth 1800) 1774"; 13. Waldegaard - Thorszelius (Toyota) 1853"; 14. Fall - Wood (Opel Commodore GSE) 1892".

RITIRATI Chasseuil - Baron (Lygier); Ballestrieri - Maiga (Lancia HF 1600); Makinen - Liddon (Ford Escort RS); Paganelli - Russo (Fiat Abarth 1800); Andersson - Hertz (Toyota) - Warmbold - Todt (BMW 2002).

Bagarre ALPINE nell'ultima NOTTE

La Francia è divisa in due gruppi nettamente distinti: i progressisti che sono disposti ad applaudire anche una francese alla guida di una vettura non nazionale, ed i conservatori che non lo fanno. *Andruet* comunque è sulla bocca di tutti e sarà proprio l'uomo da battere.

Le condizioni del tempo sono ideali per le vetture superpotenti perché su tutto il percorso non c'è minimamente traccia di neve.

Sull'asfalto stretto della MADONNA DEL GORBIO l'Alpine di Larrousse parte subito a più non posso ed ottiene il miglior tempo davanti ad *Andruet* e *Therier*. Si rivede finalmente *Pinto* che è quarto davanti al sorprendente tedesco *Rohrl*, mentre *Munari* obbedisce agli ordini di scuderia e si limita ad un prudente settimo posto.

Piccolo incidente per l'Escort di *Mikkola* che entrato tutto di traverso in una stretta «esse» si è incastrato tra la roccia ed un muretto ed ha faticato un poco per liberarsi.

Questi i tempi:
P.S. 7 (COL DE LA MADONE DE GORBIO)

1. Larrousse 14'22"; 2. Andruet 14'41"; 3. Therier 14'46"; 4. Pinto 15'16"; 5. Rohrl 15'25"; 6. Nicolas 15'33"; 7. Munari 15'39"; 8. Chasseuil 15'42"; 9. Darniche 15'51"; 10. Aaltonen 16'6"; 11. Mikkola 16'11" (attardato); 12. Waldegaard 16'19"; 13. Barbasio 16'32"; 14. Kallstrom 16'33"; 15. Ballestrieri 16'39"; 16. Fall 16'39".

Si arriva così al Turini per la prima delle tre scalate. L'atmo-

sfera è quella di sempre ed in cima c'è anche un po' di neve portata e sistemata amorevolmente dagli immancabili spettatori, tra cui spicca per la sua voce baritonale un industriale biellese che guida il gruppo degli italiani.

Andruet continua la sua corsa allo sbaraglio che fa impazzire i francesi, mentre *Munari* accelera anche lui il passo perché nella sua mente comincia a sorgere il dubbio che quello là questa volta possa davvero riuscire a finire una corsa con la *Stratos*.

Non finisce invece *Ballestrieri* che sposta leggermente una montagna.

Questi i tempi:
P.S. 8 LE MOULINET - LA BOLLENE

1. Andruet 18'38"; 2. Munari 18'56"; 3. Darniche 19'20"; 4. Larrousse 19'32"; 5. Nicolas 19'33"; 6. Mikkola 19'36"; 7. Therier 19'57"; 8. Rohrl 20'16"; 9. Pinto 20'17"; 10. Aaltonen 20'27"; 11. Kallstrom 20'33"; 12. Fall 20'39"; 13. Barbasio 20'43"; 14. Chasseuil 20'52"; 15. Waldegaard 21'18"; 16. Ballestrieri Ritirato al Km. 12.9.

Dopo la breve assistenza di *St. Sauver Andruet* non si fa scappare l'occasione di primeggiare sulla sua prova più abituale, il Col de la Cuillolle dove a perdere un po' terreno è *Therier* che in classifica viene superato di pochissimo dal compagno *Larrousse*.

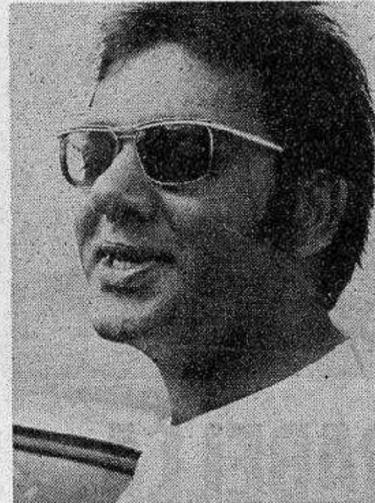
Questi i tempi:
P.S. 9 - COL DE LA COUILLOLLE

1. Andruet 17'6"; 2. Larrousse 17'6"; 3. Munari 17'27"; 4. Mikkola 18'1"; 5. Darniche 18'13"; 6. Therier 18'20"; 7. Kallstrom 18'24"; 8. Nicolas 18'25"; 9. Rohrl 18'31"; 10. Waldegaard 18'38"; 11. Aaltonen 18'55"; 12. Pinto 19'8"; 13. Fall 19'20"; 14. Barbasio 19'49"; 15. Chasseuil ritirato al Km. 6.4.

Si ritorna sul Turini, ma la situazione adesso è molto cambiata alla Lancia dove viene ordinato ad *Andruet* di controllarsi un po' lasciando ai suoi inseguitori il compito di attaccare. E sono proprio *Larrousse* e *Therier* i primi due, mentre il loro duello sul filo dei secondi diventa

clamoroso!

