

# È L'ALITALIA il nuovo sponsor



• Nella intervista di Cesare Fiorio della scorsa settimana mancava una domanda. Chiedemmo: Quale sarà l'impegno della Lancia per la CSAI democratizzata? Sincerissima replica: «Mi cogli del tutto impreparato: serpeggeremo!...».

## LANCIA '75 vola!

Questa Lancia BETA era stata notata da alcuni giorni in giro per Torino. Una macchina dipinta con i colori biancoverdi della compagnia di bandiera ALITALIA. In realtà non c'entra niente con la notizia che il titolo di questa pagina vi anticipa ma certo che è abbastanza singolare la coincidenza, anche perché in effetti quelli che saranno i colori e la «linea» grafica delle Lancia Corsa Stratos e Beta nel '75, appariranno molto simili a quanto si vede in questa foto. La Beta che vedete era stata commissionata dall'Alitalia per la realizzazione di un film con sciatori, destinato a pubblicità all'estero da parte della compagnia nazionale di bandiera. Però si è dato il caso che, contemporaneamente, arrivassero a conclusione delicate trattative per una sponsorizzazione diversa alla squadra corse rally della Lancia '75. Questa che appunto anticipiamo dell'ALITALIA.

La notizia ufficiale verrà data mentre AUTOSPRINT arriva in edicola nel corso della premiazione Lancia di martedì 17 a Villa Monfort e successivamente nel rendez vous speciale ai piloti e alla squadra Lancia con i fratelli Gianni e Umberto Agnelli, che si svolgerà nella serata dello stesso giorno a Torino, per festeggiare il titolo mondiale '74 (tolto in famiglia alla Fiat). La coincidenza, è ovvio, non è nemmeno casuale.

E' noto che il dr. Umberto Agnelli, quando arrivò alla Presidenza Lancia (che ora si appresta a lasciare) espresse alcuni dubbi sulla sponsorizzazione della industria «svizzera» del fumo Marlboro-Philip Morris anche se riconobbe che, senza quell'appoggio, la squadra Corse Lancia ben difficilmente avrebbe potuto garantirsi una attività ai livelli passati.

Il «punto di vista» doveva però aver avuto il suo peso,

sommandosi poi a certi problemi pubblicitario-fiscali che alcuni Pretori locali venivano delineando nei confronti delle apparizioni — almeno a Monza — delle vetture da corsa con quella etichetta. Così furono da tempo avviati contatti, tenuti molto segreti. Il fatto poi che la Marlboro fosse un po' uscita dalla scena di fiancheggiamento all'attività Lancia, confermando quelle intenzioni di ridimensionamento delle spese sportive extra F. 1 (mondiale) di Fittipaldi, specie in Italia dove le industrie straniere del fumo lamentano il mancato aumento dei prezzi delle sigarette, ha fatto da spinta decisiva.

Ora è dunque certo che Lancia Corse '75 volerà sui campi di gara. La compagnia di bandiera è appena uscita da un impasse aziendale pesante; sono stati rielaborati programmi e impegni, tutta la struttura pubblicitaria ha subito nuove scelte. In queste ha prevalso l'idea di un impegno più deciso nel settore delle corse automobilistiche, dove anche altre compagnie aeree rivali hanno da tempo impegnato programmi importanti.

Il legame è facile, turistico-rombanti anzitutto. Nell'Alitalia, poi, ai vertici commerciali c'è un ex appassionato pilota degli anni '50, quel Fabrizio Serena che faceva parte del team Marzotto negli anni più giovani. Ma soprattutto c'è una precisa scelta promozionale, tanto più valida perché adesso, dopo assaggi dall'Africa agli Stati Uniti, con sponsorizzazioni limitate di alcune vetture locali in certi rally o gare di durata, si rivolge alla Casa italiana che fa più chilometri per portare in ogni parte del mondo la qualità del lavoro e della tecnologia italiana.

Ci avranno pensato alla Lancia a... invitare Domenico Modugno al battesimo? ...Volare... oohh, oohh!...

Abbiamo ricevuto nei giorni scorsi molte telefonate (da Torino e dal Piemonte) e diverse lettere come queste:

... Mi permetto di farvi pervenire copia di un articolo apparso sul giornale La Stampa del 5 dicembre 1974, a firma M. Fe. (Michele Fenu) dove vengono definite «farneticanti» le proposte di Vaccarella durante l'ultimo congresso CSAI di Genova; «velenose polemiche» le argomentazioni a favore di queste tesi da voi portate, il tutto condito da un umorismo da avanspettacolo.

P.E. - Torino

... Invio un articolo apparso su «La Stampa» di giovedì 5 dicembre del brillante Michele Fenu il quale, oltre ad essere poco obiettivo in altre occasioni (vedi articoli di chiaro stampo pubblicitario in favore Fiat e Lancia) ed anche poco informato, contraddice le sue stesse parole visto e considerato che, se «certi ambienti bolognesi» (Autosprint, no?) e le «farnetican-

## Piccola POSTA un po' ...PASSATORE

no Ferrari di Imola».

(m. fe.) Alle farneticanti proposte di alcuni ex piloti italiani «reucci» del pseudo-democratico convegno della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana svoltosi recentemente a Genova, alle velenose polemiche scritte di un certo ambiente bolognese, alle vuote chiacchiere dei rappresentanti di questa barcollante CSAI, la Ferrari ha risposto con i fatti. E', si vede, il costume delle nostre Case, come ci ricorda — in altro modo — il «doppietto» Lancia-

ti» proposte di alcuni ex-piloti (Vaccarella e de Adamich) non avessero buttato la questione sul tappeto per l'ennesima volta, probabilmente la Ferrari non avrebbe

preso la decisione della B.3 per procura. Giorgio Bigbelli - Torino

... Nel caso vi fosse sfuggito, vi invio un'altra perla riguardante la polemica circa i piloti italiani non utilizzati da Ferrari, apparsa giovedì 5 dicembre a firma di Michele Fenu. Penso sia inutile far commenti, ma se vorrete rispondere su AUTOSPRINT, mi raccomando di non trattare troppo male quel «povero» vostro collega, costretto — son sicuro — a scrivere codeste... (omissis) ... per rimanere nelle buone grazie... (omissis)... ecc. ecc.

Piero Selvaggio - Pray Biellese

Cosa dovremmo aggiungere? Che simili «difese» si meritano? Per quanto ci riguarda son ripaganti ampiamente le spontanee reazioni dei lettori. I nostri è certo che sanno leggere (e giudicare).

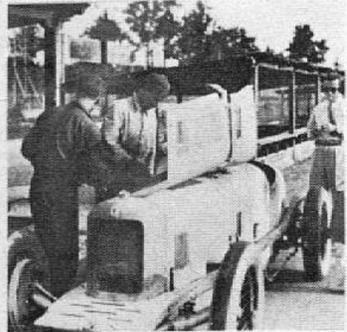
• Nella recente sessione di esami di abilitazione a giornalista professionista, uno dei temi «sportivi» per gli aspiranti era: «Soltanto ragioni tecniche sono state alla base della mancata conquista

da parte della Ferrari del campionato del mondo Marche 1974?». Per fortuna due neo (promossi) redattori prof. di AUTOSPRINT hanno potuto far provvedere al ritocco, senza imbarazzare troppo gli esaminatori... Poi però si dice... la crisi della scuola italiana!

• Dal Watergate rallystico è possibile riesumare una significativa telefonata che fu la premessa alla scelta della Legione Straniera globale per la decisiva avventura inglese costata alla Fiat il mondiale Marche Rally. Uno dei piloti nazionali del team rossonero verde fu chiamato al telefono in vigilia della trasferta. «Pronto?... Qui... Aquila 1. Noi ti vogliamo al RAC, però occorre che, con quella posta in palio, tu ci dessi la garanzia di arrivare tra i primi cinque!...». Dai giornali, dopo il rally inglese: classifica finale... 12. Aaltonen, 14 Kinnunen Fiat Abarth, Carlsson spero nel bosco.

Marcellino

## Nozze d'oro MASERATI



DA PAGINA 4

## F. 1 col senno di poi

A PAGINA 13

## MUNARI «er più»



A PAGINA 51

40 POSTA ESPRESSO

44 KARTING

47 DOMENICA SPRINT

58 TUTTE SPRINT

66 COMPRA VENDITA



# DOVE

## corriamo domenica

### Buon Natale a tutti i lettori di

**AUTO  
SPRI  
NT**

Nel rivolgerci l'augurio di buone feste e di un ritrovato più sportivo (e rombante) futuro, vi comunichiamo che AUTOSPRINT va in vacanza per una settimana. L'appuntamento è, per augurarvi un felice anno, a martedì 31 dicembre, con il numero 1/1975, in tutte le edicole.

### DICEMBRE

### Le corse in calendario dal 27-12 al 31 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		●	Velocità in circuito	
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

9-5 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 Infernale	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
26-27 Giro del Lussemburgo Rally Invernale	Lussemburgo			●●●	Rally	
31-1/2 Rally Artico	Finlandia			●●● Camp. Europ. Cond. Rally	Rally	Tapio Rainio (Saab V4)

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.

**EMERSON FITTIPALDI** campione del mondo nell'anno della Ferrari. Questa la conclusione cui giunge la statistica, tirate le somme dei punteggi gara per gara. Sarà perciò Fittipaldi il numero 1 del 1975, con Regazzoni che userà il numero 3. Le vicende del campionato del mondo che si è appena concluso, tutte molto belle ed appassionanti, avrebbero potuto dare un responso differente, ma in fondo il risultato è buono ed accettabile.

E' stato l'anno della **FERRARI**, con le macchine italiane in primo piano in tutte le corse, e quindi un anno di soddisfazioni per i tifosi italiani, che nonostante le delusioni delle ultime gare possono essere soddisfatti. Pensateci bene: alla fine del 1973 la Ferrari era al culmine di una crisi tecnico-organizzativa che aveva avu-

ne ha un bilancio di due vittorie, tre secondi posti, due terzi e molti altri piazzamenti.

**BRABHAM**, con tre vittorie, ha ottenuto i migliori risultati dei suoi ultimi anni, e poteva ottenere di più con un poco di fortuna. Con Carlos Reutemann, la Brabham ha dominato in almeno quattro corse, e quindi merita di essere posta in posizione privilegiata nel bilancio finale.

E' stata una stagione fantastica, con una alternanza di risultati che ha appassionato. Dopo le prime sette corse c'erano stati sei vincitori diversi, e soltanto Fittipaldi era riuscito ad ottenere due vittorie. Una situazione di splendida incertezza, che molti hanno attribuito all'assenza di un pilota decisamente superiore. Quasi tutti gli osservatori hanno interpretato questi fatti come un livellamento verso il basso, affer-

In assoluto il miglior pilota del 1974 può essere considerato **NIKI LAUDA**, velocissimo, deciso, buon meccanico, anche se nel corso della stagione ha mostrato qualche pecca dovuto alla inesperienza. Poi viene **CARLOS REUTEMANN**, che nel 1974 è esploso completamente, imponendo i diritti della sua classe, che si era affinata nella maturazione progressiva del 1973.

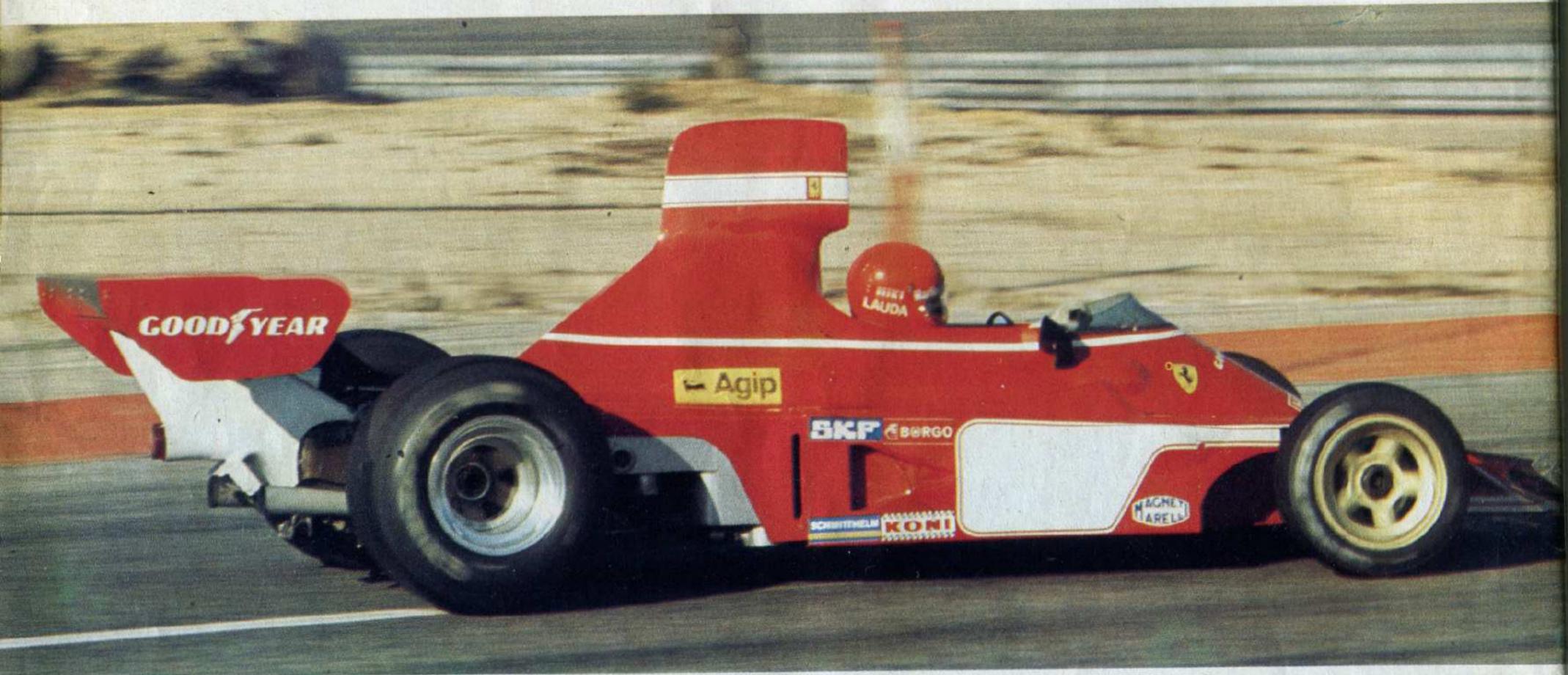
### Peterson il più veloce

**RONNIE PETERSON** è senza dubbio il più veloce dei piloti attuali. In questo senso è il migliore in assoluto, e lo ha dimostrato ottenendo risultati eccellenti con una macchina non buona come quelle degli avversari. Peterson ha però lo svantaggio

Pilota dell'anno, a mia opinione, è **JODY SHECKTER**.

