

LEGGETE SUBITO

Grazie STRATOS



A PAGINA 14

L'AUTO non è al tramonto

A PAGINA 4

Il fumetto «storico»



DA PAGINA 55

DOMENICA SPRINT

- 41 KARTING
- 62 TUTTE SPRINT
- 64 POSTA ESPRESSO
- 66 COMPRA VENDITA

Quel fil di fumo (iridato)

• La Marlboro aveva «dimenticato» il team Lancia nella fase decisiva e cruciale della stagione, lasciando intendere che non c'era troppa voglia di rinnovare gli accordi di sponsorizzazione. Però, appena la Casa torinese ha guadagnato il mondiale bis, dalla Svizzera si son rifatti vivi, per studiare iniziative '75. Solo che Cesare Fiorio e C. si sono già guardati intorno per il futuro e ora (giustamente) non hanno molta voglia di riprendere la vecchia strada, per mantenere una collaborazione riproposta solo quando è arrivato il risultato. C'è da criticarli?

• SANDRO MUNARI deve ancora definire i suoi accordi con la Lancia '75 ma è data per scontata ovviamente la sua disponibilità. Il pilota n. 1 del nostro rallysmo chiederebbe soprattutto una garanzia: che gli sia evitato il tour de force di quest'anno quando in due mesi e mezzo ha dovuto affrontare 5 rally mondiali, decisi per capovolgere, come è avvenuto a prezzo di grossa fatica psicofisica, il risultato finale del mondiale, (che tra l'altro è stato uno dei pochissimi titoli iridati nel carnet dello sport italiano '74). Sandro, ben felice che sia stato scelto Pinto a dargli una mano, pare desiderare un programma che alterni le sue gare: cioè Montecarlo, saltare la Svezia, correre al Safari e così via.

• Scompare il marchio benzina BP in Italia. Prestissimo appare il sostituto. Si chiama MACH con colori verde-arancio-bianco. Pare che qualche sponsorizzazione nel settore corse sia possibile per il programma pubblicitario di lancio.



• Anche se Daniele «Grissino» Audetto lavora con tanto di poster laudista alle spalle, non significa che avrebbe potuto prendere consistenza la possibilità di una sua emigrazione al team di Maranello, nel momento in cui l'avv. Montezemolo avesse abbandonato l'incarico (che fino a giugno almeno manterrà, in funzioni fifty-fifty con nuove incombenze alla Fiat centrale). La Lancia è difficile che si lasci ormai scappare Audetto dopo già il veto che pose due anni fa a una sua «emigrazione» a Maranello (lo sapevate?). E' comprensibile, se si considera che — nel rush finale iridato di quest'anno — Daniele ha meriti non certo piccoli, insieme con quell'ex ferrarista dell'ing. Mike Parkes, che si è adattato con la serietà professionale che lo distingue all'insolito mondo dei rally. Una accoppiata che è certo merito di Cesare Fiorio l'aver azzeccato. Non è da tutti sapersi scegliere i collaboratori giusti!...

ALFA «doppia» per ANDRUET

• Jean Claude ANDRUET all'Alfa rally, dovrebbe essere affare praticamente fatto, ammenoché la Lancia non ci metta lo zampino con un «veto» alla coabitazione di programmi, sia pure a cachet. Il francese di Parma è stato dall'ing. Chiti mercoledì (e sabato) scorso e con lui ha raggiunto un accordo di massima per una mezza dozzina di rally da disputare con l'Alfetta in gr. 2, in alternativa agli impegni mantenuti con la Lancia per quattro o cinque gare come il Montecarlo, i Giri di Francia e Italia ecc. Pare che Andruet abbia accettato l'offerta Alfa con la garanzia di poter disputare quattro o cinque gare Turismo in Europa, sempre con la nuova Alfetta in preparazione, che dovrebbe partecipare a quel gruppo di corse già ispirate sui nuovi regolamenti '76 che si disputeranno con una serie di prove collegate a Spa, Monza, Zeltweg, Le Mans.

• Qualcuno ha (forse giustamente) pensato che la rapidità di Maranello nell'avviare così improvvisamente l'operazione romagnola pro giovani piloti italiani abbia avuto un importante sponsor: l'avv. Gianni Agnelli, sensibile al problema non solo negli anni Scarfiotti. Si dà il caso che l'avv. sia stato a Maranello — come sapete — proprio qualche giorno prima dell'annuncio, in piena «reazione ai fatti di Genova». Il testacoda del super Presidente al volante della BB nella pista di Fiorano, non ha potuto peraltro pensare a favore delle abituali perplessità ferrariste sull'utilizzazione di piloti italiani.

Psycoazzurreide F. 2

La decisione sui finanziamenti CSAI per la F. 2 promozionale '75 è tornata in altomare, dopo la comunicazione finalmente arrivata dall'Alfa Romeo di un «NO» alla proposta ANCAI di far gestire all'Autodelta il team azzurro, col garantito finanziamento CSAI di 70-80 milioni più il materiale delle vetture March-BMW esistenti. In realtà, appoggiando questa iniziativa che sembrava molto valida anche per dare un senso alla continuità di lavoro della società che gestisce l'attività sportiva dell'Alfa, permanevano molti dubbi sulla concreta recepibilità ai massimi vertici Alfa della validità tecnico sportiva che aveva ispirato il progetto. Esso tra l'altro serviva a dare giustificazione a quella continuità di rispetto dei valori tradizionali alfisti che il nuovo presidente Cortesi aveva così auguralmente e autorevolmente mostrato di recepire e garantire nella sua conferenza stampa di «investitura» nel mondo dell'automobile. Ma è stata una illusione di breve durata.

E' difficile fare cambiare lo status di disponibilità intuitivo per una burocrazia che già nel passato, anche nel settore non sportivo, ha dimostrato a sufficienza quanta responsabilità porti per le condizioni di stallo in cui è stata precipitata l'industria di Stato non solo dalla crisi del settore. E ciò pur nel miracolo effettivo che i suoi dirigenti, tecnici e maestranze più illuminate avevano permesso di concretare in questo dopoguerra, da quando per rinascere l'Alfa si dedicò persino a costruire le stufe, diventando il vessillo della rinascita stessa delle industrie del Gruppo IRI.

Probabilmente lo stesso Ferrari si era preoccupato che nell'Alfa potesse riprendersi la strada così autorevolmente tracciata da Luraghi, in pienezza delle scelte intuitive e responsabilizzate.

Infatti, magari nell'inconscio del Drake, avrà giocato per decidere l'Operazione Passatore, la proposta in ballo di affidare la gestione del team azzurro ufficiale F. 2 a un nome così qualificato, sia per serietà che per tradizioni, come l'Alfa Romeo, che diventava una specie di curatore del fallimento '74 con tutte le garanzie di miglior sorte sui piloti italiani da mantenere nella certezza dell'avviamento agonistico. Nei risvolti

psicologici di Enzo Ferrari la «gelosia» Alfa è sempre restata una molla da quando si «mise in proprio» lasciando la collaborazione con l'Alfa Corse e perciò è divertente ipotizzare una «molla» così umana. Che poi proprio all'indomani della novità da Maranello la CSAI sia stata informata invece del deciso rifiuto dell'ALFA a imbarcarsi nel programma proposto all'Autodelta, suonerà forse come beffarda coincidenza. Perché magari a questo punto Ferrari avrebbe potuto diventar disponibile per una operazione analoga. Essa d'altronde venne a suo tempo adombrata, pur se il «Drake» dichiarò di non considerarla possibile (tranne l'uso della pista di Fiorano) in una domanda precisa che il sottoscritto gli pose nella sua conferenza stampa di ottobre.

Il NO dell'Alfa ha rimesso in discussione tutta l'operazione F. 2. A Torino la scorsa settimana si è svolta una riunione plenaria del gruppo che finora ha presieduto a queste decisioni: c'erano il Presidente CSAI Rogano, come i rappresentanti ANCAI (de Adamich) e FISA (Angiolini), il segretario Saliti e l'«uditore» ANFIA Mormile. Non c'era il Presidente della Operazione Azzurrini conte Zanon, pur essendo tutti andati a Torino proprio per certezza della sua partecipazione.

Preso atto della comunicazione Alfa, e altrettanto della sortita ferrarista (che in quella sede pare l'ing. Rogano abbia detto di aver appreso dai giornali) ci si è indirizzati sul meccanismo delle sovvenzioni-premio, in base a una classifica di merito per gruppi di gare dell'europeo, senza più la continuazione nelle scelte prioristiche.

Soluzione che non accontenta ovviamente gli «azzurrini» '74 Flammini e Truffo, per il primo dei quali è venuto anche il NO dell'appoggio richiesto allo sponsor Martini. C'è chi pensa a dare ai due ex-ufficiali tricolori una chance, con la disponibilità delle vetture esistenti ma con diretta «copertura» dei programmi da parte loro. Comunque Rogano si è riservato di prendere l'ultima decisione con Zanon.

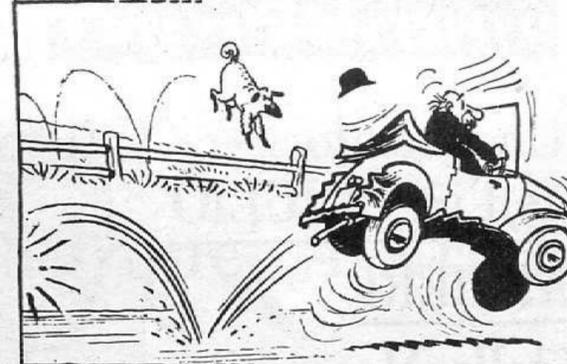
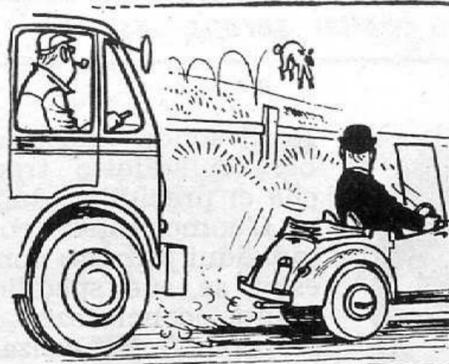
Marcellino



# DOVE

## corriamo domenica

V8/Blog/Scans



### DICEMBRE

### Le corse in calendario dal 14-12 al 18 gennaio 1975 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
	Scuola Piloti Morrogh - Tutti i sabati e domeniche esclusi i giorni 14 e 15 - Periodo natalizio tutti i giorni tranne il 25 e 26	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga		● Scuola di pilotaggio	Velocità in circuito	
14-15	Rally dei Campioni	AC Vicenza	Part. Recoaro Terme Arr. Recoaro Terme tot. km 300	ore 21,30 (14) ore 4,30 (15)	● TRN	Rally	Si effettua per la prima volta
14-15	Trofeo d'Inverno	Gruppo Piloti Romani	Autodromo di Vallelunga di km 1,800	ore 12,30 ore 17	● G. 1, 2, 3, 4, F850, S	Velocità in circuito	
15	Fuji Tourist Trophy	Giappone			●●● T1, T2	Velocità in circuito	
15	Rally delle Cevennes	Francia			●●●	Rally	
15	2 Ore Autocross	Autocross Bottagna	Pista di Bottagna (La Spezia)	ore 14 ore 16		Autocross	
27-30	Rally del Bandama	Costa d'Avorio	Part. Abidjan Arr. Abidjan	ore 13,30 (27) ore 14,27 (30)	●●●	Rally	Edgard Hermann-Hans Schuler (Datsun 1800 SSS)

### GENNAIO 1975

3-5	Polar Bergslagsrallyt	Svezia			●●● Camp. Europ. Cond. Rally	Rally	
4-5	Corsa a Levin	Nuova Zelanda	Circuito di Levin di km 1,931		●●● G9, T1, FV, FF Coppa Tasmania	Velocità in circuito	J. Walker (Lola-Repco) in 1.04'19"6. Giro più veloce: McRae (McRae) in 43"3 (record).
4-5	Ronde Hivernale Serre Chevalier	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità sul ghiaccio	
4-15	Super Concentration Bandama-Montecarlo	Costa d'Avorio			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	
9-11	Jänner Rally	Austria			●●●	Rally	Warmbold-Davenport (VW)
10-11	Corsa a Pukekohe	Nuova Zelanda	Circuito di Pukekohe di km 3,503		●●● G9, T1, T2, FF Coppa Tasmania	Velocità in circuito	P. Gethin (Chevron B.24) in 1.02'29"2 media 156,820 kmh
11-12	Criterium Internale	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	
12	G.P. Argentina	A.C. Argentina	Autodromo di Buenos Aires di km 5,968		●●● Camp. Mond. Piloti F. 1	Velocità in circuito	Denis Hulme (Marlboro Texaco Mc Laren) in 1.41'02"1 media 187,847. Giro più veloce: Regazzoni (Ferrari) in 1'52"1 media 191,664 (record)
12	1. Trofeo d'Inverno	Gr. Piloti Romani	Aut. di Vallelunga di km 1,800		● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	
17-26	Rally di Montecarlo	Princ. Monaco			●●● T1, T2, GT3, GT4 Camp. Mond. Rally Marche	Rally	Non disputato nel 1974. Nel 1973: 1. Andruet-Biche (Alpine Renault)
19	Lady Wigram Trophy	Nuova Zelanda	Circuito di Wigram di km 3,428		●●● G9, T1 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	J. McCormack (Elfin Repco) in 52'29"8 media 184,214 kmh
19	Western 500	Stati Uniti	Circuito di Riverside di km 5,230		●●● STK	Velocità in circuito	Cale Yarborough (Chevrolet) media 161,934
25-26	Corsa a Teretonga	Nuova Zelanda	Circuito di Teretonga di km 2,575		●●● G9, T1, T2 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	Max Stewart (Lola) in 57'14"7; giro più veloce: McRae (53"9), record
26	G.P. Brasile	Brasile	Autodr. di Interlagos di km 7,960		●●● Camp. Mond. Piloti F. 1	Velocità in circuito	Emerson Fittipaldi (McLaren Texaco Marlboro) in 1.24'37" e 06, media 180,623. Giro più veloce: Regazzoni (Ferrari) in 2'36"05, media kmh 183,520

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



## TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.54

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.54 di Bologna e vi risponderà TELESPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte, naturalmente nei giorni delle corse (sabato e domenica) TELESPRINT la rubrica di tutte le corse minuto per minuto è un servizio per i lettori di AUTOSPRINT

Un articolo  
dell'ing. GIULIO  
ALFIERI  
(della Maserati)



# L'automobile non è al tramonto

La visita ai Saloni autunnali, non può non lasciare al visitatore attento una serie di considerazioni che, sotto la spinta della necessaria sintesi, si trasformano in un atto di critica e di costruttiva enunciazione programmatica. La sintesi si esprime in primo luogo in una indagine di ciò che l'automobile è stata negli ultimi quindici anni, nella sua evoluzione ambientale e di inserimento nella psicologia umana, ed in secondo luogo nella serena espressione della realtà presente e nella cosciente necessità di un impegno sostanziale inteso ad una trasformazione costruttiva importante.

Le manifestazioni fieristiche di questi giorni hanno rappresentato il dosso del fenomeno, il punto di trasformazione nel quale sono ancora presenti gli elementi del passato mentre si fanno già presagire gli orientamenti del futuro.

Lo stato di incertezza, deleterio sotto l'aspetto della spinta promozionale e della dinamica di tutto il sistema, è al contempo, apportatore di bene perché permette un'indagine fredda, esterna, sia degli errori e dei successi del passato che dei bisogni dell'oggi, proiettati nella indispensabile evoluzione.

L'automobile non è al tramonto e non è destinata ad uscire di scena come il cavallo: il mezzo sostitutivo non esiste ancora anche se ci sentiamo premeuti da una sensazione che il mezzo « automobile » in un domani non lontano cambierà la propria fisionomia.

Si tratterà comunque di un'evoluzione e non di un cambiamento del sistema di vita a seguito del modificato apporto del mezzo di trasporto, quale è stato quello definito dal mezzo di trasporto individuale.

Vi è stata la febbre dell'automobile ma essa febbre è quella specifica che colpisce l'uomo ogniquale volta si trovi dinanzi a una metamorfosi del proprio stato con un vanto sia esso idealistico che di struttura.

Non è esistito infatti, nella società passata, un qualsiasi bene di uso o di consumo che abbia occupato nella psicologia collettiva un posto più importante dell'automobile: è stata un'idea fissa un pensiero dominante nella speranza di possederlo, nella voluttà dell'uso è stata un caposaldo delle aspirazioni e delle evasioni delle masse.

Ha dato all'uomo la libertà, però è giunto il momento della verità.

Non dobbiamo essere pessimisti, e pensare che si stiano avvicinando grandi pericoli mi sembra che sia superficiale. Chi pensa in termini scientifici dei comportamenti umani, della salute mentale non deve assolutamente desumere che i nostri congegni siano di giorno in giorno più patologici.

E visitando i saloni, specie quello di Torino, ho avuto netta l'impressione che lo stato di riflessione, seguente allo smarrimento, da parte dell'industria, abbia un caratte-

re di solida valutazione, tale da lasciarci liberi dall'effetto traumatizzante del futuro che ci precipita addosso.

L'uomo, inteso come immensa varietà di individui, ognuno con le sue tendenze, i suoi estri, le sue specifiche qualità, le sue genialità, concretezze logiche e gusti, reagisce con l'intelligenza e sarà essa intelligenza a salvarlo.

Così i tecnici proporranno nuovi mezzi, tanto quanto la clientela vedrà in una migliore organizzazione della collettività, ragioni nuove per un uso razionale del veicolo.

Ho letto con grande interesse la lettera ai giornalisti dell'avvocato Agnelli del 29 ottobre nella quale è definita una volontà unita ad una certezza della conferma dell'automobile nella propria definizione più ampia: come strumento cioè di libertà, come mezzo anche di definizione di autocontrollo, come fatto industriale, come espressione di coscienza anche degli inconvenienti che l'automobile stessa determina.

L'analisi dell'auto, come la più importante manifestazione umana, ci porta ad una dovuta operazione di pesatura degli elementi positivi e di quelli negativi: il fatto stesso

però che in questi ultimi anni si sia dato libero sfogo alla critica e che l'industria non sia sfuggita ad essa, sta a dimostrare l'apertura di tutti di fronte al problema e quindi è già in esso fatto l'origine della soluzione.

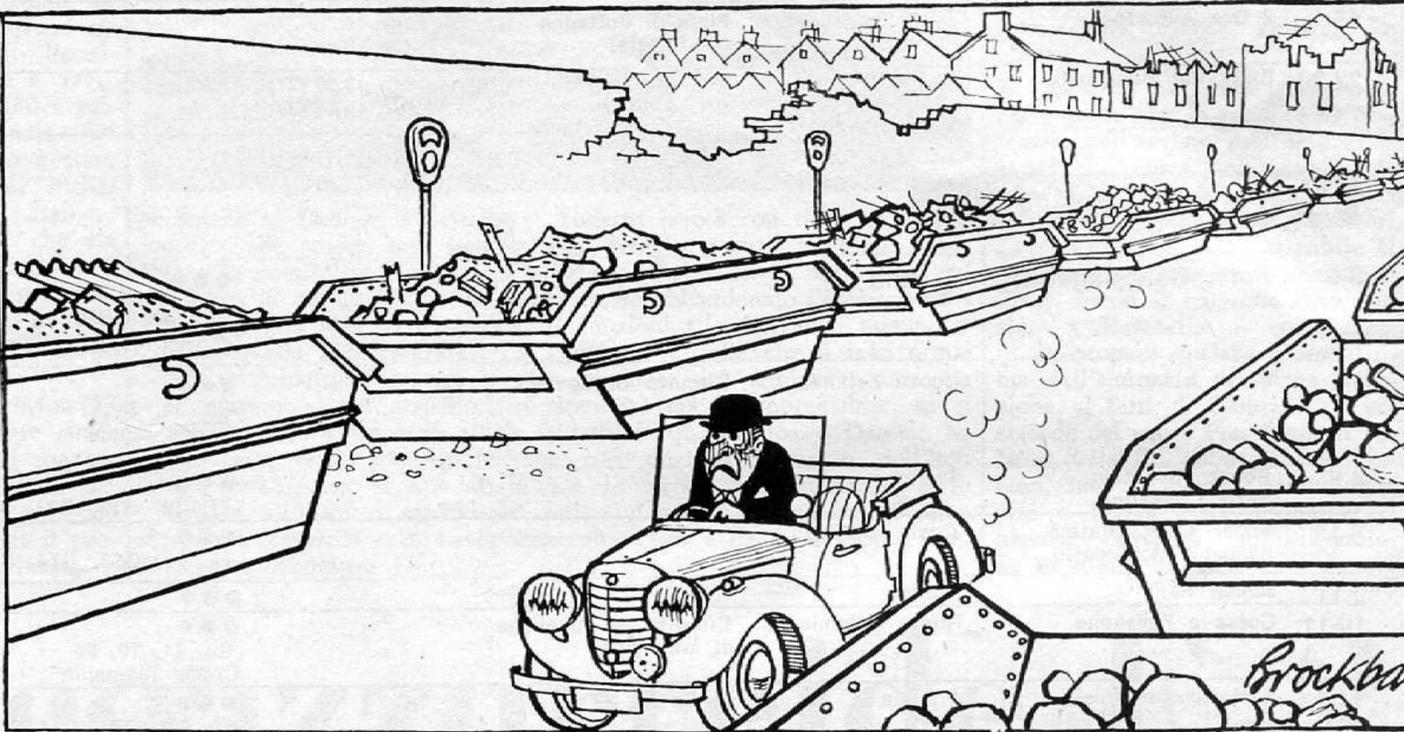
Quanto abbiamo avuto modo di vedere al Salone di Torino è una posizione di cosciente valutazione della situazione che non è precaria soltanto per ragioni tecniche e finanziarie ma soprattutto politiche.

Ritengo però che l'industria sarà elemento traente per un orientamento nuovo della società e che cadrà il concetto della utilizzazione dell'economia per sovvertire situazioni di costume.

L'integrazione degli interessi e non la loro subordinazione a chicchessia, sarà in un futuro non lontano un elemento di base per risollevarsi l'occidente e per allontanare lo spettro di una pianificazione economica non bene accetta ad alcun orientamento.

Il multipluralismo dei programmi con la volontà di integrare e coordinare gli interessi dei singoli stati, sarà un valido appoggio per la definizione della libertà e dello sviluppo economico.

Ing. Giulio Alfieri



## SPARISCE la BP RACING

PARIGI - Nata nel 1972 la BP Racing, una delle principali scuderie da corsa francesi, sparisce, speriamo soltanto provvisoriamente. Tutto ebbe inizio nel 1972 quando la BP, grazie alla spinta data da Marc Cerneau, responsabile del servizio corse, creò una scuderia di Formula Renault formata da Jacques Laffite e di Jean Pierre Paoli. Trattandosi di una prova, si rivelò un colpo maestro poiché Laffite, dieci volte vittorioso, s'impose nel Criterium nazionale, mentre il suo compagno si piazzava quarto. L'anno successivo la BP aumentò la propria partecipazione e il tandem Laffite-Paoli passò alla F. 3, mentre in Formula Renault veniva allineata una squadra di tre vetture per Couderc, Coche e Michy.