MUNARI alla... MEHTA nell'EAST SAFARI



TORINO - Colpo grosso della LANCIA per il prossimo EAST AFRICAN SAFARI. Il compagno di squadra di MUNARI sarà nientemeno che SHEKHAR MEHTA, vincitore dell'edizione passata del Rally ed attualmente tra i più quotati piloti del mondo su percorsi lunghi.

Il nome di Mehta era da tempo nell'aria e già in occasione del recente Rally del Bandama il D.S. Lancia, Audetto, è stato visto più volte parlare fitto fitto con il pilota keniano anche se la versione ufficiale diceva che l'oggetto di questi discorsi era LOFTY DREWS, il navigatore di Mehta che in passato corse il Safari con Munari.

All'atto pratico è veramente confermato che Dews farà coppia col «Drago», ma siamo in grado di garantire che anche Mehta sarà al via della corsa con una HF.1600 tale e quale a quella di Munari. Il Safari, comunque, non sarà la sola corsa che Mehta farà con la Lancia, di certo ci sarà anche il prossimo RALLY DEL BANDAMA.

adesso una delle fasi più interessanti della corsa, un vero rally nel rally con i due transalpini che alle assistenze nemmeno si guardano.

Anche in questa prova si mette in luce il testardo *Mikkola* che nonostante tutte le sue peripezie continua ad insistere con la Ford e sta operando una bellissima rimonta.

Questi i tempi:
P.S. 10 LA BOLLENE-MOULINET

1. Larrousse 18'19"; 2. Therier 18'37"; 3. Andruet 18'43"; 4. Mikkola 18'50"; 5. Darniche 19'21"; 6. Munari 19'37"; 7. Rohrl 19'40"; 8. Pinto 19'52"; 9. Kallstrom 20'4"; 10. Aaltonen 20'24"; 11. Fall 20'32"; 12. Nicolas 20'36"; 13. Barbasio 21'17"; 14. Waldegaard 21'22".

Larrousse ha oramai 30" di vantaggio su *Therier*, ma il normanno non demorde e sulle Cuillolle attacca ancora per cercare di riacciuffare il secondo posto. La cosa rompe un po' le scatole a *Munari* che zitto zitto cercava di vincersi la prova (così, giusto per non perdere l'abitudine) e che invece si vede battuto di un solo secondo.

La regolarità di *Fall* ad occupare l'ultima posizione sta diventando proverbiale.

Questi i tempi:
P.S. 11 COL DE LA COUILLOLLE

1. Therier 17'34"; 2. Munari 17'35"; 3. Darniche 17'37"; 4. Larrousse 17'41"; 5. Mikkola 17'42"; 6. Andruet 17'56"; 7. Waldegaard 18'31"; 8. Kallstrom 18'38"; 9. Pinto 18'42"; 10. Aaltonen 18'49"; 11. Rohrl 18'55"; 12. Nicolas 18'56"; 13. Barbasio 19'5"; 14. Fall 19'51".

L'ultimo Turini è l'apoteosi per *Mikkola* che viaggia più forte di tutti, anche di *Larrousse* che ha subito risposto all'alzata di testa di *Therier* che dopo il successo della Cuillolle sembrava gli avesse fatto le linguacce.

Questi i tempi:
P.S. 12 LA BOLLENE-MOULINET

1. Mikkola 18'32"; 2. Larrousse 18'53"; 3. Andruet 19'0"; 4. Munari 19'9"; 5. Therier 19'12"; 6. Nicolas 19'12"; 7. Pinto 19'42"; 8. Darniche 19'48"; 9. Aaltonen 20'5"; 10. Rohrl 20'20"; 11. Kall-

strom 20'21"; 12. Barbasio 20'52"; 13. Waldegaard 20'60"; 14. Fall 20'60".

L'ultima prova è solo una formalità tranne per i due ancora impegnati per il secondo posto e per *Mikkola* che adesso ci ha preso gusto ad essere tra i primi.

Questi gli ultimi tempi:
P.S. 13 COL DES BANQUETTES

1. Therier 14'30"; 2. Larrousse 14'34"; 3. Mikkola 14'35"; 4. Andruet 14'52"; 5. Munari 15'2"; 6. Aaltonen 15'15"; 7. Waldegaard 15'26"; 8. Darniche 15'28"; 9. Fall 15'30"; 10. Pinto 15'40"; 11. Nicolas 15'41"; 12. Rohrl 16'7"; 13. Kallstrom 16'20"; 14. Barbasio 16'33".

Carlo Cavicchi

CARATTERISTICHE DELLE PROVE SPECIALI

P.S. A PIAN DI CASTELLO km. 13.70 TEMPO 16'30"
100% terra; salita e discesa, larghezza media 5-6 metri. Ripetuta anche nel secondo giro (P.S. A1). Giudizio: mista veloce.

P.S. B LE GESANE km. 9.60 TEMPO 11'30"
100% terra, tutta in discesa, larghezza media 5-6 metri. Ripetuta nel primo giro (P.S. B1). Giudizio: mista veloce.

P.S. C MONTE PAGANUCCIO km. 11.20 TEMPO 13'30"
100% terra, salita e discesa. Ripetuta nel primo giro (P.S. C1). Giudizio: veloce.

P.S. D ROCCA LEONELLA km. 7.10 TEMPO 8'30"
60% asfalto, 40% terra, salita e discesa. Giudizio: molto mista.

P.S. E PIAN DI MELETO km. 5.40 TEMPO 6'30"
100% asfalto, salita e discesa. Ripetuta due volte nel secondo giro (P.S. E1/E2). Giudizio: mista veloce.