Il sudafricano è arrivato alle F.1 l'anno scorso, nel modo piuttosto catastrofico che sappiamo. Le sue continue acrobazie, le sue irruenza da giovane toro infuriato, hanno lasciato tutti attoniti. Poi c'è stata la gran carambola di Silverstone, per sua chiara colpa, a renderlo «famoso». Lo ha preso Tyrrell e subito molta gente ha cominciato a far pronostici sul... numero di macchine Tyrrell che sarebbero state distrutte. Ebbene Ken Tyrrell ha fatto presto a far capire a Scheckter le cose che si dovevano fare e quelle che non si potevano fare.

Oggi Jody Scheckter è ancora molto veloce, ha ancora molta grinta, ma ha imparato anche ad usare il cervello. La sua trasformazione è stata sbalorditiva,



to anche aspetti grotteschi. L'allontanamento di Regazzoni alla fine del 1972, l'avvicinamento dei tecnici, una certa disorganizzazione alimentata da gelosie personali, avevano portato al deprimente spettacolo della Ferrari che erano in lotta... per le ultime posizioni.

Da quelle posizioni la Ferrari è passata quasi di colpo a quelle di primo piano e vi si è mantenuta fino alla fine. Chiunque l'avesse detto prima di gennaio sarebbe stato trattato da visionario. Quindi anche se il titolo non l'ha vinto un uomo della Ferrari, i tifosi italiani possono essere contenti. E' stato l'anno della Ferrari, ma anche della Brabham e della Tyrrell, quanto a risultati effettivi.

**TYRRELL** aveva una squadra completamente nuova. La morte di Cevert ha sconvolto i suoi razionali programmi, e così ha dovuto ingaggiare Scheckter, da mettere a fianco di Depailler. Poi Tyrrell ha dovuto anche usare una macchina nuova, con tutte le incognite che ciò poteva rappresentare. Alla fine della stagio-

mando che Stewart non c'era più e che quindi gli altri erano vicini tra loro perché mancava Stewart che implicitamente veniva definito supercampione.

Noi non siamo d'accordo. Stewart è stato indubbiamente un grandissimo pilota, ma non crediamo che se fosse rimasto in gara nel 1974 egli avrebbe potuto dominare. Le ultime gare del 1973 lo avevano d'altra parte già dimostrato, con molte difficoltà anche per il grande Stewart. Il suo ritiro dalle corse è stato anche un capolavoro di intuizione di questa situazione, ma non crediamo che abbia avuto peso determinante sullo svolgimento del campionato 1974.

### Lauda il migliore

Ha vinto Fittipaldi, che non è stato il migliore in assoluto, ed ha vinto la **McLAREN** che non è stata la miglior macchina. Tuttavia è stato un grande campionato.

di non possedere la stessa sensibilità meccanica che hanno — ad esempio — Lauda e Fittipaldi, e perciò di non saper mettere a punto la sua macchina nel modo migliore. Se fosse anche un «test-driver» Peterson sarebbe l'uomo superiore di oggi.

Ed eccoci ad **EMERSON FITTIPALDI**, campione del mondo. Di sicuro è veloce, è buon collaudatore, è molto intelligente, e rispetta la macchina. E' quindi il più completo e lo dimostrano i risultati. Ha terminato in 12 prove su 15, con dieci risultati utili ai fini del campionato. In Argentina e in Sud Africa è stato attardato dal distacco del filo di una candela. In Francia ha rotto il motore, come in Austria. In Germania è stato tamponato al via, da Hulme.

Meglio di lui ha fatto solo Regazzoni, con undici risultati utili, ma con quattro ritiri.

Fittipaldi è perciò stato il pilota più regolare e redditizio, anche se — come abbiamo detto — non aveva la macchina migliore.

anche fisicamente, e adesso Scheckter ci pare pronto completamente ad entrare nel gruppetto dei grandi.

### Regazzoni il calmo

La stessa trasformazione l'ha subita **CLAY REGAZZONI**, nell'anno che ha passato alla BRM, anche se per ragioni opposte. Se Scheckter si è «calmato» per effetto delle frustate di Tyrrell, Regazzoni lo ha fatto perché alla BRM mancava completamente sia la personalità di un vero capo, sia il materiale tecnico. Con una squadra senza anima e con macchine che non andavano, Regazzoni ha probabilmente capito che non valeva la pena di rischiare, ed ha fatto una serie di cose da... osservatore distaccato.

Poi è passato alla Ferrari e vi ha trovato innanzi tutto un nuovo ambiente, poi delle macchine portentose. Così ha potuto correre con minore necessità di ricorrere alle acrobazie per ottenere risultati. In Argentina (an-

che se se ne sono accorti in pochi) e in Germania, ha fatto cose stupende.

### Una stagione persa per ICKX

Tra i piloti del gruppo di testa c'è stato anche il francese **JARIER**, il quale però non ha trovato un Ken Tyrrell capace di guidarlo, e nemmeno una macchina eccezionale. Così i suoi risultati sono stati modesti e non poteva essere altrimenti, perché ci sembra che Jarier avesse un potenziale personale che aveva bisogno di essere plasmato, cosa che non sono certo in grado di fare i suoi consiglieri francesi; e che non possono fare gli altri per le difficoltà di lingua.

Il 1974 ha dato poche soddisfazioni a **JACKY ICKX**, per-

Nelle foto sotto:  
**due sicure protagoniste del prossimo campionato: la Ferrari B3 modificata, specie nella struttura posteriore, e la Tyrrell che ha sperimentato, nelle prove generali «amichevoli» al Castellet, una serie di nuovi musetti. I rispettivi piloti, Lauda e Scheckter hanno fatto segnare tempi interessanti: ma il lavoro sulle auto deve ancora maturare**



ché la Lotus è stata (purtroppo per lui) messa in crisi. Egli è stato tuttavia uno dei migliori in ogni caso, applicandosi a trarre dalla macchina che aveva il massimo possibile. Sfortunato in Argentina, quando era davanti a Lauda ed ha forato una gomma, lo è stato ancor più nel GP d'Austria. A Zeltweg era partito in 22. posizione, non avendo mai avuto una macchina decisa in prova. Ha effettuato una rimonta fantastica ed aveva anche superato Hulme (che ha terminato al secondo posto) quando Depailler ha sbandato davanti a lui. In quella gara Ickx sarebbe finito al secondo posto, con un risultato clamoroso che era meritato.

Ottimo anche sul Nurburgring, nelle altre corse Ickx ha avuto soltanto modo di dimostrare che era paziente. Il fallimento della Lotus 7 è stato pagato soprattutto da lui, perché quello che alla Lotus riuscivano a fare era tutto per Peterson. E' un peccato che il belga abbia perduto così un'altra stagione, con indubbi riflessi anche sul suo morale. Egli rimane pilota di grande valore,

ma certo è in una condizione psicologica poco felice.

Il 1974 è stata una stagione tutto sommato molto buona per **ARTURO MERZARIO**. Con la macchina di cui disponeva e che gli ha permesso soltanto poche volte di finire, Merzario è sempre stato fra gli animatori, suscitando entusiasmi. Purtroppo le sue prodezze sono rimaste platoniche, senza il conforto dei risultati. Lui sa di aver fatto molto, come lo sanno quelli che hanno visto le corse, ma nelle statistiche egli figura molto in basso.

Tuttavia è certo che con una macchina all'altezza delle migliori Merzario sarebbe nelle prime posizioni, come d'altra parte il suo compagno Lafitte.

Chi ha ottenuto risultati molto buoni è stato **JOHN WATSON**. Quando ha potuto avere la Brabham più recente è stato molto vicino alle prestazioni di Reutemann e di Pace e quindi si de-

**Franco Lini**

CONTINUA A PAGINA 16



Sulla guancia di lei  
rimane il ricordo  
del tuo Palmolive After Shave



Dopo barba Palmolive rimane vivo sulla pelle

**PALMOLIVE**

LA LINEA DA BARBA

# LUNGA VITA alla tua auto

V8, Blog, Scar

# +1

## SPECIAL

Aggiungilo all'olio nuovo del motore  
Aggiungilo all'olio del differenziale  
Aggiungilo all'olio del cambio

Parlane col tuo meccanico  
lui è un tecnico  
e ti spiegherà perché



Lo usano  
i meccanici  
competenti

è un prodotto

## CHALLOILS

Direzione Generale:  
00138 Roma - Via Radicofani 35  
Telefono (06)84.00.643 (2 linee)

CONTINUAZIONE DA PAG. 15

ve dire che è molto buono, anche perché di rendimento costante.

A completare la lista dei piloti del primo gruppo ecco James Hunt, Carlos Pace, Jochen Mass e Tom Pryce. **HUNT**, con la Hesketh, è stato spesso nelle posizioni di testa, ma forse ha pagato più di tutti lo svantaggio delle gomme meno buone. In un paio d'occasioni (Olanda, Francia) ha avuto il torto di non saper essere abbastanza lucido ed attento all'inizio delle corse, ed entrambe le volte ha coinvolto Tom Pryce. Però complessivamente Hunt ha confermato nel 1974 le belle cose fatte nel 1973.

Pace e **MASS** sono stati coinvolti nel travaglio tecnico della Surtees, fino a che entrambi non hanno deciso di lasciare la squadra. Così **PACE** è passato alla Brabham, e quando ha avuto la macchina buona è tornato a farsi valere finendo la stagione molto bene, col secondo posto di Watkins Glen.

### Brambilla sfortunato

**TOM PRYCE**, arrivato alla UOP Shadow a metà stagione (dopo una poco felice esperienza con la Troken) ha almeno eguagliato le prestazioni di Jarier, ed a mio avviso gli sarà superiore in futuro, per maggior concentrazione, soprattutto. Il sesto posto ottenuto sul Nurburgring è stato un risultato molto buono e significativo.

Infine eccoci a **VITTORIO BRAMBILLA**, che merita un discorso a parte. L'italiano è arrivato alla F.1 all'età in cui altri la lasciano per ritirarsi (Hulme).

Senza pretese, con modestia ma soprattutto con intelligenza ed abilità, ha fatto il suo tirocinio e poi pian piano si è fatto osservare e rispettare. Decimo nella gara d'esordio (Sud Africa), non ha potuto correre in Spagna, ha finito bene in Belgio, poi è stato coinvolto nel colossale tamponamento del primo giro a Montecarlo. In Svezia, dopo una eccellente risalita dalle posizioni basse, ha perduto una posizione finale magnifica per la rottura del motore all'ultimo giro. Ed in Austria gli è accaduta pressapoco la stessa cosa, anche se ha avuto la consolazione del sesto posto.

A Monza, infine, era nelle prime posizioni quando una sbandata lo ha eliminato. Nelle ultime gare la macchina non gli ha permesso di far molto, ma le sue qualità sono ormai dimostrate.

Perché i piloti possano esprimersi occorrono ovviamente le macchine, e nelle valutazioni complessive occorre ovviamente tenerne conto.

Quel che abbiamo detto a proposito dei piloti deve perciò essere valutato in funzione di una graduatoria dei mezzi, i quali a loro volta debbono essere considerati in funzione dei pneumatici di cui dispongono.

Tutto considerato ecco come noi riteniamo si possano classifi-

ficare le macchine che si sono viste nel 1974.

Al primo posto la **FERRARI**, che globalmente è stata la macchina più efficace. Le vittorie, i piazzamenti, i primati sul giro, le posizioni negli schieramenti di partenza, sono gli elementi che danno alla Ferrari il primo posto ideale, anche se la Coppa per i costruttori è andata alla McLaren. Vengono poi la **BRABHAM**, la **TYRRELI** e la **MCLAREN**, a completare il gruppetto delle migliori.

Per efficacia effettiva, indipendente dai risultati (che possono essere influenzati da fattori esterni) vengono poi la **UOP SHADOW**, la **WILLIAMS** e la **HE-SKETH**. Segue la **LOLA** e poi, ultime le **SURTEES** e le **BRM**, che sono state nettamente le peggiori.

Secondo la nostra consuetudine valutativa utilizzata per le «pagelle» dei piloti gara per gara, diremo infine che non sono valutabili la Lotus e la March.

La **LOTUS 72**, che ha permesso a Peterson di vincere tre corse, è certo il più grande fenomeno di longevità di una macchina da Gran Premio. E' nata in sostanza nel 1970, e per quasi cinque anni ha tenuto banco. Tecnicamente «pensionata» alla fine del 1973, doveva essere sostituita dalla «76» che avrebbe dovuto essere molto migliore, oltre che avere la innovazione della frizione automatica. Gli inconvenienti lamentati da questa innovazione sarebbero stati poca cosa, perché si faceva presto a tornare alla frizione tradizionale. Però i guai della «76» non erano solo quelli, ma molto più seri (freni, raffreddamento, alimentazione).

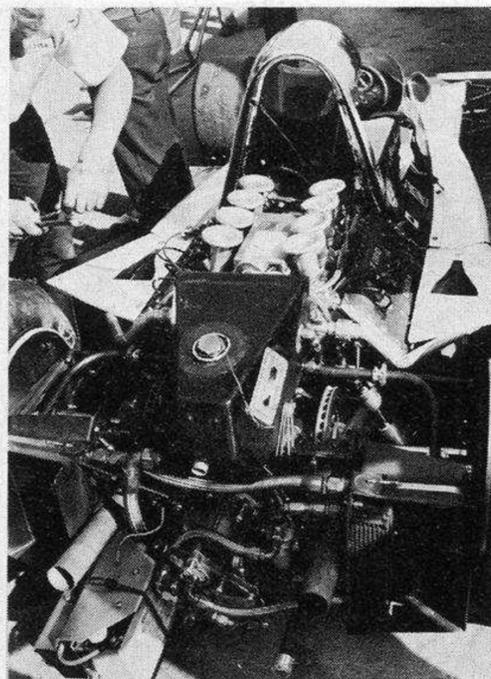
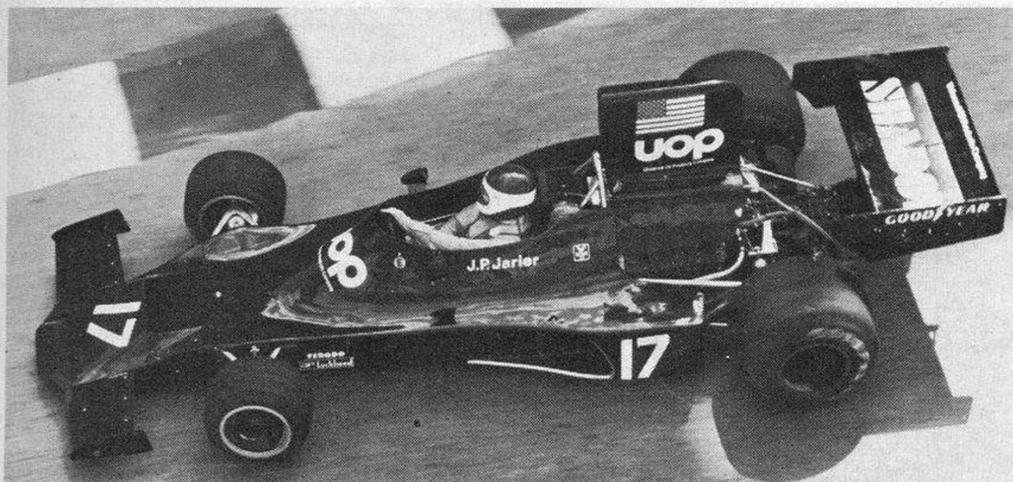
Così dopo aver perso tempo in alcune gare la Lotus ha dovuto tirar fuori di nuovo le «72», e applicarsi e perfezionarla fin dove era possibile. Naturalmente ciò ha implicato una concentrazione su una macchina, ed il «sacrificio» di Ickx a favore di Peterson.