Affermandosi, una corsa dopo l'altra, come il miglior pilota europeo di F. 3, Laffite, vincitore di otto competizioni fra le quali quelle di Monaco, di Clermont Ferrand e di Rouen, continuò sullo slancio e si aggiudicò il campionato francese, nel quale il suo compagno Paoli si piazzò di nuovo quarto. In Formula Renault Couderc fu battuto in extremis da Arnoux e da Tambay.

Incoraggiata da questi lusinghieri risultati la BP Racing quest'anno aveva spiccato il grande

salto e il duo si è naturalmente trovato in F. 2. Anche se per Paoli la iella è stata spesso in agguato, Laffite si è comportato ancora una volta in modo brillante, candidato al titolo fino alla conclusione, ottenendo una bella vittoria al Salzburgring. Purtroppo, mentre si sperava che la BP avrebbe continuato la sua attività almeno in Formula Renault Europa, è avvenuta la brutale decisione circa venti giorni fa: la BP Racing sparisce dalla scena sportiva, poiché la direzione ha deciso di porre freno alla pubblicità sui circuiti. Laffite farà parte della squadra Elf in F. 2, Paoli abbandona invece le competizioni per dedicarsi all'importazione in Francia delle March di Super Formula Renault. Tuttavia i piloti della squadra 1974 della Formula Renault — Couderc, Coche e Saulnier — sono ormai privi di guida. Ciononostante la BP non sarà del tutto assente, poiché continuerà a rispettare gli impegni già presi, per esempio con la Porsche-Sonauto e la Ford France. E' da notare, del resto, che il 1974 è stato un anno molto soddisfacente per la BP, dato che quattro titoli sanzioneranno certamente la sua partecipazione: rallies nel gruppo 1 (Barailler su Commodore), gruppo 2 (Clarr su Ascona) e gruppo 3 (Chasseuil su Carrera) e sui circuiti nel gruppo 2 (Aubriet su BMW 3,5 CSL).

La CRISI automobilistica ha ora colpito FRANCIA e USA e minaccia pesanti conseguenze allo sport di quei PAESI

## Salvataggio di Stato per CITROEN e RENAULT

SPECIALE AUTOSPRINT

### ULTIMORA

● A proposito delle complicate faccende della Citroen e della Renault e dell'incerto prestito governativo, ora è certo che questo prestito verrà concesso e si tratterà di UN MILIARDO DI FRANCHI per la CITROEN e di 450 MILIONI per la RENAULT, rimborsabili in quindici anni con l'interesse del 9,75%. Ci sarà così la fusione Citroen-Peugeot, oltre a quella Saviem-Berliet.

# La paura americana

NEW YORK - E' indiscutibile che ormai l'inflazione monetaria, che colpisce gli Stati Uniti, attaccando un po' tutti i settori, colpisce anche quello automobilistico sportivo. La « crisi » non è sentita soltanto da Detroit che ha messo sul lastrico oltre 45 mila operai delle tre « grandi »: G.M., Ford e Chrysler, ma lancia i suoi riverberi anche nel campo competitivo che comincia a nicchiare. Mentre la USAC annuncia un programma leggermente ridotto — per risparmio di carburante, e quindi di soldi — la NASCAR presenta i primi « feriti » del caso.

Cale Yarborough, uno dei più popolari piloti delle « stock car », che molto probabilmente questa settimana verrà nominato « pilota dell'anno » dalla Martini e Rossi, ha perso il suo grosso sponsor per il 1975. Infatti, la Carling Brewing Company del Canada, affermando che la sospensione è dovuta semplicemente a ragioni economiche, si è ritirata dal campionato nazionale « stock » malgrado Yarborough abbia effettuato una serie di gare veramente esaltanti. Comunque, mentre la ditta di birra canadese si ritira, il proprietario della famosa Chevrolet, Junior Johnson, afferma che se la birra non cadrà nel bicchiere di Cale, qualche altra ditta farà piovere i dollari necessari per lo svolgimento del prossimo campionato.

E' indubbio, tuttavia, che la morte della Can-Am ed il ritiro della Carlings Beer sono stati due colpi gravi per lo sport automobilistico USA, colpi cui potranno far seguito altri, forse più pericolosi.

Intanto, mentre scriviamo questo servizio, apprendiamo l'ultimissima che giunge da Detroit. A diramare la notizia è Oscar L. Olson, una delle figure predominanti dell'automobilismo americano, colui che ha tenuto in vita per anni la scuderia di Dan Gurney nel campionato USAC (tipo INDY).

Dice Olson: « Temporaneamente dovremo sospendere ogni aiuto a Dan Gurney per ragioni finanziarie. La situazione non è rosea per cui occorre rivalutare ogni cosa. E' fuori dubbio — continua Olson — che la reclame, l'interesse guadagnato nel settore automobilistico circa i nostri prodotti, non l'avremmo potuto ottenere nemmeno se spendevamo tre volte di più di quanto abbiamo speso per "sponsorizzare" Bobby Unser e Dan Gurney ».

E' noto che la vettura bianca di Unser, costruita da Gurney, ha vinto il maggior numero di gare, ha ottenuto il numero superiore di « pole position » di qualsiasi altra vettura competitiva statunitense. « Siamo intrappolati in una situazione economica non certamente florida. L'industria edilizia e quella automobilistica sono in declino, per cui la nostra ditta ne risente tremendamente. Ripeto, — conclude Olson — questa è soltanto una sospensione temporanea, con la speranza di poter tornare a competere in pieno nello sport più spettacolare ed avvincente del mondo ».

La ditta Olsonite fabbrica non solo parti e pezzi per automobili, ma anche accessori per gabinetti delle case. L'industria edilizia in questi ultimi sei mesi ha subito un declino spaventoso, tanto che il presidente Ford ha stanziato 3 miliardi di dollari per dare una « salutare iniezione » al settore edilizio.

AUTOSPRINT ha rivolto due domande sia alla CARLINGS BEER che a OLSON: Avete perduto soldi sponsorizzando le due vetture? Il movente del vostro ritiro va addossato soltanto alle corse? Rispondono:

Olson: « Affatto, le corse mi hanno dato, come ho dichiarato in precedenza, tanto beneficio finanziario che mi si stringe il cuore a troncarmi, "temporaneamente", il mio contributo ad uno dei più grandi costruttori che ha realizzato una delle migliori macchine per il più grande asso delle quattro ruote. Il movente del ritiro va addossato ai continui aumenti di materie prime necessarie alle mie ditte ed al calo di produzione di quei prodotti, un tempo molto redditizi. Speriamo che questa crisi non vada oltre la primavera, come si annuncia. Allora sarò pronto a scattare con la "Eagle" di Bobby Unser ».

Carlings Beer (un portavoce): « L'orzo per la fabbricazione della birra ha subito un rialzo inconcepibile. La mano d'opera è salita di pari passo, mentre il prezzo del prodotto finito è rimasto presso a poco come quello di un anno fa. Non è detto che appena passerà la bufera economica, il nostro interesse per le corse non torni a fiorire ».

La situazione, dicevo, non è tra le più rosee, comunque non è allarmante poiché, come dice Dan Gurney, « morto uno sponsor se ne trova un altro ». Una nostra rapida inchiesta a Washington ha confermato che questo inverno, malgrado le allarmanti e patetiche dichiarazioni del cronista del « New York Times », Mike Katz, non vi saranno crisi di carburante. E' vero che i prezzi potrebbero compiere ancora una salita, ma stando a quanto si può controllare, numerosissimi distributori di benzina hanno portato il prezzo della Shell, per esempio, da 62 cents (410 lire circa) al gallone a 51 cents.

tante difficoltà economiche della Citroen, latenti già da vari mesi. A prescindere dalla 2 CV, che naturalmente si vende bene benché, dopo il Salone, abbia superato il milione di vecchi franchi, sulla gamma della Citroen hanno influito fortemente la crisi e le conseguenti misure prese: aumento del prezzo della benzina e limite di velocità (130 orari sulle autostrade, 110 sulle strade a quattro corsie e 90 sul resto della rete stradale). In effetti la SM, i modelli DS e anche l'ultima nata, la CX 2000, vetture veloci dalla cilindrata relativamente alta, sono poco adatti all'attuale quadro. Quanto alla GS, la sua tecnica sofisticata non pare essere stata un'attrattiva per il pubblico più sensibile di fronte a un prezzo assai poco concorrenziale.

Per conseguenza, la Citroen è ricorso a varie misure « di salvataggio » (è il termine esatto) poiché la direzione della Casa di Favel prevede per il 1974 un deficit attorno a 800 milioni di nuovi franchi. Per prima cosa è stata decisa una maggiorazione dei prezzi del 3,5 per cento in media, che influisce soprattutto sulle vetture dalla gamma inferiore, per le quali l'aumento raggiunge anche il 5 per cento. La seconda decisione ha suscitato maggiore impressione, poiché si tratta del licenziamento di 2700 persone, suddiviso in questo modo: pensione anticipata per 1300 operai nati prima del 1916 e vero e proprio licenziamento per 1400 persone, nella maggioranza collaboratori.

L'attuale situazione esige appunto misure molto gravi che la direzione della Casa si è decisa ad applicare come ultima soluzione, dopo essersi convinta che tali misure sono indispensabili per permettere alla Casa di affrontare i pericoli economici che la minacciano. Naturalmente queste decisioni hanno suscitato reazioni diverse e di fronte all'importanza del problema il presidente della Repubblica ha dichiarato, durante un discorso televisivo: « In uno dei settori più colpiti, cioè quello dell'industria automobilistica, il Governo userà mezzi senza precedenti per aiutare affinché le imprese si riorganizzino, — quelle che producono vetture turismo e quelle per veicoli pesanti — per consentire all'industria francese di superare lo choc del rallentamento negli affari, per sviluppare l'esportazione e per difendere l'impiego ».

Negli ambienti autorizzati si ritiene che l'aiuto del Governo dovrebbe manifestarsi con un contributo finanziario per l'accordo Citroen-Peugeot, dell'ordine di 500 milioni di franchi.

Daniel Boutonnet

Lino Manocchia

PARIGI - Molti mesi dopo avere colpito i principali paesi europei, la crisi dell'industria automobilistica ha adesso raggiunto la Francia che finora era stata risparmiata (contro una ripresa tedesca). I mesi di ottobre e di novembre hanno visto un brutale calo nelle immatricolazioni: in ottobre la diminuzione ha raggiunto il 23% (137.000 immatricolazioni di vetture private contro 177.200 del 1973) mentre la prima quindicina di novembre si rivela ancora più catastrofica, avendo il calo raggiunto il 40%. Per fortuna, per un insperato caso, la produzione dei costruttori francesi è rimasta notevolmente salda dal principio dell'anno, dato che nei primi dieci mesi del 1974 il calo si è limitato a 2.554.680 unità contro 2.643.767 dei primi dieci mesi del 1973.

Questa insperata situazione viene dalla notevole fermezza del volume delle esportazioni, dovuto soprattutto a una spettacolare penetrazione sui mercati africano e asiatico (+35 per cento e + 85 per cento rispettivamente) e sul mercato americano (+ 165 per cento), cifre che compensano il calo del 18,5 per cento registrato nei paesi della comunità economica europea. Questo sforzo nel campo dell'esportazione ha permesso di salvare finora l'essenziale della produzione, ciononostante le cifre di produzione dell'ottobre rappresentano un segnale d'allarme piuttosto preoccupante, dato che questa volta il calo è salito al 9,3 per cento. Se Renault e Peugeot hanno resistito bene (anzi la Renault segna un lieve aumento) la situazione si è rivelata particolarmente critica alla Citroen e ancora più alla Chrysler France, come si può vedere nella seguente tabella:

#### PRODUZIONE COMPARATIVA IN OTTOBRE

ALPINE RENAULT: 75 contro 147 nel 1973

CITROEN: 58439 contro 68682 nel 1973

CHRYSLER FRANCE: 41236 contro 57530 nel 1973

MATRA SIMCA: 1147 contro 807 nel 1973

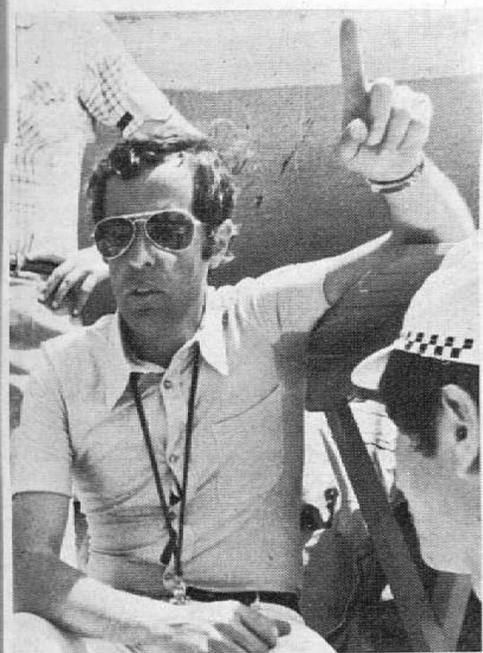
PEUGEOT: 66031 contro 71814 nel 1973

RENAULT: 134946 contro 133947 nel 1973.

Parrebbe, purtroppo, che non sia il caso di sentirsi ottimisti e che i prossimi mesi debbano portare altre difficoltà, cariche di conseguenze, poiché i costruttori francesi devono già fronteggiare gravi problemi d'impiego, soprattutto la Citroen.

#### CITROEN: 2700 LICENZIAMENTI

In effetti l'attuale crisi aggrava le



Un doveroso omaggio alla Casa italiana che è riuscita a consolarci in una stagione austera: il suo manager sportivo **CESARE FIORIO** era l'unico che potesse spiegarci i segreti del cocktail di tanti successi



Il '74 era partito con una ipotesi augurale suadente: Ferrari mondiale di F. 1, Alfa mondiale Sport, Fiat mondiale Rally, l'Abarth Europea Marche. Solo la Lancia non figurava in questo carnet di previsioni per il programma non legato ad alcun campionato. Invece è finita come è finita; l'unica a raccogliere un alloro iridato e internazionale, in un'annata mai forse tanto austera per l'automobilismo italiano, è stata la Lancia. Ora come ti senti, da responsabile sportivo Lancia, in questa parte di salvatore della patria? FIORIO: « Nessuno di noi si sente salvatore della patria. Certo all'inizio dell'anno quando tutti vincevano tutto e noi vincevamo solo delle gare, diciamo, minori, ci sembrava di essere un po' i parenti poveri. Però sapevamo che noi avevamo lavorato sodo per poter mantenere la squadra su livelli competitivi, anche se la programmazione Stratos aveva subito dei ritardi. Però sapevamo che un bel giorno sarebbe dovuto arrivare il momento in cui la usavamo, per cui aspettavamo quel momento che fortunatamente è venuto, è venuto ancora in tempo per poterci inserire nel discorso mondiale e ci ha permesso anche di vincere il secondo titolo mondiale rally ».

**Mi sta bene come « FITTI »**

— Lini ha scritto che avete vinto il mondiale « alla Fittipaldi ». Allora l'ipotesi sarebbe, in contrappunto, che la Fiat l'ha perso « alla Ferrari ». Cioè per lo meno sembra aver commesso gli stessi errori accreditati alla Ferrari, leggi deficienze tecniche banali in extremis, lotta più o meno clandestina tra i piloti. E' così o no?

« Io, per quanto riguarda la Fiat non lo so, bisogna sentire loro. Per quanto riguarda noi, ho un'altissima stima di Fittipaldi, che ritengo forse il miglior pilota, attuale in F. 1. Perciò col pilota-Fittipaldi il parallelo mi sta bene, come raffronto della macchina che aveva lui e della macchina che avevamo noi invece non mi sembra giusto. Perché noi abbiamo vinto delle gare, sia per i piloti che



Cesare Fiorio nelle sue tre « anime »: il severo manager sportivo, l'amico ed il confidente dei piloti, il direttore del Marketing della Lancia

abbiamo impiegato, ma anche per la macchina che abbiamo allineato. Cioè mi sembra che, a contribuire alla nostra vittoria, è stata più una squadra che un uomo, come direi invece nel caso Fittipaldi ».

— Quale è stata la prima cosa che ti è venuta in mente, dopo che hai raggiunto la certezza della seconda vittoria mondiale Lancia.

### La STRATOS in vantaggio

« Sinceramente, non so. Niente. Mi è venuto solo da ridere; rido ancora adesso... ».

— Non andiamo ad analizzare il sottofondo psicologico di questa risata, ma ti chiedo: perché avete vinto? Specificatamente, perché?...

« Specificatamente perché abbiamo vinto? In parte ti ho risposto prima, nel senso che secondo me le vittorie non s'improvvisano. A un bel momento bisogna cercare di analizzare per quello che è l'evoluzione dello sport, dei regolamenti, dei tipi di gare che si affrontano, degli avversari, di quali possibilità si hanno di macchine, di evoluzioni varie. E cercare di programmarci in maniera da essere pronti prima degli altri con mezzi più efficienti, sempre mantenendo evidentemente alto il livello della squadra. Io ritengo che sia analogo per i grandi contendenti, per cui bisogna aver qualche cosa in più se si vuole vincere. L'impostazione di tutto il programma Stratos era in funzione di trovarsi in vantaggio sugli altri con un certo anticipo. Mi pare che in questo senso abbiamo fatto delle previsioni abbastanza fondate e che i fatti alla fine quest'anno ci abbiano dato ragione. Io credo che la Stratos per un po' di tempo, per un po' di anni dovrebbe rimanere ai vertici di questa specialità ».

— Cosa vuol dire per la Lancia questo risultato, in termini pratici?

« In termini pratici, vuol dire parecchie cose. Innanzi tutto mi sembra che la Lancia può riaffermare, attraverso le corse, non solo la sua vitalità, ma anche

**Marcello Sabbatini**

CONTINUA A PAGINA 20

# La ricetta LANCIA

**Rally Tap**

(Portogallo) 23 marzo

1. PINTO-BERNACCHINI  
Fiat Abarth
2. PAGANELLI-RUSSO  
Fiat Abarth
3. ALEN-KIWIMAKI  
Fiat Abarth
4. ANDERSON-HERTZ  
Toyota gr. 2
5. KALLSTROM-BILLSTAM  
Datsun
6. FISCHER-GOTTLIEB  
BMW 2002
7. NEYRET-VANONI  
Alpine
8. ROMAOZINHO-SILVA  
Citroen GS
9. SCLATER-WILSON  
Ford Escort
10. BORGES-SOTTMAYOR  
Fiat 124

**Squadre presenti:** Fiat, Opel, Datsun, Toyota, BMW-Austria, Ford Kleber. **Ritiri principali:** Barbasio (Fiat) uscito di strada, Warmbold (Opel) trasmissione, Rohrl (Opel) motore, Figuereido (Datsun) motore.

● La Fiat, appena impensierita dalle Opel finché sono state in gara, vince alla grande la prima prova mondiale della stagione. Mancano però le Lancia e l'Alpine quest'ultima rappresentata solo dal «privato» Neyret.

**East African Safari**

(Kenia) 11-15 aprile

1. JOGINDER-DOIG  
Mitsubishi Colt
2. WALDEGARD-THORZELIUS  
Porsche Carrera
3. MUNARI-DREWS  
Lancia Fulvia
4. KALLSTROM-BILLSTAM  
Datsun
5. REMTULLA-JIVIANI  
Datsun
6. AALTONEN-STILLER  
Datsun
7. SHANKLAND-BATES  
Peugeot 504
8. HUTH-HERCHLE  
Peugeot 504
9. PRESTIN-BARNARD  
Ford Escort
10. ULIATE-SMITH  
Fiat Abarth

**Squadre presenti:** Lancia, Fiat, Renault, Opel, Peugeot, Alpine, Porsche, Mitsubishi, Datsun, Ford. **Ritiri principali:** Piot (Renault) motore, Paganelli (Fiat Abarth) frizione, Barbasio (Fiat Abarth) frizione, Makinen (Peugeot) motore.

● La Lancia con la meravigliosa Fulvia (qui al suo ultimo impegno «mondiale») prende i primi dodici punti della stagione. Potevano essere di più se tutto fosse stato regolare, senza gli assurdi favoritismi ai locali, tipo il vincitore Joginder.

**1000 Laghi**

(Finlandia) 2-4 agosto

1. MIKKOLA-DAVEMPORT  
Ford Escort
2. MAKINEN-LIDDON  
Ford Escort
3. ALEN-KIWIMAKI  
Fiat Abarth
4. BLOMQUIST-SYLVAN  
Saab
5. LAMPINEN-MARKKANEN  
Saab
6. KINNUNEN-AHO  
Fiat Abarth
7. RAINIO-NYMAN  
Saab
8. KULLANG-ANDERSON  
Opel
9. OJANEN-MAKELA  
Fiat Abarth
10. WALDEGARD-HERTZ  
Opel

**Squadre presenti:** Fiat, Ford, Saab, Opel, BMW, Datsun. **Ritiri principali:** Kallstrom (Datsun) motore.

● Ancora assente la Lancia, la Fiat ne ha approfittato per aumentare il proprio vantaggio malgrado noie varie che hanno rallentato gli spyder nelle prime fasi di gara costringendo Alen ad una rimonta fortissima.

**Rally di Sanremo**

(Italia) 1-5 ottobre

1. MUNARI-MANNUCCI  
Lancia Stratos
2. BISULLI-ROSSETTI  
Fiat Abarth
3. FAGNOLA-NOVARESE  
Opel
4. METHA-DOLMES  
Lancia Beta
5. ICCUDRAC-DEFENDENTI  
Porsche Carrera
6. MORIELLI-ZAMUNARO  
Lancia Fulvia
7. MAGNANI-VALENTINO  
Lancia Fulvia
8. ERRANI-LAVERNE  
Opel
9. ISNARDI-SCIMONE  
Opel
10. BRAMINO-D'ANGELO  
Opel

**Squadre presenti:** Lancia, Fiat, Opel-Conrero, Innocenti Leyland. **Ritiri principali:** Verini (Fiat) Pinto (Fiat) Bacchelli (Fiat) Paganelli (Fiat) incidente alla prima p.s., Ballestrieri (Stratos) incidente, Barbasio (Fiat) motore, Alen (Fiat) sospensione anteriore, Presotto (Opel) sospensione.

● Debutto vincente per la Stratos malgrado la presenza al via di uno squadrone di ben sette Fiat ufficiali. E' la gara che rilancia la Lancia nella lotta per il mondiale visto che sono i venti punti presi a Sanremo a «obbligare» la casa a partecipare alla trasferta doppia oltre Atlantico.

## CONTINUAZIONE DA PAG. 19

la tecnologia avanzata e di avanguardia che ha sempre contraddistinto la sua produzione».

«Attraverso le corse riesce a dimostrare da un lato anche la validità delle sue soluzioni tecniche, la validità dei suoi tecnici e delle persone che operano in seno alla Società. Dall'altro è la migliore dimostrazione che, se uno vince, vuol dire che ha dei prodotti di qualità e se uno vince ha dei prodotti sicuri. Sicurezza attiva intendo, cioè prestazioni, tenuta di strada, frenata, tutti quegli elementi che adesso vengono un po' sommersi da tutti questi discorsi sulla sicurezza passiva, come il paraurti più grosso o l'assorbimento del piantone di guida. Assorbimenti di qua, assorbimenti di là, e poi ti fanno le macchine che non stanno in strada, che non frenano e compagnia bella. Invece il discorso della sicurezza attiva è un discorso molto più serio e che non si conosce mai abbastanza. Vediamo gli americani che ci vogliono insegnare le macchine sicure, e fanno delle macchine che, dal punto di vista sicurezza come l'intendo io, fanno morire dal ridere».