P.S. F PIETRALUNGA km. 20 TEMPO 24'
70% terra, 30% asfalto; sequenza salita-discesa-falsopiano-salita-discesa. Ripetuta due volte nel secondo giro (P.S. F1/F2). Giudizio: abbastanza veloce.

P.S. G M.TE S. MARIA TIBERINA km. 7.50 TEMPO 9'
100% asfalto, salita e discesa. Ripetuta nel primo giro (P.S. G1) e due volte nel secondo (P.S. G2/G3). Giudizio: misto stretto.

P.S. H BORGOPACE km. 20 TEMPO 24'
75% terra, 25% asfalto salita-discesa-salita-discesa. Ripetuta due volte nel secondo giro (P.S. H1/H2). Giudizio: mista.

P.S. I VIA MIAGGIO km. 6.25 TEMPO 7'30"
100% terra, tutta discesa. Ripetuta una volta nel primo giro (P.S. I1). Giudizio: mista.

P.S. L M.TE FUMAILO km. 6.70 TEMPO 8'
100% asfalto, salita-discesa. Possibilità di strade innestate (quota 1.400 mt. slm). Ripetuta una volta nel primo giro (P.S. L1) e due volte nel secondo giro (P.S. L2/L3). Giudizio: mista.

P.S. M MINIERA DI PERTICARA km. 6.25 TEMPO 7'30"
100% in terra salita e discesa. Giudizio: mista.

P.S. N AGENZIA S. LEO km. 9.15 TEMPO 11'
80% terra, 20% asfalto; sequenza salita-discesa salita-discesa salita-discesa. Ripetuta due volte nel secondo giro (P.S. N1/N2). Giudizio: mista stretta.

P.S. N M.TE MACINARA km. 11.70 TEMPO 14'
50% terra; falsopiano-salita-discesa. Giudizio: inizialmente veloce, nel finale mista stretta.

P.S. P M.TE BENEDETTO km. 8.55 TEMPO 10'
100% terra, salita e discesa. Giudizio: mista veloce.

P.S. Q PANORAMICA km. 4.15 TEMPO 5'
100% asfalto; falsopiano. Solo nel secondo giro. Giudizio: mista veloce.

P.S. R M.TE VICINO km. 11.65 TEMPO 14'
Un chilometro iniziale su asfalto il resto su terra; salita-discesa-falsopiano-discesa. Solo nel secondo giro. Giudizio: veloce.

Ecco il programma (Misano compresa)

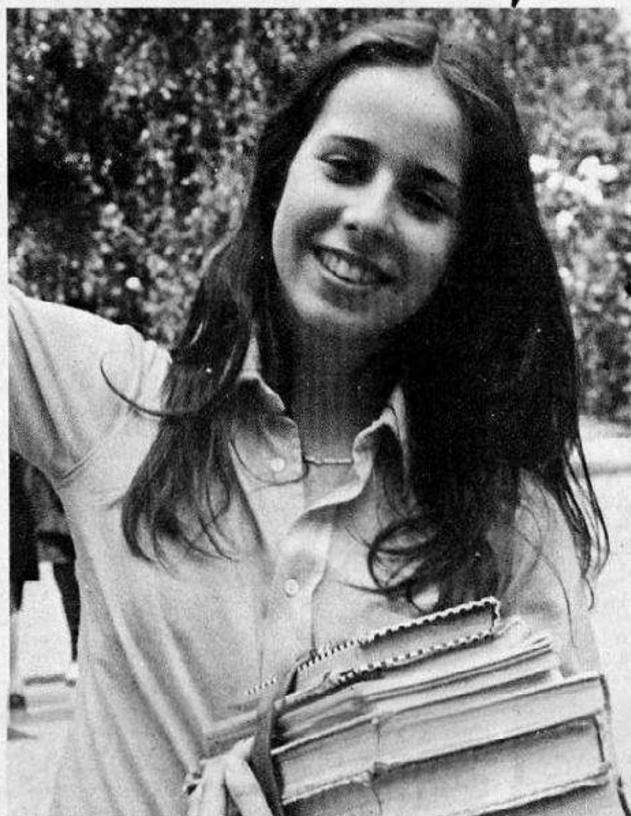
Persino più lungo il S. MARINO

SAN MARINO - Il quinto rally internazionale di San Marino si farà. Il periodo di austerità decretato dal governo italiano ha provocato soltanto una lievissima modifica al programma predisposto dagli organizzatori sammarinesi: il rally partirà mercoledì 27 febbraio anziché giovedì 28 per potersi concludere nella mattinata di sabato 2 marzo. Per il resto i piani del geom. Muscioni non hanno subito alcun mutamento. Il «San Marino» sarà valevole per il campionato Europeo conduttori (anche se questo comporta l'esclusione dei prototipi e quindi la rinuncia ad avere la Stratos al via), per quello italiano e logicamente per quello sammarinese.

Il chilometraggio totale rispetto alla scorsa edizione è addirittura aumentato. Dai circa mille duecento chilometri dell'edizione 1973 ai 1770 della prossima ancora articolata in due tappe ma non più uguali fra loro. Il regolamento prevede infatti un tappone iniziale di mille trecento chilometri (con diciannove prove speciali) e, un po' come avviene da due anni al rally di Sanremo, una tappa conclusiva di settemcentotrentasei estremamente nervosa con ben sedici speciali precedute dall'ormai classico appuntamento all'Autodromo Santa Monica con i sessanta migliori classificati del primo giro impegnati in tre batterie di venti partenti ciascuna sulla distanza di dieci giri.