### Gli alti e bassi della MARCH

Comunque la Lotus 72, tenuto conto dell'età venerabile, è stata una buona macchina anche nel 1974, ed il classificarla è difficile. L'unica cosa che si può fare è fare i complimenti a Maurice Phillippe che l'ha progettata.

La **MARCH** ha attraversato un periodo di alti e bassi. Impegnatissima con le F.2 ha seguito meno la F.1, e così le macchine non hanno avuto lo sviluppo che meritavano. Tuttavia dalla prima comparsa del modello 1974 (in Argentina) alla fine dell'anno, di modifiche ce ne sono state. E nelle gare di metà stagione le March andavano abbastanza bene. Poi ci sono stati i tracolli americani, inspiegabili, tanto che Stuck e Brambilla hanno avuto difficoltà a qualificarsi.

Potenzialmente le March erano buone macchine, ma non crediamo che siano mai state viste nelle condizioni migliori.



Sopra, Jean Pierre Jarier, rivelazione dell'annata, al volante della Shadow a Montecarlo, dove conquisterà un interessante terzo posto. A destra, un'immagine interessante della nuova Parnelli, con la quale Mario Andretti ha subito ottenuto un terzo tempo in prova al Glen. Sotto, ancora a Montecarlo Ronnie Peterson che vincerà il GP dopo le «disavventure» Ferrari e Vittorio Brambilla al volante della March Beta durante il GP d'Olanda



tempo. Fittipaldi è buon terzo.

In **BELGIO** le Ferrari sembrano ancora forti, ma Fittipaldi è loro vicino. Regazzoni è in testa, ma sbanda nel superare Larrousse che corre con una vecchia Brabham, e Fittipaldi ne approfitta, staccando anche Lauda. All'ultimo giro Regazzoni deve cedere anche il terzo posto, a Scheckter, perché la macchina resta senza benzina. Fittipaldi diventa primo nella classifica del campionato, ma Lauda è molto vicino e Regazzoni pure.

**MONACO.** Il circuito di Montecarlo è pieno di italiani, che sperano tanto. Le Ferrari sono forti in prova, e in gara sono subito in testa. Regazzoni è davanti a Lauda e poi ci sono Peterson, Reutemann e Jarier. Peterson sbanda, e fa uscire di pista Reutemann e solo Jarier resta, con le Ferrari. Poi però Peterson recupera e Regazzoni commette un errore sbandando anche lui. Lauda può vincere, ma la macchina si ferma, con l'accensione in corto circuito e così vince Peterson con dietro Scheckter e Jarier. Regazzoni ha potuto recuperare ma non molto, ed è quarto davanti a Fittipaldi al quale fanno molto comodo i due punti.

In partenza Hulme era andato in collisione con Beltoise e altre sei macchine sono finite a mucchio; sono quelle di Merzario (Iso), Brambilla (March), Schenken (Trojan), Pace (Surtees), Schuppan (Ensign) e Redman (Shadow).

In **SVEZIA** le Tyrrell sono inattaccabili. Macchine molto a punto e che hanno trovato il perfetto connubio con le gomme, permettono a Scheckter e Depailler di andarsene. Sul finale c'è una bella impresa di Hunt, che riesce ad avvicinarsi ai primi, ma non abbastanza. Le Lotus scompaiono presto e le Ferrari hanno entrambe la rottura del cambio. Fittipaldi guadagna così altri tre punti.

Lauda e Regazzoni ripetono la doppietta in **OLANDA**, in una gara che ha poca storia. Le Ferrari sono state irresistibili, senza discussioni. Gli altri fanno corsa a parte, ed il migliore è Fittipaldi, vincitore di un duello accanito con Scheckter e poi con Hailwood. Impressionante anche Merzario, risalito fino al settimo posto e poi fermato dal cambio rotto. Eliminati subito Stuck e anche Pryce e Hunt entrati in collisione. Decisamente Hunt e Stuck sono troppo focosi. Il campionato è a metà, ed in testa c'è Fittipaldi con 31 punti, poi Lauda con 30, Regazzoni con 28 e Scheckter con 23. Le posizioni cominciano a chiarirsi.

Il **GP DI FRANCIA** si corre sul nuovo circuito di Digione, decisamente troppo corto. Le Lotus vi si trovano bene, anche per la scelta delle gomme adatte. Lauda tenta di andarsene, ma Peterson riuscirà a passarlo. Tra i primi c'erano anche Fittipaldi e Reutemann, ma debbono abbandonare. Al via c'era stata ancora una collisione provocata da Hunt e che ha coinvolto ancora Pryce. Lauda diventa primo nel-

CONTINUA A PAGINA 18

Revson e Jarier, e che recupera posizioni, portandosi al terzo posto.

In **BRASILE** succede di tutto, nel caos di una organizzazione approssimativa. Dalla partenza a caso, con i meccanici ancora in pista, alle condizioni ambientali. Reutemann è forte all'inizio, con Fittipaldi e Peterson vicini. Poi Reutemann deve rallentare (gomme) e Peterson sbanda, così che Fittipaldi resta solo. La corsa è interrotta dalla pioggia (hanno fatto bene). Regazzoni è secondo, ma Lauda si è fermato col motore rotto. Stuck è formidabile con la March.

Ancora Reutemann, deciso, in **SUD AFRICA**. Lauda resiste in testa un giro solo, poi deve seguire. Le due Ferrari si fermano, e Fittipaldi perde tempo per-

ché ha una candela che non va. Sotto il sole caldissimo Beltoise compie prodezze con la BRM e conquista di forza il secondo posto. Bravissimo anche Merzario.

Le Ferrari, sempre nei primi posti nelle tre gare, dominano il **GP DI SPAGNA**, sul circuito del Jarama. Le 312 B 3 vanno forte, anche se Ickx con la Lotus profitta della pioggia per mettere il naso in testa. La corsa la vince Lauda con Regazzoni secondo, ma la vincono anche i meccanici della Ferrari, che sono molto allenati al cambio delle gomme. Quando le macchine si fermano, perché le condizioni della pista cambiano, alla Ferrari impiegano mezzo minuto scarso a cambiare quattro ruote; le altre squadre molto di più. E' la prima vittoria Ferrari da tanto

Non parliamo delle macchine che si sono viste sporadicamente (Trojan, Nicholson, Amon, Maki) delle quali non si può dir nulla.

Veniamo invece allo svolgimento della stagione, con le sue 15 gare (troppe).

In **ARGENTINA** si ha la gradita sorpresa di constatare che le Ferrari grazie al lavoro dei tecnici ed alla assiduità di Lauda e Regazzoni, sono tornate in primo piano. Non ancora irresistibili, ma forti. Domina nettamente Reutemann, deciso e sicuro, ma gli si stacca parzialmente la presa d'aria e ciò altera l'alimentazione. Resta senza benzina all'ultimo giro e vince Hulme, incredulo. Dopo Reutemann, protagonista è Regazzoni, che è stato attardato dalla collisione tra

CONTINUAZIONE DA PAG. 17

la classifica mondiale, con Regazzoni secondo.

La corsa-chiave è il **GP DI GRAN BRETAGNA**, a Brands Hatch. Lauda è magnifico e stacca tutti, e Regazzoni fa anche lui grandi cose. Regazzoni deve però fermarsi a cambiare una gomma e poi torna in pista a combattere, recuperando. Guadagnerà tre punti che diventeranno importanti alla fine.

A pochi giri dal termine il dramma di Lauda. Anche lui ha una gomma che si sgonfia, e lo sente. Vuole correre il rischio di finire in queste condizioni e non si ferma, ed è un grande errore.

Non ha ricordato la velocità dei meccanici al Jarama, e non ha saputo fare calcoli. Si fosse fermato avrebbe potuto terminare al terzo posto, magari al secondo. Quando non può più evitarlo entra al box e gli cambiano la ruota, ma non può ripartire, per colpa del caos creato dagli organizzatori. Perde anche il quinto posto che avrebbe potuto avere, ma la Ferrari reclama, e dopo due giudizi la CSI gli dà ragione. Scheckter può così vincere e Fittipaldi è secondo, con Ickx al terzo posto, dopo una corsa fantastica.

Nella lotta per il titolo si inserisce decisamente anche Scheckter, che si affianca a Regazzoni. Fittipaldi è primo e Lauda secondo, ma quando la CSI gli restituirà il quinto posto Lauda passa davanti a Fittipaldi.

Purtroppo per lui Lauda commette il secondo errore, stavolta ancora più grande, nel **GP DI GERMANIA**.

Esce di strada alla seconda curva, per errore di calcolo. E deve perdere ogni speranza. Con questo errore Lauda ha pregiudicato le sue possibilità nel campionato, e da questa gara non riuscirà più a piazzarsi. Regazzoni domina e Scheckter è secondo, e così i due si portano avanti coi punteggi. Fittipaldi, in questa corsa, è stato davvero sfortunato, perché è stato tamponato dal compagno Hulme al momento della partenza. Ormai è chiaro che per il titolo sono in lizza in quattro, ma Regazzoni appare favorito.

Sul Nurburgring si esaltano le doti personali e così vengono fuori Reutemann e Ickx, che fa meglio di Peterson, anche se nel finale deve cedere (cambio bloccato). Grave l'incidente a Hailwood, che esce di strada e che ne avrà per molto tempo in ospedale.

In **AUSTRIA** sono tutti per Lauda e per le Ferrari, ma salta fuori di nuovo Reutemann, che è in testa fin dal primo giro. Lauda lo segue, ma gli cede il motore, e Regazzoni è attardato. E' una gara strana, con una vera ecatombe, e con pochi all'arrivo. Via Lauda, Fittipaldi era in posizione favorevole, anche perché Scheckter era scomparso subito e Regazzoni era attardato. Poi anche Fittipaldi rompe (motore), imitato da Peterson. Solo Reutemann, dei grandi, è immune da guai, e vince. Ickx ha compiuto prodezze, nella sua



Sopra, nel Toboga di Montecarlo Clay Regazzoni ha perso forse la sua più grande occasione con quel testacoda che gli ha compromesso un primo posto che avrebbe potuto mantenerlo davanti a Peterson. Sotto a sinistra, Tom Pryce ha quest'anno stordito tutti con prestazioni, però solo in prova, sbalorditive almeno in Olanda e in Francia. Sotto a destra, Arturo Merzario ha condotto una stagione positiva: qui davanti a Hulme e a Edwards



corsa migliore, partendo dal fondo fino a superare persino Hulme. Depailler s'incarica di mandarlo fuori pista. Per il campionato è ancora una corsa a favore di Regazzoni.

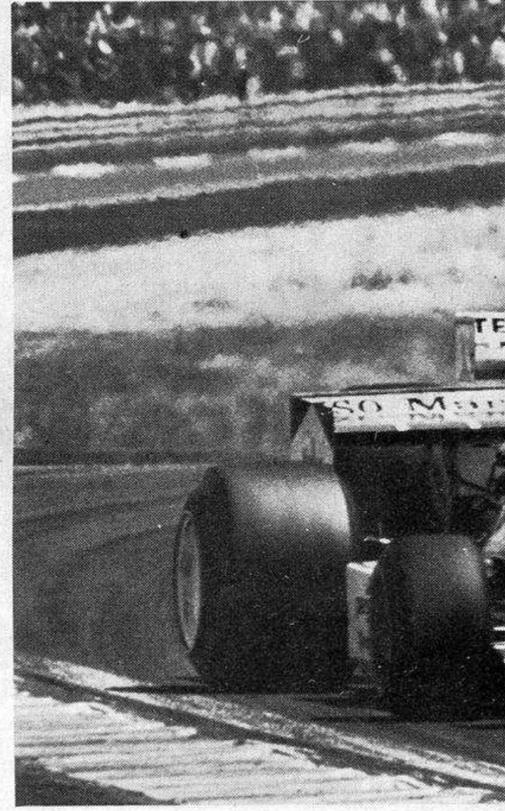
A **MONZA** le Ferrari hanno perduto definitivamente le possibilità di vincere il campionato. Senza appello per Lauda, ma con poche speranze per Regazzoni. Sfortuna, per la rottura dei motori, ma fortuna o sfortuna sono solo dei termini astratti. Ha vinto Peterson e Fittipaldi si è fatto sotto a Regazzoni per il campionato, con Scheckter in mezzo. Per gli italiani, delusi dalle Ferrari, la consolazione di

un grande Merzario al quarto posto, dopo gli entusiasmi per l'inizio di Brambilla.

Le due ultime corse, in America, sono storia recente. Lauda dominatore in **CANADA** ma fuori pista e Fittipaldi che vince davanti a Regazzoni. Scheckter eliminato dalla gara e dalla corsa al titolo.