— E' il gap di credibilità della tecnologia burocratica, insomma... «Esatto».

**Sette gare in 75 giorni**

— Chi pensi di dover ringraziare di più nel tuo staff per questo successo?

«Qui hanno lavorato veramente tutti molto, molto duro. Dai meccanici ai tecnici, ai piloti: da Munari a Daniele Audetto, da Parkes a Tonti, ai meccanici, a tutta la fabbrica che ci ha sostenuto in tutto quello che ha potuto fare. I ragazzi hanno lavorato come dei matti. Fa conto che abbiamo fatto sette gare, dico sette gare, di cui cinque mondiali più Giro di Francia e Giro d'Italia che sono due grossi impegni in, esattamente, due mesi e mezzo: dal 15 settembre al 30 novembre! Puoi immaginare cosa vuol dire. Vuol dire



Daniele Audetto, qui con il suo «capo» Fiorio, è stata una pedina essenziale nella vittoria Lancia. Nel suo carnet di d.s. vi sono già due «mondiali». A destra, i responsabili del servizio tecnico, gli ingegneri Mike Parkes e Nick Bianchi. Sotto, i meccanici Lancia prevedevano il capovolgimento di fronte del mondiale già in occasione del Rally di Sanremo



che hanno lavorato di giorno, di notte, di sabato e di domenica. Non hanno, guardato in faccia ai giorni di festa, non hanno guardato a niente. Si è sempre e solo lavorato, corso fuori, assistite le macchine, tornati dentro, e via di questo passo!...»

— Quante persone conta il reparto sportivo Lancia? Nelle sue varie dimensioni. Sia tecniche che sportive?

«Tutti compresi, cioè compreso



anche la segreteria Clienti sportivi, meccanici, impiegati, l'ing. Mike Parkes, Audetto, Tonti, più i meccanici, in tutto sono venticinque. Compreso quello che scopa per terra».

— Di chilometri percorsi, anche come trasferta, se ne fanno pressapoco di più, per esempio, per disputare la stagione F. 1?

«Diciamo che ne facciamo di più perché, se andare sui campi di gara la distanza è la stessa, noi però quan-

do si arriva lì, cominciamo a girare dietro ai rally, per cui di strada se ne fa un'ira di dio!»

— Anche come allenamenti. «Come allenamenti per i piloti e anche come assistenza».

— Quanto costa, così a occhio e croce, senza entrare nel merito... fiscale, un'attività di questo tipo?

«Quanto costa? Costa... Posso dire che quest'anno abbiamo speso decisamente meno delle cifre (sul miliardo, n.d.r.) che si sono dette per F. 1 e prototipi. Comunque dalla cifra che noi spendiamo va detratto il contributo dello sponsor».

**Le stesse macchine**

— ...Che consideri essenziale oggi come oggi?

«Per il 1974 è stato essenziale perché, se non avessimo avuto lo sponsor non avremmo potuto fare il programma di fine stagione. Poi io vorrei dirti un particolare di come abbiamo affrontato alcune corse. Le macchine che hanno fatto S. Remo, sono "fisicamente" le stesse. Tu sai che i rally sono pesanti, insomma le macchine vengono fuori abbastanza sofferite, no? Ebbene le nostre Lancia sono le stesse che hanno fatto S. Remo, il Canada, gli Stati Uniti e la Stratos che ha fatto tutte queste gare qui, ha fatto anche la Corsica. La Beta invece no, era un'altra. Una delle macchine ha fatto esattamente quattro gare. Ah, scusa, dimentico, l'Inghilterra. In Inghilterra l'unica che è stata sostituita è stata la Stratos. Cioè le Beta hanno fatto: S. Remo, le due negli Stati Uniti e l'Inghilterra e la Stratos ha fatto: S. Remo, le due Stati Uniti e la Corsica».

— Quante macchine effettive per la squadra ufficiale hanno ruotato?

«Quante hanno ruotato? Diciamo che io avevo quattro Stratos dell'anno scorso, più ne ho avute quattro nuove quest'anno. Più il prototipo, quello che ha fatto il Giro di Francia e il Giro d'Italia».

— Quale è stata la vittoria che ti ha fatto più piacere?

«Beh, ogni vittoria ha una sua soddisfazione, per cui è difficile dire quale mi ha fatto più piacere».

**Rideau Lakes**

(Canada) 16-20 ottobre

1. **MUNARI-MANNUCCI**  
Lancia Stratos
2. **LAMPINEN-DAVEMPORT**  
Lancia Beta
3. **BOYCE**  
Toyota
4. **BILLOWS**  
Ford Escort
5. **JONES**  
Datsun
6. **SKOWROMMER**  
Datsun
7. **RACIME**  
Datsun
8. **SMISKOL**  
Datsun
9. **THOMAS**  
Datsun
10. **WANN**  
Datsun

**Squadre presenti:** Lancia, Fiat, Datsun-Canada, Toyota-Canada, Austin. **Ritiri principali:** Alen (Fiat) sospensione, Pregliasco (Lancia Beta) motore, Paganelli (Fiat) incidente, Perusse (Fiat) trasmissione, Chasseuil (Alpine) incidente.

● **Clamoroso bis della Stratos** (ancora con Munari) che permette alla Lancia di passare al comando della classifica iridata. Giornata nera invece per la Fiat che non prende neppure un punto nonostante il prodigarsi di Paganelli.

**P.O.R. Rally**

(USA) 31 ott. - 4 nov.

1. **THERIER-DELFERRIER**  
Renault 17
2. **ALEN-AHO**  
Fiat Abarth
3. **NICOLA-PHILIPS**  
Renault 17
4. **LAMPINEN-DAVEMPORT**  
Lancia Beta
5. **CHASSEUIL-ROUGET**  
Alpine
6. **DARNICHE-MAHE**  
Renault 17
7. **ZASADA-DOBTRANZKY**  
Porsche Carrera
8. **NEYRET-BOUCHET**  
Alpine
9. **HOPFNER-VANONI**  
Alpine
10. **HOURIAN SHEPERD**  
Volvo

**Squadre presenti:** Renault, Alpine, Fiat, Lancia, Datsun USA. **Ritiri principali:** Pregliasco (Beta) supporti motore, Paganelli, Barbasio e Verini (Fiat) frizione, Munari (Stratos) sospensione.

● **Peggio Organizzato Rally:** così è stato detto giustamente. Alla fine è la Renault a vincerlo (a tavolino) davanti alla Fiat di Alen. Per la Lancia i punti vengono dalla Beta che Lampinen porta al quarto posto assoluto. La situazione nel mondiale è virtualmente pari.

**Rally R.A.C.**

(Inghilterra) 15-20 novembre

1. **MAKKINEN-LIDDON**  
Ford Escort
2. **BLOMQUIST-SYLVAN**  
Saab
3. **MUNARI-SODANO**  
Lancia Stratos
4. **WALDEGAARD-THORZELUIS**  
Toyota
5. **ROHRL-BERGER**  
Opel
6. **WALFRIDSSON-JENSEN**  
Volvo
7. **CLARK-MASON**  
Ford Escort
8. **COLEMAN-O'SULLIVAN**  
Ford Escort
9. **SCLATER-HOLMES**  
Datsun
10. **LAMPINEN-ANDREASSON**  
Lancia Beta

**Squadre presenti:** Lancia, Fiat, Ford, Saab, Opel, Toyota, Alfa Romeo G. B.. **Ritiri principali:** Ballestrieri (Beta) motore, Carlsson (Fiat) incidente, Andersson (Toyota) sospensione, Alen (Fiat).

● **In testa nella prima parte della gara,** Munari (fra l'altro in non buone condizioni fisiche) intelligentemente rallenta nel finale accontentandosi del terzo posto che pone la Lancia in posizione di assoluto vantaggio in vista della chiusura del mondiale in Corsica.

**Tour de Corse**

(Francia) 30 nov. - 1 dic.

1. **ANDRUET-BICHE**  
Lancia Stratos
2. **NICOLAS LAVERNE**  
Alpine
3. **THERIER-VIAL**  
Alpine
4. **MANZAGOL-FILIPPI**  
Alpine
5. **LARROUSSE-DELFERRIER**  
Alpine
6. **BACCHELLI-SCABINI**  
Fiat Abarth
7. **CLARR-FAUCHILLE**  
Opel
8. **PIOT-JAUBERT**  
Renault 17
9. **SORIANO-SIMONETTI**  
Alpine
10. **FREQUELIN-THIMONIER**  
Alfetta A.R.

**Squadre presenti:** Lancia, Fiat, Renault, Alpine, Opel France, Alfa Romeo. **Ritiri principali:** Pianta (Fiat) incidente, Munari (Stratos) motore, Pinto (Fiat) incidente, Serpaggi (Alpine) incidente, Pregliasco (Lancia Beta) incidente, Henry (Alpine) incidente, Ballot Lena (Alfa Romeo) incidente, Ballestrieri (Stratos) impianto elettrico, Darniche (Fiat) trasmissione, Alen (Fiat) squalificato per essere incorso in tre infrazioni

● **Terzo successo «mondiale» della stagione** per la Stratos, questa volta grazie a Andruet unico superstite all'arrivo di tutta la squadra Lancia. Per la Fiat, incappata anche in un errore nella scelta delle gomme, solo il 6. posto di Bacchelli.

ti all'Alpine...».

— Chi pensi di ringraziare di più nel tuo staff?

«Ognuno fa il suo mestiere, per cui come si fa a ringraziare di più uno che un altro. Mi sembra che la squadra abbia girato tutta alla perfezione. Ognuno, per il compito al quale era stato chiamato è giusto che riceva tutta la parte di merito, perché ciascuno ha programmato ed ha realizzato perfettamente il suo compito».

— Cosa vuol dire per la Lancia questo risultato, aspetto morale a parte?...

«Della parte commerciale ho già detto. Per la parte immediata innanzitutto continuiamo a correre, e questo è già qualche cosa. In secondo luogo se continuiamo a correre al livello che abbiamo dimostrato fino ad oggi, cioè al massimo livello, anche se evidentemente, nei vari anni ci sono stati degli alti e bassi. Però le oscillazioni negative mi sembra che siano state sempre di ampiezza molto contenuta. Ci siamo sempre mantenuti al vertice e lo dimostriamo, sia attraverso i risultati nelle grandi gare, dove corrono i più forti concorrenti, e sia nelle gare di secondo piano».

**Nessuno sbaglio FIAT**

— Dei riconoscimenti, ufficiali e no, che certo avrai ricevuto, quale ti ha fatto più piacere?

«Certamente mi dà molta soddisfazione sentire, quando i meccanici ti fanno dire che gli fa piacere lavorare per te».

— Quando è stato che hai pensato di poter puntare al titolo mondiale bis?

«Quando la Fiat è arrivata solo terza ai Mille Laghi».

— In cosa credi abbia sbagliato la Fiat nel farsi sfuggire il titolo in questo finale abbastanza sorprendente?

«Direi che non hanno sbagliato quasi niente».

— Cioè siete stati più bravi voi?

«Non è che siamo stati più bravi; abbiamo delle macchine e un com-

CONTINUA A PAGINA 22



Si è parlato di Stratos e di Beta coupé, ma non bisogna dimenticare che anche l'immortale «Fulvieta» ha avuto la sua parte nell'accumulare punti decisivi per la conquista del titolo. Qui è al Safari alla guida di Metha

Uno è sempre attirato a dire l'ultima, anche perché noi sono due mesi che viviamo con la morsa allo stomaco di vedere se ce la facciamo o non ce la facciamo, per cui quella che ci libera finalmente dall'incubo, evidentemente sembra soddisfare di più. Però non è vero che è l'ultima, perché S. Remo per me è stata una penultima vittoria. Il Canada è stata una bellissima vittoria. E il Giro d'Italia? Insomma, capisci, quando fai quattro vittorie,

in due mesi e mezzo a questo livello di gare, fa piacere. Però se devo dire, il piazzamento dell'Inghilterra mi ha fatto altrettanto piacere che queste vittorie. Perché un bel momento è stato un piazzamento voluto, che avrebbe potuto essere un primo posto. E quando noi diciamo "Noi potevamo vincere" non è vanagloria. Qualcuno ci guarda con sorrisetto ironico: dite così, però in fondo le avete perse. Ma la Corsica ci ha dato ragione. A un certo punto

se invece di lasciare andare Andruet, fossimo arrivati dietro le Alpine ci avrebbero detto: Sì, dicono che si sono risparmiati per il Campionato, però in fondo intanto le hanno prese. Se vai a vedere le prove speciali, vedi che per cinque-sei prove consecutive le abbiamo prese, se così si può dire, anche se con piazzamenti a distacchi ragionevoli. Poi ad un certo punto ne abbiamo vinte sei di fila. Non valeva farsi dire che non si era capaci di star davan-

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

plesso squadra che è più rodato del loro e sono tanti anni, mi sembra, che lo dimostriamo».

— Se qualcuno della Fiat vi dicesse: siete stati fortunati nel vincere il Mondiale così come è stato detto chiaramente per Fittipaldi, tu che cosa risponderesti?

« Non era giusto per Fittipaldi, non credo sia giusto per noi ».

— Credi che con l'Alpine impegnata come nel '73 ce l'avresti fatta lo stesso a vincere il mondiale?

« Avrei dovuto senz'altro fare tutte le gare, cioè non dovevamo iniziare ad ottobre ».

— Tu avevi due galli nel pollaio no? Come Munari e Andruet...

« Sì... ».

— ...Pensi che sia stato facile guidarli senza far affiorare quelle stesse rivalità, per esempio, palesatesi fra Lauda e Regazzoni? Per i ferraristi si facevano tanti discorsi che sono amici, ecc.; per Munari e Andruet non si è mai sentito sottolineare questo clima idilliaco. A conti fatti però i risultati hanno

pilota-rally deve essere un personaggio assoluto perché è il protagonista assoluto della competizione. Io, infatti, quando si cominciò a parlare di creare un Mondiale Rally, la prima proposta che avevo mandato alla Associazione dei Costruttori e alla CSI, era come Campionato Mondiale Piloti, non Marche. Per me sarebbe giusto che ci fosse un campione del mondo rally piloti. Poi c'erano state varie opposizioni e alla fine era diventato un Campionato Marche. Io ritengo che debba essere un campionato piloti. Con tutto questo chi ha vissuto nella nostra squadra si è sempre inserito in un certo spirito e quando ci sono state delle incomprensioni o dei motivi di attrito abbiamo sempre cercato di risolverli, anche brutalmente ».

### 50 cavalli in tasca

— Tecnicamente, qual è stata la qualità vincente della Stratos?

« La qualità vincente della Stratos

è l'essere una macchina che è stata costruita sei-sette-otto anni dopo le altre che le corrono insieme. Per cui innanzi tutto è più moderna, in secondo luogo ancora tutta da sviluppare, mentre le altre sono secondo me abbastanza stagionate. Noi abbiamo già vinto in Corsica col motore a due valvole; d'accordo il quattro valvole si è rotto, però riteniamo la rottura abbastanza casuale in questo caso, e se oggi si è rotto, domani non si romperà più. Non è un problema mettere a punto un motore, cioè abbiamo già altri cinquanta cavalli in tasca e già con la macchina che è ai vertici. Poi c'è l'adattabilità della macchina che può passare dall'Inghilterra, cioè da uno sconnesso, improvvisato, sterrato ecc., a una Corsica asfalto, stretto, tortuosissimo, pieno di buche e di sassi, a un Giro d'Italia cioè circuiti veloci e compagnia bella. E' una macchina polivalente adattabile proprio per la sua condizione, proprio per come è stata studiata per tutti i tipi di gare e nelle quali si possono evolvere i rallies. Cioè i rallies si evolvono domani solo sul tipo

di sterrati da Inghilterra? Benissimo la macchina è competitiva lì. Domani i rallies vengono vietati sulle strade e si andrà ai soli circuiti? Va bene, l'adatteremo ai circuiti: non è una macchina che sui circuiti fa brutta figura. Domani i rallies si faranno solo in Corsica, cioè si faranno solo su strada di asfalto perché strade su terra non se ne trovano più o perché le asfaltano tutte o che so io? Benissimo va sull'asfalto. La Stratos è una macchina che può essere impegnata indifferentemente nei tipi di gare più diverse e sempre al massimo livello ».

— Prevedi già che modifiche avrà nel '75 tecnicamente? E in particolare la cosa più importante che modificherete l'avete già in mente?

« No. Adesso metteremo a punto il quattro valvole per dargli l'affidabilità di cui necessita. Per la macchina nel suo complesso si tratta solo di fare degli affinamenti, perché grossi guai non ne abbiamo avuti. Ballestrieri si è fermato per un impianto elettrico, per un alternatore. Però la Corsica è una gara che non concede respiro nel senso che non ha mai un minuto di sosta, cioè ad ogni controllo dove arrivi hai due minuti. In due minuti cosa fai? Metti la benzina, si e no ti controlli l'olio e ti cambi la gomma se è liscia. Cioè se hai una grana, sei fermo, sei fregato. In Inghilterra hai un gruppo di sei, sette prove, però hai solo un'ora per lavorare sulla macchina. Nel S. Remo hai controlli orari, però due su tre hai un quarto d'ora, dieci minuti, per cui un bel momento recuperi questo tempo. Perciò inconvenienti seri non ci sono stati se non siamo rimasti tagliati fuori ».

### PERCHE' italiani

— Quale è stata l'avaria che ti ha preoccupato di più durante la stagione?

« Sulla Stratos? Nessuna. Ne ho avute talmente poche... Gli inconvenienti che abbiamo avuto sulla Stratos sono sempre stati inconvenienti che potevano capitare ad una Stratos come su qualunque altra macchina, cioè nessun inconveniente specifico che richiedesse una preoccupazione particolare ».

— E' ufficiale la squadra Lancia '75 con quattro piloti italiani. Quando hai deciso questa linea tutta italiana e perché? Non hai più fiducia negli stranieri?

« Diciamo che il rallismo negli ultimi 10 anni ha avuto una evoluzione grossa. 10 anni fa il rallismo italiano non esisteva, esisteva solo quello scandinavo a livello evidentemente mondiale. Poi le cose sono andate cambiando. Io penso di aver contribuito con la nostra squadra a portare a livelli elevati anche tutti i piloti italiani che corrono oggi, escluso gli ultimissimi venuti fuori come Bacchelli, che va molto bene. Tutti gli altri, più o meno, sono passati da noi, dai Pinto allo stesso Paganelli a suo tempo, a Barbasio. L'evoluzione c'è stata nel senso che allora correvano solo loro e noi non è che non eravamo bravi perché non siamo capaci, non eravamo bravi perché nessuno correva qui. Quando abbiamo fatto correre i nostri, abbiamo visto che andavano come gli altri. A quel punto tanto vale che corrano i nostri perché non hanno niente da invidiare. Restano però alcune gare per le quali esiste ancora una specializzazione, vuoi perché il nostro rallismo è più giovane e vuoi perché c'è gente che corre solo in quelle condizioni lì, di conseguenza ha una maggiore esperienza specifica. In questo caso impiegheremo degli specialisti stranieri "a cachet" ».



Fra le vittorie più significative di questi anni, per la Lancia, senz'altro quella conquistata da Munari e Mannucci al Tour de France 1973. Fu in quella occasione che la Stratos mise definitivamente in luce le sue doti

dimostrato che forse questo sistema di conduzione realistico è stato più produttivo. E' giusto o no?

« Mah, io come sempre non so esattamente cosa succeda agli altri. Ti posso dire cosa succede da noi. La nostra è una squadra che corre per il bene comune, per cui un bel momento tutti ci tengono a che la squadra arrivi e faccia i risultati che si è sperato fare. Perciò tu puoi vedere un Munari ritirato alle otto di sera e ritrovarlo nel garage alle due del mattino che dà una mano all'assistenza alla macchina di Andruet. Cioè tutta la squadra vive e partecipa, perché la squadra credo sia sentita da tutti ».

— Perché è meno personalizzata la figura dei pilota-rally o perché proprio c'è questo clima comunque? « Io non trovo affatto che non sia personalizzato il pilota-rally. Anzi il

### Le vittorie-chiave di quest'anno della STRATOS

RONDE INVERNALE DI CHAMONIX	2. Munari-Andruet
CRITERIUM NEIGE ET GLACE (Francia)	1. Andruet-Biche
RONDE DI GIRAGLIA (Francia)	1. Andruet-Biche
RALLY DI SICILIA	1. Ballestrieri-Maiga
RALLY 4 REGIONI	1. Munari-Mannucci 2. Ballestrieri-Maiga
TARGA FLORIO	1. Ballestrieri-Larrousse
TOUR DE FRANCE	3. Andruet-Biche
RALLY DI SANREMO	1. Munari-Mannucci
GIRO D'ITALIA	1. Andruet-Biche
RIDEAU LAKES (Canada)	1. Munari-Mannucci
RALLY R.A.C.	3. Munari-Sodano
RALLY d'AOSTA (T.R.N.)	1. Pelganta-Orlando
TOUR DE CORSE	1. Andruet-Biche

— Puoi riassumere?

« Il rallyismo italiano è cresciuto rapidamente e oggi ha largamente superato la scuola nordica da un lato e le altre scuole dall'altro. Cioè il rallyista italiano è uno che sa correre sulla terra come sull'asfalto, coi racing come con le gomme coi chiodi, con trecento cavalli nella schiena come con una trazione anteriore. Il rallyismo nordico, tranne evidentemente le eccezioni che poi chiaramente ci sono da una parte e dall'altra, Waldegaard per dirne uno, è bravissimo nelle foreste, bravissimo sulla terra, però non ha mai corso con le racing sotto i piedi, non ha mai corso con delle grosse potenze, non ha mai avuto per le mani delle macchine da corsa ».

— Allora, secondo te, perché quello che è avvenuto nei rallies non è avvenuto nella velocità in Italia?

« Noi i rallyisti li abbiamo fatti correre. Li abbiamo messi a confronto e abbiamo visto che sovente andavano come i migliori stranieri, più sovente ancora andavano anche

più forte: e allora li abbiamo presi in squadra ».

— Qual è il giovane rallyista italiano che promette più di raccogliere l'eredità di Munari?

« E' difficile dire. Evidentemente uno finirebbe fuori il solito Bacchelli. Però voglio dire una cosa: rallyista a livello Munari bisogna innanzitutto nascerlo, bisogna poi anche diventarlo. Cioè non basta vincere S. Martino di Castrozza contro Bisulli e Verini piuttosto che i 100 mila Trabucchi. Bisogna vincere delle grandi prove, bisogna quanto meno tenere il massimo dalle macchine che si hanno a disposizione a un confronto con tutti i grandi, no? Cioè verificare le proprie capacità. Indubbiamente io ritengo che Bacchelli sia un pilota che può avere le carte in regola. Da questo a farne il nuovo Munari a breve scadenza ci corre... ».

— Puoi riassumere la squadra Lancia '75, quali sono i programmi anche agonistici? Bacchelli l'avresti voluto?...