Le prove speciali, della lunghezza media di circa quattordici chilometri, si svolgeranno sugli scenari abituali del San Marino: buona percentuale di tratti asfaltati ed il resto su sterrati levigati e compatti a conferma della nuova frontiera del rallyismo italiano. Sempre per quanto riguarda le speciali soltanto sei (su un totale di trentacinque) saranno effettuate una sola volta mentre dieci verranno ripetute fino ad un massimo di quattro volte.

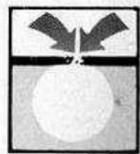
"E' diventata la mia ragazza. Non cambierà idea per pochi brufoli, ma..."



"Ora ho una ragazza che mi interessa e voglio rompere definitivamente con i brufoli. Certo lei non mi fa sentire in colpa: sono io che voglio liberarmi dai complessi di pelle e farle una sorpresa. Ne ho provate tante per mandare via i brufoli, ma senza risultati. All'inizio li tormentavo con le mani, e l'irritazione si estendeva sempre di più. Poi ho tentato con vari rimedi che mi consigliavano amici, ma niente. Ho provato anche a curare maggiormente l'alimentazione eliminando i cibi grassi, a stare di più all'aria aperta, e per un certo periodo ho smesso di fumare. Qualche risultato l'ho ottenuto, ma non soddisfacente. E se prima mi impegnavo scarsamente, ora che ho "lei" voglio farla finita per sempre. Un rimedio decisivo ci deve ben essere; un rimedio che sia una risposta al mio problema". (Adriano M. - Frosinone)

Clearasil crema ti aiuta a combattere i brufoli.

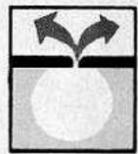
Una risposta al tuo problema c'è se anche tu collabori. Continua il ritmo di vita sana che avevi iniziato, ma soprattutto impegnati in un'azione più decisa usando Clearasil. E' una crema che agisce in profondità e asciuga il brufolo alla radice. Clearasil contiene quattro sostanze che si combinano in modo da svolgere tre azioni fondamentali per l'eliminazione dei brufoli:



Il resorcinolo si combina con lo zolfo eliminando le cellule morte alla superficie del poro ostruito, che è causa dell'irritazione.



Il resorcinolo si combina con altri componenti per combattere le eventuali irritazioni.



La bentonite si combina con lo zolfo e genera un composto in grado di controllare la produzione di sebo e asciugarne l'eccesso, che è all'origine della formazione di brufoli e punti neri.

Con Clearasil la tua pelle migliora giorno dopo giorno. Ma bisogna essere costanti, e non stancarsi ai primi tentativi se si desiderano risultati completi.

Clearasil è venduta in farmacia in due tipi:
Clearasil color pelle che nasconde i brufoli mentre svolge la sua azione.
Clearasil bianca che agisce invisibilmente sulla pelle.
L'efficacia è identica.



Dall'Est qualcosa di nuovo

Ecco come si corre in auto (anche d'inverno) in URSS senza preoccupazioni energetiche o (false) austerità socialpolitiche



Lotta accesiissima per l'ultima prova dello « challenge bianco » sugli autodromi sovietici. Nelle immagini si vedono alcune vetture impegnate nella gara di chiusura di Leningrado. Si riconoscono tre vetture di fabbricazione sovietica, una Polsky Fiat (n. 18) ed una R 12 Gordini iscritta dalla Renault Bulgara per Chubrikov (n. 20)

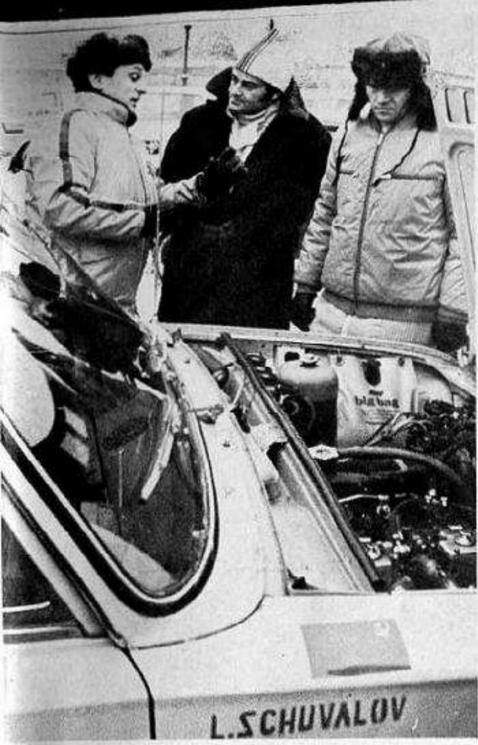
Beati loro! viene da dire guardando queste foto che arrivano da Mosca. Sono alcune immagini dell'« Inverno Russo » automobilistico, una serie di gare su neve, naturalmente, sugli autodromi, Brest Minsk, Mosca e Leningrado. Vi hanno preso parte i migliori campioni del volante di tutti i paesi dell'est europeo che si sono dati battaglia, sportellate comprese, nelle splendide piste di neve. Proprio mentre i colleghi europei mordono il freno nell'incertezza di una stagione che, per chi non ha pozzi petroliferi, resta ancora incerta. E non è detto che, crisi perdurando, non sia proprio l'automobilismo agonistico sovietico a balzare alla ribalta, magari permettendosi un recupero e un aggiornamento tecnico, rispetto all'occidente. Quanto all'organizzazione e all'ambiente, tutto si svolge secondo il rituale « canonico » del barnum delle corse. L'unica differenza che balza agli occhi è l'assenza quasi totale di pubblicità sulle au-

to. Ma non è detto che anche in questo settore l'automobilismo sportivo all'Est non debba compiere quel recupero che consentirà di attingere anche ai « pozzi » non meno ricchi delle grandi Case interessate a questo tipo di pubblicità (nelle telecronache calcistiche degli Stati dell'Est già qualcosa si nota...) Certo che questo modo di correre è suggestivo e ricorda da vicino i rallies europei, anche se la velocità come unico comune denominatore richiama quasi ambientazioni da Mille Miglia (bianca), comunque una