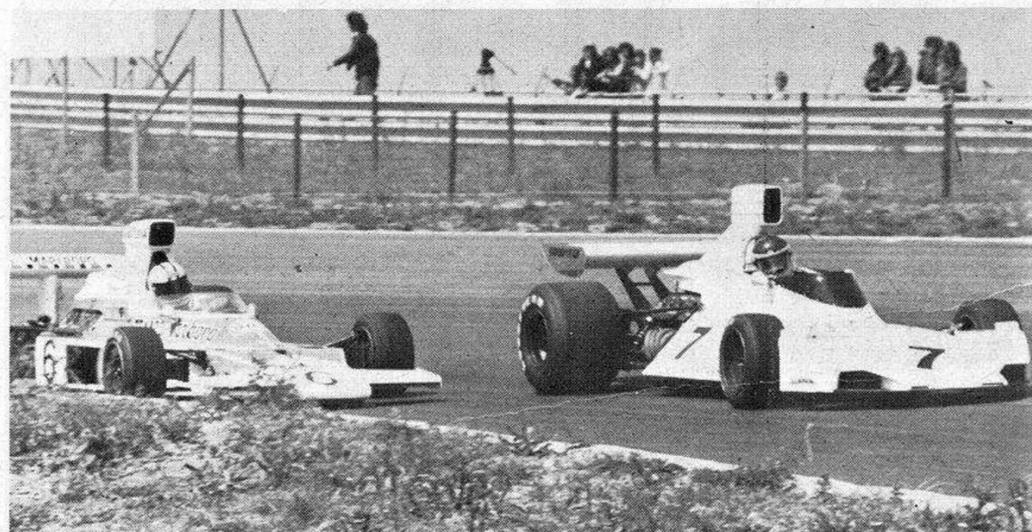
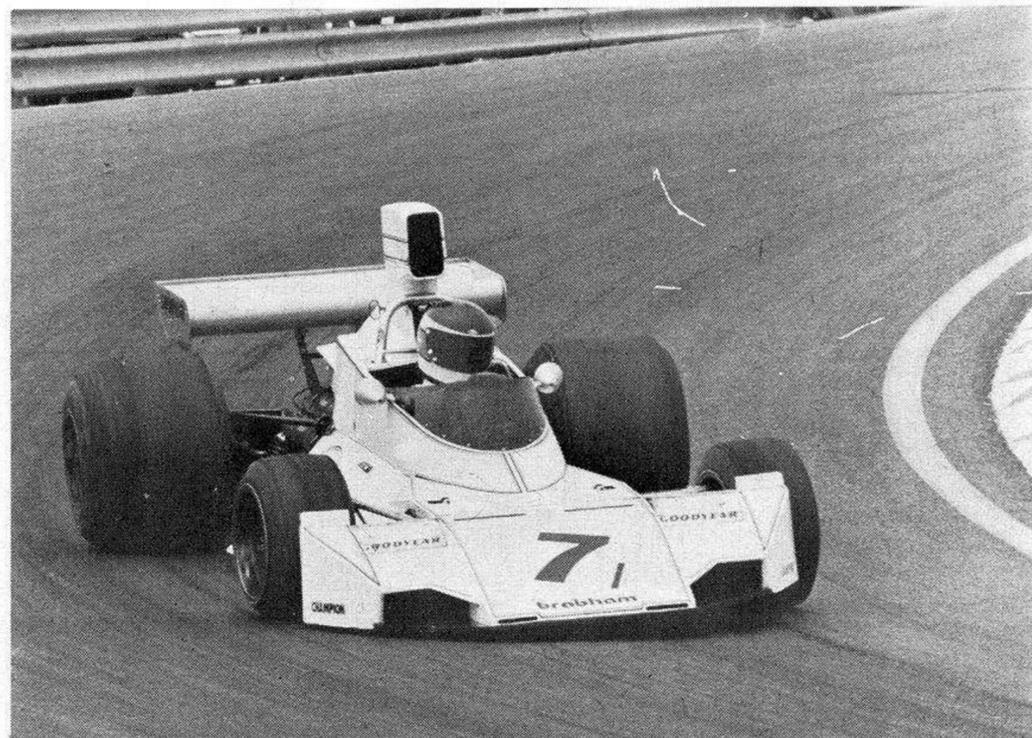
A **WATKINS GLEN** basterebbe a Regazzoni, restar davanti a Fittipaldi. Ci riesce per un chilometro, poi cedono gli ammortizzatori, suoi e di Lauda.

Le due ultime corse ci hanno mostrato gli americani che vedremo in tutte le gare del 1975. **MARIO ANDRETTI** con la PAR-

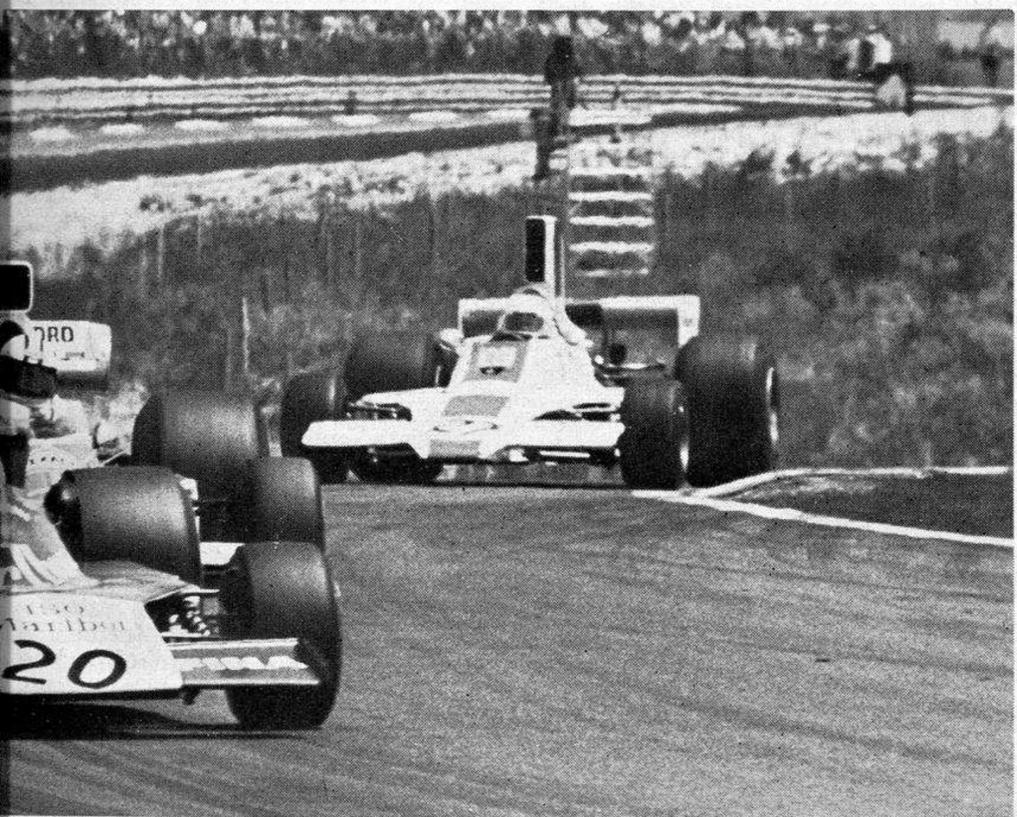


**NELLI** disegnata da Maurice Phillippe, padre della Lotus 72. E **MARK DONOHUE** con la **PENSKE**. Hanno fatto subito le cose buone. Andretti ha finito bene la prima corsa, ed ha ottenuto un eccellente tempo a Watkins Glen in prova, anche se non ha potuto correre. Donohue è stato meno brillante, ma occorre non dimenticare che egli ha abbandonato le corse da un anno e mezzo e che quindi gli manca l'allenamento. Penso che saranno entrambi tra i protagonisti maggiori delle corse 1975.

Nella economia generale della stagione vi sono elementi che hanno un ruolo molto impor-



In alto, abbastanza preoccupato il d.s. Ferrari per quest'approccio del suo Lauda ante GP Olanda. Sopra, le differenti sistemazioni delle sospensioni posteriori della McLaren e della Hesketh. A destra, due diverse immagini di Reutemann; in alto al GP di Montecarlo, mentre sotto siamo a Zandvoort



tante.

Per **I MOTORI** la scelta è limitata: da una parte i Ford-Cosworth e dall'altra i Ferrari. I dodici cilindri BRM, in pratica, non hanno mai contato, nonostante qualche tentativo di rinnovamento. Il confronto Ferrari-Cosworth si è chiuso a favore dei Ferrari, più potenti e adesso anche più dotati di coppia motrice. Hanno però vinto i Cosworth.

Molto importanti **LE GOMME**. Le Goodyear hanno ancora dominato, per lo scarso impegno della Firestone, che alla fine della stagione ha annunciato la sua decisione di smettere. Non sarà

così, perché la Parnelli di Andretti avrà ancora gomme Firestone, ma intanto nel 1974 quelli che avevano gomme Firestone sono stati in svantaggio rispetto agli altri.

Il campionato è appena terminato e già si annuncia il prossimo. Gennaio è vicino, con il GP d'Argentina e il GP del Brasile. Non ci saranno molti cambiamenti, tra i piloti. Il ritiro di Hulme lascia soltanto Graham Hill, a rappresentare la vecchia guardia. Ci sarà qualcuno nuovo, ma in ogni caso è prevedibile che anche il 1975 sarà acceso e incerto come il 1974.

f. l.

**ACCOPPIATA-VIAGGIO** per il debutto '75 della F. 1 in Argentina e Brasile

**42 mila lire di SCONTO**  
ai Soci **CLUB** di **AUTO SPRI**  
**NT**

Cominciano con lo scoccare dell'ora « zero » del mondiale F. 1 le iniziative atte a portare sempre più appassionati sui campi di gara: questa volta si tratta addirittura di un viaggio in **ARGENTINA** e **BRASILE**, che darebbe la possibilità di seguire i due primi GP dell'anno. La **CAMST VIAGGI** propone questo viaggio speciale, dal **9 AL 28 GENNAIO**:

- 9 gennaio:** partenza da Roma con volo Aerolineas Argentinas per Buenos Aires;
- 10 gennaio:** arrivo a Buenos Aires
- dal 10 al 15:** soggiorno a Buenos Aires con possibilità di assistere il giorno 12 alle gare;
- 16 gennaio:** trasferimento aereo da Buenos Aires a Rio de Janeiro;
- dal 17 al 22:** soggiorno a Rio de Janeiro
- 23 gennaio:** trasferimento aereo Rio de Janeiro - San Paolo;
- dal 24 al 26:** soggiorno a San Paolo per assistere alle gare;
- 27 gennaio:** partenza da S. Paolo per Roma;
- 28 gennaio:** arrivo a Roma

Il prezzo per persona sarà di **L. 792.000** comprendente viaggio aereo di andata e ritorno, pernottamento e piccola colazione in alberghi di 1. categoria, in camere doppie con bagno, trasferimenti da e per gli aeroporti, visita delle città di Buenos Aires e Rio de Janeiro con guida, trasferimento in autobus da e per i circuiti di Buenos Aires e San Paolo.

Per **I SOCI** del **CLUB AUTOSPRINT** il prezzo è ridotto a **Lire 750.000**. Informazioni e iscrizioni: **CAMST VIAGGI**, VIA GUATTANI, 9 - ROMA - TEL. 855553/863107.

# Così colorate MARTINI le monoposto di ECCLESTONE



Bernie ECCLESTONE



L'ing. Gordon MURRAY



Carlos REUTEMANN



Carlos PACE

# Già in aprile BRABHAM-ALFA



**DALL'INVIATO**

LONDRA - L'annuncio ufficiale dell'accordo tra la Brabham e la Martini e Rossi, era atteso e non ha rappresentato nessuna sorpresa. E' avvenuto a Londra, a cura della sezione britannica della Casa internazionale, ed è stato relativamente calmo, appunto perché la faccenda era ormai conosciuta e quello che c'era da sapere erano eventualmente i particolari dell'accordo.

Chi era molto curioso, in questo senso, è stato deluso, perché ovviamente le faccende private sono faccende private, ed a parte le eventuali ragioni fiscali vi erano quelle dettate da una linea di condotta signorilmente riservata che la Martini ha sempre seguita. Non abbiamo ben capito, d'altra parte, perché ci sia stata gente che abbia insistito nel voler sapere certi particolari cifrati, ed abbia mugugnato quando si è accorta che non venivano forniti.

La Martini dunque sarà lo « sponsor » della Brabham per gli anni 1975 e 1976, con opzione per il '77. Come si vede non si tratta di una operazione casuale ma di una precisa volontà di entrare bene nel mondo della Formula uno, dopo la pochissima felice esperienza tecnica ed umana compiuta con la Tecno. Il che significa che la Martini allarga il campo della sua azione pubblicitaria legata alle manifestazioni sportive.

Si poteva pensare che l'accordo con la Brabham fosse un modo di rimanere nello sport dell'automobile in modo vivace nel 1975, in attesa del ritorno alle corse della Porsche. Invece si è appreso che si tratta di una azione complementare.

Dalla Martini abbiamo anche appreso che continueranno le attività nel campo della motonautica, con la barca di Carlo Bonomi, che se ha limitato le sue regate internazionali 1975 a quelle europee non ha rinunciato del tutto, come pareva.

Per finire il discorso sulla Martini abbiamo anche udito che vi sono probabilità che le macchine ufficiali della Porsche si vedano prima del 1976, verso la fine della stagione prossima, ma che non dovrebbero esserci altri appoggi ad altre formazioni con macchine Porsche. Lo ha detto David Yorke che alla Martini è adesso consigliere, o se preferite consulente, ma la cosa ci pare strana perché la settimana scorsa in Germania avevamo udito esattamente l'opposto, vale a dire di un accordo con Muller per le gare della Interserie. Staremo a vedere.

E veniamo alla Brabham. Le cose importanti sono due:

- la fine della « verginità » della Brabham che finora non aveva mai avuto sponsors ed aveva conservato le sue macchine immacolate;

- la conferma ufficiale che le Brabham utilizzeranno i motori dell'Alfa Romeo e che vedremo una Brabham-Alfa nel corso del 1975.

Due cose importanti, e la seconda è più importante della prima. L'Alfa Romeo ritorna dunque davvero alle gare della Formula uno, sia pure sotto forma limitata ai motori, e la notizia deve farci piacere. I motori Alfa, e su questo non vi erano dubbi, sono i più potenti dei tre litri attuali, anche se hanno ingombri e pesi superiori a quelli di altri. L'adattamento alla F.1 non dovrebbe essere difficile dal punto di vista della alimentazione e del raffreddamento, anche se pone qualche problema per le misure di ingombro e l'accertamento dei pesi. I problemi pare che siano stati giu-

dicati risolvibili, se Gordon Murray ha dato il suo parere positivo quando Bernie Ecclestone è tornato dall'Italia con la prospettiva di utilizzare questi motori. La costruzione della macchina che avrà il motore Alfa è stata già cominciata e pensiamo che potremo vederla in prova verso aprile. Probabile che la si possa vedere in gara verso giugno, cioè nel pieno della stagione.

Niente di nuovo per i piloti. Restano ovviamente Carlos Reutemann e Carlos Pace, mentre per John Watson le cose si fanno difficili perché la Brabham non ha intenzione di allineare una terza macchina. Ecclestone sta però cercando di « piazzare » Watson presso un'altra squadra e ci auguriamo che vi riesca perché sarebbe davvero un peccato che un buon pilota come Watson non abbia un volante valido.

La macchina che la Martini ha decorata con le sue scritte e con le sue bande colorate è in pratica quella che è stata usata alla fine del 1974 ma con qualche modifica. Sono state modificate le sospensioni, nelle geometrie, in accordo coi tecnici delle gomme, ed è stata affinata la linea aerodinamica con la adozione di un musetto differente in qualche particolare e la carenatura degli specchietti retrovisori che ha comportato la modifica della forma dell'abitacolo, alleggerito il telaio, che ora è molto vicino al peso minimo regolamentare, ed anche la carenatura posteriore e la presa d'aria per il motore sono leggermente diversi per permettere un miglior afflusso di aria all'alettone posteriore. Molte cure sono state poste nelle misure di sicurezza per il pilota, specialmente nella parte frontale e nella protezione dei serbatoi.

Esteticamente la Brabham 44 B è molto simile a quella conosciuta. Le iscrizioni della Martini sono molto discrete, con una semplice striscia laterale sul bordo inferiore della carrozzeria, il marchio Martini sulla presa d'aria e la scritta Martini sopra quella Brabham sul musetto. Elegantissima, la macchina dovrebbe essere anche efficientissima. Lo vedremo in Argentina.