## Qualche milioncino per NATALONI e RAVAIOLI

# I clienti campioni LANCIA

TORINO - Germano Nataloni e Carlo Ravaioli sono i vincitori dei due speciali campionati che la Lancia ha indetto quest'anno per i possessori di vetture Stratos e Beta Coupé. Il 30 novembre è scaduto il termine ultimo per le gare valide, ed i due campionati hanno già un volto definitivo. Ecco:

STRATOS		BETA	
1) Germano Nataloni	481	1) Carlo Ravaioli	412
2) Emilio Paleari	345	2) Marcello De Vivo	395
3) Giacomo Pelganta	206	3) Tony Carello	301,5
4) Roberto Cambiagli	119	4) Bruno Ferraris	197
5) Antonio Sciascia	65	5) Bruno Ripani	188,5
6) Giuseppe Piazzi	50	6) Giacomo Pelganta	80
		7) Aldo Giovanardi	60
		8) Giuseppe Bossetti	45

Una larga fetta del ricco monte-premi (50 milioni circa) va ai due vincitori. Nataloni intascherà 10 milioni, mentre 5 milioni andranno a Ravaioli. In entrambe le classifiche c'è stata una grande lotta per la posizione di testa. Nel campionato Stratos, Nataloni è riuscito a sopravanzare Paleari grazie all'abbuono di ben 200 punti che la circolare-regolamento della Lancia prevedeva per i vincitori di coppe o trofei CSAI. Nataloni ha vinto il Trofeo della Montagna per la sua zona, e quindi ecco spiegata la differenza di punti fra lui ed il suo agguerrito avversario. In un'occasione, Nataloni e Paleari fecero coppia, a Vallenga, ma per regolamento i punti sono destinati solo al proprietario della vettura.

Grande battaglia anche nel campionato Beta coupé, dove Ravaioli ha avuto la meglio d'un soffio su De Vivo, il quale non ha digerito bene la sconfitta, attribuendola al fatto che in una « famosa » occasione, a Vallenga, gli fu impedito di prendere il via poiché non aveva le cinture di sicurezza regolamentari. Questo gli è probabilmente costato dei punti, ma certamente i 2 milioni che fanno la differenza fra il premio di Ravaioli e il suo.

« Come? »

— Bacchelli l'avresti voluto?

« Bacchelli è un pilota della Fiat, per cui... ».

— Anche Pinto era della Fiat.

« Come? Pinto era un pilota della Lancia. Ha corso sei anni con la Lancia poi ne ha corsi 2 con la Fiat, ora torna alla sua squadra originaria ».

— Mi descrivi allora come sarà la squadra nel '75, compresi i navigatori?

« Munari, evidentemente. Con Manucci senz'altro. Pinto ritengo con Bernacchini perché lui ha espresso questo desiderio e io ho detto che a me stava bene. Con Bernacchini deve solo venire a mettersi d'accordo. Ballestrieri e Maiga, Pregliasco e Garzoglio ».

— E Sodano?

« Sodano fa parte della squadra. Correrà sia con gli italiani quando ci sarà necessità, sia eventualmente con gli stranieri che potranno magari venire in squadra che avranno bisogno di un coequipier ».

— Che sono?

« Potrebbe essere Andruet anzitutto ».

— Se va all'Alfa?

« L'Alfa credo gli abbia offerto un programma di gare minori ».

— Caso mai questa coesistenza potrà esserci tra i due programmi?

« Questo è un affare che dobbiamo giustamente discutere. Andruet voleva fare delle gare in prototipo, con una macchina che avrebbe dovuto fare Tetu e in questo senso a me stava benissimo. Adesso che c'è il discorso Alfa non lo so, ecco, però quelle tre o quattro gare con noi penso che le farà senz'altro ».

— Corre a Montecarlo Andruet?

« Sì. I nostri allenamenti cominciano lunedì. Ci saranno Andruet, Munari, Ballestrieri. Pregliasco è in dubbio per i postumi di Corsica. Andruet, Munari e Pinto con la Stratos, Ballestrieri con la Beta. Ciò non vuol dire un Ballestrieri fregato. Ballestrieri in Beta vuol dire innanzitutto che la Beta è la macchina di nostra maggior vendita, per cui io spero sempre che una Beta arrivi davanti alle Stratos, anche se evidentemente le Stratos danno maggiori chances. Io la Beta devo

CONTINUA A PAGINA 24



In Corsica, quest'anno, Lancia e Fiat si sono giocate le ultime carte del mondiale, ma la Fiat non aveva molte speranze di ribaltare la situazione. Il primo della squadra Fiat è stato Bacchelli (sesto), mentre Pinto e Bernacchini, sotto, facevano da spettatori, facendosi fotografare accanto alla Stratos, che i due ex-Fiat (ed ex-Lancia...) guideranno nel 1975



CONTINUAZIONE DA PAG. 23

farla guidare al massimo livello non posso mettere piloti di serie B per la Beta. La Beta è una macchina alla quale dedichiamo tutto il nostro interesse. In secondo luogo vi è tutto un discorso innevamento o condizioni proibitive, a parte l'avvicinamento di 4.000 chilometri, che non so in che modo influirà sul fisico dei piloti che devono farla sulla Stratos. Sulla Stratos come su una Alpine, come su uno spider Fiat, cioè con macchine corsaiole. Per cui la Beta a Montecarlo ha una funzione molto precisa».

## Indecisi per l'Europiloti

— Come programmi di Campionati per l'anno prossimo?

« Il Mondiale Marche senz'altro. Per l'Europeo Piloti non abbiamo ancora deciso. E' un po' in funzione di quanti soldi abbiamo, se avremo o non avremo uno sponsor e se riusciamo ad infilare le gare giuste, se riusciamo a non fare troppe gare ».

— E in Italia? Fate la squadra italiana?

« Stesso discorso. Vedremo un momentino se fare il Campionato, se farlo in tutto o in parte, se fare le gare di prestigio e tralasciare quelle minori o se fare poi le gare più belle e tralasciare le più brutte, indipendentemente dal prestigio, poi vedremo... ».

— La velocità?

« Velocità? Per il momento niente come squadra ufficiale. Evidentemente resta aperta la nostra attenzione a qualunque iniziativa seria se sarà fatta da scuderie private, nel caso di cose serie riceveranno il nostro appoggio, la nostra assistenza, quello che possiamo fare per loro ».

— Il turbo cosa fa? Scompare o continua?

« Il turbo non scompare affatto perché qui bisogna avere l'occhio su tutto. Cioè nel '76 ci sarà anche un Campionato Marche. Non che noi abbiamo qualche idea in quel senso lì. Il nostro programma è nei rally nei quali siamo ai vertici e vogliamo rimanerci. Però, evidentemente bisogna tenere aperte tante porte no? Vuoi perché i regolamenti al giorno d'oggi cambiano più rapidamente che non la possibilità di costruire delle macchine diverse, e questo senza dare alle Case la possibilità di programmare adeguatamente, per cui evidentemente bisogna avere tutto pronto nel caso di brutti scherzi ».

— E' in crisi il rallismo o no? Anche come partecipazione di Case...

« Io non lo penso affatto. Non lo penso affatto e le corse recenti in Inghilterra e in Corsica ne danno la dimostrazione. Certo che se continueranno a imporre il Campionato del Mondo su dodici prove, evidentemente, si va in senso inverso alla possibilità delle Case. Perché è assurdo: noi quest'anno siamo stati favoriti dalla crisi petrolifera, per cui le gare valide alla fine sono diventate sei, ma se si doveva fare un campionato su otto prove, io non avevo i soldi per farlo. Siccome non li avevo io, non li aveva l'Alpine, non li aveva nessuno, non li aveva la Saab, non li aveva la Ford. Però per le grandi prove, per le gare belle, vedi che le Case ci sono: c'era l'Alpine come Alpine, la Renault come Renault cioè due squadre diverse, c'era la Daf, la Toyota, la Fiat, la Lancia e in Inghilterra c'erano tutti, dal primo all'ultimo. Guarda la Corsica, ce n'erano solo tre, ma insom-



Ancora una volta, lo champagne bagna il tetto della Lancia Stratos. Siamo in Corsica, al coronamento dell'eccezionale finale di stagione della squadra. In trionfo sono Jean-Claude Andruet e la « navigatrice » Biche

ma erano le tre più impegnate al massimo livello anche perché è una gara molto specialistica, per cui tante altre Case in Corsica non possono competere. A Montecarlo ci saranno di nuovo tutti. Certo bisogna avere il coraggio di dire a chi vuole i Campionati: attenzione che non li possiamo dare a tutti perché se no si rende impossibile la partecipazione... ».

— Pensi che riuscirete ad avere modifiche ai regolamenti, come li chiedete voi Case?

« Personalmente vorrei richiedere che se il Campionato del mondo lo vogliono avere in 12 prove valide va

bene, ma continuare a contarle in otto su dodici è un assurdo perché nessuno riesce, perché per avere 8 risultati validi devi fare certe spese che nessuno oggi si può permettere ».

— L'ing. Sguazzini l'abbiamo visto in Corsica. Ora tutti sanno che lui è stato quello che ha contribuito a portare la Fiat ai rally, si è impegnato a fondo inizialmente, in chiave di rivalità sportiva accentuata con la Lancia, no? Adesso è amministratore delegato Lancia: tu che sei stato suo avversario prima e oggi sei il suo uomo, come pensi coltivi le sue due anime?

« Sguazzini il giorno che è passato alla Lancia, è diventato un uomo Lancia al cento per cento ».

— Sì, ma non vi ha mai chiesto un po' di temperanza, verso la Fiat?

« Comprensione? No. Proprio no. Sguazzini è un grosso appassionato. Non hai visto che ha seguito la Corsica, tutta, insieme a me e alla squadra? ».

— Ed ora parliamo di te, è giusto, come big manager sportivo Lancia. Quante corse hai vinto? Senza essere immodesto. E qual è la ricetta che daresti, per vincere, ad altri nella tua posizione?

« Le corse vinte non le ricordo. Non ho conti. La ricetta poi non esiste. Secondo me, innanzi tutto il mestiere di direttore sportivo, è un mestiere come un altro, cioè come quello di un tecnico, come quello di amministratore. Non è una cosa, contrariamente a quanto molti pensano, che si improvvisa, cioè siamo tutti direttori sportivi! Non è vero. Secondo me è un mestiere che necessita di una sua preparazione, di una sua esperienza, di una sua conoscenza specifica dei problemi. E' un complesso di funzioni che vanno dai rapporti internazionali alla programmazione, alla possibilità di svolgere e far svolgere sempre i programmi, e così via. Questo come premessa, cioè è una professione... ».

## La giusta ricetta

— Ma bisogna essere più duri o generosi, più spietati o più disinvolti, più compromissori o più leali?

« La ricetta è di cercare di sapere sempre quello che fanno tutti gli altri e di cercare di farlo bene. Di non essere mai convinti di essere i più forti del mondo anche quando magari lo si è ».

— Qual è la domanda che non ti ho fatto e che tu avresti voluto che ti facessi?

« Me ne hai fatte talmente tante... ».



Eclettismo della Stratos. Dai lisci percorsi in circuito, ai tremendi fondi sterrati dei rallies italiani. Qui è con Ballestrieri-Maiga al 4 Regioni

FINE

m. s.



**il DIARIO  
di  
MUNARI**

**D**evo premettere che la LANCIA non aveva nessuna intenzione quest'anno di partecipare al campionato mondiale marche, anche perché si doveva attendere l'omologazione in GT della BETA COUPE' prima, e successivamente della STRATOS. Nel frattempo si doveva lavorare per cercare di mettere a punto questi due modelli, nostri futuri cavalli di battaglia. Ma torniamo un po' indietro. Dopo che avevano annullato il «MONTE» e il rally di SVEZIA si pensava quest'anno di correre molto poco, e così con tutto quel tempo a disposizione, si è pensato di partecipare all'EAST AFRICAN SAFARI, gara che sia la LANCIA che io non abbiamo mai vinto. Vi partecipammo con la sempre valida «FULVIA HF» e rimediammo un 3. posto che non era

germente cambiati. Al posto del «GIRO» dovrei fare il rally del CANADA e successivamente il P.O.R.

Su questo fatto discutiamo una settimana, perché io non ero dei tutto d'accordo. Ci tenevo a fare il «Giro», e volevo che la trasferta americana la facesse qualcun'altro. Così parto per il Canada, e vinciamo anche questo; al secondo posto la BETA COUPE' di LAMPINEN, e passiamo in testa al campionato.

A questo punto credevo davvero che quelli della FIAT scoppiassero dalla rabbia. Comunque, dopo 10 giorni corriamo il P.O.R. Tutti sapevano cosa è successo. La classifica finale vede al 3. posto ALEN, e al 4. LAMPINEN, per cui le poche speranze FIAT si riaccendono perché ripassano in testa per un punto.

Torno a casa convinto di potermi

concedere il riposo pattuito, e invece dopo alcuni giorni, Daniele mi telefona e facendomi un discorso a dir poco "acrobatico" conclude: «Sai, dovrei andare tre giorni a provare la Corsica, prima del RAC».

Conclusione: il giorno dopo era in Corsica. Prima del RAC, oltre a me, anche il resto della squadra era molto stanco e tutti sentivamo il peso della responsabilità, che comunque è normale che ci sia in una finale di campionato come questo. Regnava anche un po' di nervosismo; non perché non eravamo preparati o non ci fosse la fiducia reciproca di sempre, ma perché in una gara come il RAC, qualsiasi cosa poteva succedere.

Comunque tutti i timori della vigilia scompaiono alla fine, poiché con un terzo posto aggiungiamo 12

# Abbiamo VINTO così il mondiale



Daniele Audetto, con il suo famoso cappellaccio bianco portafortuna, era a Bastia a godersi il dolce sapore della vittoria del KO nel Mondiale Rallyes della Lancia, ottenuta dal fortissimo Andruet (a sinistra). Con il d.s. Lancia vediamo l'ing. Sguazzini che non è voluto mancare all'episodio finale della sconfitta della sua ex-casa



da buttar via; ciò nonostante restammo un po' tutti amareggiati.

Nessuno comunque aveva pensato che quel piazzamento corrispondeva a 12 punti, e che sarebbero risultati indispensabili. Intanto la FIAT la faceva da padrona, era in testa al campionato avendo vinto il TAP portoghese, e avendo rimediato un punto al «Safari», perciò il loro morale era alle stelle e si sentivano comunque fortissimi. Dopo il SAFARI, l'obbiettivo principale LANCIA era il TOUR DE FRANCE. Così per due mesi ho lavorato per mettere a punto la versione TURBO. E proprio al TOUR è successo qualcosa che poi risulterà l'inizio della debacle FIAT. Infatti durante il TOUR venne omologata la STRATOS in gruppo 4 e io mi ritiro. Così decido di farmi fare il rally di S. REMO, contro la mia volontà.

Perché non volevo fare SANREMO? ① perché l'ho fatto sette volte e non l'ho mai terminato; ② perché c'era poco tempo per provare. Quest'anno la gara era composta di 41 prove speciali. Comunque dovetti partecipare al S. REMO, e per la prima volta termino questa gara stregata e la STRATOS vince la sua prima gara mondiale. Alcuni giorni dopo, in attesa di cominciare gli allenamenti per il GIRO D'ITALIA, mi chiama DANIELE AUDETTO, e mi dice che i programmi sono leg-

## FIAT metà straniera nel 1975

TORINO - La FIAT ha quasi completato la sua squadra ufficiale per i campionati rallistici 1975. Dopo la acquisizione «a tempo pieno» di MARKKU ALEN e la conclusione delle trattative con DARNICHE, che ha già corso al Tour de Corse per la Fiat, e che andrà al Criterium delle Cevennes, il 15, con una X-1/9, un terzo conduttore straniero ha firmato per la Fiat-Rally. Si tratta del finlandese HANNU MIKKOLA, uno dei più noti piloti «nordici», un vero funambolo, fortissimo in ogni condizione, dalla pista africana alla nebbia. Mikkola era pilota ufficiale della Ford, ultimamente, dopo aver guidato per la Volvo ed anche con la Lancia, con la quale ebbe una parentesi non felicissima quattro anni fa.

Con questi tre stranieri la Fiat intende cautelarsi in quelle gare un po' «speciali», come il RAC, il 1000 Laghi e la Svezia, nelle quali servono dei veri specialisti. Comunque, c'è posto anche per gli italiani. Hanno già firmato VERINI, BACCHELLI e PAGANELLI. Restano fuori Bisulli e Barbasio (che sperano nell'Alfa).

Quali «armi» avranno a disposizione i componenti di questo squadrone? Innanzi tutto, le solite ed ormai affidabilissime Fiat-Abarth Rallye, che dovrebbe ricevere quanto prima un nuovo motore portato a 2 litri «veri» tramite un allungamento della corsa. Poi, l'attesa X-1/9 omologata in gruppo 4, evento che si spera per aprile. Più avanti, la 030, che ad ogni modo correrà in ognuna di quelle occasioni (Giro di Francia e d'Italia, Rondes alla francese) in cui saranno ammesse le gruppo 5.

Per quanto riguarda la Lancia, la squadra è già fatta, ed è quella che sapete con Munari, Ballestrieri, Pinto e Pregliasco, nonostante da più fonti si continui ad attribuire alla squadra campione questo o quello straniero, a parte Andruet. Prima è stata la volta di Nicolas, che pareva avesse rifiutato un'offerta Lancia mentre in verità è stato lui ad offrirsi; ora è la volta dello svedese Hegglund, quello della SAAB, con il quale in realtà non c'è stato nessun contatto.

punti nella classifica provvisoria, mentre la FIAT rimane come si suol dire «al palo».

In ogni modo le cose ora diventavano decisamente a nostro favore, perché la Corsica non appariva senz'altro adatta alla 124 spider, non sufficientemente potente per delle strade asfaltate. Inoltre la differenza di punteggio obbligava la FIAT ad arrivare almeno terza, sempre che nessuna LANCIA arrivasse nei primi dieci.

La LANCIA comunque trionfa anche in Corsica, portando a tre le vittorie assolute e vince un campionato mondiale che finisce come tutti noi avevamo sperato: dando conferma che i risultati si ottengono se tutta la squadra è completa e ben preparata e, soprattutto, se sbaglia il meno possibile. Prima di concludere, voglio proprio complimentarmi con i meccanici del reparto corse LANCIA, che si sono prodigati al massimo delle loro possibilità. Han fatto miracoli; con l'ing. Mike Parkes (che è stato a dir poco insuperabile) e con il d.s. Daniele Audetto a cui, anche se mi ha fatto sgobbare come un negro, va il merito di aver saputo dirigere la squadra come un «grande maestro».

Sandro Munari

Non rende giustizia a molti piloti l'andamento (e le scelte) del confronto

# Perché deciso dai prototipi il «tricolore»



CASALE - Il primo contatto concreto con la «Lancia Mondiale» di Lele Pinto è a Casale con la Stratos: per lui è in pista la belva turbo che ha vinto con Andruet e «Biche» il Giro d'Italia. I 380 cavalli ci sono ancora tutti e piuttosto allegri, e il motore non disdegna ruggiti intimidatori mentre lo stesso ingegner Mike Parkes procede con pazienza e precisione al riscaldamento del motore Pinto e consorte arrivano direttamente da Como, su una Stratos stradale (per accelerare l'ambientamento Lele fa orario pieno sulla Berlinetta di Via San Paolo). Qualche sosta per regolazioni e poi per più di due ore (oltre 50 giri di cui molti sotto 1'18" senza mai forzare) Pinto affatto intimidito inanella giri con rabbiosa decisione. Tutto bene quindi e il sorriso di Mike Parkes, sempre piuttosto avaro di consensi, è il miglior giudice dell'iniziazione ottimamente consumata.

Campionato Italiano Rallies Int.	S. MARINO	SICILIA	ELBA	4 REGIONI	ALPI ORIENTALI	S. MARTINO	SANREMO	100.000 TRABUCCHI	LIBURNA	TOTALE
VERINI	17	17	20	20	20	17	—	—	—	111
MACALUSO	17	17	20	20	20	17	—	—	—	111
BISULLI	20	—	—	—	17	—	25,5	20	20	102,5
PRESOTTO	7	10	13	12	9	6	—	—	15	72
PERESSINOT	7	10	13	12	9	6	—	—	15	72
DE ECCHER	15	15	15	—	—	14	—	—	—	59
SALVADOR	15	15	15	—	—	14	—	—	—	59
TOMINZ	14	—	14	17	—	9	—	—	—	54
MAMOLO	14	—	14	17	—	9	—	—	—	54
SVIZZERO	—	14	—	15	—	—	—	17	—	46
AMBROGETTI	—	9	10	13	—	—	—	—	13	45
GIGLI	—	9	10	13	—	—	—	—	13	45
BAGNA	11	—	—	10	—	—	—	12	11,5	44,5
BACCHELLI	—	20	—	—	—	20	—	—	—	40
PITTONI L.	13	—	—	—	12	15	—	—	—	40

Brambilla 35 - Fagnola e Novarese 33,5 - Magnani 30,5 - Munari e Manucci 30 - Bramino 28 - «Iccudrac» e Defendenti 27,5 - Dall'Ava, Maiga, Brai e «Rudy» 26 - Bianchi e Cislighi 23 - Liviero e Cernigai 22 - Ferraris e Cianci 21 - Montaldo e Pozzi 19 - Morielli e Zamunaro 18 - Pinto, Bernacchini, R. Cambiaghi e Bertocci 17 - S. Pittoni e Vanzi 16 - De Stefano e Grosso 15 - Zandonà, Taufer, Bonelli, De Angelis e Caielli 14 - Isnardi e Scimone 13,5 - Mondino e Costamagna 13 - Tacchini, Simoni, Ruffola, Belanca, Achilli, Pelli, Tabanelli e Capra 12 - Ponti e Bonetti 11,5 - «Giubar», Bertocci, «Tony», De Marco, Baron e Santi II - Pedretti e Cagnoli 10,5 - Trombotto, Zanchetti, Filippi, D'Angelo, e A. Cambiaghi 10 - Seguono altri 59 classificati.

E' stata la stagione dei prototipi. Ammessi per la seconda volta al via dei nostri rallies i «gruppi cinque» sono apparsi solo quest'anno. Hanno corso tutte le volte che il regolamento di gara glielo permetteva, disertando solo le quattro prove titolate FIA: i tre appuntamenti europei a San Marino, all'Elba ed a San Martino di Castrozza e quello mondiale di Sanremo. Nelle altre gare hanno vinto alla grande. La Stratos in Sicilia con Ballestrieri ed al Quattro stagioni con Munari, l'X-1/9 1800 alle Alpi Orientali al 100.000 Trabucchi con Bacchelli ed al Liburna Rally con Verini. E sono state proprio queste due macchine a dare quell'interesse (tecnico) in grado di portare all'attivo il bilancio dell'annata impoverita oltre misura dalla mancanza di una vera lotta per la conquista del titolo.

Non potendo portare punti tricolori ai rispettivi piloti, le sport hanno finito col pesare in modo molto netto sull'andamento del Campionato Italiano già abbondantemente condizionato dalla rinuncia in partenza (per via di quella omologazione-Stratos che si è fatta attendere fino ad ottobre) degli uomini di Fiorio ed Audetto. Così è venuta fuori una stagione strana, priva di suspense. Per la matematica il Campionato Italiano si è deciso in agosto a San Martino di Castrozza, con tre gare di anticipo sulla conclusione stagionale. Di fatto il discorso tricolore si era chiuso ancor prima. Forse già all'Elba (Terzo round) coi «giochi pericolosi» di squadra Fiat pro-Verini.