Ecco i principali piloti che hanno aderito all'invito e che certamente prenderanno parte alla 24 ORE di Chamonix: Munari, Andruet, Therier, Darniche, Blomqvist, Eglund, Larrousse, Nicolas, Piot, Laurent, Chasseuil, Vinatier, Ballestrieri, Pregliasco, Verrier, Alibelli, Fraquelin, Haldi.

Anche per l'automobilismo tutto il mondo è paese...

Da MOSCA a Chamonix le CORSE BIANCHE



Curiosa analogia tra foto in basso e quella in alto. Potapchik lamenta problemi d'assetto (sopra), Andruet si consiglia con Gariboldi sulle gomme (sotto)



occasione molto simile (per riportarci in pari) ce l'offre la pista sul ghiaccio di Chamonix dove verrà organizzata (in una cornice di favola, sia sotto l'aspetto dell'ambientazione naturale che sotto quello spettacolare) la prima 24 Ore sulla neve con tutti (o quasi) i migliori piloti in campo ralistico del momento.

La corsa si articolerà su diverse prove riservate a tre categorie di piloti e vetture: la prima («A») sarà composta da otto macchine invitate d'ufficio (otto marche diverse quindi, Lancia, Alpine, Datsun, Ford, Citroen, Daf, Saab e Alfa Romeo France) più quattro macchine selezionate tra tutte quelle iscritte e che avranno ottenuto la miglior somma di tempi (cinque giri con gomme chiodate più cinque con gomme senza chiodi); la seconda («B») sarà riservata ai dodici migliori tempi ottenuti nel solito modo nelle prove libere (successivi ai quattro ammessi nella A); e infine la

terza («C») composta dai migliori tempi seguenti quelli già selezionati.

Il programma prevede allora alle 16 una gara di 5 ore con gomme chiodate per la «A», alle 22 un'altra gara di 4 ore, sempre per il gruppo «A», ma senza chiodi, quindi una prova di 4 ore per la cat. «B» ed una successiva di 3 ore per la cat. «C» (entrambe senza chiodi) per arrivare alle 12 di domenica 17 quando partiranno nuovamente le vetture «A» per le ultime 4 ore (con o senza chiodi a seconda dello stato della pista).

Un programma quindi molto «mosso» e sempre interessante per i quindicimila spettatori che la tribuna gigante sarà in grado di ospitare e che verranno allietati anche da spettacoli musicali oltreché da uno snack-bar sempre funzionante sul percorso.

VEDERE A PAGINA 40

novità automirage



**Hard top in vetroresina
con apertura
ad ali di gabbiano**

Per invio documentazione illustrativa spedire L. 200 in bolli a:

automirage

Amministrazione e stab.:
Via Mazzini, 26
tel. 051 307886 377456
40138 Bologna (Italy)

cercasi concessionari per le zone libere



Coraggioso programma di una neonata società che diventa agente-speciale di 4 famosi «preparatori» inglesi (dalla Lola-Broadspeed a Knight e Bevan)

NAPOLI sfida la paura



Dario CUSANI responsabile della Supercar

NAPOLI - Si è costituita a Napoli la Supercar: è una società a responsabilità limitata (ma presto passerà Spa) con interessi vastissimi nel campo delle corse, dell'assemblaggio e della produzione. Si tratta di una grossa iniziativa a cavallo tra l'industria, il commercio, lo sport. I suoi programmi sono notevoli, di enorme interesse. La portata dell'impresa — tanto per spiegarci — è di proporzioni assai più grandi di quelle che si potrebbe immaginare considerando la sede della società, e cioè Napoli, la (pseudo) capitale del Mezzogiorno, sulla arretratezza cronica della quale è inutile star qui a dilungarsi, se non per rischiare di cadere nella facile retorica pessimistica.

Naturalmente l'«idea» della Supercar nacque in tempi assai migliori, o almeno apparentemente assai più floridi, non solo per l'Italia, ma per l'Europa, per il mondo dell'automobile. Di crisi energetica non se ne parlava, e certe idee potevano esser cullate su morbide onde di... petrolio.

Ora che c'è stata la schiarita, con l'inizio del Campionato di Formula 1 e con la concreta possibilità di «tenere in vita» le corse, ora che certe manovre della concorrenza hanno rischiato di compromettere la realizzazione di cose già tanto faticosamente avviate, la Supercar vuol farsi conoscere.