Franco Lini

## Trovati due SPONSOR anche LAFFITE con Williams

LONDRA - Frank Williams, incontrato a Londra, ha confermato che l'avvenire della sua squadra è assicurato, avendo concluso i necessari accordi finanziari con due differenti « sponsors », per cui le sue macchine saranno regolarmente al via di tutte le prove del campionato mondiale 1975, beninteso guidate da Arturo Merzario e Jacques Laffite. Sfumate perciò le speranze di Lella Lombardi? E' possibile, anche se c'è una operazione francese in ballo. Intanto dal 17 al 19 dicembre all'autodromo Santamonica: viene infatti confermato che la monoposto di Frank Williams, dopo essere stata esposta al Palasport di Bologna per la « Festa dei Caschi di AUTOSPRINT », verrà trasportata a Misano per essere sottoposta, con la guida di Arturo Merzario, ad una serie di test in vista del suo prossimo impiego nelle prime gare del Campionato Mondiale piloti F. 1 della stagione 1975.

- Dall'ultimo bollettino ufficiale della FFSA si apprende che a Jean Pierre BELTOISE, reo di aver indirizzato parole irriverenti ad un ufficiale di gara durante il Gran Premio di Francia 1974, è stata inflitta la pena della sospensione della licenza sportiva per la durata di tre mesi, ma con la condizionale.



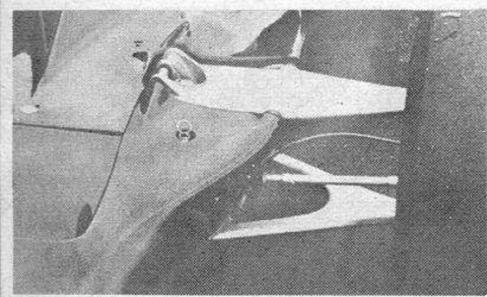
### Ammortizzatori elaborati

Garantiti 1 anno senza limitazione di chilometri  
Sostituzione immediata balestre e servofreni. Molloni rinforzati

MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

Ha cambiato faccia la F.1 (anglo) americana per concentrare il peso più in basso (mentre la MATRA insiste per un telaio)

# La SHADOW che musetto!



Tony Southgate ha disegnato una vettura completamente nuova, che però si ispira all'architettura generale della DN 3. L'aerodinamica è stata particolarmente studiata, in special modo la presa d'aria e la parte comprendente l'abitacolo. Come la DN 3 la nuova Shadow non utilizza il cambio ZF, ma lo Hewland TL 200. A sinistra: la sospensione anteriore è composta dai soliti due triangoli sovrapposti, dei quali il superiore è in un pezzo unico. L'ammortizzatore è piazzato obliquamente così da dare una geometria con flessibilità variabile



PARIGI - A completare il panorama delle macchine della Formula 1 preventivamente come protagoniste della stagione 1975 adesso mancano soltanto le Hesketh e le Lotus. Le altre le abbiamo tutte viste in questi giorni, sia in preparazione sul Paul Ricard (Ferrari, McLaren, Tyrrell) sia nelle presentazioni ufficiali avvenute a Londra per la Brabham-Martini e a Parigi per la UOP-Shadow. Ottimismo da tutte le parti, come è logico, perché tutti sono convinti di aver fatto del gran buon lavoro ai fini della supremazia in pista.

Ultima della serie delle macchine nuove o rinnovate è stata la UOP-SHADOW, presentata nei locali di Pierre Cardin subito dietro il palazzo dell'Eliseo dove sta di casa il presidente della Repubblica francese, ed a tiro di voce dalla sede della FIA. Una presentazione interessante perché, oltre che vedere la macchina rinnovata e quindi avere una idea del lavoro compiuto da Tony Southgate, c'era da sapere esattamente cosa pensano gli uomini della Shadow del progetto della Matra di fornire i suoi motori sia per la Shadow di Jarier, sia per una eventuale Matra-Gitanes da affidare a Beltoise.

Curiosità appagata, visto che alla presentazione è venuto anche Jean-Luc Lagardere della Matra, ad avallare quindi le sue dichiarazioni di qualche giorno fa. I dirigenti della Shadow d'altra parte hanno confermato che esiste la possibilità di vedere una delle loro macchine col motore Matra, e Tony Southgate ci ha detto di aver già preso tutte le misure e fatto già tutti i calcoli perché la cosa sia possibile.

L'accordo tuttavia non deve essere stato ancora raggiunto, se è vero che una riunione tra gente della Matra e gente della Shadow doveva aver luogo immediatamente dopo la presentazione.

Dall'insieme di tutto quanto abbiamo udito e visto, comunque, vien fuori il sospetto fondato che alla Matra tutta la operazione immaginata non sia soltanto volta a dare ai piloti francesi la possibilità di correre in F.1 (leggi Beltoise), ma che a più lunga scadenza vi sia un vero e proprio progetto di far tornare in vita il reparto corse, da dedicare però solo alle Formula 1.

Ciò spiegherebbe perché alla Matra insistano nell'aver un telaio Shadow sul quale far lavorare i loro tecnici, invece che di chiedere semplicemente alla Shadow di costruire per Beltoise una macchina identica a quella di Jarier, da dipingere semplicemente coi colori della Gitanes.

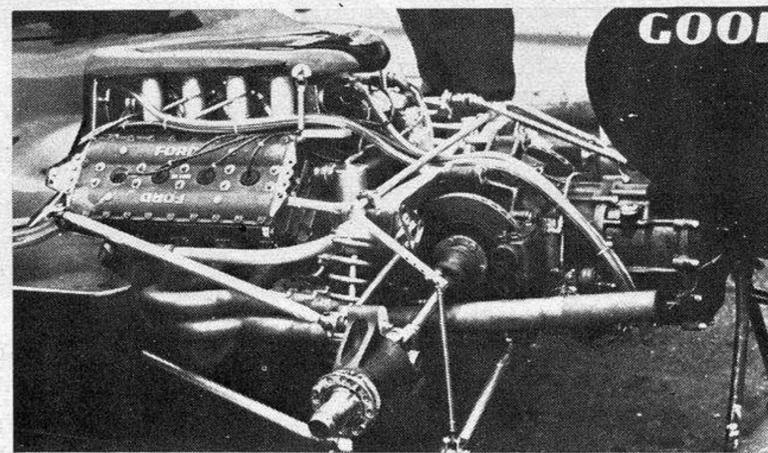
Ci viene anzi il dubbio che la operazione non sia tanto a lunga scadenza, ma che addirittura alla Matra pensino di poterla concludere prima della fine della stagione prossima, in modo da essere pronti per il 1976. Certo è che se riescono a coinvolgere la Gitanes adesso sarà poi più facile convincerla a continuare in futuro, specie perché in molti paesi vi è tendenza a far limitare la pubblicità delle sigarette nel mondo sportivo, mentre in Francia questa tendenza non esiste.

Abbiamo visto la nuova Shadow DN 5 che sostituirà la DN 3 del 1974. La linea è completamente cambiata, più filante e meno sgraziata. Non si può dire che la nuova macchina sia un capolavoro di estetica ma comunque è un netto progresso rispetto alla precedente. Secondo Tony Southgate, che l'ha progettata, il lavoro è stato indirizzato soprattutto a migliorare la forma

aerodinamica ai fini della più grande stabilità, non a quelli della massima velocità. Quindi le nuove forme hanno lo scopo preciso di assicurare direzionalità ed appoggio a terra, oltre che la massima sfruttabilità della trazione.

Le novità principali risiedono nella nuova forma del musetto, e delle sospensioni anteriori, completamente ridisegnate, e nelle diverse finizioni della carenatura attorno all'abitacolo, oltre che a quella sopra il motore (compresa la presa d'aria). La parte posteriore della macchina invece ha subito pochi cambiamenti, salvo una diversa geometria delle sospensioni. Cambiata anche la forma dell'alettone posteriore, per fare in modo che possa ricevere al meglio il flusso d'aria che gli faccia assolvere la sua funzione. La posizione del pilota è stata avanzata di circa 6 centimetri, con un leggerissimo allungamento del passo che era già lungo.

Oltre all'aerodinamica Southgate ha lavorato anche a togliere peso, senza tuttavia indebolire le strutture



Le sospensioni posteriori sono del tipo classico: triangoli sovrapposti con doppi tiranti inferiori paralleli. I punti d'attacco sono robusti e ricavati in fusione: i freni sono affiancati al cambio. I freni sono vicini alle ruote, ma non è escluso che siano montati all'interno della carrozzeria in un prossimo futuro

essenziali, e con una carrozzeria meno ingombrante e più sottile, oltre che con la revisione delle canalizzazioni idrauliche, ha potuto togliere una buona ventina di chili, per cui adesso la macchina è molto vicina al limite regolamentare (soltanto sette chili in più).

Che la nuova Shadow sia buona ce lo dice Jarier, che con Tom Pryce l'ha provata nei giorni scorsi al Paul Ricard:

«La stabilità in curva è diventata fantastica. Mentre con la macchina vecchia dovevo alleggerire parecchio, e talvolta scalare una velocità, affrontando le «esse» dopo le tribune, con questa sono riuscito a percorrere queste «esse» in pieno in quinta. E non solo per un giro ma per tutti i giri che ho fatto sul percorso lungo. Veramente fantastico».

Ottimismo, dunque, anche perché secondo i cronometri è stata registrata una differenza di oltre due secondi tra i tempi della macchina vecchia e quelli della nuova.

## Anche Surtees Ensign ed Hesketh al «Ricard»

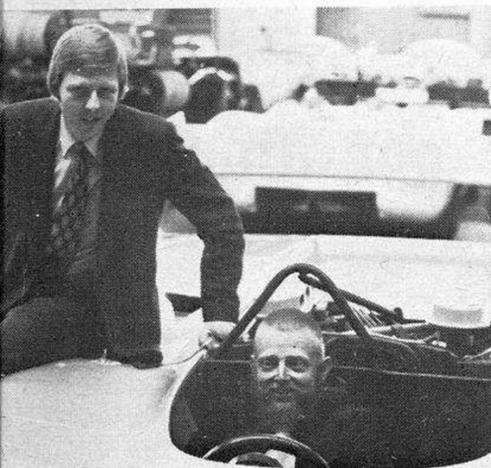
LE CASTELLET - Proseguite le prove al Paul Ricard in previsione dei GP di Argentina e Brasile. Dopo la puntata Ferrari, McLaren e Tyrrell sono state ora di scena la SHADOW, delle cui novità tecniche diciamo a parte.

John Surtees ha poi guidato personalmente una TS 16 sperimentale, dove le modifiche maggiori erano le seguenti: radiatori dell'acqua a fianco del pilota con deflettori per canalizzare l'aria. I serbatoi del carburante sono stati posti in posizione più centrale per migliorare il centro di gravità: i radiatori olio sono piazzati posteriormente. I punti d'attacco degli ammortizzatori anteriori sono stati spostati di una mezza dozzina di cm tramite l'aggiunta di un supporto saldato al telaio. La geometria delle sospensioni posteriori è stata modificata: le bielle inferiori sono ora parallele. La canalizzazione per l'aria di raffreddamento dei freni posteriori parte ora dalla presa d'aria per il motore. Su di un'altra vettura si è poi notato un nuovo profilo dell'abitacolo e una nuova presa d'aria per il motore.

Per la HESKETH, la messa a punto del modello 308 nell'ultima versione tipo GP USA continua con James Hunt. Poche modifiche sono state fatte: ora alla Hesketh si punta tutto sulla semplicità e sulla facilità delle regolazioni.

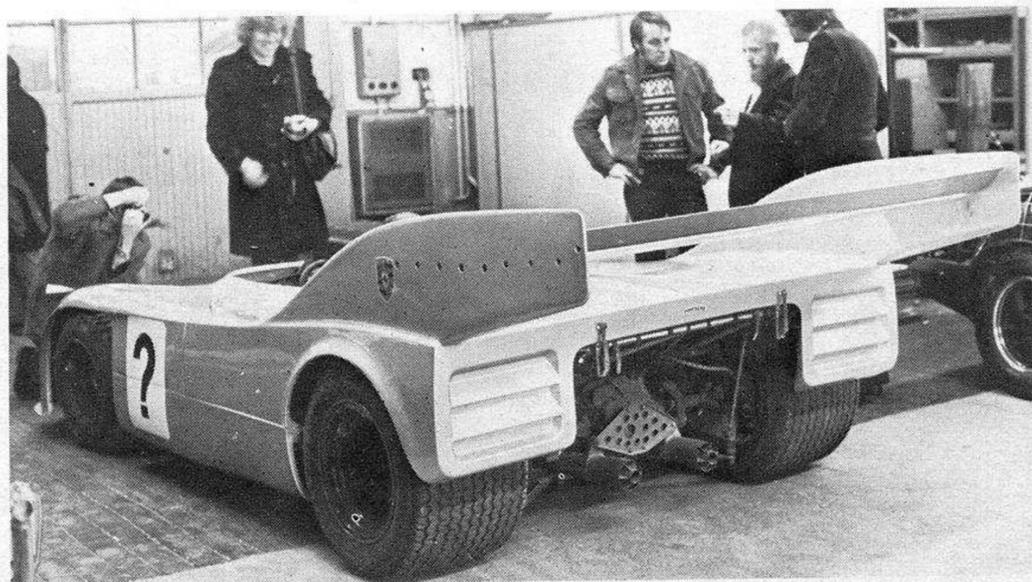
Infine si è vista anche la più recente versione della ENSIGN F. 1, che nel 1975 avrà il sostegno finanziario della ditta H.B. Security, una casa olandese di prodotti di sicurezza ed apparecchiature contro i furti, che già quest'anno sponsorizzava la Chevron B 24 con cui Rolf Wunderink ha corso nel campionato di Formula 5000. Il conduttore olandese sarà così uno dei «nuovi» della Formula 1, assieme al suo connazionale Arie Luyendijk, le cui esperienze fino ad oggi non sono andate più in là della Formula 3.

Attualmente, è in costruzione un modello radicalmente mutato della Ensign. Morris Nunn questa volta si è affidato ad un progettista di valore, quale David Baldwin (ex-Lotus ed ex-GRD), che ha progettato una F.1 con freni interni sui due assali, molle a flessibilità variabile, ed una nuova carrozzeria aerodinamica.