Che quella di fermare Pinto non sia stata una trovata felice lo ha sottolineato l'andamento successivo del campionato. Non lo meritava Pinto come non lo meritavano Verini e Macaluso che il titolo se lo sono guadagnato con una stagione estremamente intelligente raccogliendo punti un po' dappertutto. Alle loro spalle l'intramontabile Bisulli. «Bullit» ha vinto la prima gara a San Marino e soprattutto ha legittimato il secondo posto nel campionato con una serie di piazzamenti finali «serie oro». Questo dopo che il «botto» di Castrozza aveva indotto qualche osservatore a conclusioni ingenerose (e soprattutto inesatte).

Il nono posto invece non rende giustizia a Bacchelli. Il biondo triestino ha fatto una stagione che definire positiva è poco. Era entrato in Fiat con l'etichetta di miglior promessa del nostro rallyismo: non solo l'ha confermata, ma si è ritrovato ad essere considerato il naturale erede di Munari. Buon per la Fiat averlo sotto contratto anche per il 1975.

Una annata sfortunata ha avuto l'altra scoperta del 1973. Si allude a quel Mauro Pregliasco frenato prima dalle rinunce della Lancia e poi dalle condizioni di salute della consorte. Ha finito l'anno con l'incidente al Tour de Corse che si spera non dovrà impedirgli di riscattarsi il prossimo anno. Il riscatto del resto saranno in molti a cercarlo. A cominciare da Barbasio (il cui futuro agonistico è ancora molto incerto) e proseguendo con Brai e «Bobo» Cambiaghi, fra gli altri.

Una conferma invece (sempre che le permettano di averla, in ca-

sa Fiat) basterà alla Tominz che fin quando ha corso ha ottenuto risultati molto buoni confermandosi campionessa italiana ed europea.

Neppure nei vari gruppi c'è stata incertezza per il successo finale. In «gruppo tre» sono bastati quattro risultati utili a Claudio De Eccher per chiarire che contro le Porsche Carrera le Fulvia non potevano più spuntarla, sia che a guidarle fosse Dall'Ava, sempre molto veloce, che Ambrogetti, sempre molto redditizio. Finita (come ai maggiori livelli) l'era-Fulvia, in gran turismo è mancato almeno quest'anno il ricambio di macchina nazionale. La Beta coupé qualcosa di buono con Carello e Ferraris l'ha fatto ma per poter essere competitiva deve innegabilmente migliorare. Se ne riparerà insomma in futuro.

In «gruppo due», un gruppo che finalmente sembra smettere i panni da «cenerentola», conferma dell'Ascona-Conrero parecchio migliorata rispetto al 1973. Svizzero ne ha esaltato le doti in diverse occasioni e con un po' più di fortuna avrebbe potuto ottenere ancor più del sesto posto nel campionato assoluto. Non ha vinto il trofeo di gruppo per la semplice ragione che il trofeo ci sarà solo il prossimo anno. E ci sarà (come a Castrozza ed a Sanremo) la presenza delle Alfa Romeo preparate dall'Autodelta, il cui ritorno ai rallies va considerato fra le cose più positive della stagione italiana.

Così come è stato positivo in «gruppo due» l'esordio dell'Innocenti-Leyland anche se i risultati che Bisozzi ha ottenuto con la Dolomite sprint e sedici valvole non sono stati del tutto pari alle attese. E' che le Ascona hanno raggiunto una competitività assoluta e per intaccare la loro posizione attuale bisogna lavorare sodo. A Brai è succeduto un sorprendente Presotto che finalmente ha raccolto i frutti di tante stagioni di corse. Il veneto ha migliorato costantemente e proprio all'ultimo appuntamento ha fatto vedere di essere pronto anche per la Commodore più potente ma anche molto più impegnativa da guidare.

Solo in una occasione, a San Marino, le vetture della Opel sono state battute in gruppo due. Fu l'eccentrico Pittoni a portare la (troppo presto) ripudiata 124 ST in fondo, concludendo in quinta posizione assoluta. Tornato Pittoni alla sua Porsche nessuno ha voluto rischiare la sfida ed è stato un peccato. Come è stato un peccato che solo a Sanremo si siano trovati di fronte la Simca Rallye due di Trucco e la Alfasud di Ormezzano autori di una delle più belle lotte in tutto l'anno.

**Guido Rancati**

● Assieme a Lele Pinto che provava la Stratos ex-Giro d'Italia, molti piloti in pista per la giornata di chiusura invernale di Casale: Giorgio Pianta che inanella giri con la sua Lola 3000 e la ex F. 2 Brabham del team azzurro in compagnia di Lella Lombardi e Anna Cambiaghi (e dei Conti Zanon non solo in veste di osservatori). Ci sono anche Guido Rosani che esibisce orgogliosamente il mostro Suzuki RE5 a pistone rotante e Ollearo che con il suo Suzuki dà l'addio, così dice, allo sport attivo dopo quasi un mezzo secolo di passione. Da sottolineare alcune coraggiose evoluzioni di Giorgio Pianta e di Anna Cambiaghi in coppia con Rosani sul sidcar.

C'è sempre  
qualche corsa  
in ITALIA

Blog Scans  
**domenica SPRINT**

Non era davvero scontato il pronostico del «VALLI PIACENTINE»

**Cambiaghi ha confermato il suo momento**



# Una « iena » per PIANTA

Roberto Cambiaghi, in coppia con Sanfront, ha condotto ad una chiara vittoria la sua Porsche gruppo 3 nella chiusura del TRN, il Valli Piacentine

PIACENZA - Prima della partenza se ne era parlato un po' con tutti di questo 4. Rally Valli Piacentine-Trofeo Elecar, e con tutti si erano fatti dei pronostici che inevitabilmente indicavano la coppia Pianta-Grandi (che si valeva di collaboratori « speciali » come Verini e Rossetti) come favorita anche se si rischiava di sembrare monotoni ed assolutamente poco originali. Ma Giorgio, che alle verifiche ante-gara aveva rischiato di non partire per una irregolarità riscontrata sulla sua Fiat 124 Abarth 16 valvole con la quale Pinto aveva corso in Corsica (vistose careniture ai fari sul cofano anteriore che il commissario tecnico nazionale ing. Galmanini aveva ritenuto « modifica strutturale della carrozzeria » e quindi non concessa dal regolamento e che per partire Pianta dovette togliere) non voleva sentire parlare di vittoria scontata:

« Sarà che sono pessimista, ma proprio non riesco a sentirmi nei panni del vincitore predestinato. Tieni presente che la mia copilota, la triestina Claudia Grandi è alla sua prima esperienza rallistica, che quest'anno la fortuna non mi è stata molto amica, che la mia vettura non è la più idonea alle due prove sullo sterrato e che infine Cambiaghi su Porsche e Pittoni su un'Ascona gruppo due preparata da quel mago di Conrero sono avversari che incutono timore ».

Il copione, infatti da tutti pronosticato, non è stato rispettato e la vittoria assoluta ha premiato la « jena » Cambiaghi che da quando ha iniziato a correre al volante di una Porsche gruppo 3 preparata dalla Motortecnica pare si sia tramutato in una « tigre ». Il terzo posto assoluto

« 4. Rally Nazionale delle Valli Piacentine »  
Trofeo Elecar, valido per il TRN - Piacenza,  
7-8 dicembre 1974.

#### LA CLASSIFICA

1. Cambiaghi-Sanfront (Porsche Carr.) in 1.18'20"; 2. Pianta-Grandi (Abarth 124 S) 1.18'39"; 3. Pittoni-Pittoni (Opel Ascona) 1.19'32"; 4. Cuccirelli-Aspesi (Lancia HF) 1.23'17"; 5. Bramino-Tesio (Opel Ascona) 1.23'25"; 6. Stagnani-Zanelli (Lancia F. HF) 1.24'13"; 7. Zabanelli-Capra (Opel Ascona RS) 1.24'22"; 8. Illicher-Bocca (Opel Ascona RS) 1.24'31"; 9. Gerbino-Giacobone (Fiat 124 S) 1.24'43"; 10. Cantelli-Paccagnella (Lancia F. HF) 1.25'00"; 11. Zordan-Dallabenedetta (Porsche 911 S) 1.25'07"; 12. Castagnola-Magnani (Lancia F. HF) 1.26'54"; 13. Piacenza-Brustia (Opel Ascona) 1.26'55"; 14. Galatini-Ghiglia (Lancia F. HF) 1.27'14"; 15. Vivanti-Pirovano (A.R. GTV) 1.27'19"; 16. Baroschi-Visigalli (Simca R 2) 1.27'19"; 17. Mella-Porro (A.R.) 1.27'33"; 18. Conti-Rancati (Fiat 127) 1.29'17"; 19. Bicchichi-Bicchichi (Simca R 2) 1.29'17"; 20. Martinelli-Cavadini (Lancia F. HF) 1.29'30"; 21. Spalla-Ridella (NSU TT) 1.29'34"; 22. Danielis-Mannin (Lancia HF) 1.29'37"; 23. Muccioli-Parma (Fiat 128 C) 1.29'37"; 24. Casadei-XX (Lancia HF) 1.29'41"; 25. Maderno-Favari (Fiat 128) 1.29'53"; 26. Musti-Poggi (NSU TT) 1.30'24"; 27. Torchio-Piacenza (Abarth 124 S) 1.30'24"; 28. Faravelli-Contardi 1.30'35"; 29. Prandini-Repetto 1.30'50"; 30. Della Canonica-Rastelli (Lancia 1.3) 1.30'

alla Liburna Rally internazionale e questo successo hanno detto che Cambiaghi è ritornato ad essere quel « puro sangue » che conoscevamo e che le disavventure dell'inizio di stagione avevano un po' appannato. Primo Cambiaghi secondo Pianta terzo Pittoni, questo il verdetto scaturito dalla

e 56"; 31. Bacchella-Vesco (Fiat 128 C) 1.31'23"; 32. Ravinale-XX (Fiat 128 C) 1h 31'37"; 33. Botto-XX (Opel Ascona) 1.31'37"; 34. Filippa-Filippa (Fiat 128 C) 1.31'50"; 35. Corradini-Gardella (Fiat 127) 1.31'59"; 36. Dimroci-Coppolino (Abarth A 112) 1.32'01"; 37. Vecchi-XX (Alfasud) 1.32'38"; 38. Aggazzotti-Barbolini (Abarth A 112) 1.32'46"; 39. « Gilena »-Binati (Lancia 1.3) 1.33'03"; 40. Garbarini-Garcia (Abarth 124 S) 1.33'30"; 41. Doglio-Nicoletto (Fiat 128 C) 1.34'16"; 42. Rossi-Pagliari (Simca R 2) 1.34'27"; 43. Zossoli-Bensi (Mini Cooper) 1.34'29"; 44. Panbianchi-XX (Fiat 128 R) 1.34'30"; 45. Castelli-Ruffati (Fiat 127) 1.34'46"; 46. Montorsi-Maioli (Fiat 128) 1.34'54"; 47. Paresi-Miglioli (Abarth 124 S) 1.35'05"; 48. Achille-Cavallini (Lancia 1.3) 1.35'22"; 49. Fornaciari-Marcomini (Inn. Cooper) 1.35'39"; 50. Vedovello-Grasso (Ford Escort) 1.35'45"; 51. Adessi-Pozzi (NSU 1000) 1.36'50"; 52. Malacarne-Giotti (Fiat 127) 1.37'29"; 53. Gozzi-Maioli (Inn. Cooper) 1.37'31"; 54. Chiari-Galvani (Fiat 128) 1.37'32"; 55. Abbate-Ravasso (Fiat 127) 1.37'57"; 56. Pighi-Sivelli (Fiat 127) 1.38'12"; 57. Pagella-Bezzi (Fiat 127) 1.38'25"; 58. Rossi-Pastorino (Renault R 8) 1.39'11"; 59. Barzaghi-Mengoli (A.R. Giulia S) 1.39'32"; 60. Bonini-Giugi (Ford Escort) 1.39'47"; 61. Zampighi-Saporetti (Inn. Cooper) 1.40'24"; 62. Leone-Tallia (Ford Escort) 1.40'32"; 63. Dall'Agata-Mantellini (Renault R 8) 1.40'49"; 64. Frattini-Giobbi (Fiat 128 C) 1.49'.

quarta edizione del « Valli piacentine ». Ma è un verdetto provvisorio. Infatti, se il primo posto di Cambiaghi non è in discussione, lo è il secondo posto di Pianta, poiché Leo Pittoni — che ha sporto un regolare reclamo — sostiene di essere stato ingiustamente penalizzato di un minuto in una prova speciale, esattamente la terza del secondo giro. Purtroppo, i commissari si sono riuniti per decidere solo il lunedì, quando Autosprint era già in stampa, quindi non possiamo ancora esservi precisi sul risultato del reclamo.

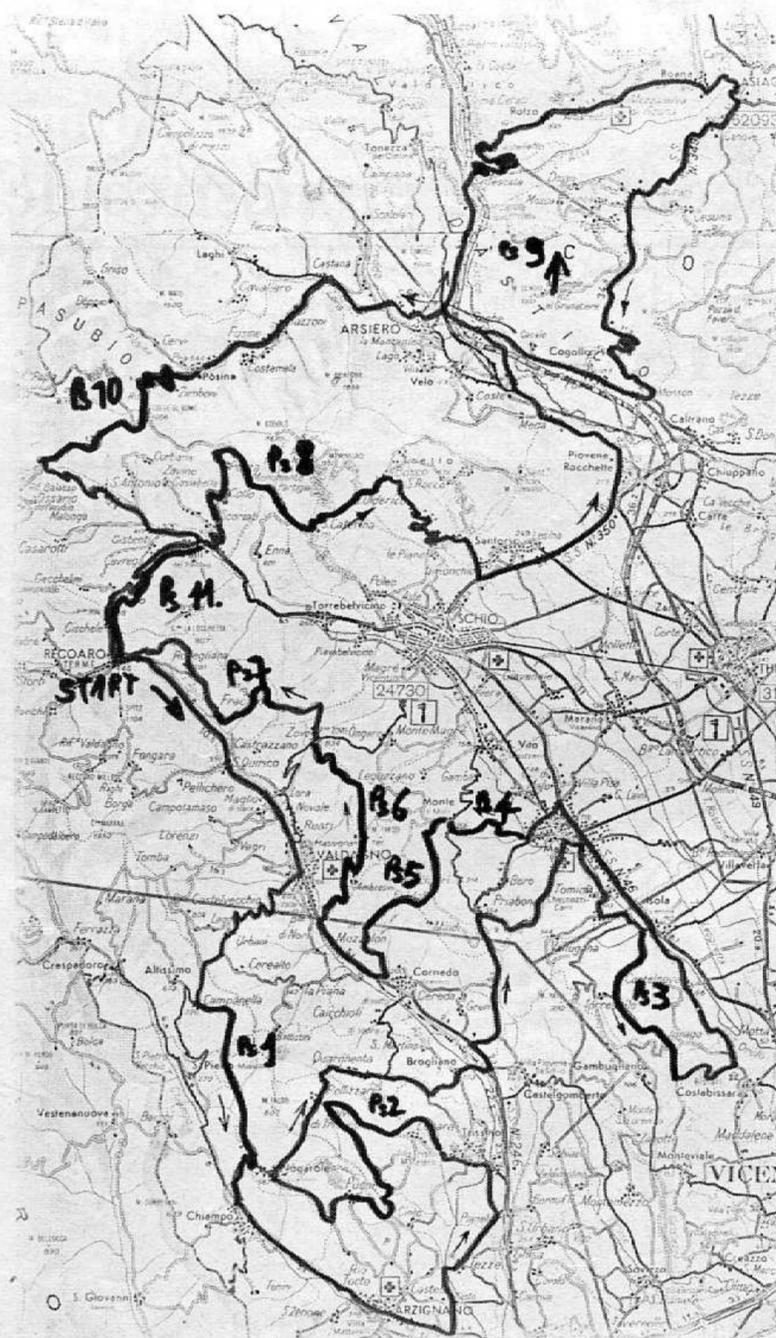
Questa prova conclusiva del TRN si è inserita in modo quasi perfetto nell'attuale orientamento rallistico nazionale, con percentuale asfalto-terra che raggiunge l'optimum e cioè 50 e 50); un rally che ha tutto: una prova in asfalto di velocità in salita, una prova su asfalto molto guidata con salita e discesa e due prove su sterrato che non definirei « scassamacchine ».

Quando, al termine del primo giro Cambiaghi-Sanfronto erano in seconda posizione alle spalle dei bravissimi Pianta-Grandi autori di due spettacolari prove sull'asfalto, mai hanno dato l'impressione di trovarsi in difficoltà.

Carlo Burlando

CONTINUA A PAGINA 28

# Ora il RALLY dei CAMPIONI sceglierà il vero n. 1 del TRN



## DOVE e QUANDO le PROVE speciali

CAMPANELLA	km 5,8	tempo 7'	ore 22,03
SELVA DI TRISSINO	km 5,8	tempo 7'	ore 22,41
IGNAGO	km 5	tempo 6'	ore 24,00
MALO	km 2	tempo 3'	ore 2,03
MONTE DI MALO	km 4	tempo 5'	ore 2,33
PONTE NORI	km 5	tempo 6'	ore 3,03
PASSO ZOVO	km 2	tempo 3'	ore 4,03
S. CATERINA	km 10	tempo 12'	ore 5,10
PEDESCALA	km 4	tempo 5'	ore 6,32
POSINA	km 7,5	tempo 9'	ore 7,07
VALLI DEL PASUBIO	km 5,8	tempo 7'	ore 7,27

Con il Trofeo Valli Piacentine si è conclusa la lunga avventura del Trofeo Rallies Nazionali che quest'anno, diviso in ben sei « zone », è stato troppo dispersivo nei valori generali perché si possa dire che il rallismo minore abbia avuto un suo dominatore.

Vi sono stati infatti sei vincitori di zona, e precisamente: Roberto Boretto, Leo Pittoni, Dante Taufer, Bruno Stagnani, Carlo Ravaioli e Michele di Gioia, ognuno dei quali ha dovuto lottare contro degni avversari. Per cercare di ovviare quindi a questa situazione, che è già stata modificata per il '75 con la riduzione del TRN a 3 « zone » soltanto, arriva ora il « super-Rally Nazionale », cioè il vicentino Rally dei Campioni che potrà finalmente mettere a confronto, per una platonica ma non meno importante vittoria assoluta, i troppi vincitori del Trofeo.



Pittoni e moglie hanno fatto di tutto, con la Porsche Carrera, per battere le vetture ufficiali almeno una volta nell'anno, e ci sono quasi riusciti



Giulio Bisulli, con la sua tipica grinta, ha completato il successo Fiat in vetta alla classifica del campionato italiano. E' giunto terzo assoluto

## CAMBIAGHI di forza

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

All'equipaggio vincitore vanno infatti i migliori tempi in 3 delle 8 prove speciali (le altre sono state appannaggio 4 di Pianta-Grandi ed una di Pittoni-Pittoni).

Se Cambiaghi-Sanfront sono stati gli stupendi protagonisti del secondo giro, i tempi fatti registrare da Pianta-Grandi sull'asfalto stanno a dimostrare della bravura dell'inedita coppia. La prova dei due quotati equipaggi non deve però far sparire la lodevolissima prestazione dei coniugi Pittoni che con il loro terzo posto assoluto (per ora) han-

no conquistato comunque la vittoria nel gruppo 2.

E' chiaro che non sono soltanto quelli dei primi posti della classifica a meritare ammirazione. Vi sono anche molti altri. Come non ricordare infatti la convincente prova dei piacentini Cuccirelli-Aspesi che hanno ottenuto un prestigioso quarto posto assoluto che testimonia come i rappresentanti della Piacenza Corse abbiano marciato veramente fortissimo con tempi che parlano da soli. Come non rilevare l'intensità... canora dei brillantissimi Bramino-Tesio, Stagnani-Zanelli (vincitori del trofeo rallies nazionale zona Emilia) Tabanelli-Capra (vincitori con una Opel Ascona Conrero del gruppo uno), Gerbino-Giacobone, Illicher-Botta e Cantelli Pacagnelli che seguono nell'ordine.

c. b.

## DARNICHE con la X1-9 alle CEVENNES tutte blu

● Annullata in extremis lo scorso anno (per la contestazione di un gruppo estremista locale che minacciava di sabotare la corsa) il « Criterium delle Cevennes » ritorna a chiudere la stagione rallistica europea. La tradizionale prova nell'Hereult si correrà il 15 dicembre su un percorso comprendente cinque giri da Le Vigan a Le Vigan ed uno da Le Vigan a Ganges per un totale di 700 chilometri, 423 dei quali di prove speciali così suddivise: St. Julien-St. Bresson (km. 10,5) e Aveze-Montadier (13 km.) da ripetersi sei volte e la Cadiere-Peyregrosse (44,2 km.) e Peyregrosse-Mandagout (13 km.) da ripetersi cinque. Ci saranno alcune Alpine ufficiali, una « Scora » (derivata dalla Jidé e ancora potenziata) per Ragnotti e sicuramente una Fiat X1-9 prototipo col motore quattro valvole per Darniche.

Le «voci» correnti

## PREGLIASCO e MAIGA una pausa

● Continua la convalescenza per Silvio Maiga, il copilota di Ballestrieri fermato subito dopo il Giro d'Italia dall'epatite virale. La conclusione del mondiale rally lo ha risollevato nel morale anche se egli è dispiaciuto non esserci stato. La convalescenza gli farà saltare anche il rally di Montecarlo che Ballestrieri farà così insieme e Pierino Sodano ormai reintegrato nella squadra Lancia-Marlboro.

● Leggermente migliorate le condizioni di Pregliasco che è stato ingessato al busto in conseguenza della sua uscita di strada in Corsica. Più che altro dovrebbe trattarsi di una forma precauzionale ed il savonese sembra in condizioni di partecipare (su una Beta come Ballestrieri) al Montecarlo. Nel caso che non ce la facesse, il suo posto nella squadra sarebbe preso da Simo Lampinen.

● Comincia bene (per l'automobilismo) «Sanremouno». L'emittente televisiva «via cavo» sanremese. Nei primissimi giorni di trasmissione ha già trasmesso servizi sui maggiori piloti locali.

# L'ha inventato STOCHINO su un'idea di ROHRL Un S. MARTINO con gli... sci campionato solo rallymen

ROMA - Per la sua attività di penalista in Cassazione, l'avvocato Luigi Stochino fa il «pendolare» per Venezia in media una volta alla settimana. L'ultima trasferta di lavoro nella capitale gli ha lasciato libero giusto il tempo di fare colazione insieme. Diciamo subito che il rally Internazionale di San Martino di Castrozza si correrà anche il prossimo anno (e saranno dodici così le edizioni!) con l'immutata validità per il Campionato Europeo, per la Mitropa e per l'italiano. In calendario dal 28 al 30 agosto, il San Martino sarà ufficialmente presentato «in loco» domenica 2 marzo, lo stesso giorno della disputa del primo Campionato Europeo di Sci riservato ai rallymen.