Ecco dunque il programma Supercar: importazione, assemblaggio, elaborazione, assistenza di vetture da competizione; sperimentazione tecnico-sportiva da trasmettere sulla produzione di serie per migliorarne le prestazioni, con particolare cura (date le «circostanze») alla economia di esercizio e agli apparati di sicurezza (impianti frenanti, assetti, ecc.). Tutta l'attività, che si snoderà attra-

verso canali sportivi, sarà basata sulla collaborazione con la Lola Cars Limited e, principalmente, con la Ford. Non è escluso che un domani forse neanche troppo lontano la Supercar rappresenti il reparto competizioni della Ford-Italia.

Viene da chiedersi: ma è tutto vero? E' possibile tutto ciò?

Il nostro informatore è DARIO CUSANI, amministratore unico della società. Cusani, 25 anni, laureando in economia e commercio, napoletano, già «inventore» della Scuderia Vesuvio, ha una marcatissima mentalità imprenditoriale e anche una certa esperienza aziendale, maturata in tre anni di collaborazione familiare in una fabbrica di rame.

Cusani ci parla accogliendoci nella sede dell'azienda, a Casavatore, periferia Nord di Napoli, ad un passo dall'autostrada del Sole. Gli uffici sono quasi pronti; i capannoni già esistono; tutto il materiale per l'attrezzatura meccanica è stato già acquistato, pare anche con il finanziamento di un noto istituto di credito, che agisce per lo sviluppo del Mezzogiorno. Entro breve tempo dovrebbero essere allestiti i banchi prova motori (uno da 280 CV ed uno da 450 CV), le presse, i torni, i ponti, le buche di lavoro, le apparecchiature per il controllo assetti ed equilibratura, il banco prova a rulli (!) è tutto quanto occorrente per una officina veramente perfetta.

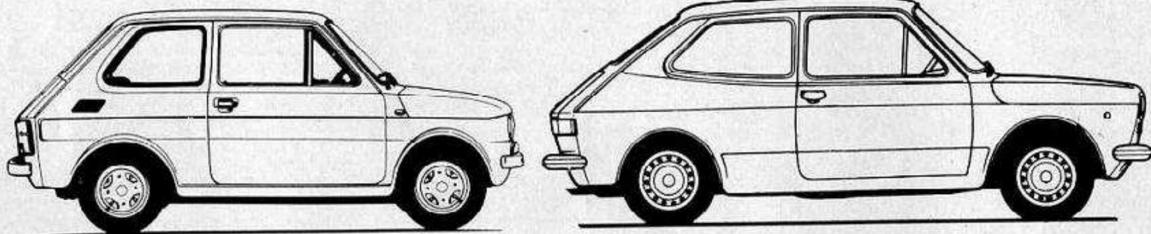
Sembra di trovarsi in un'isola d'Inghilterra, in una di quelle caratteristiche «factory» da corsa che hanno fatto la fortuna di tanti artigiani britannici. E del resto la Supercar sarà proprio una grossa filiale di materiale inglese. Diciamo pure un colosso dell'importazione, anche se Cusani, parlando, ci dice di andar cauti con certe affermazioni.

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)



Ma vediamo un po' quali sono i programmi precisi, e quali i reali rapporti con l'Inghilterra: «Sappiamo tutti che oggi in Italia non esiste un'organizzazione tecnico-sportiva che non si rifaccia alle solite voci della passione, dell'hobby, del sacrificio personale. Noi della Supercar — ci dice Cusani — abbiamo voluto impostare un'attività a livello professionale, con scopi precisi per l'azienda e per la comunità che farà a noi capo, e cioè piloti, scuderie, case o concessionarie automobilistiche. A questo proposito posso dire ormai in forma ufficiale che la Supercar è l'importatrice esclusiva per l'Italia della Lola, e che abbiamo impostato con la Ford Italia e con la Ford Europa un certo programma di collaborazione. La Lola — prosegue Cusani — ci approvvigionerà di telai Sport modello T 294, telai per la Formula 5000 e per la Formula Ford (modello T 340). Broadspeed sarà il nostro fornitore per i motori e per le vetture complete Gr. 2, Escort e Capri, vetture che intendiamo lanciare nel campionato italiano velocità unitamente alla Hillman Imp 1000, che invece ci fornirà George Bevan, con il quale pure abbiamo raggiunto un accordo definitivo. Per i cambi ci siamo accordati con due ditte altamente specializzate: la Hewland e la Knight, che ci fornirà anche cerchi in lega e scatole sterzo speciali, realizzati con leghe e fusioni molto particolari. La fornitura di cerchi speciali ci verrà anche dalla Revolution Wheel, che ha una produzione vastissima.» Dalla nostra fonte d'informazioni continuano a cascare nomi di terrificante importanza (considerando sempre il particolare che si tratta di una società italiana con sede in Napoli...).

Comunque non è tutto: Cusani prosegue parlandoci di un accordo raggiunto per l'importazione dei prodotti della A.P. Lockheed e Borg and Beck, che — per chi non lo sapesse — è la ditta che produce gruppi freni e frizioni normalmente usati dalle Formula 1 (e dalla gran parte delle formule minori), e ancora ci parla di rapporti avviati con la Corbeau e Motolite, specializzate nella produzione di sedili e volantini da competizione, e con la Mini-lite, (ruote in lega).

«Ci siamo interessati anche al mercato del lubrificante e a quello delle gomme, ma — aggiunge Cusani — non c'è ancora nulla di definito: stiamo facendo le reciproche valutazioni con le ditte interessate.»

— Avrete macchine e piloti ufficiali?