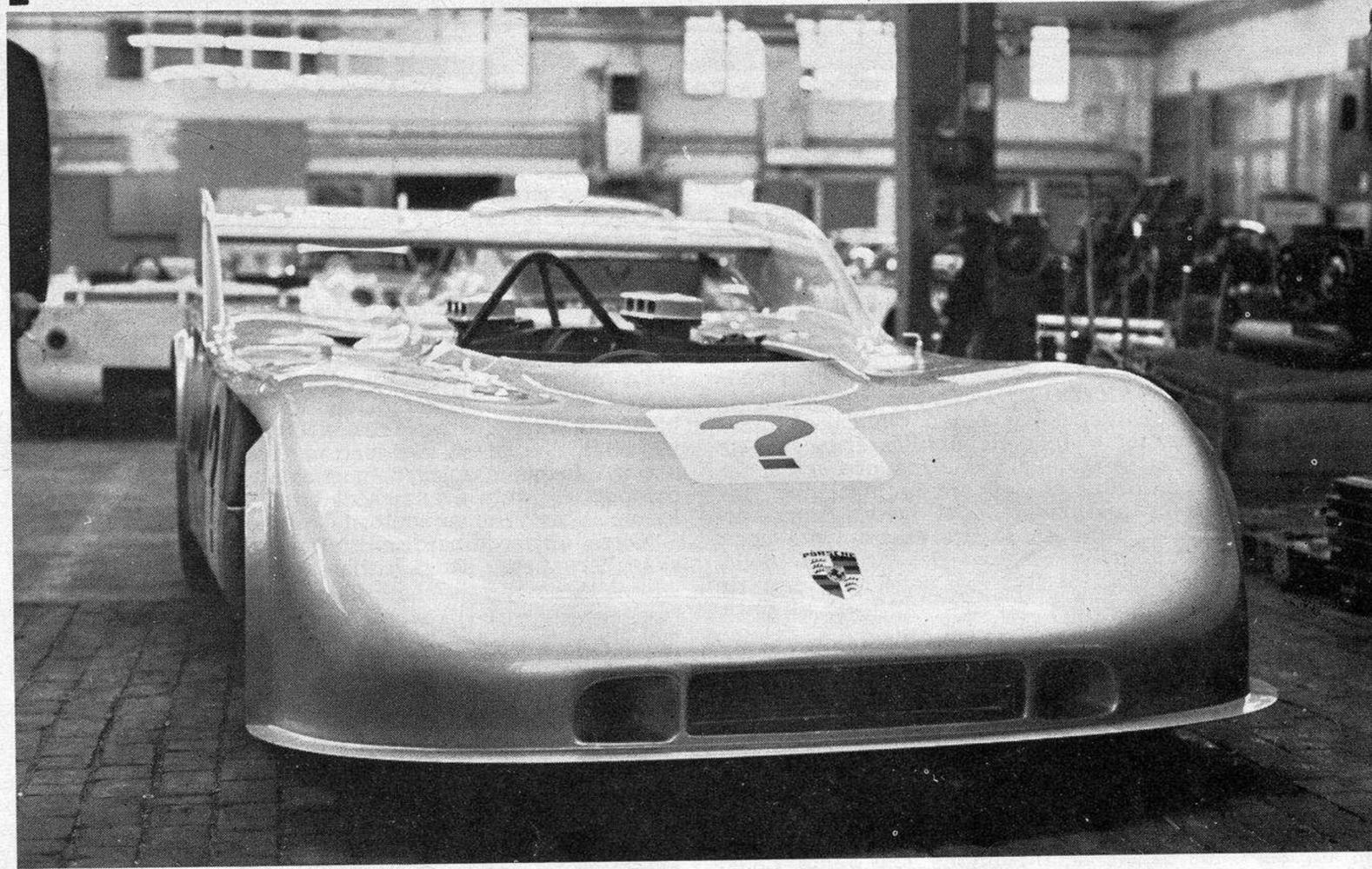
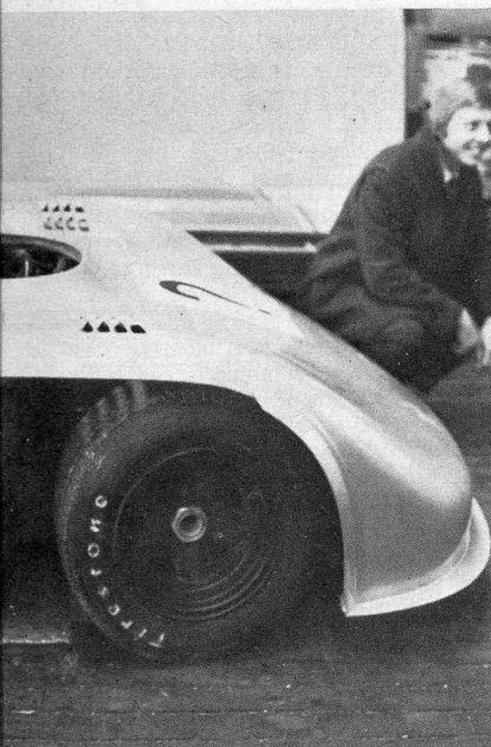
## Riesumata e modificata la 908-3 del '70

A destra, la parte posteriore con pinnature ed alettone della 917



# La PORSCHE di MÜLLER per la nuova INTERSERIE

Insieme con Muller, nell'Interserie correrà probabilmente anche Van Lennep, con la 917-20 che Muller ha in garage. A destra, la 908 è ancora priva di scritte pubblicitarie. Sotto, il musetto è stato rinnovato



**STUTTIGART** - Marcata col misterioso punto interrogativo, questa macchina non ha niente di segreto. E' la Porsche che sarà guidata da Herbert Muller nelle gare della Interserie e di

cui vi abbiamo parlato la settimana scorsa, una macchina tra l'altro ben nota, perché in sostanza si tratta della 908/3 che fu guidata da Siffert alla Targa Florio del 1970, la macchina nu-

mero 12 distinta dall'asso di quadri.

Muller ha comprato questo telaio, ne ha modificato la carrozzeria anteriore col musetto ben profilato che vedete, e la parte

posteriore con una carenatura che è praticamente uguale a quella delle Porsche 917 Turbo della Can-Am. Nella macchina c'era ancora il motore 8 cilindri, ma lui adesso ne monterà uno a sei cilindri con turbocompressore, quello della «Turbo» prototipo che ha corso nel 1974 per la Porsche-Martini. Con 450 cavalli e 600 chili di peso (forse meno?) Muller pensa di essere ben armato per le corse della Interserie 1975, per le quali pare ci sia un rilancio, adesso che la Interserie è stata riorganizzata completamente.

La macchina di Muller, che nelle fotografie vedete grezza, sarà dipinta coi colori della Martini Racing Team; e tutte le corse della Interserie saranno un poco influenzate dalla Martini, poiché il nuovo presidente del comitato organizzatore è uomo della Martini e Rossi tedesca.

# ZUMM

(brev.)

scarico-idea  
salva paraurti  
nuovo da

completo del  
kit di montaggio  
a lire 9.900

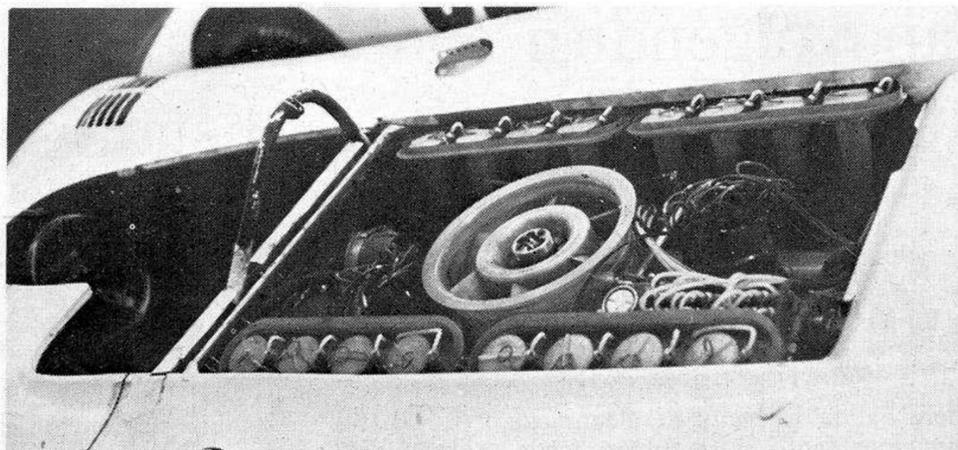
n/ **ANSA**  
marmitte

41034 Finale Emilia  
Telef. (0535) 98031/32  
Telex: 52113 ANSA



per la **RENAULT 5**

Ricordate la eccezionale fotografia da noi pubblicata qualche tempo fa, con il blocco del motore Porsche a 16 cilindri in fase di montaggio? Fu una foto che fece scalpore, perché confermava come alla Porsche si stesse lavorando su un bestione del genere, nonostante le smentite. Adesso vi proponiamo altre due fotografie eccezionali, anche se hanno soltanto un valore documentario ai fini storici. Si tratta dello stesso motore, il famoso 16 cilindri, montato su un telaio Porsche 917 spider, e che adesso è allineato in un re-

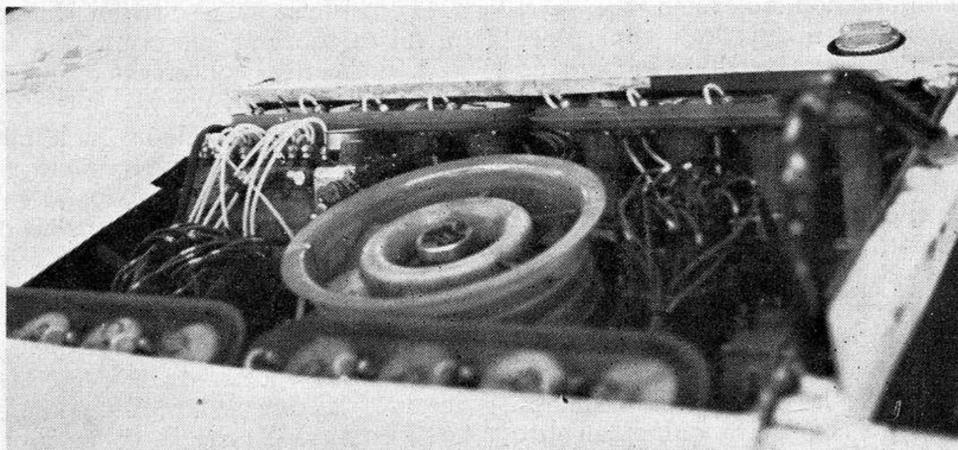


Da quel che abbiamo saputo la macchina ha effettuato molte prove sul circuito privato della Porsche a Weissach, ma non ha mai dato i risultati sperati. I guai maggiori sono venuti dalla difficoltà di adeguata sincronizzazione tra accensione e iniezione, e lo si comprende dato che si trattava di far andare perfettamente d'accordo sedici iniettori e trentadue candele, con tre sorgenti diverse e lontane di moto distributivo. In un motore così lungo debbono esserci state delle variazioni rilevanti, di parecchi gradi, tra le fa-

## Il 16 cilindri al Museo

parto della fabbrica tedesca insieme con tante altre macchine che sono in attesa di restauro ed abbellimento definitivo prima di andare al loro posto nel Museo della fabbrica.

Le due fotografie vi mostrano i due lati del motore, con i particolari della pompa di iniezione e della accensione. Noterete come vi siano due distributori d'accensione, ognuno con sedici fili di uscita, il che significa che questo motore aveva doppia accensione. E la pompa Bosch è unica, con sedici pompanti sullo stesso blocco.



sature ottimali calcolate e quelle effettive. Basti solo pensare alle torsioni degli alberi, pur se l'albero motore è probabilmente sdoppiato, con presa di forza al centro. Ad occhio, infatti, diremmo che il sedici cilindri Porsche era l'accoppiamento di due otto cilindri, ma la pompa di iniezione è su un blocco e i due spinterogeni su un blocco ciascuno, pur servendo entrambe le parti.

Comunque i documenti ve li offriamo, a titolo documentario.

## Un po' di fumo solo per il motore - BLU in F. 1 Uno spiraglio per la MATRA

PARIGI - Facce serissime ed accenti pressoché funerei, alla conferenza-stampa Matra. Jean Luc Lagardere, direttore generale, che negli anni scorsi aveva avuto i toni baldanzosi che le circostanze giustificavano, stavolta era imbarazzatissimo, al momento di cominciare il suo discorso. Era proprio evidente che non sapeva come iniziarlo, ed egli stesso lo ha affermato dicendo che « sono abituato a parlare dei successi passati ma soprattutto a guardare avanti e ad annunciare i programmi futuri. Stavolta sono imbarazzato e non so come dirvi le cose che udrete, e che di certo non vi permetteranno molti entusiasmi ».

C'era di che, visto che anche se non ha avuto il coraggio di usare la semplice frase che poteva essere « la Matra si ritira dalle competizioni » ha usato lunghe perifrasi, la sostanza delle sue dichiarazioni era proprio l'annuncio ufficiale della fine delle attività della squadra.

Potremmo riassumere quel che ha detto Lagardere in una frase giscardiana: « La Matra si ferma, però... ». Ecco, se Giscard dice « Sì, ma... » Lagardere ha detto un « no, ma... », pur se a voler bene analizzare le cose c'è una profonda differenza.

I « ma » di D'Estaing sono delle riserve ben calcolate e fondate, il « ma » di Lagardere è una scappatoia, crediamo, tirata fuori per non lasciare troppo amaro in bocca a quanti erano venuti a Velizy sapendo benissimo di che si trattava ma sperando sempre che ci fosse un miracolo dell'ultimo momento a far cambiare le cose. Il miracolo non c'è stato e la Matra non correrà più.

Le ragioni sono molteplici. I prototipi attuali sono destinati a sparire definitivamente dalla scena sportiva, anche se la CSI compie favolose arrampicate sugli specchi per tentare di gabellare come possibile una vita futura della categoria in un campionato parallelo che non avrebbe nessun senso. Quindi non vale la pena di insistere a spendere soldi in queste macchine che non hanno futuro.

Ci sarebbe forse stata la possibilità di vederle ancora per un anno, nel campionato Marche 1975, se vi fossero state almeno delle ragioni sportive, voglio dire se la concorrenza fosse tanto accanita da promettere delle belle vicende. Poiché invece

già nel 1974 la realtà è stata di una stagione molto scialba, è logico che quella dell'anno venturo lo sia ancora di più.

Poi i regolamenti; come si diceva. Nessun futuro per le macchine attuali, e la Matra non ha nessuna intenzione di mettersi a costruire macchine diverse, credendo fermamente che per le corse in pista occorrono macchine dalla tecnica avanzata, capaci di lasciare libertà totale di espressione ai tecnici.

Infine il momento economico, che non permette sciali. Per tutte queste ragioni quindi, niente più Matra in pista. Ma...

Eccoci alla « giscardata ». E' venuto fuori un « ma », che ha fatto tanto parlare e scrivere i nostri colleghi francesi. Riguarda la possibilità di vedere di nuovo delle Matra, o almeno i motori Matra, in altra forma. Che ci fossero in ballo delle trattative per la eventuale possibile adozione del motore Matra da parte della

Shadow, con Jarier a spingere, era noto. Era però anche noto che i prezzi che la Matra aveva avanzato, sia per la vendita sia per la manutenzione di questi motori, erano elevatissimi e tali da far « retrocedere » gli eventuali acquirenti.