«D'accordo con l'Azienda Autonoma e con il Comitato Turistico di San Martino abbiamo voluto allargare il raggio d'azione del Comitato Organizzatore del rally — dice l'avvocato Stochino — programmando altre iniziative che sicuramente aggraveranno prestigio e notorietà alla località dolomitica. Abbiamo varato due manifestazioni scistiche, dal 28 febbraio al 2 Marzo: una prova di Coppa Italia maschile e femminile per le tre specialità e il Campionato Europeo (di slalom speciale) riservato ai piloti di rally. E' stato il nostro amico Walter Rohrl, il simpatico tedesco della Opel, a farmi venire l'idea di un.... San Martino con

Scherzi a parte, stando ai nomi dei nei quasi certi partecipanti la lotta per il titolo dovrebbe essere un'esclusiva riserva di caccia per Walter Rohrl (che in inverno fa il maestro di sci), Fulvio Bacchelli (che in passato ha evitato... la convocazione azzurra) e Sergio Barbasio (che sulle Alpi Occidentali non teme rivali). E' però d'obbligo includere nella rosa dei favoriti degli anonimi di Austria e di Francia soprattutto, dei quali i ristretti curriculum in nostro possesso non ci consentono di distinguere tra hobby da piacere e hobby da impegno.

Degli altri piloti di casa nostra in gara a San Martino, ci saranno sicuramente Sandro Munari (al quale una puntatina sulle nevi di Chamonix propiziò il successo al Rally di Montecarlo '72), il campione italiano Maurizio Verini, Bobo e Anna Cambiaghi (sempre vogliosi nonostante gli infortuni da sci), Giulio Bisulli, Ambrogetti e gli «indigeni» capeggiati da Taufer e De Eccher. Non ci sarà invece la Donatella Tominz, in avanzata maternità. Ahi! adesso che ci sovviene può darsi che Munari sia costretto a dichiarare forfait a termini di contratti-Lancia, dove lo sci è considerato uno sport pericoloso...



Alla recente gara conclusiva del campionato, il Liburna Rally, ha fatto simpatia la partecipazione di questa Citroen della coppia Scavino-Manfredi



Fra le cose positive dell'ultima parte di stagione rallystica, la partecipazione in forma esplorativa della British Leyland con la Dolomite Sprint

● Michele Mouton la brava ventitreenne pilotessa di Grasse ha avuto una stagione ricca di risultati positivi ed il dodicesimo assoluto in Corsica con una Alpine 1600 gruppo tre le ha permesso di conquistare il secondo posto alle spalle di Chasseuil nel campionato francese del G.T. normale. La mancanza di aiuti dalla Règie comunque l'ha delusa: «Se il prossimo anno case e scuderie continueranno ad ignorarmi sarò costretta a smettere di correre».

● All'Automobile Club Sanremo sono in attesa di prendere contatti con gli organizzatori del Rally di Montecarlo. «Dal regolamento abbiamo visto che contano di fare due speciali (nell'avvicinamento) nell'entroterra sanremese, ma ufficialmente non ci è stato detto nulla. Se vogliono la nostra collaborazione dovranno pur chiederla» commentano all'ufficio sportivo.

gli sci. Naturalmente Rohrl, campione d'Europa in carica, la mattina del 2 Marzo scenderà lungo la pista Ces con il numero 1 di pettorale!».

La gara sarà aperta ai soli conduttori in possesso di licenza internazionale valida per il 1975, che abbiano almeno partecipato ad un rally internazionale (in Italia o all'estero) quest'anno. Apriamo una parentesi a proposito: speriamo che Cesare Fiorio, il «deus ex Lancia-HF», bravissimo sugli sci e pure velocissimo dopo gli insegnamenti del primatista Casse, non tiri in ballo l'ipotesi «ritorsione» visto che il regolamento dell'Europeo di San Martino gli vieta di cimentarsi...

● Addio alle corse per Rubbieri. Il popolare rallyman toscano ha annunciato la sua intenzione di ritirarsi subito dopo aver concluso (in trentaquattresima posizione) il Liburna Rally con una Alfasud gruppo uno.

● Molto indeciso per il suo prossimo futuro agonistico Claudio De Eccher malgrado il successo nel

campionato di gruppo tre, il pupillo di Cavallari non è che sia rimasto molto entusiasta della Porsche soprattutto nella seconda parte della stagione.

● Federico Ormezzano, delegato Ancai al «Liburna Rally», ha preso l'incarico molto sul serio. Ha verificato di persona (insieme a Salvay).

Torniamo all'avvocato Stochino, che così conclude la convocazione: «Subito dopo la cerimonia di premiazione del Campionato Europeo per Sci-Rallymen con tanto di pattinaggio, con tanto di banda e gruppi folcloristici, ci si trasferirà all'Hotel Dolomiti dove in un salone sarà ufficialmente presentato il Rally di San Martino di Castrozza. Da oggi ad allora, chiunque avesse necessità d'informazione e ragguagli può rivolgersi direttamente al Comitato Organizzatore: Venezia, Calle Dei Fabbrì 4670, tel. 041.267.17».

Lino Ceccarelli

che le condizioni di traffico permettessero a tutti i concorrenti di raggiungere senza ritardi il controllo orario precedente la prima speciale, e la sua presenza si è rivelata utilissima mentre venivano redatte le classifiche finali. E' stato lui infatti a trovare alcuni «errori» che modificano l'alta classifica.

**La PORSCHE - CARRERA l'ha tradito  
nell'ultima giornata a DAYTONA**

# Gregg battuto, ma campione TRANS - AM

**SPECIALE AUTOSPRINT**

**DAYTONA** - John Greenwood ha vinto l'ultima tappa della serie della International Motor Sport Association per vetture gran turismo, ma Peter Gregg ha portato a casa il titolo nazionale per la seconda volta consecutiva pur non terminando la corsa a causa di cedimento della trasmissione. Infatti dopo 15 giri intorno al circuito di Daytona di 6.130 metri, doveva abbandonare proprio quando aveva preso il comando della gara a bordo della sua Porsche Carrera, con la quale ha disputato tutto il campionato.

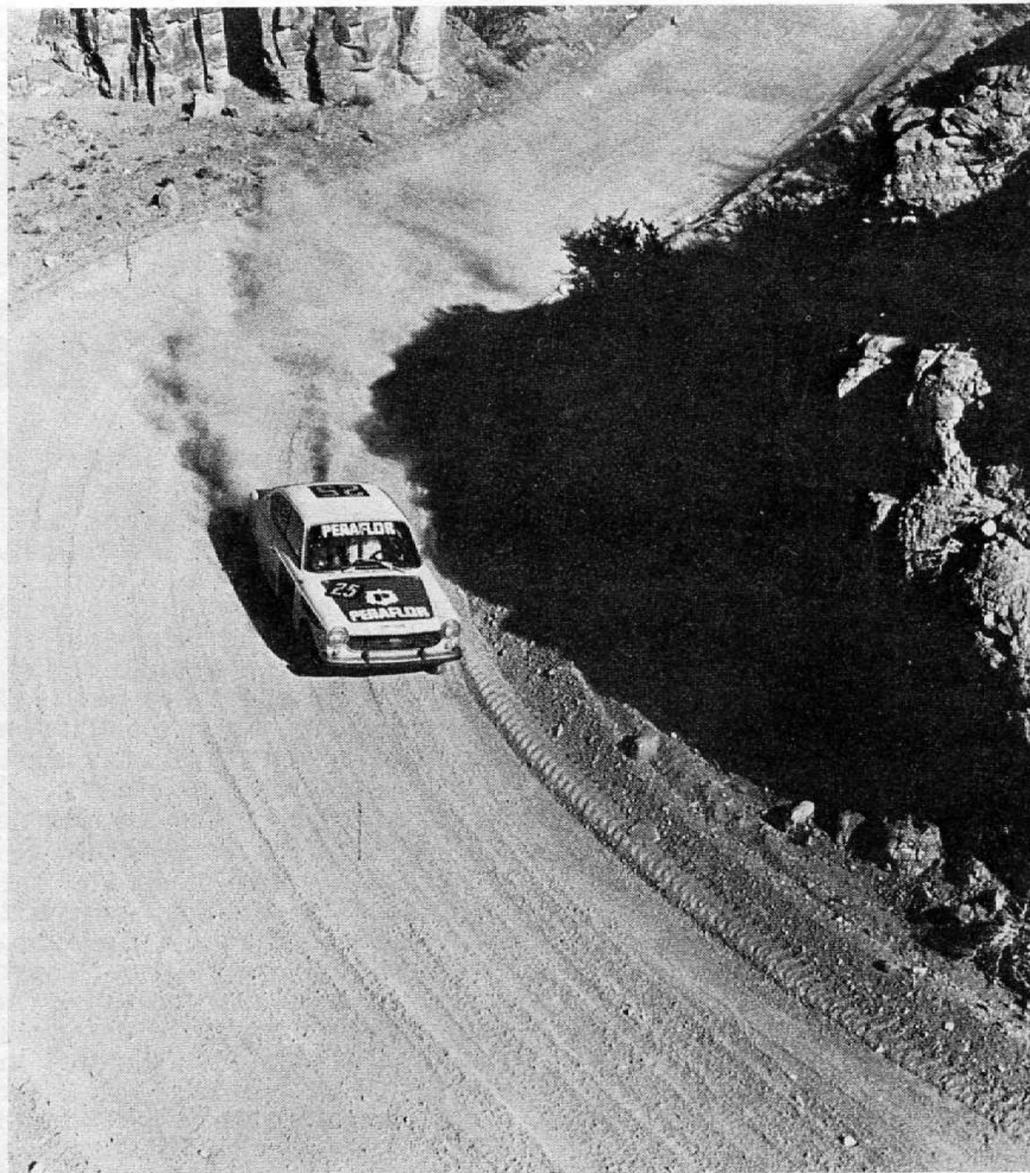
Greenwood, nativo di Troy, nel Michigan, con la sua fedelissima Corvette completava le 250 miglia in programma

me il campionato Transam che, ha visto vincere il piccolo « driver » di Jacksonville, dinanzi ad un pilotone di agguerriti giovani piloti. Nonostante le critiche dei soliti « malpensanti », il campionato Transam resta una delle competizioni più seguite dalla massa giovane, ed è forse per questo motivo che la SCCA ha deciso di ampliare il programma per il 1975.

« Indubbiamente una Transam, diceva Gregg, vale una Can Am. Perché i giovani vedono nelle macchine concorrenti le loro vetture personali, provano quindi un "thrill" eguale, quasi che essi fossero al volante delle vetture partecipanti ».

Greenwood per l'ultima tappa ha incassato 5 mila dollari dei 25 mila in palio.

**Lino Manocchia**



La Fiat coupé di Juarez, secondo classificato nel GP Turismo Argentino

**BUENOS AIRES** - La grande corsa è finita, il GP Turismo Nazionale è terminato con una equa divisione di vittorie fra la FIAT, dominatrice nella classe « B », e la Peugeot che ha piazzato al primo posto assoluto un suo rappresentante nella Classe « C ». Ma la corsa che lungo il suo andare aveva avuto anche momenti entusiasmanti, specialmente nella categoria maggiore dove l'alternarsi delle vittorie parziali e la disperata rimonta delle FIAT nell'ultima tappa, prometteva emozioni sino sul filo del traguardo, è finita male a causa di reclami, fondati viste le risultanze, lasciando l'amaro in bocca a piloti che avevano pur sempre rischiato la vita per una affermazione sia individuale che di marca.

Nella penultima tappa, quinta della gara, scontato il dominio delle 128 IAVA nella classe B, tutta l'attenzione dei tecnici e del pubblico si riversava sulla dura lotta fra i rappresentanti della FIAT e quelli della Peugeot che riuscivano a capovolgere un risultato dato per certo fino a tre quarti della distanza. Alcuaz e Garro, infatti, riuscivano a debellare la resistenza di Di Nezio e di Juarez precedendoli all'arrivo e consolidando il posto di preminenza in classifica alla vigilia dello sforzo finale.

Al via della sesta ed ultima tappa si presentavano 59 vetture e subito la lotta divampava furiosa. Scontato anche qui il successo fiatino nella categoria minore, dato che anche il forte Mustafa su Renault 12 aveva dovuto arrendersi, nella classe maggiore Juarez, Di Nezio e Fangio, correndo di conserva limavano a poco a poco il vantaggio di Garro (che alla partenza era di otto minuti), riuscendo a portarsi ad 1'32" quando mancavano ancora 60 km all'arrivo. Garro, tuttavia, chiedeva l'ultimo sforzo alla sua esausta vettura e

riusciva, anzi, a far crescere di nuovo il suo vantaggio. Negli ultimi chilometri abbandonavano anche Francisco Mayorga e Alcuaz che avevano fatto da valorosi scudieri al trionfatore. Nella classe B, nonostante la sua andatura da... lumaca, Macri non aveva problemi a far sua la gara.

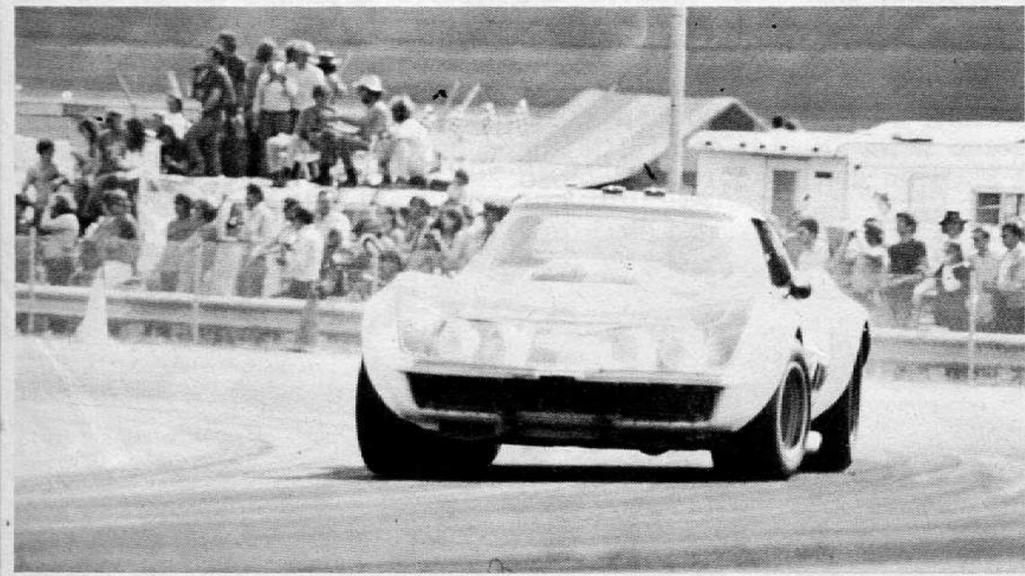
Quando tutto era ormai finito, quando i vincitori gioivano e gli sconfitti si leccavano le ferite, scoppiava la bomba: dopo una esauriente verifica, la Commissione Sporti-



Macri e Gammern, 1.0 e 2.0 con le Fiat 128 IAVA nella classe B

va squalificava Oscar Fangio e Di Nezio, non avendo trovate rispondevi al regolamento le testate dei motori delle due FIAT guidate dai due corridori, mentre restava subjudice la regolarità della vettura di Alcuaz che pure si era ritirato a 20 km dall'arrivo.

Una triste finale, quindi, per una bella gara, ma logica conclusione sportiva di una faccenda che i due squalificati dicono di ignorare. La grande corsa ha avuto anche le sue vittime: il meccanico del pilota Goicoechea, perito in fondo ad un burrone dove era precipitato il suo camioncino e il pilota Urvich rovesciatosi in corsa e ora all'ospedale con la probabile frattura di alcune vertebre.



La Chevrolet Corvette con cui John Greenwood ha vinto a Daytona l'ultima tappa del campionato Trans-Am organizzato da IMSA e vinto da Peter Gregg

seguito, ad un giro, da Al Holbert su Porsche, il quale non ha retto al rush finale dello scatenato pilota del Michigan. La Corvette di Greenwood che è costata al pilota-proprietario 125 mila dollari, ha compiuto soltanto tre soste per rifornimento girando alla media di oltre 185 kmh.

Dopo il ritiro Peter Gregg, il ricco concessionario della Porsche di Jacksonville, in Florida, ha detto ad **AUTOSPRINT**: « Avrei voluto concludere questo campionato vincendo anche l'ultima tappa. E' la prima volta che la Porsche Carrera mi "combina" simili guai. Il prossimo anno sarò sempre al volante di questa vettura, riveduta nella parte posteriore, e son certo di ben figurare ».

Gregg, che diede la notizia esclusiva ad Autosprint della formazione di un nuovo tipo di gare che dovrebbe rimpiazzare la Can Am, ha detto che il comitato preposto sta elaborando il regolamento e tutto procede per il meglio.

C'era stato un momento di suspense allorché Gregg abbandonava la corsa. Milt Minter, il « pizzuto » pilota di Fresno, California, era in terza posizione e sembrava deciso a vincere la corsa con la sua Carrera e sino al 48mo giro, Minter dava ad intendere di voler conquistare ad ogni costo sia la corsa che il campionato. Infatti se il californiano avesse vinto la ultima tappa floridiana, si sarebbe aggiudicato il titolo, trovandosi a pochi punti di distacco da Gregg. Ma al 48mo giro, dicevamo, il motore della Carrera cominciava ad ansimare e finiva col ritirarsi.

Il finale è stato avvincente, proprio co-

**DAYTONA SCCA - Camel GT Challenge series, ultima del campionato Transam - Daytona, 1 dicembre 1974**

**LA CLASSIFICA**

1. John Greenwood (Corvette) che gira alla media di 186,096 kmh; 2. Al Holbert (Porsche Carrera) ad un giro; 3. Dave Heinz (Corvette); 4. George Dyer (Porsche Carrera); 5. Bob Hagestad (Porsche Carrera).

## PESENTI-ROSSI F. 2 si affida al « VALTELLINA R.T. »

**FORMIGINE (Modena)** - L'ing. Macario (ex Alfa) che da un paio di anni dirige l'attività della « Valtellina Racing Team » nella base di Formigine di Modena (ex Serenissima ecc.), ha chiuso una annata che possiamo definire a mezza via, con qualche ottimo risultato e qualche altro meno positivo. Inutile ricercare le cause che sono dovute ai soliti imprevisti tecnici. Il necessario è constatare che l'ing. Macario e lo sponsor Valtellina tengono in piedi una attività che senza il loro intervento probabilmente avrebbe visto chiudersi definitivamente questo centro auto-sport della provincia di Modena.

Già si annunciano positivi programmi per il 1975, fra i quali possiamo anticipare anche quello dell'avvento di Pesenti Rossi con la March-BMW, assistita dalla « Valtellina ». E' ben noto che qui a Formigine si pensa, soprattutto, alle elaborazioni speciali per ritoccare vetture di serie tali da rendere più competitive e per consentire un turismo veloce. Sulle « scatole » di montaggio per versioni Fiat abbiamo già scritto, mentre si sono ottenuti notevoli risultati tecnici sulla X-1/9.

Guastato dai reclami e dalle irregolarità il G.P. TURISMO

# Squalificato Oscar FANGIO



La Peugeot 504 di Garro, primo assoluto. Sotto, la Fiat di Ricardo Zunino



## G.P. TURISMO NAZIONALE LE CLASSIFICHE

**5. TAPPA**  
Classe B: 1. Macri (Fiat 128 lava) in 6.43' e 40'', media kmh 144,549; 2. Gammerman, 6.46'21''; 3. Ferro, 6.52'16''; 4. Rizzuto, 6.53'45''; 5. Piazza, 6.57'06'' (tutti su Fiat 128 lava).

Classe C: 1. Alcuaz (Peugeot 504) in 6.29' e 57'', media kmh 149,549; 2. Garro (Peugeot 504) 6.31'26''; 3. Juarez (Fiat 125) 6.36'36''; 4. Di Nezio (Fiat 125) 6.38'23''; 5. Agorio (Fiat 125) 6.38'32''.

**6. TAPPA**  
Classe B: 1. Rizzuto, in 4'42''17, media kmh 112,674; 2. Piazza, 4.45'07''; 3. Gammerman, 4.46'21''; 4. Macri, 4.49'19''; 5. Daray, 4.49'20'' (tutti su Fiat 128 lava).  
Classe C: 1. Juarez (Fiat 125) in 4.17'52'', media kmh 123,343; 2. Di Nezio (Fiat 125) 4.23'16''; 3. Fangio (Fiat 125) 4.24'57''; 4.

Garro (Peugeot 504) 4.26'43''; 5. Desmond (Peugeot 504) 4.36'28''.

### CLASSIFICA FINALE

Classe B: 1. Macri (Fiat 128 lava) in 32.24'13'', media kmh 131,861; 2. Gammerman, 32.39'06''; 3. Piazza, 33.02'48''; 4. Rizzuto, 33.17'29''; 5. Zubiri, 34.03'56''; 6. Lorient, 34.04'47''; 7. Bianchi, 34.07'48''; 8. Daray, 34.08'47''; 9. Ventura Ferro, 34.08'50''; 10. Visintini, 35.05'07'' (tutti su Fiat 128 lava).  
Classe C: 1. Garro (Peugeot 504) in 30.25' e 10'', media kmh 140,462; 2. Juarez (Fiat 125) 30.28'55''; 3. Fangio (Fiat 125) 30.50'10''; 4. Di Nezio (Fiat 125) 30.53'10''; 5. Monguzzi (Peugeot 504) 31.40'14''; 6. Agorio (Fiat 125) 32.24'40''; 7. Desmond (Peugeot 504) 32.29' e 40''; 8. Martinez (Fiat 125) 33.11'47''; 9. Marcovecchio (Fiat 125) 33.13'06''; 10. Col-lazo (Peugeot 504) 33.18'54''.

N.B. - Fangio e Di Nezio sono stati squalificati per cui gli altri piloti avanzano di due posizioni.



Urvich ad un guado. Era in testa quando si è rovesciato. Ora è all'ospedale

« CACHO »  
accusa il suo  
preparatore

BRABHAM e C.  
già in prova  
a BUENOS AIRES

BUENOS AIRES - Abbiamo contattato telefonicamente Cacho Fangio per avere le sue impressioni dopo la notizia della squalifica per testata non regolare. Cacho Fangio, che era rientrato a Mar del Plata immediatamente, non ha saputo nascondere la sua profonda amarezza ed il fatto di aver compiuto una brillante corsa, conquistando un magnifico terzo posto, con il risultato di una sorprendente squalifica che lo ha abbattuto tanto da pensare di abbandonare le corse. Ma la sua ira è contro il preparatore meccanico del suo motore, Rossetti, il quale ha montato sulla vettura un motore non regolare e quindi ha frustrato lo sforzo del corridore che ha rischiato la pelle per vincere.

Fangio non ha parole per dire la sua ira per questo fatto inconsueto, soprattutto perché poco prima della partenza della ultima tappa era stata sporta una denuncia da parte della sua squadra contro il concorrente Alcuaz, ritiratosi poi dalla corsa, per irregolarità nella macchina, cosa invece riscontrata dalla CS nelle vetture di Cacho e in quella Di Nezio, tutti e due brillanti animatori della competizione. Pur avendo sporto controreclamo, Fangio sa benissimo di non avere speranze e giustificazioni e pertanto avrebbe deciso il suo ritiro dalle corse.

Alcuaz a sua volta ha già consegnato, pur essendosi ritirato, la testata, una biella, un pistone e l'albero motore perché la CS dica se sono regolari o no. La squalifica di Di Nezio e Fangio ha causato profonda sensazione nell'ambiente automobilistico locale e sono molte le supposizioni che si fanno sulla irregolarità nelle due Fiat.