«Può darsi, ma tengo a precisare che la Supercar non è una scuderia. Noi importiamo telai, motori e materiali speciali di prima qualità, e siamo a disposizione della clientela. Se poi, realizzandosi anche un certo programma di sponsoring, volessimo schierare anche una nostra macchina è un discorso a parte.»

— Quali sono i rapporti con la Ford?

«In uno dei nostri giri in Inghilterra abbiamo avuto modo d'incontrare mister Martin Watkins, coordinatore del reparto competizioni della Ford Europa. Siamo stati da lui a Boreham e gli abbiamo esposto i nostri progetti, basati prevalentemente sulla possibilità di usare materiale Ford: motori per le Sport e Formule, vetture complete per

il Turismo. Mister Watkins si è dimostrato molto interessato alle nostre idee, tanto da proporci l'inizio di una collaborazione con una stagione da far disputare magari ad una sola macchina preparata dal suo uomo di fiducia, Broadspeed, sul modello di come si è fatto in Germania, in Olanda ed in altri paesi. E se le cose dovessero andar bene, non è escluso che le vetture poi diventerebbero di più, fino ad instaurare un vero e proprio reparto corse sezione Italia, con la supervisione inglese. Naturalmente si tratta dei primi contatti: ogni cosa — dice saggiamente Cusani — verrà a tempo e luogo».

— S'accennava a certi programmi tendenti ad andare oltre lo sport... «Il discorso si basa su accordi commerciali, per la produzione di speciali kit di elaborazione; speciali nel senso che non si punterebbe esclusivamente all'incremento di potenza, oggi come oggi tra l'altro del tutto impopolare, ma si lavorerebbe anche e soprattutto in funzione della sicurezza e della economia di esercizio, con la applicazione, ad esempio, di roll-bar ben rifiniti per le vetture di tutti i giorni».

— E per i problemi dell'inquinamento?

«Penso che orienteremo buona parte degli studi tecnici sull'applicazione del turbo compressore, chiave del problema, e vedremo anche come fare per dare il nostro contributo al "risparmio" di energia. In questo settore potrà essere molto utile la collaborazione con Broadspeed, che è già molto avanti col compressore-di-serie in Inghilterra».

— Ma avrete un direttore tecnico, un responsabile sportivo?

«Certo: purtroppo è sfumata la possibilità di avere Mike Parkes, con il quale ci siamo incontrati proprio nei giorni delle telefonate Lancia. Si era detto disponibilissimo per un trasferimento a Napoli, ma si sa come è andata a finire. Comunque stiamo sondando questo difficile "mercato", e siamo in fase di contatti».

— Quanti dipendenti avrà la Supercar?

«Pochi ma buoni: uno dei meccanici assunti è appena rientrato dall'Inghilterra, dove è andato a specializzarsi per un mese sui telai Lola e sui motori di Broadspeed. I nostri fornitori ci manderanno anche qualche supervisore. In tal senso già siamo accordati con la Lola e con Broadspeed».

— Per il momento cosa c'è di pronto?

«Siamo un po' in ritardo per un certo impasse provocato dalla crisi energetica, ma direi che la fase di avviamento è ormai quasi del tutto completata: la società è costituita da tempo. Siamo già in grado di ricevere ordinativi per il '74. Abbiamo una sede, due linee telefoniche, siamo in attesa della telescrivente, che faciliterà i rapporti con l'estero, attualmente affidati ad una segretaria interprete. Tra poco sarà completata la complessa fase delle assunzioni e la messa in esercizio dei capannoni. In febbraio conto di poter presentare ufficialmente l'azienda pronta in tutto, con una conferenza stampa e con la presentazione delle vetture '74».

Sergio Troise

• **BRETT LUNGER** ha provato a Riverside la sua Eagle F. 5000 ed ha confermato che con la stessa vettura parteciperà alle prime tre gare del campionato europeo Rothmans.

• Il **GOVERNO SVEDESE** ha respinto una proposta saudita per una cessione, da parte di re Feysal, di 25 milioni di tonnellate di greggio. La Svezia ha rinunciato a questa offerta non disponendo delle necessarie raffinerie.

• La **DAF** ha ottenuto dal ministro degli affari sociali il permesso di instaurare la settimana lavorativa di tre giorni per i 3.800 dipendenti delle sue officine di Born. Già da un mese lo stabilimento lavorava soltanto quattro giorni la settimana.



• A **FERRARA** si è svolto un convegno sul finanziamento pubblico dei trasporti metropolitani nel corso del quale si è attuata una comparazione con le strutture delle aziende di pubblico trasporto dei paesi occidentali e dell'URSS.

• Il presidente della **ESSO ITALIA**, Aldo Sala, ha dichiarato che in Italia il petrolio c'è e che è soltanto una questione di prezzo. Secondo l'ing. Sala, la benzina dovrebbe aumentare di 50 lire, 15 l'olio combustibile e 53 lire il gasolio.

• Alla **PIRELLI BICOCCA** si è tenuta un'assemblea aperta durante la quale parlamentari, sindacalisti e operai hanno discusso i problemi della vertenza apertasi nel settore della gomma.

Da motonauta a HESKETH italiano?