Alla Shadow ce l'avevano detto un mese fa, e non credo che nel frattempo abbiano cambiato idea. Per convincerli ad adottare il motore Matra, e quindi anche a fare le modifiche che ciò comporta per i telai, occorrerebbe che ci fossero fatti nuovi. Occorrerebbe cioè che la Matra calmasse le sue pretese. Poiché Lagardere afferma che i loro costi sono elevatissimi, bisognerebbe che intervenisse qualcuno ad accollarsi almeno parzialmente le spese. Ecco quindi, saltata fuori dal cappello all'ultimo momento, la prospettiva avanzata da Lagardere (e che mi sa tanto di proposta adescatrice) di poter eventualmente arrivare ad una macchina da For-

mula uno che si chiamerebbe Matra-Gitanes. Una macchina che non sarebbe Matra davvero, poiché nelle intenzioni si tratterebbe di un telaio Shadow modificato dai tecnici Matra e azionato da un motore Matra, e che sarebbe da affidare a Beltoise.

Lagardere ha poi aggiunto, pressato dalle domande, che le due possibilità di rivedere i motori Matra sono congiunte e non dissociabili, il che equivale a dire che se la Shadow vuole il motore per Jarier deve anche accettare di fornire il telaio per Beltoise. E che la Gitanes se vuole poter continuare a mettere il suo nome su una macchina Matra deve fare in modo che la Shadow sia convinta ad accettare i motori Matra, cioè a non spendere tanto. In altre parole Lagardere, a mio avviso, ha fatto leva sul nazionalismo, ed ha messo la Gitanes in una posizione difficile perché adesso la gente si aspetta che la marca di sigarette faccia il bel gesto e continui a dare alla Matra un sostanzioso contributo, per fare in modo che Beltoise abbia la sua Formula uno e che la Francia sia ancora rappresentata sulle piste.

Non si è parlato d'altro, nella conferenza Matra. Ci sono state anche altre piccole cose, ma di interesse locale. Tono dimesso, dicevo, anche se rassicurato da qualche sprazzo di orgoglio, come quella frase che abbiamo udita e che era tutta di fierezza: « Non è colpa nostra se le corse sono state scialbe. Gli è che avevamo messo ko tutti gli avversari ».

Quel che è certo è che alla Matra si smobilita in ogni caso. Se ci saranno le F. 1, saranno seguite da Parigi. La gente che era al Paul Ricard, nei capannoni in affitto, resterà là ma a fare altre cose Matra, di quelle che non hanno niente a che vedere con l'automobile.

Che la Matra se ne vada, comunque, dispiace. Era una casa agile e validissima. Aveva raggiunto livelli altissimi in tecnica ed in efficienza operativa. Ormai era diventata parte del panorama sportivo internazionale, ed a giusto merito. Se sparirà del tutto sarà peccato davvero, e sinceramente noi la rimpiangeremo.

f. l.

### BILANCIO-SINTESI

## 124 vittorie in 10 anni

• La Matra ha corso per dieci anni, dal 1965 al 1974. La fabbrica francese di aggeggi che non hanno niente a che vedere con le automobili si era trovata a « possedere » una fabbrica quasi per caso. Aveva aiutato finanziariamente René Bonnet, quando questo era rimasto solo dopo essersi separato da Charles Deutsch (la famosa DB).

Quando René Bonnet ha lasciato la sua fabbrica, per sue ragioni personali, la Matra si è trovata ad affrontare il problema di mantenere in vita la fabbrica o di liquidarla, per recuperare i suoi quattrini. Vi ha inviato un giovane direttore, che era Lagardere, perché esaminasse la situazione e facesse il suo rapporto. Lagardere ha scoperto che la fabbrica non era soltanto produttrice di macchinette da vendere, ma che aveva un potenziale tecnico e sportivo notevole. Così il suo parere determinante è stato di mantenerla in vita e di continuare le corse. E così la René Bonnet è diventata Maria Bennet per un anno e poi Matra automobiles e basta.

Dal 1965 ad oggi, cominciando dalle F. 3 per finire alle macchine prototipo di questi anni, ha corso in Formula Due ed in Formula Uno, prima con la formula Matra-International (motore Ford) che ha permesso i successi di Stewart, e poi come Matra e basta. Ha partecipato a 334 corse, ottenendo 124 vittorie, 104 primati sul giro, tre campionati di Francia di F. 3, cinque titoli di campione di Francia F. 1 e F. 2, tre titoli europei di F. 2, uno di campione del mondo piloti con Stewart e due di campione del mondo Marche, oltre alle tre vittorie consecutive a Le Mans che sono l'orgoglio della casa. Un bilancio che è notevole ed ammirevole.



de ADAMICH

Capovolgendo i contenuti dei suggerimenti chiesti  
ROGANO ha «preso le distanze» da ANCAI e FISA

# La demoCSAI controllata

rendere valida la scelta di alcuni che in un certo senso si sarebbero trovati in una squadra, che avrebbe loro offerto altre opportunità di gare al di là della Formula 2. Questo avrebbe permesso anche di proseguire il discorso con altri piloti l'anno seguente e così via.

Se fosse venuta a mancare la possibilità di una organizzazione ufficiale allora non volevamo che si ripetessero gli errori degli anni precedenti e quindi i premi avrebbero dovuto essere distribuiti secondo i risultati man mano che la stagione progrediva, con l'automatica possibilità per i migliori di emergere e di potenziare l'attività con i mezzi ulteriormente conseguiti.

Una proposta non si contrapponeva all'altra, ma ne era solo l'alternativa proprio in funzione dell'unica condizione della squadra ufficiale che si assumesse la gestione di alcuni piloti di F.2. Si arriva quindi all'altro giovedì ed alla convocazione da parte dell'ing. ROGANO del sottoscritto come rappresentante ANCAI, di AN-

GIOLINI come rappresentante FISA, MAFFEZZOLI direttore sportivo della ex-squadra, MORMILE per l'ANFIA e SALITI come segretario CSAI. Rogano ci comunica che l'Autodelta non può accettare la proposta e chiede cosa proponiamo.

Io ribadisco che se non c'era altra organizzazione equivalente all'Autodelta ad assumersi la gestione, l'ANCAI insisteva sulla distribuzione dei premi in funzione dei risultati e solo tale alternativa noi eravamo disposti ad accettare.

La FISA con Angiolini si affianca in pieno a noi ANCAI, Maffezzoli ha il nostro stesso indirizzo, salvo il modificare la forma di distribuzione che deve però restare legata alla partecipazione alle gare e non a scelte aprioristiche. Rogano ci ringrazia e riferirà, dice, al comitato Formula 2

Ora, alle porte della democratizzazione, lasciare in piedi un comitato «esecutivo» che è composto da persone scelte d'ufficio dell'ing. Rogano stesso e non dai piloti o dai protagonisti, fa restare un po' perplessi;

tenete presente che l'ing. Ceard non fa parte del comitato come ANCAI ma a titolo personale e che Zagato rappresenta se stesso e non la FISA, tanto è vero che le voci ufficiali FISA ed ANCAI sono state espresse da Angiolini e me.

Ma leggere poi su certi giornali che le decisioni sono proprio quelle che noi ANCAI e FISA abbiamo contestato, lascia allibiti. Insomma, e qui non so se abbiano fatto male Flammini, Serblin e Truffo, che hanno tutta l'ammirazione dell'ANCAI per le loro capacità, invece che dire come nel '73 e '74: «ragazzi voi correte e noi spendiamo i soldi come pensiamo giusto» è stato detto: «ragazzi ecco i soldi, correte e spendeteli come voi pensate giusto».

Eh no! O una organizzazione ufficiale di una Casa che potesse garantire l'inserimento dei piloti F.2 prescelto anche in altre fasce professionistiche del nostro sport o che siano i risultati che arrivano man mano a premiare i migliori. Serblin è stato il migliore nel '74 e probabilmente lo sarebbe stato nel '75, quindi avrebbe avuto in ogni caso, ma senza polemiche i fondi CSAI e avrebbe trovato certamente chi era disposto a sovvenzionarlo proprio in funzione di questo, e per finire lo aveva già trovato al di là dei contributi CSAI nella Scuderia del «Passatore».

Flammini e Truffo, più o meno, avevano fatto esperienza in queste due annate; Rogano ha sempre sottolineato che i soldi CSAI non sono per i piloti Formula 2 ma sono per la valorizzazione di piloti nazionali, utilizzando come mezzo la F.2. Raccolgendo l'opinione degli altri italiani in fase di valorizzazione (F.2 e no), si può dire che i fondi destinati ai due ex-azzurri suonano più come premio d'affezione che come incentivo alla valorizzazione (e vorrei sapere come la pensa Rogano veramente, invece del solito trincerarsi dietro la classifica dell'europeo F.2 che vede Truffo e Flammini 2 e 3. italiani dietro a Serblin).

E' stata fatta la scelta, ma quello che indispette è il modo in cui è stata fatta: la CSAI tiene buoni gli indirizzi degli altri solo quando concordano con i suoi. Essere andati a Torino, aver ribadito le proprie proposte in modo chiaro e lineare, aver contestato subito eventuali modifiche delle nostre proposte e poi ritrovarsi con dei dati di fatto completamente differenti fa cadere le braccia.

Ma forse a pensarci bene una spiegazione logica c'è in questa opposizione CSAI nei confronti ANCAI: forse dopo il convegno di Genova la CSAI si è sentita accusare di «connivenza» con l'ANCAI sul «misfatto» premio al costruttore che non utilizza piloti italiani, e per non correre rischi la CSAI ha preferito ristabilire subito le distanze facendo l'opposto di quanto proponevano FISA ed ANCAI.

Andrea de Adamich

La democratizzazione della CSAI si farà, ma sembra che fino a quel giorno la CSAI attuale ci tenga, appena può, a tenere in mano le redini delle decisioni sportive contro gli stessi desideri e suggerimenti degli sportivi protagonisti, che lei stessa ha interpellato.

Avete letto le decisioni degli stanziamenti ai piloti di Formula 2, per facilitare la loro valorizzazione. Ma queste decisioni sono contrarie a quanto aveva proposto la «base». E' meglio spiegare quanto avvenuto per chiarire anche la posizione ANCAI nell'assurda situazione creatasi: assurda ma che suona anche un po' come presa in giro delle associazioni ufficialmente riconosciute dalla CSAI

STESSO GIORNALE (TUTTOSPORT) - STESSO GIORNO (5 dicembre) - STESSA PAGINA (7)

## Le divergenze parallele: chi avrà ragione?

Ha ribadito  
FERRARI

«...l'unico italiano, pilota di classe internazionale della F. 1, è stato prodotto da noi nel 1973...»



Ha detto

MONTEZEMOLO

«...E poi, diciamo chiaramente, a livello di Formula 1 i piloti italiani non esistono proprio...»

Cronologia dei fatti e loro spiegazione. Naufragata la squadra CSAI F.2 del 1973 e '74, la CSAI stessa dichiara di voler cambiare metodi e forma di finanziamento per il futuro. L'ANCAI avanza due proposte: la prima vede il suggerimento di sentire se l'Autodelta, squadra ufficiale dell'Alfa Romeo, può gestire la squadra di 3 vetture e 3 piloti.

Come ANCAI sappiamo di scontentare parte dei nostri soci, che non accettano la scelta aprioristica di 3 piloti, ma vorrebbero che solo i risultati portassero a premiare economicamente i migliori di loro stessi.

Noi ANCAI impostiamo lo stesso la proposta di squadra con scelte aprioristiche, in quanto valutiamo che una organizzazione ufficiale come l'Autodelta o eventualmente altra, purché ripeto ufficiale (poteva essere la Lancia, la Ferrari ecc. ecc.) desse garanzie tali di inserimento ai piloti, da

## Soddisfatti gli ex-gemelli

TORINO - Ospiti di Duilio Truffo, Patrizia e il piccolo Oliviero (già accanito lettore di AUTOSPRINT), Maurizio Flammini e Luisa di passaggio a Torino. E' l'occasione per scambiare due parole sui recenti programmi C.S.A.I.. Per entrambi i piloti il problema più importante e urgente è perfezionare rapidamente i numerosi contatti con gli sponsor con il doppio aggravio di essere in ritardo sia sulle date tradizionali del budget, sia sulla composizione delle varie squadre. Ecco, sinteticamente, le impressioni dei due piloti:

MAURIZIO FLAMMINI: «Prendo atto delle decisioni della CSAI sperando di trovare rapidamente uno sponsor che mi permetta di correre una stagione valida. Non vorrei limitarmi alla F. 2, cercherò infatti di correre ogni settimana con ogni tipo di vettura efficiente riuscirò a trovare. Per quanto riguarda la F. 2 ho in corso vari contatti (con Trivellato, con Osella) ma tutto purtroppo dipende da quanto sarà il mio budget economico. Preferirei, per quanto riguarda la squadra, una soluzione in parallelo con Duilio Truffo, col quale ho vissuto un anno importante che ha visto nascere una sincera amicizia tra di noi. Spero di poter effettuare una buona stagione nel '75 raggiungendo i risultati sportivi che inseguo».

DUILIO TRUFFO: «Sono contento delle decisioni prese dalla CSAI. Mi sembra soprattutto valido il discorso "premi". E' da risolvere il problema sponsor per compendiare i circa 20 milioni della CSAI con almeno altri trenta milioni, tenuto conto di una ragionevole quota di premi, per impostare un valido programma di F. 2. Resta fermo l'impegno di dimostrare che le scelte di Dragoni non erano sbagliate e a questo scopo sarà determinante l'autogestione del '75, che costringendo ciascuno a prendersi le proprie responsabilità, mostrerà i veri valori in campo. Oltre che in F. 2, soprattutto se correrò con Osella, ho la speranza di disporre della Sport 2000 (budget permettendo) speranza che con Trivellato è più difficile da realizzare».

Si rinnova al PALAZZO dello  
dizionale festa dello sport  
Per una via ITALIANA

SPORT di BOLOGNA la tra-  
auto con un tema-chiave:  
**ALLA FORMULA 1**

# La NONA di AUTO SPRI NT

E' il nono appuntamento d'oro questo riproposto da AUTOSPRINT per la ormai festa-simbolo dell'automobilismo, non solo nazionale, nella cornice davvero insolita del Palazzo dello Sport bolognese, reso disponibile con squisita sensibilità dall'Amministrazione Comunale. Abbiamo pensato molto prima di allargare vieppiù i confini di questa manifestazione, che già l'anno scorso trovò negli spazi della Fiera di Bologna un ambiente più adeguato di capienza alle richieste che ci tempestavano da parte di centinaia di amici e lettori appassionati. Il « pienone » con la... Celere all'Antoniano ci ha convinti a fare del nostro Casco d'Oro sempre meno un salotto, per un gruppo forzatamente contenuto di « addetti ai lavori », e sempre più una platea per quelli che sono i veri protagonisti di questo sport, insieme con costruttori, piloti e meccanici: gli appassionati qual-

data insolita, un lunedì che impone anche questa insolita presentazione-reportage d'anticipo, appunto per appagare contemporaneamente chi ha ed avrà avuto la possibilità di essere dei nostri e chi dovrà limitarsi a leggerne a distanza (e con la sospensione della settimana festiva natalizia, AUTOSPRINT col racconto delle ore al « Palazzo » si potrà leggerlo solo martedì 31 dicembre).