In un fatale incidente molto simile a quello successo al pilota Koinig, sul circuito di Watkins Glen, è morto durante una prova di F. 4 nella città di Junin, il pilota argentino Manuele Bobbio. Dopo aver effettuato una decina di giri sul circuito Eusebio Marsilla, Bobbio, all'uscita del rettilineo tribune, infilava il curvone uscendo velocemente di pista, urtava contro il doppio guard-rail rivelandone la parte inferiore e passando sotto quella superiore che praticamente lo decapitava. Manuele Bobbio era cugino della moglie di Carlos Reutemann ed aveva vinto il primo corso per piloti della Repubblica Argentina per automobili sport nel 1972 ed era quindi andato a Londra, con una borsa di studio, effettuando un corso presso la scuola di Jim Russell, in Brands Hatch, correndo poi al suo ritorno in Turismo Nazionale e in F. 4.

BUENOS AIRES - Per il 27 dicembre è annunciato l'arrivo in questa capitale della Brabham BT 44 che Carlos Reutemann piloterà nel Gran Premio Repubblica Argentina, prima del « Mondiale » che avrà luogo il 12 gennaio 1975. La vettura viene in anticipo, come l'anno scorso, per essere provata e messa a punto, per trovare il tipo adatto di gomme, le mescole più appropriate alla pista, alla temperatura e umidità di Buenos Aires. Dato che la regolamentazione prescrive che non si può provare le macchine sette giorni prima della corsa, la Brabham vuol consegnare a Reutemann una vettura in perfette condizioni, con la quale il pilota di Santa Fé possa ripetere la performance dell'anno scorso, benzina permettendo. Inoltre si anticipa l'arrivo di Fittipaldi, campione del mondo, assieme a Mass con la McLaren, pure per provare e mettere a punto le vetture. Farà la sua apparizione ufficiale anche la Copersucar, recentemente presentata a San Paulo in Brasile, che sarà provata e guidata da Wilson Fittipaldi. Dal nord-america si annuncia pure la presenza per prove delle Parnelli e dei piloti Andretti e Al Unser che metteranno le loro vetture in condizioni di poter far fronte alle macchine europee e anche per tentare di batterle nel continente sudamericano.

Solo 10 corridori sono iscritti fino ad oggi per il 49. Gran Premio Turismo Carretera « Ricostruzione Nazionale » che si svolgerà su un percorso già stabilito di 2100 km, in quattro tappe con partenza da Concordia seguendo per Posadas, Cataratas del Iguazu, Corrientes, Paraná. La corsa era stata prevista dall'8 al 15 dicembre e si considera che questa data dovrebbe essere rispettata. Se al momento della chiusura delle iscrizioni gli iscritti non saranno almeno quaranta, la corsa verrà annullata.

Ampio rilievo di stampa viene dato alla futura attività di Merzario, pilota che gode di buona popolarità in Argentina. I giornali riportano la notizia che il pilota italiano non correrà in F. 5000 negli Stati Uniti, mentre lo farà con il Frank Williams Racing Team nella F. 1, nel Mondiale Marche con vettura da destinarsi e con la Stratos nei rallies internazionali.

Augusto C. Bonzi

Perché il n. 1 dei piloti belgi non crede alla rinascita del «suo» circuito promesso «nuovo» per il 1978

# Una strada per SPA



Francorchamps è veramente salvo, come si legge un po' dappertutto? Mi piacerebbe crederlo, ma non oso ancora. Vorrei crederlo perché Francorchamps è la base dello sport automobilistico belga e una vetta dello sport auto internazionale, perché è uno degli ultimi tracciati naturali, perché è un luogo che ha una storia. Ma in verità, se è vero che l'affare è sul buon cammino, nulla è ancora fatto, come dirò fra poco.

Per ben comprenderlo, bisogna ricordare, intanto, il caso eccezionale (e ormai del tutto insolito) di un circuito formato da tre strade nazionali che assicurano il collegamento fra tre cittadine: Spa, Malmedy e Stavelot, e di una società gerente l'utilizzazione di queste pubbliche strade come circuito costituita quasi esclusivamente dai pubblici poteri a parecchi stadi, provinciale e comunale, e di cui lo Stato rappresenta i due terzi.

Si è giunti a questo punto perché la modernizzazione completa del circuito, all'indomani dell'ultima guerra mondiale, è stata iscritta nel quadro dell'aiuto nazionale ad una regione che aveva duramente sofferto dell'ultima offensiva delle Ardenne (era d'altronde il solo modo possibile per resuscitare Francorchamps). Ma il risultato è che ogni miglioramento anche minimo del circuito è ormai, letteralmente, un affare di stato.

Nel caso presente, non è un miglioramento, ma una trasformazione del circuito che s'imponeva. Perché ancora prima che Jackie Stewart «drizzasse» la GPDA, poi la CSI, contro il circuito di Francorchamps, si era posto un acuto problema da parte degli abitanti della zona. Per un fortunato incontro, tuttavia, un'unica iniziativa poteva risolvere i due problemi insieme: tracciare attraverso la valle dell'Eau Rouge (di cui il circuito occupa i due fianchi) una strada più o meno parallela a quella da Malmedy a Stavelot, lasciando la strada Francorchamps-Malmedy nel suo punto più alto e ritrovando la strada Stavelot-Francorchamps verso il suo mezzo. Questa sola «amputazione» bastava in effetti per eliminare dall'attuale circuito

tutta la sua parte pericolosa e tutta la sua parte abitata.

Leon Sven, l'elemento attivo dell'intercomunale del circuito di Francorchamps, l'aveva ben capito e aveva fatto dei piani concreti in conseguenza, ma lo Stato che avrebbe dovuto pagare aveva, come si suol dire, altre «gatte da pelare». E un ministro del lavoro dopo l'altro accoglieva calorosamente i delegati di Francorchamps, il loro progetto e i piani, ma era sostituito da un altro prima di aver messo in marcia qualcosa.

Quando la FIA accordò al circuito un'ultima proroga per gli anni '74 e '75, si volle sperare che questo avrebbe fatto uscire il governo dalla sua passività. Falsa speranza. Dopo sei anni di insistenze, niente si era ancora mosso quando lo spettro della crisi economica spuntò all'orizzonte. Questa volta, si pensò, è finita. E al contrario la soluzione nacque dalla crisi. Perché sentendo la spada puntata alle reni, Leon Sven decise infine di abbandonare il suo costoso progetto (350 milioni di franchi belgi, un po' più di sei miliardi di lire) di una nuova strada che lasciava intatto un circuito di 10,800 km, e di sostenere, al suo posto, un circuito portato a 7 km (che, sia detto fra parentesi, risponde infinitamente meglio allo stile attuale dello sport automobilistico).

Per questa nuova strada molto più corta, una sovvenzione di 150 milioni di franchi era sufficiente. Ma si era ancora molto in periodo di pre-crisi, e malgrado gli sforzi del governatore della provincia di Liegi e della camera di commercio di Verviers, che dichiaravano ad alta voce l'importanza di Francorchamps sul piano dell'economia regionale, il segretario di Stato incaricato dell'aiuto alla Vallonia rifiutò di introdurre l'iniziativa nel suo programma.

Ma altri fattori vennero ad aggiungersi in modo meno spettacolare, ma tanto più effettivo, ed è così che il ministro dei lavori pubblici ha appena messo nel bilancio delle «vie e mezzi» la costruzione della «strada a interesse regionale» che arriva al momento giusto per risolvere il problema del circuito di Francorchamps.

Questa è l'eccellente e impressionante notizia che il mondo automobilistico belga ha appreso nella serata del martedì 26 novembre. Ma non si tratta ancora che di una felice prospettiva. Perché se la costruzione della strada in questione è iscritta al bilancio, il bilancio, da parte sua, deve ancora essere approvato.

Ed è qui che il dubbio si precisa perché, come nessuno più ignora, senza dubbio, il belgio è ogni giorno di più diviso fra i fiamminghi, in maggioranza, e i valloni. Divisi politicamente, s'intende, perché i semplici individui delle due regioni si intendono perfettamente. Ma vista questa divisione, si fa fatica ad immaginare i parlamentari fiamminghi, più numerosi, approvare un aiuto stornato sulla Vallonia, e che la Vallonia ha rifiutato nel suo bilancio proprio. Ecco perché non crederò alla rinascita di Francorchamps che quando il bilancio delle «vie e mezzi» sarà votato, e se comprende sempre, in quel momento, la costruzione della nuova strada. Questa rinascita non sarebbe tuttavia per domani, prima di tutto perché il sovvenzionamento previsto è ripartito su due esercizi annuali, e poi perché prima di incominciare i lavori, bisognerà procedere all'esproprio dei terreni, impresa di pazienza per definizione.

Leon Sven spera di inaugurare il nuovo circuito, con la 1000 Chilometri di Spa 1978. Al Royal Automobile Club del Belgio si vuole credere che potrà essere pronto per la 24 Ore di Francorchamps 1977, ma questo sembra quasi senza speranza.

Nell'attesa, che succederà fra la fine del 1975, al termine della proroga accordata dalla FIA, e l'inizio del '78 con un circuito rinnovato? Leon Sven e il RACB vogliono sperare l'uno e l'altro, che se i lavori di rinnovo sono in corso nel '75, la proroga sarà rinnovata per due anni.

Va da sé che lo spero con loro. Ma sono soprattutto impaziente di vedere la fenice di Francorchamps rinascere dalle sue ceneri. Perché il circuito corto che è ormai preso in considerazione può veramente essere una meraviglia, e di un genere esclusivo.

Jacky Ickx

## Per NOVE ANNI all'ACI via AGIP soldi per le corse?

ROMA - Il laconico comunicato stampa rilasciato dall'Automobile Club d'Italia dopo l'accordo con l'Agip fa cenno ad una serie di vaghe facilitazioni che potranno godere i soci dell'ACI fin dall'anno prossimo mentre è stato volutamente tralasciato un non meno importante capitolo della futura politica comune dei due enti che riguarda molto da vicino le corse automobilistiche. A partire dal 1975 e per la durata di ben nove anni l'Agip avrà il grosso impegno di intervenire finanziariamente nella organizzazione dei maggiori appuntamenti sportivi italiani e, mentre il budget previsto per le gare del prossimo anno verrà stabilito solo alla fine di questo mese, sembra scontato che nell'elenco vi saranno oltre al G.P. di Italia ed alla 1000 Km di Monza la F. 2 e l'Euroturismo di Vallelunga.

Questa forma di collaborazione ACI-Agip non è certo una novità perché da una decina d'anni la nostra compagnia di bandiera interveniva più o meno direttamente nell'ambito delle corse ma il vecchio accordo era ormai scaduto da un pezzo ed in un periodo che ve-

de spuntare sempre più nuove Casandre pronte a vaticinare l'imminente fine dello sport del motore, un impegno che vedrà la scadenza soltanto nell'ancora lontano 1883 è una non indifferente iniezione di fiducia da parte dell'Agip che evidentemente crede nella funzione dell'automobilismo.

Quello che invece non riusciamo a comprendere è il riserbo dell'ACI in merito all'impegno e che non è certamente condiviso dall'Agip, quasi che ci si debba vergognare ad ammettere non solo che in passato la società del cane a sei zampe non si è certo fatta pregare per dare una mano allo sport ma anche

che nel prossimo decennio si potrà ancora pensare alle corse in automobile. «L'Agip ci ha chiesto il massimo riserbo», è stata la risposta-bunker di via Marsala. D'accordo, ma l'embargo riguardava le notizie sulle prossime facilitazioni ai soci dell'ACI e non, tout-court, la politica sportiva passata e futura.

Per quanto riguarda infine le facilitazioni ai soci, il mistero verrà svelato entro la fine dell'anno ma certamente non saranno emessi i buoni benzina scontati ai quali qualcuno ha fatto cenno troppo frettolosamente perché è tuttora vigente un accordo tra le compagnie petrolifere che vieta questa forma di vendita pubblicitaria. Più probabilmente si tratterà di bollini che prevederanno uno sconto di quattro lire ogni litro di benzina (ottenibili nel 25% dei punti di vendita dell'Agip) ma che dovranno necessariamente essere sfruttati soltanto come «buoni» all'atto del pagamento di uno dei svariati servizi offerti dall'ACI: carro attrezzi, acquisto materiali e simili.

d. b.

FIORANO 3 dicembre - A seguito delle conversazioni intercorse con la S.p.A. FERRARI, la Scuderia del Passatore potrà usufruire della pista di Fiorano per i collaudi F. 2 con i piloti SERBLIN e LEONI.

Inoltre disporrà di una Ferrari F. 1 tipo B3 nel secondo semestre 1975. Detta monoposto servirà per prove di assuefazione sull'autodromo Santa Monica di Misano, a quei giovani piloti che la Scuderia riterrà idonei.

In un secondo tempo altre prove verranno effettuate sul più impegnativo autodromo Dino Ferrari di Imola.

Questo è il sintetico ed inatteso comunicato che la Ferrari ha emanato, martedì 3 dicembre, e con il quale evidentemente il Drake ha inteso rispondere a coloro che — secondo una sua interpretazione — additavano la Casa di Maranello « al disprezzo degli appassionati ».

Vi rimandiamo in altra parte del giornale, pagina della nostra « Posta » compresa, per le interpretazioni di un comunicato che — in verità — si commenta da sé nella impostazione un poco nebulosa che fa del programma, che per quanto riguarda la

B3 non comincerà prima di maggio.

Saranno sufficienti alcune testimonianze di altri piloti ed ex-piloti che, in tempi più o meno remoti, hanno avuto occasione di assaggiare questo tipo di ospitalità che Maranello riserva ai piloti nazionali. Ora si parla molto di fatti, da parte dei coristi in s.p.e., ma resta da vedere se un comunicato del genere sarebbe scaturito da Maranello anche in assenza di quella ferma riprovazione che il congresso di Genova e le sue immediate reazioni hanno provocato. Il dubbio è lecito.

# La FERRARI di maggio



MINARDI

Da più di un mese se ne parlava...

GIANCARLO MINARDI, trentenne dinamico direttore della Scuderia del Passatore, contattata dalla Ferrari solo perché disponeva di un giovane chiamato Leoni: « Da un mese più o meno se ne parlava: loro volevano a tutti i costi Leoni che ritengono uno dei giovanissimi più validi, da affiancare a un altro pilota che avesse meno di 25 anni. E così la scelta è caduta su Serblin, che assieme al mio pupillo potrà allenarsi sulla pista di Fiorano: poi si vedrà... »

« Certo mi ci vorrà un po' di tempo per assuefarmi alla bellissima offerta: ci voleva proprio, dopo le delusioni della F. Italia, che con queste nuove prospettive sono state ormai dimenticate. Finalmente potremo lavorare con un po' di calma sulle nostre F. 2, e potremo contare quando ne avremo bisogno, sull'aiuto dei tecnici del Cavallino. Al limite, potremo chiedere anche a Niki di darci una mano: alla Ferrari hanno detto di essere disponibili al massimo e spero di fare un buon lavoro ».



LEONI

Fui io 15 giorni fa il primo contattato

LAMBERTO LEONI non si trova mai. Solo sera riusciamo a parlargli per telefono: « Io non ci credo ancora: sì, sono stato a Maranello, ho visto i capannoni della Ferrari, ma non riesco ancora a capacitarmi. Ad ogni modo era da tempo che se ne parlava di questa faccenda: ero stato contattato io da Luca Montezemolo una ventina di giorni fa e avevo conosciuto in questa occasione sia lui che il commendatore. Sono stati loro che hanno in seguito voluto conoscere il mio manager, Minardi, il quale poi ha portato avanti tutta la trattativa. Ora non vedo l'ora che arrivi la mia F. 2: dovrebbe trattarsi di pochi giorni, per cui dovremmo riuscire a provare a Fiorano prima di Natale. Sono molto contento di provare e correre assieme a Serblin, che ha già una certa esperienza: e soprattutto sono ansioso di salire sulla B3 (appena Regazzoni e Lauda l'avranno scartata utilizzando la 312 T) per vedere cosa riusciremo a fare. E soprattutto tireremo a fare un bel campionato di F. 2 ».



SERBLIN

Ho saputo la cosa solo martedì sera...

GABRIELE SERBLIN, colto al volo al telefono mercoledì mattina, si è mostrato particolarmente stupito: « Io non so niente: mi hanno detto che si faranno vivi dopo il breve colloquio che abbiamo avuto con Luca Montezemolo appena ieri sera. Io proprio non me l'aspettavo: ma ha telefonato solo in mattinata Giancarlo Minardi, della Scuderia del Passatore, chiedendomi di sedermi e di stare calmo. Poi mi ha dato che dovevamo andare a Maranello perché volevano conoscermi. Sono stati cordialissimi, ma non si sono per niente sbilanciati: mi hanno ripetuto più volte di non farmi illusioni, ma non mi aspettavo che si decidessero così in fretta... Hanno parlato di prove a Fiorano con le nostre vetture di F. 2 e basta: hanno ribadito il concetto che la loro squadra di F. 1 è affiatissima ma che vorrebbero lo stesso fare qualcosa per i giovani piloti italiani. Figurati io: ho cercato di sapere di più, ma non mi è stato possibile... ».

## La «comica» finale

STADIO, 23 novembre 1974

« ...Si pretende forse di affidare una Formula 1 ai ragazzini che presenta il nostro sconquassato vivaio?... »

● Una cosa è comunque certa: anche i lettori del quotidiano sportivo bolognese non sono « popolo ignorante » e sanno leggere (cheché ne pensino e scrivano i suoi direttori).

STADIO, 5 dicembre 1974

« ...Il pronunciamento di Genova e le chiacchiere stagionali destinate a finire come sempre: ...Maranello ha spalancato le porte ai giovani di casa nostra... ».



# AUTOSPRINT ha chiesto a quattro piloti italiani che IERI si trovarono coinvolti in simili iniziative di lancio



Enzo Ferrari, con la sua iniziativa del comunicato-stampa, ha preso in contropiede l'ingegner Rogano, anche se il presidente della CSAI si è affrettato a spedire un telegramma di plauso, cui è seguito un comunicato molto compiaciuto dell'Associazione Piloti. Resta il dubbio: se Rogano, come afferma nel suo messaggio successivo al telegramma, fosse veramente informato della faccenda oppure l'abbia saputo — come tutti — dai giornali

- ❶ L'esperienza ti soccorre nel giudicare, dopo la decisa presa di posizione dell'ANCAI a Genova e quindi del C.E. ACI, la improvvisa sortita Ferrari. Come la giudichi?
- ❷ Che consiglio daresti ai due giovani Serblin e Leoni, sulla base delle generiche prospettive aperte loro?

# L'eterna illusione

## VACCARELLA Un diversivo i giovani...

❶ «Senza dubbio si tratta di un tentativo di arginare la situazione sorta dopo Genova. Ma il problema non era quello delle giovani speranze da lanciare. A Genova si è ripetuto che Ferrari ha detto no a piloti italiani già affermati, che non erano più promesse ma erano certezze. E sono stati messi da parte proprio nel momento in cui avrebbero potuto esprimersi al massimo. A Genova non si è detto che Ferrari deve per forza far correre piloti italiani, ma che era ingiusto assegnargli un premio della CSAI, visto i precedenti. Vedi il caso Merzario, vedi il caso Scarfiotti, vedi il caso de Adamich, vedi il caso... credo anche che ci sia un certo Vaccarella, caso che non ho suscitato per motivi di delicatezza.

Questa di Serblin è una delle tante scappatoie. Perché Serblin oggi che cos'è? Una promessa. Ha fatto delle corse di F. 2, simpatiche, con risultati promettenti, ma non proprio a livello eccezionale. Si tratta di un ragazzo che potrebbe sì venir fuori, ma che non potrebbe venire. Non è una certezza Serblin oggi. E' una promessa sempre, no? Indubbiamente delle nuove leve è uno dei migliori. Quindi questa decisione di Ferrari può essere positiva se il Serblin ha delle qualità che naturalmente sfocieranno in meglio. Può anche non esserlo. Comunque il discorso non era solo questo a Genova. Il discorso è quello che dicevo prima: è un peccato che oggi i costruttori italiani formino dei piloti, che già magari erano piloti (perché ad esempio per Merzario Ferrari non è che lo ha scoperto, lo ha valorizzato) e poi li abbandonino.

Ora questa sortita di Ferrari, come la giudico? Può essere una cosa positiva senz'altro. Già il fatto di visionare dei piloti italiani, di farli provare è già un fatto positivo perché non c'è dubbio che lui può, se i ragazzi danno dei buoni risultati, prenderli in considerazione. Che poi questa considerazione, diciamo così, sia duratura e continua. Perché non è che un pilota si possa vedere subito. Per me Ferrari fa bene a non dare una macchina subito a Serblin. Il problema non è che Ferrari deve prendere un pilota italiano e poi via, tum, lo lancia. Ferrari naturalmente per fare correre un pilota italiano vuole una certa garanzia. Come l'aveva per Merzario, come l'aveva per Giunti, come l'aveva per tutti gli altri che hanno corso. Non è che sono arrivati da Ferrari dei broccoletti. Sono arrivati dei piloti da Ferrari che già avevano dato delle ampie garanzie in campo nazionale ed internazionale. Serblin sì, ha dato qualche garanzia, ma... Insomma, qui è questione di punti di vista, questo è il mio punto di vista, che Ferrari gli dica vieni qua che ti faccio correre nel '75 in F. 1, mi pare un po' un premio troppo bello. Dice ma allora non abbiamo fatto niente. No. Ferrari lo visiona, lo fa provare. Poi magari va a fare qualche corsa e se capisce che ci sono le qualità lo lancia.

❷ «Ma che consiglio devo dare? Nell'ambiente Ferrari ci si capisce, come non ci si capisce niente. Uno fa il proprio dovere e non viene preso in considerazione. Capire l'ambiente Ferrari è un po' difficile. Perché in certe annate piloti hanno fatto cose strepitose e

sono stati messi da parte. Oppure sono stati ripescati piloti che magari sembravano che con Ferrari non avessero più niente a che vedere. Che consiglio debbo dare... Cercare di lavorare ognuno per conto proprio senza creare stati di competitività perché queste cose fatte a due a due inevitabilmente creano una rivalità. Il Serblin vuole andare più forte di Leoni, Leoni vuole andare più forte di Serblin per dimostrare che è più forte. Sono confronti che secondo me sono controproducenti. Farebbe meglio Ferrari, o chi per lui, a visionare i piloti uno per volta. Uno solo magari. Aver fiducia in uno. A questo livello, e non a livello professionale ben inteso, quando in una casa ci sono stati due "polli" c'è stata sempre un po' troppa rivalità. Il consiglio qual è? Cerchino di essere maturi e di dimostrare le loro qualità a prescindere e senza confronti pericolosi che possono loro nuocere e non giovare.

forse possono meritare ed ambire traguardi migliori». ❷ «Il consiglio da dare quindi è quello di studiare attentamente la propria situazione. Se fossi nei loro panni valuterei esattamente quelle che sono le possibilità che io ho. Perché io preferirei un programma di minima certo, piuttosto che un programma di massima però in questi termini. Nell'ipotesi ventilata da Ferrari i due piloti hanno tutto da perdere e niente da guadagnare. Il discorso di provare a Fiorano vuol dire che saranno tenuti d'occhio, seguiti, ma niente di più. E' un discorso che fa ridere. E' una proposta che non ha niente di valido. Direi che è proprio soltanto una risposta immediata a un fatto logico, evidente, che prima o poi doveva essere sollevato e contestato a Ferrari, e cioè quello di aver eliminato tutti gli italiani, e soprattutto anche degli italiani che camminavano forte, senza nessun motivo.