Oltre alla passione per l'auto, Cesare Fiorio coltiva anche quella per la motonautica. E' andato a Mar del Plata come direttore sportivo del team Dry Martini, il cui off-shore con Carlo Bonomi ha vinto la prima prova del campionato del mondo. Con l'aria che tira, potrebbe essere questo il «nuovo modello di sviluppo» del direttore-marketing della Lancia? Intanto pare che Bonomi si ritirerà a fine anno, e sia sua intenzione dar vita ad un progetto tutto suo di Formula 1. Ne ha la capacità e possiede le installazioni tecniche necessarie. Vuol diventare l'Hesketh italiano



I «tagli» inglesi

• L'Ufficio Sportivo del RAC ha imposto agli organizzatori una riduzione volontaria del 20 per cento per le corse iscritte a calendario. Il direttore dell'Ufficio **DEAN DELAMONT** ha tuttavia dichiarato che «il consumo di carburante per le corse è insignificante nel contesto generale, ma che le corse automobilistiche differiscono dagli altri sport per il fatto che esse richiedono carburante dall'inizio alla fine».

• Nella **GERMANIA OCCIDENTALE** il numero degli incidenti stradali con esito mortale sono diminuiti del 12 per cento nel periodo 1 gennaio-30 ottobre, in rapporto allo stesso periodo dell'anno precedente. Sono stati 16.500 con una diminuzione di 2.200.

• A **KRUSEVAC** in Jugoslavia verrà costruita una fabbrica di pneumatici radiali per vetture turismo, sotto licenze della Kleber. Il nuovo stabilimento produrrà due milioni di pneumatici l'anno.

• I soci dei **51 Automobile Club** di Francia, hanno annunciato una mozione al governo nella quale chiedono che i limiti di velocità resi effettivi dalla crisi energetica, vengano aboliti visto che nel paese non esiste il problema dei rifornimenti di petrolio.

• Il Salone internazionale di **MONTELEONE** che si è chiuso il 20 gennaio, ha fatto registrare un disinteresse del grande pubblico per le grosse vetture americane nonostante che le stesse fossero esposte con particolare cura ed effetti.

• Il Governo del **VENEZUELA** ha deciso di nazionalizzare due giacimenti petroliferi in concessione alla Standard Oil.

RAZIONATE le gomme?

• La crisi di approvvigionamenti del petrolio minaccia di gettare nelle pance anche altri settori oltre quello delle case automobilistiche; perdurando tale stato di cose potrà forse venire razionata la vendita dei pneumatici che, secondo l'**UNIROYAL**, per la loro costruzione richiedono non meno di 20 litri di greggio ciascuno.

• Negli **STATI UNITI** l'inchiesta parlamentare aperta in seguito alla crisi energetica ha portato alla straordinaria scoperta che le «7 SORELLE» petrolifere non solo passano contare su riserve di petrolio superiori a quelle del 1972, ma che hanno avuto incrementi nei profitti che vanno dal 186 per cento della Exxon (Esso), al 32,7 per cento della Mobil.

Assessori antiblocco

• Gli Assessori al Turismo di tutte le Regioni italiane riuniti a Bologna hanno deciso di chiedere un incontro con i Ministri interessati allo scopo di ottenere la revoca del «blocco» domenicale alla circolazione degli autoveicoli.

• Per la rapina attuata nel giugno del 1972 all'**ALFA ROMEO** di Arese, il PM del Tribunale di Milano ha chiesto a carico dell'imputato una condanna di dodici anni.

• Lo stabilimento **FORD** di St. Louis che monta il modello Mercury, è stato chiuso dal 1. gennaio al 28 mettendo in cassa integrazione 2.700 operai.

• La **MICHELIN** aprirà una nuova fabbrica a Roanne a far data dal 1. aprile 1974 e nello stesso mese usciranno i primi pneumatici.

• Così come il 79 per cento dei romani si è dichiarata favorevole alla chiusura del centro cittadino alla circolazione privata, anche i milanesi hanno risposto affermativamente, nella misura dell'80 per cento, ad una pari ricerca condotta nella metropoli lombarda dalla SLA.

2 miliardi di energia

• Il presidente **NIXON** ha chiesto al Congresso di stanziare 1 miliardo e 800 milioni di dollari (1260 miliardi di lire) per trovare nuove fonti di energia nel quadro dell'autosufficienza USA.

• La **HERTZ** sta introducendo un sistema computerizzato per la prenotazione di veicoli da noleggiare. Con questo sistema, il **HERTZ N. 1 CLUB**, si potrà avere conferma nelle 24 ore di potere disporre di una vettura Hertz in qualsiasi parte del mondo ove la società abbia un suo rappresentante.

• Dal 12 al 21 gennaio si è tenuto a Parigi il **SALONE** internazionale della nautica da diporto. Vi hanno esposto 500 produttori di 20 nazioni con un totale di 1300 imbarcazioni.

• La **SIEMENS** ha realizzato l'UAA 170, un integrato pilota per 16 diodi luminescenti, che è stato impiegato per illuminare le scale dell'autostrada.

• Il presidente della Società **AUTO-STRADE**, ing. Ennio Santucci, ha concesso un'ampia intervista sul tema «Pro e contro le autostrade», nella quale ha affermato che «può essere d'accordo sul fatto che l'Italia ha già un numero sufficiente di autostrade, ma che invece non è d'accordo che queste importanti reti viarie siano inutili. Inoltre, l'ing. Santucci ha aggiunto che la rete esistente non deve essere fatta invecchiare perché attualmente costituiscono un importante fattore turistico e alleviano l'impegno delle ferrovie nel traffico delle merci».

• Dal 20 gennaio scorso il governo del **LUSSEMBURGO** ha abolito il divieto di circolazione domenicale per le autovetture.



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

Microsplit Il primo contasecondi digitale tutto elettronico in formato tascabile. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. HL 802



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