Il consiglio mio quindi è che se loro hanno un programma, non debbono alterare questo loro programma inseguendo le chimere di una promessa che potrebbe essere un'araba fenice come lo è stato per troppi altri prima di loro. E siccome la situazione in Ferrari non è che si sia evoluta nel senso positivo per gli italiani, io ritengo di credere che non sia una proposta alla quale sia probabile venga dato un seguito. E io queste cose le dico per esperienza personale perché in passato anch'io ebbi promesse più di una volta e abbandonai altri programmi, altri contratti molto vantaggiosi e per trovarmi, dopo, senza quel contratto e purtroppo per tante ragioni le promesse non vennero mantenute. E questo mi è successo per due anni di seguito.

Nel '66 e nel '67 ebbi per due anni la possibilità di avere un contratto con la Porsche e non lo feci in relazione alle promesse che avevo da Maranello di svolgere attività con le loro macchine. Ovviamente speranzoso che si realizzassero queste promesse è chiaro che sono sempre rimasto qui vicino a casa però sono sempre rimasto più o meno a piedi, e ho perso il treno buono quando la Porsche si fece la squadra e mandò avanti tutto quello che poi fu il programma e le soddisfazioni che la Porsche ha avuto e ha dato ai suoi piloti negli anni successivi. Ed è proprio in relazione alla mia esperienza è chiaro il consiglio che io do a loro.

Se Ferrari gli fa un bel contratto e gli dice fate anche solo due corse, ma due corse scritte allora possono evidentemente dire "mi conviene più fare due corse con Ferrari piuttosto che otto in F. 2". Ma qui siamo già in un altro campo di valutazioni. Se invece c'è solo una proposta generica e vaga è chiaro che non si può accettare perché sono troppe le condizioni che possono mutare nel giro di mesi.

## CASONI



## Mi fecero perdere il treno PORSCHE

❶ «Non è facile giudicare questa iniziativa. Tutto dipende da quella che è la serietà degli intenti di Ferrari. In sostanza se Ferrari oggi si vuole soltanto togliere uno sfizio per spuntare le armi a chi ha inteso metterlo sotto accusa per la politica che ha condotto negli ultimi tempi, evidentemente che cosa ne fa? Ne fa un passaggio, così, senza avere poi difficoltà a fare come ha sempre fatto anche in passato e cioè accantonare questi piloti e di dire che non se ne interessa. Se invece per una qualche ragione, dovesse avere cambiato idea, allora... Ma io ci credo poco perché il lupo perde il pelo ma non il vizio. Soprattutto anche per i collaboratori che ha, Ferrari rimane l'uomo di sempre e avrà motivo ancora per dire alla stampa "Vedete io ho fatto tutto quello che potevo però...". In questo modo verrebbe poi a squallificare in via definitiva questi due ragazzi che invece

## GALLI Ricordate il DINO?

❶ «Io credo che si risolva tutto come si è sempre risolto alla Ferrari. Che cosa fa provare? E' come quando venne venduto a Luciano CONTI il "DINO 12" di AUTOSPRINT.

Fu il caso mio, quando nell'ottobre del '66 ebbi un incontro con Ferrari insieme a mio fratello e a

L'ANCAI fa parole e fumo, la Ferrari fa fatti: questi i titoli ed il contenuto essenziale di 3 giornali italiani.

Potrebbe sembrare offensivo per l'ANCAI ed io quale vice-presidente di tale associazione, tirato in ballo dai tre giornalisti attraverso « perifrasi » più o meno chiare, dovrei sentirmi colpito. Ed invece posso affermare che tutto quello scritto verso le « parole » ANCAI io lo prendo come un complimento, come un riconoscimento ufficiale che questa stampa dei tre giornali ha voluto attribuire all'ANCAI mettendola al livello delle istituzioni sindacali che difendono gli interessi dei lavoratori.

Spero con queste mie parole di non creare « perplessità » in chi tratta e

# FUMO di Genova

difende gli interessi di categorie lavorative, ma la nostra è una associazione che raccoglie i piloti come associati e il difende nei loro interessi diretti ed indiretti ed alla lontana, pur non essendolo costituzionalmente, si comporta proprio come un sindacato.

Non posso quindi sentirmi offeso dalle parole scritte giovedì da questi tre giornali e giornalisti proprio perché attraverso i loro articoli è stata

chiarita la nostra posizione di ANCAI al fianco degli interessi dei piloti italiani e, come un sindacato effettivo che tratta con l'industria, abbiamo dovuto portare davanti ai microfoni di Genova delle parole che poi, per merito delle nostre parole si sono concretate in fatti.

Quando il sindacato si presenta dal titolare di una industria porta proposte, idee cioè parole come le nostre e si aspetta che l'industria tragga il giusto succo dalle parole espresse e passi ai fatti che solo spettano e sono disponibili in questa prima fase all'industria.

Andrea de Adamich

CONTINUA A PAGINA 36



Marcello Sabbatini, incontro nel quale mi fu offerto di correre nel '67. A dicembre mi venne assegnato il Casco d'Oro Autosprint. Contemporaneamente o quasi seppi che la Ferrari aveva preso Amon e Williams per la stagione '67. A gennaio, alla premiazione del Casco, presente Ferrari, seppi che avrei avuto il Dino, ma era quello... acquistato da Autosprint col quale avrei potuto provare. Certo le condizioni erano ben mutate dal primo colloquio e dalla prima proposta di Ferrari! E fu così che decisi che sarebbe stato meglio fare una stagione sicura di corse, e sottolineo di corse, con l'Alfa Romeo. E i fatti mi davano ragione: ricordate cosa capitò a Jonathan Williams che stette lì, provò, ma non corse mai? Il comunicato si è bello, ma penso che creerà soltanto illusioni in qualche giovane pilota. Come la credè a suo tempo a noi piloti italiani.

Invece che fare comunicati perché Ferrari non prende un pilota italiano, lo prende come ha preso Lauda, anche se Lauda aveva già esperienze precedenti? Ma io credo che anche Serblin abbia già dimostrato di andare. Perché non fa come fanno gli inglesi: se uno va in F. 2 stai pure tranquillo che va anche in F. 1. Il fatto di mettergli a disposizione la pista e magari una macchina a metà stagione da provare, si è una bella cosa, gli fa un favore, ma non vuol dire assolutamente niente. Anche perché psicologicamente per questi « potenziali » piloti Ferrari, ma non piloti Ferrari, scendere in pista e correre sarà più duro che in passato. E anche voi giornalisti certamente li guarderete con occhio diverso e così i loro colleghi.

Questo non è che la copia, secondo me, di quanto mi fece a suo tempo con il Dino. Fece provare alcuni piloti ma non fece correre nessuno. La verità forse è che il comunicato è stato fatto per arginare la presa di posizione di Genova. Crea solo illusioni a questi ragazzi e basta.

« Ma che consiglio vuoi dare! Io ho sempre fatto di testa mia. Che poi abbia fatto bene o che abbia sbagliato è un altro discorso. Anche loro debbono vagliare le loro idee, le loro prospettive. Secondo me ad esempio Serblin dovrebbe fare la sua bella stagione in F. 2 e andare in Inghilterra. Vedrai che il F. 1 glielo trovano gli inglesi se lui dimostrerà di "andare". Stai tranquillo che se lui comincia a fare risultati in F. 2, si sacrifica un po', nell'ambiente quando uno va forte la macchina da correre in F. 1 la prova. Certo deve sacrificarsi a stare in Inghilterra.

Secondo me invece è stata una maniera questa di arginare una situazione e quindi con questo presupposto i consigli si danno molto male. Uno deve fare di testa sua. Fossi io farei una bella stagione in F. 2. Se a metà stagione il signor Enzo Ferrari o chi per esso o la Lotus, mi offre una macchina, accetterei ben volentieri. Le prove si fanno in corsa oggi, non si fanno più gli esami privati, da soli.

Io consigli non ne darei. Direi semplicemente, fai una bella stagione di F. 2 poi se a metà stagione o al GP d'Italia Ferrari vuol dare la macchina a Serblin gliela dia pure, potrebbe già dargliela adesso. O a metà stagione. Ma per correre. Che senso ha dire, adesso gli facciamo fare le prove, vediamo come va? Questo non può certo bastare.



Dai giornali: «...piloti e tecnici Ferrari saranno a disposizione, a Fiorano, dei due giovani piloti».

## MERZARIO Lo zampino dell'Avvocato



« Fa piacere sentire notizie del genere, un comunicato Ferrari come questo. Comunque non vorrei come è successo già in passato che fosse solo qualcosa campato in aria, detto adesso per tenere un po' buona la situazione visto le prese di posizione ANCAI e ACI. Non vorrei che si illudessero ancora dei piloti. Con la scusante che adesso devono cominciare a provare il loro F. 2 a Fiorano, non vorrei che Ferrari pensasse

di fare un grosso lavoro prestando Fiorano. Il che non sarebbe affatto vero perché di piste in Italia ne abbiamo più che a sufficienza. Non vorrei che Ferrari facesse già pesare questo fatto. In secondo luogo non vorrei che a metà stagione, come dice il comunicato, per un motivo o per l'altro o attaccandosi agli scioperi o alla carenza di qualcosa, la possibilità di farli provare sulla B3, sulla B4 o sulla B27, che ne so io, sfumasse per questi ragazzi.

I quali poi debbono arrivare correndo non per Ferrari, ma pensando a Ferrari, fino a metà stagione. E ci sono due rischi. O che si "incartino" facilmente o che per la paura di fare, diciamo, incidenti, roba del genere, per non perdere magari la possibilità di provare la macchina, vadano talmente sul sicuro al punto da sfigurare.

In sostanza per me la decisione Ferrari è la solita classica "trovata" di Ferrari. La classica sortita in extremis per salvarsi in corner. Tra l'altro in settimana Ferrari ha ricevuto la visita di Agnelli. Ecco, non è detto che questa non sia una proposta fatta dall'Avvocato Agnelli. Perché con tutto quello che si è detto, che si è scritto, ecc. non è escluso che l'avvocato abbia dato l'aut-aut al Commendatore. Il che mi farebbe molto piacere. E' possibile anche questo perché non era mai successo che nello spazio di un mese passassero in quel di Maranello, i due fratelli Agnelli.

« Primo. Di non illudersi. Perché tutto quello che si sentiranno dire o che gli faranno vedere non è tutto oro, anche se luccica.

« Secondo. Di studiarsi bene l'ambiente e di stare attenti a come vi si muovono.

« Terzo. Ed è il più importante, di fare le prove e l'andatura e tutto, secondo il loro sentimento. Secondo il consiglio del loro cuore e del loro... piede. Senza strafare, mantenendosi tranquilli. Perché secondo me ha già fatto un errore Ferrari mettendo due piloti che sono all'inizio, a confronto diretto.

Testi raccolti da ANTONIO RAMENGI

CONTINUAZIONE DA PAG. 35

A Genova noi abbiamo portato parole, certo, ma erano proprio le parole che noi dovevamo portare, quelle parole che i piloti si aspettavano da noi, perché i fatti potevamo farli solo se avessimo avuto in tasca una Formula 1 e non l'avessimo tirata fuori. No, i fatti dovevano farli gli altri, quelli che hanno i mezzi materiali di concretizzare le nostre parole, come del resto è avvenuto con molta tempestività, anche se non vuole essere riconosciuto da quei tre giornali che tra l'altro mi sembra non fossero neanche rappresentati a Genova e quindi hanno dato opinioni sul sentito dire o quanto meno sui riferimenti altrui.

Perché, se l'ANCAI deve interpretare in modo offensivo quanto detto allora vuol dire che ci sentiamo in buona compagnia, perché questo tipo di offesa ricade anche su tutte quelle altre istituzioni che difendono le varie categorie e lo fanno attraverso le parole, unico mezzo a loro disposizione, in attesa dei fatti di chi li può fare.

Certo che il tono usato e la linearità di certe frasi ed affermazioni da giornali che hanno basi così distanti tra loro almeno sulla carta geografica, fa molto piacere, perché significa che spesso da un fatto singolo si ottengono valutazioni esclusive, ma allo stesso tempo simili anche da fonti diverse.

L'unico forse un po' perplessito sul valore delle iniziative espresse nel comunicato Ferrari è invece il CORSERA che non si sente di attribuire a «scatola chiusa» il peso di fatto a quanto detto dalla Ferrari; il commento del Corsera che dice «Comunque è meglio attendere i fatti» forse ridimensiona i commenti degli altri giornali che invece danno per scontata la concretezza di quanto detto. Insomma il CORSERA per ora mette tutti sullo stesso piano ANCAI, CSAI e Ferrari, tutti ancora al livello delle parole, più o meno contorniate da fumo, ma sempre parole; i fatti, evidentemente per esperienza diretta nel passato di cui io non sono a conoscenza, ma che invece il CORSERA deve conoscere, non se la sente di attribuirli ad un comunicato Ferrari (o forse il Corsera dice così proprio perché è un comunicato della Ferrari).

Di certo però si può dire che quelle dell'ANCAI sono parole, ma che siano fumo va bene fino al momento del «dove c'è fumo c'è arrosto» che va benissimo nel nostro caso. E' stato un genere di fumo, questo forse è passato inosservato ai giornali sopracitati, che ha finito per intossicare l'ambiente il quale, per prendere aria ha fatto sì che per ora, almeno a livello di comunicato (come dice il CORSERA), è andato verso quelli che erano gli scopi finali delle nostre «parole».

Subito dopo Genova, dove l'intervento di Vaccarella aveva portato la CSAI ad allinearsi ai suggerimenti CONI di cercare di valorizzare gli atleti nazionali e scoraggiare l'inserimento di atleti stranieri, i giornali su menzionati non si erano sentiti di attribuire il peso di parole e fumo ai nostri interventi genovesi ed alle decisioni CSAI, ma anzi a rileggere gli articoli degli stessi giornali di allora, mi sembra che alle nostre parole sia stato attribuito un peso ben più elevato dei fatti stessi; si era parlato di multe (e questo mi sembra un fatto), di punizioni (e questo mi sembra un fatto); hanno scritto loro stessi che l'ANCAI o Vaccarella erano riusciti a far intraprendere alla CSAI decisioni gravissime nei confronti del costruttore Ferrari; Ferrari stesso era rimasto profondamente addolorato ed addirittura colpito da quelle che allora nessuno ha chiamato solo «parole». Oggi, dopo che la Ferrari emette un comunicato, combinazione susseguente al convegno di Genova ed alle decisioni CSAI, le nostre diventano parole, fumo che nessun legame possono vantare sulle «iniziative» Ferrari.

No, l'ANCAI ed io non ci sentiamo offesi da un certo tipo di commento; posso affermare che quel tipo di commento ci ha qualificato per quello che realmente siamo «una associazione» che cerca di fare il sindacato, non avendone magari ancora completamente le capacità e l'organizzazione, ma che la stampa di giovedì scorso di tre giornali ha valorizzato in una giusta dimensione; no, non ci sentiamo offesi, anzi! lo saremo solo il giorno in cui in quei tre giornali troveremo scritto nelle pagine non sportive che anche i sindacati dei lavoratori hanno in mano solo capacità di «parola e fumo» e non di «fatti».

a. d. a.

# Con SERBLIN, FLAMMINI e TRUFFO privilegiati così definita la spartizione dei milioni per la F. 2

## La roulette CSAI

ROMA - L'ufficio stampa della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana ha diramato, sabato, 7 dicembre, il seguente comunicato: «La CSAI, su proposta del comitato presieduto dal Conte Zanon, ha varato ieri il programma promozionale "piloti italiani 1975" che come lo scorso anno avrà svolgimento nell'ambito del Campionato Europeo di F. 2. Non si tratterà però della conduzione di una squadra ma di appoggi esterni ad un certo numero di piloti. In base a questo criterio le decisioni adottate sono queste:

1) A Maurizio Flammini, Gabriele Serblin e Duilio Truffo saranno assegnati tre contributi. Due consistenti in una vettura March '74, un motore BMW e 10 milioni di lire. I tre prescelti dovranno, per beneficiare del contributo, dimostrare di disporre di organizzazione e mezzi adeguati per l'attività '75.

2) Per ogni prova dell'Europeo F. 2 saranno erogati sette contributi di 500.000 lire ciascuno, se trattasi di gare estere, altrettanti di 300.000 per gare in Italia e verranno assegnati ai primi sette piloti italiani secondo un criterio di precedenza che tiene prima in conto i classificati poi i non classificati ed infine i qualificati per la partenza. Non beneficeranno di questi contributi i piloti che abbiano già partecipato a gare in F. 1».

Il discorso iniziato a pag. 2 si chiarisce (ma sarà poi vero?) con questo comunicato. Messa in liquidazione dopo la gara di Roma, la squadra azzurra di F. 2 ha dunque subito la giubilazione da più parti annunciata e da una conduzione diretta, ultimamente esecrata con la solita mancanza di misura dagli stessi inventori della soluzione, si è passati ad un contributo iniziale fornito a tre piloti. Non è stata comunque una scelta facile e ne fa fede il mese abbondante di trattative necessarie per fare tornare il sorriso sul volto di Flammini, Truffo e Serblin perché dopo la riunione consultiva di Milano del 29 ottobre (dove è ufficialmente scattata l'operazione F. 2 '75) le pressioni di piloti e scuderie con abbondanti manovre di corridoio sono state all'ordine del giorno.

Erano in molti a nutrire la speranza di entrare nella combinazione CSAI e certamente qualche altro pilota oltre ai tre prescelti aveva le carte in regola per esigere una parte del sussidio, ma quando si è avuta la certezza che i cosiddetti «appoggi esterni» non sarebbero stati più di tre, è parsa chiara la

candidatura dei due ex-azzurri e del vicentino rivelazione del '74. Con i primi due la CSAI aveva una specie di debito morale dopo l'attuale stagione-beffa mentre l'indiscutibile linguaggio dei risultati poneva prepotentemente da parte qualsiasi remora di fronte al nome del pupillo di Trivellato. A Milano, dunque, la commissione presieduta dal conte Zanon aveva ascoltato i pareri dei piloti interessati al programma F. 2, d'altronde invitati a presentare al vaglio della CSAI una richiesta scritta. Tutto sommato avrebbero fatto meglio a risparmiare il francobollo e la CSAI a non alimentare illusioni apparse subito inutili soprattutto dopo l'annullamento di una seconda riunione promessa ai piloti per la prima decade di novembre e rivelatasi del tutto evanescente.

Con acque tutto sommato tranquille si arriva al convegno di Genova del 12 dove era de Adamich a ridestare l'interesse verso il problema F. 2 con una proposta sensata ma anche clamorosa: affidare all'Autodelta la gestione della squadra. Un ritorno al sistema instaurato da Dragoni dunque ma con ben altri presupposti e con prospettive decisamente più allettanti.

L'iniziale scetticismo della CSAI (Rogano alla conferenza di Roma, dove annunciava ufficialmente la fine della gestione diretta, non sfiorava nemmeno l'argomento) era in seguito sconfitto dalle pressioni dell'ANCAI e dalla buona disponibilità dell'Autodelta alla soluzione del problema, tanto che tutta la seconda decade di novembre era spesa in continui contatti tra le parti interessate. Dopo un incontro tra la CSAI ed i dirigenti del reparto corse dell'Alfa Romeo avvenuto a Milano il 21 pareva quasi che il tanto discusso programma promozionale dovesse passare per Settimo Milanese, ma ai primi di dicembre la doccia fredda: i dirigenti Alfa rifiutavano l'invito per non volere legare il nome del biscione con telai e motori stranieri.

Quasi contemporaneamente da Torino la commissione Zanon in piena attività alla presenza di Rogano e Saliti comunicava ufficialmente la triade prescelta con l'entità degli aiuti e dunque pareva lì per lì che dei semi-azzurri se ne sarebbe parlato ormai solo in vista delle gare. Ed invece il bello deve ancora veni-

### Gli «azzurri» si affidano ad OSELLA?

● Week-end di Flammini completamente basato sulla F. 2. Il romano che dovrà rinunciare all'appoggio Martini ma che spera molto in una casa di sigarette non di primissimo piano, comunque già presente nell'automobilismo (H-B?), si è recato da Trivellato che dovrebbe sicuramente appoggiarlo se correrà con una March, ed a Torino da Osella. Se dovesse accettare le proposte di quest'ultimo costruttore non è improbabile che si formi nuovamente la coppa azzurra.

re, perché la CSAI evidentemente non è contenta se resta per un po' di tempo senza prendere una decisione che possa porgere il fianco a qualche ovvia e facile critica. I tre contributi non sono infatti identici ed ogni decisione verrà lasciata ai tre piloti che dovranno mettersi d'accordo tra di loro. Soluzione semplice e democratica in teoria ma del tutto problematica all'atto pratico perché i tre prescelti si sono immediatamente resi conto che la formula «motore più milioni» è decisamente la più appetita sia perché sono tutti in possesso (o possono esserlo) di un telaio sia perché preferirebbero correre con una March tipo '75 che pare assai più competitiva del modello precedente.

Per quanto riguarda gli altri piloti desiderosi di entrare nella «combinazione CSAI» potranno consolarsi con i sette premi di 500.000 lire a gara che segnano un ritorno alla politica sempre seguita da una quindicina di anni a questa parte. Ricordiamo infatti che nel 1961 esisteva un contributo identico (e senza limite sul numero dei piloti) per le gare di F. 1 mentre nel '68 i milioni stanziati per gli aiuti ai piloti di F. 2 furono ben 60 ed infine nel '72 il premio per ogni gara era di 450.000 lire. Non molto di nuovo sotto il sole, insomma.

Piuttosto c'è da aggiungere che Serblin, oltre al contributo «a scelta», dovrebbe aggiudicarsi anche il premio speciale stanziato nella primavera scorsa a favore del pilota che nell'attuale stagione di F. 2 avesse raggiunto i risultati migliori. Non c'è dunque dubbio che il vicentino dovrebbe averlo ampiamente meritato ma stranamente non se ne è più sentito parlare e la stessa sorte è capitata ad un altro premio di 5 milioni da assegnare al pilota più meritevole in base all'attività '74. Comunque Serblin lo sponsor ce l'ha («Passatore»... ferrarista a parte): è l'ELBA ex patrocinatore di Bozzetto.

Daniele Buzzonetti

Su questi TEMI rimandiamo ad altri interventi e commenti nel prossimo numero.

### Ecclestone a MILANO: quasi definito per il boxer ALFA

MILANO - Venerdì 6 dicembre, Bernie Ecclestone, il proprietario della Brabham, è stato all'Autodelta, per definire una forma di collaborazione che porterebbe i motori Alfa Romeo 12 cilindri boxer sulle monoscocca costruite dalla Motor Racing Developments. Entro una settimana la direzione generale dell'Alfa deve dare una risposta definitiva alle proposte che il manager inglese ha fatto anche nel quadro del nuovo accordo della Brabham con il Martini Racing. Nei progetti c'è l'appuntamento di una Brabham appositamente costruita per il 12 Alfa in tempo per l'inizio della stagione europea del Gran Premi, che si porterebbe una Brabham-Alfa al via del Gran Premio di Spagna alla fine di aprile. Restano da definire solo alcuni dettagli finanziari, ma il «sì» della direzione centrale Alfa al programma appare scontato.