Resta l'amaro che poteva essere una festa d'oro trionfale per i colori italiani; cioè la festa che inseguiamo da nove anni, da dedicare alla squadra e ai piloti più vicini al cuore di tutti. Con tutto il più entusiasta benvenuto all'Emerson Fittipaldi, per la seconda volta qui a ritirare la statuetta-simbolo della massima qualificazione iridata del volante, rimane in tutti certamente il disappunto della accarezzata possibilità che potesse essere



siasi, quelli che vivono, come pochi di entusiasmo sincero e generoso per questa disciplina sportiva e ai quali è data raramente l'occasione di viverli più da vicino i campioni, le macchine, i personaggi tutti della loro passione.

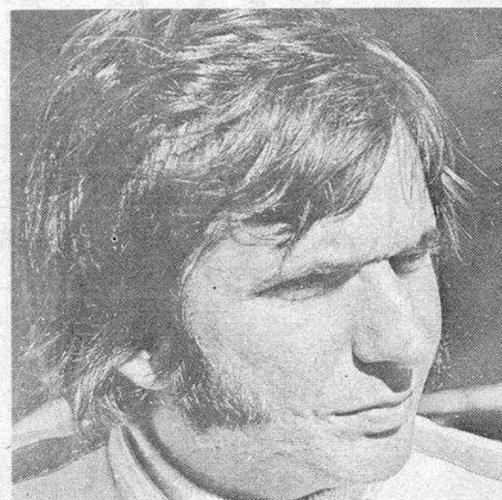
Qualcuno sarà magari spaventato dalle « oceaniche » componenti dell'insolito appuntamento, qualche altro si può sentire defraudato dal non essere più parte di una élite con il meccanismo della « premiazione aperta », ma siamo convinti di non aver sbagliato

Resta però un amaro in questa passerella, che esigenze di partecipazioni dei più attesi ci ha costretto a programmare per una

la buona volta per un trionfo più familiare: che il Casco iridato venisse cioè ritirato da un pilota della Ferrari. Avevamo fidato anche, lo sapete, in una risposta del computer, che in anticipo di tre mesi aveva dato il suo verdetto augurale, pur mostrando chiaramente la portata dell'alternativa « FITTI », nella sfumatura di un centesimo di oroscopo-punti. Ancora una volta invece l'occasione è mancata. Col « supplizio » di quegli ammortizzatori del Glen, rivelatisi al momento della verità finale improvvisamente troppo stretti e induriti per reggere alle sollecitazioni della mai amica pista americana, all'interno



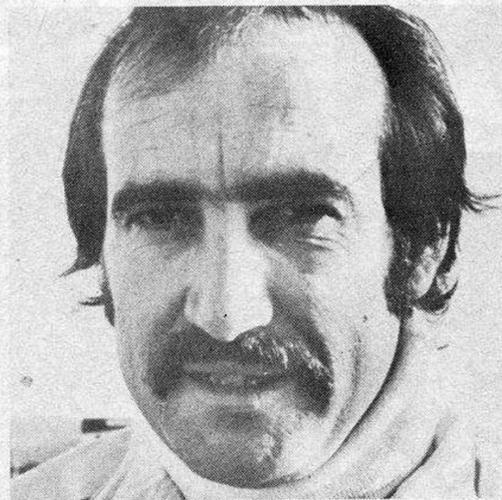
# Emerson FITTIPALDI



## casco iridato

Nato a San Paolo del Brasile il 12 dicembre 1946. Dopo aver fatto le prime esperienze agonistiche in patria sulle vetture più disparate, Emerson venne in Europa all'inizio del 1969. Nel 1970 il brasiliano bruciò letteralmente le tappe, iniziando in Formula 2 con vetture Lotus e debuttando in F. 1 sempre per quella casa. Prese i suoi primi « 3 punti » mondiali ad Hockenheim alla fine della stagione vinse il G.P. degli Stati Uniti. Nel 1971, pur non vincendo gare, « rodò » le proprie possibilità di diventare uno dei big della F. 1 che divennero realtà nel 1972 quando, vincendo cinque Grandi Premi, si laureò Campione del Mondo a soli 25 anni. Nell'anno successivo, sempre con la Lotus, Emerson ebbe un folgorante inizio di stagione, aggiudicandosi i G.P. d'Argentina, Brasile e Spagna; poi, causa alcune gare sfortunate non poté fare di meglio che classificarsi secondo alle spalle del grande Stewart. Passato alla Marlboro-Texaco-McLaren quest'anno, Fittipaldi ha più che dimostrato di essere solo il fortunato del detto latino: « Audaces fortuna juvat ».

# Clay REGAZZONI



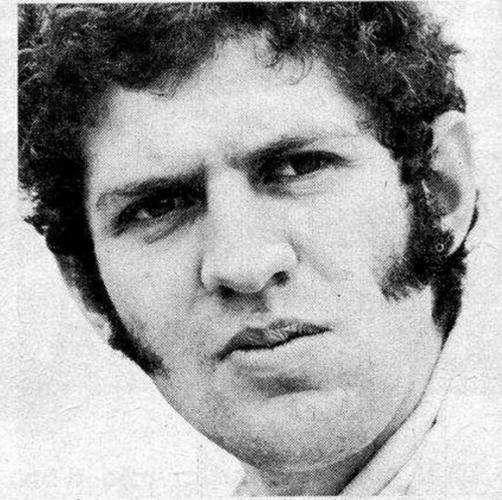
## casco d'argento

Lugano, 11 dicembre 1974  
*Caro Autosprint, causa impegni pubblicitari a Zurigo, presi in precedenza e dimenticati, mi è impossibile essere a Bologna per tua premiazione.*

*Ti prego scusarmi per questo contrattempo e spero di essere a Bologna nel 1975 per il Casco d'Oro. Saluti.*

Clay Regazzoni

# Jody SCHECKTER



## casco di bronzo

Nato il 29 gennaio 1949 a East London nel Sud Africa. Le sue prime esperienze corse date dal 1967, ma della sua attività in patria ha tratto ben poco profitto, tanto che alla fine del 1970 decise di emigrare in Europa. Nel marzo 1971 fece il suo debutto nella Corsa dei Campioni a Brands Hatch al volante di una F. Ford Merlyn e si mise subito in luce per la sua temerarietà. Nel 1972 passò alla McLaren e fece la sua prima gara in F. 1 nel G.P. degli Stati Uniti. Il 1973 fu l'anno della vera e propria « esplosione » di Jody che partecipò a cinque Grandi Premi, ma che soprattutto si aggiudicò il titolo di campione della F. 5000 negli USA. Nel 1974 è passato con Tyrrell che, scomparso tragicamente Cevert al quale il bollente sudafricano avrebbe dovuto fare da secondo allo scopo di « temprare » il suo carattere, gli ha affidato la prima guida con Depailler in funzioni di scudiero. E Scheckter lo ha ripagato classificandosi terzo nel mondiale 1974 di F. 1. L'associazione dei giornalisti inglesi dell'auto ha nominato Scheckter « pilota dell'anno ».

**Il nostro pilota-Oscar è diventato il simbolo distintivo e più ambito per gli annuali RE della F.1**

Così nove anni d'oro	CASCO IRIDATO	CASCO D'ORO	CASCO D'ARGENTO	CASCO DI BRONZO	MEDAGLIE D'ORO			
<b>1966</b>	Jack BRABHAM	Nanni GALLI	Ignazio GIUNTI	Vittorio VENTURI	Mario Casoni Leo Cella	Spartaco Dini Enrico Pinto	Ignazio Capuano Andrea de Adamich	« Noris »
<b>1967</b>	Denis HULME	Andrea DE ADAMICH	Maurizio MONTAGNANI	Sandro MUNARI	Enzo Corti « Hoga »	Sergio Morando Tony Pelizzoni	Carlo Facetti Arturo Merzario	Mauro Nesti
<b>1968</b>	Graham HILL	Ignazio GIUNTI	Spartaco DINI	Arturo MERZARIO	Maurizio Campanini Claudio Francisci	Gianluigi Picchi Maurizio Zanetti	Giuseppe D'Ippolito Giancarlo Gagliardi	Giovanni Salvati
<b>1969</b>	Jackie STEWART	Arturo MERZARIO	Gianluigi PICCHI	Luigi FONTANESI	Sergio Barbasio Aldo Cerruti	Giuseppe Marotta Giorgio Pianta	Vittorio Brambilla Carlo Giorgio	Everardo Ostini
<b>1970</b>	Jochen RINDT	Giovanni SALVATI	Claudio FRANCISCI	Carlo GIORGIO	Carlo Benelli Adelmo Fossati	Alcide Paganelli Carlo Truci	Biagio Cammarone Giampiero Moretti	Franco Pilone Lella Lombardi
<b>1971</b>	Jackie STEWART	Giancarlo NADDEO	Luigi FONTANESI	Massimo CICCOZZI	Amilcare Ballestrieri Francesco Cerulli	Gabriele Gorini Giorgio Schon	Ennio Bonomelli Alberto Colombo	Luigi Pozzo
	<b>CASCO IRIDATO D'ARGENTO</b>	Ronnie PETERSON	<b>CASCO IRIDATO DI BRONZO</b>	François CEVERT				
<b>1972</b>	Emerson FITTIPALDI	Sandro MUNARI	Vittorio BRAMBILLA	Giorgio FRANCA	Roberto Marazzi Giancarlo Martini	Pino Pica Raffaele Pinto	G. Franco Trombetti Cosimo Turizio	Orazio Ragaiolo
	<b>CASCO IRIDATO D'ARGENTO</b>	Jackie STEWART	<b>CASCO IRIDATO DI BRONZO</b>	Dennis HULME				
<b>1973</b>	Jackie STEWART	Vittorio BRAMBILLA	Gabriele SERBLIN	Lella LOMBARDI	Giovanni Borri Paolo Bozzetto	Lamberto Leoni Mauro Pregliasco	Duilio Truffo Maurizio Verini	Renzo Zorzi
	<b>CASCO IRIDATO D'ARGENTO</b>	Ronnie PETERSON	<b>CASCO IRIDATO DI BRONZO</b>	James HUNT				
<b>1974</b>	Emerson FITTIPALDI	Gabriele SERBLIN	Giancarlo MARTINI	Gianfranco BRANCATELLI	Fulvio Bacchelli Claudio De Eccher	Maurizio Flammini Emilio Paleari	Riccardo Patrese A. Pesenti Rossi	Mario Venanzi
	<b>CASCO IRIDATO D'ARGENTO</b>	Gian Claudio REGAZZONI	<b>CASCO IRIDATO DI BRONZO</b>	Jody David SCHECKTER				



**Gabriele  
SERBLIN**  
e il  
**CASCO  
d'ORO  
1974**  
un casco  
extra a  
**LELLA  
LOMBARDI**

Finalmente siamo in grado di darvi i risultati finali del referendum relativo all'assegnazione dei Caschi di AUTOSPRINT al quale lettori e soci del Club si può dire abbiano partecipato in massa. Le schede valide pervenute nei termini previsti — ultima data di spedizione 16 novembre — sono state ben 17.516, delle quali 7.383 inviate da Soci (per un totale di voti 110.745) e 10.233 inviate da lettori (per un totale di 30.699 voti). Al termine dello spoglio le « posizioni » sono state le seguenti:

- VOTAZIONE PER IL CASCO D'ORO**
- 1. Gabriele SERBLIN con voti 28.139
  - 2. Lella LOMBARDI con voti 18.769
- VOTAZIONE PER IL CASCO D'ARGENTO**
- 1. Giancarlo MARTINI con voti 22.708
  - 2. Lella LOMBARDI con voti 15.541
  - 3. Maurizio FLAMMINI con voti 8.147
- VOTAZIONE PER IL CASCO DI BRONZO**
- 1. Gianfranco BRANCATELLI con voti 13.964
  - 2. Fulvio BACCHELLI con voti 9.889
  - 3. Duilio TRUFFO con voti 9.875
  - 4. Lamberto LEONI con voti 6.330
  - 5. Alberto COLOMBO con voti 5.872
  - VOTI DISPERSI 2.210

La lotta per l'attribuzione dei vari caschi è stata molto incerta specialmente nello spoglio delle due prime schede; poi, la terza scheda pubblicata ha dato il colpo finale che, se ha confermato l'andamento delle prime votazioni per quanto riguarda l'oro e l'argento, ha completamente sovvertito le posizioni nel bronzo, portando in testa Gianfranco Brancatelli e questo per la vittoria finale nel Trofeo di Formula Italia.

A **LELLA LOMBARDI** che complessivamente, oro più argento, ha totalizzato ben 34.310 voti, pur risultando soccombente a Serblin per il Casco d'Oro e a Martini per quello d'argento, per decisione unanime della Redazione di AUTOSPRINT viene comunque attribuito un « CASCO D'ARGENTO bis » che la brava pilota alessandrina potrà porre sul capo della statuetta AUTOSPRINT consegnatale nel 1973 come vincitrice del Casco di Bronzo.

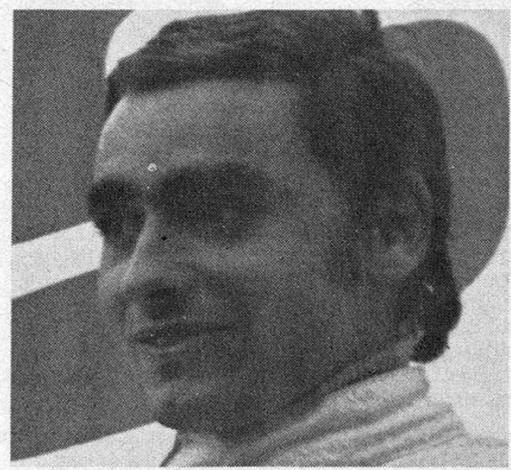
**Gabriele  
SERBLIN**



**casco d'oro  
voti 28.139**

Nato il 24 marzo 1950 a Vicenza, è iscritto alla Facoltà di Medicina. Ha iniziato l'attività sportiva nel 1970 con un' Abarth 1000 « barchetta » disputando una serie di belle gare in salita, attività che ha continuato nel '71 assistito, questa volta, da Trivellato. Nel 1972 è passato alla sport 2000, con una Chevron B. 19, partecipando ad alcune gare dell'europeo 2 litri, giunendo 6. a Salisburgo. Nel '73, con una March-BMW sponsorizzata da Pagnossin, ha partecipato a tutte le gare dell'Euromarche 2000 distinguendosi in ogni parte d'Europa. Nello stesso anno ha debuttato in F. 2, continuando in questa attività anche in questa stagione

**Giancarlo  
MARTINI**



**casco d'argento  
voti 22.708**

Nato il 16 agosto 1947 a Lavezzola, si occupa a tempo pieno dell'industria della quale è titolare. Ha iniziato nel 1966 con il kart ed il K. 250. Fermo tre anni per il servizio militare, ha ripreso l'attività nel 1970 aggiudicandosi 11 vittorie nel K. 250. Nel 1971 stagione poco redditizia con la F. 850 per difetto di vettura e poi, nel '72, il secondo posto nel Trofeo F. Italia con quattro vittorie parziali. Nel 1973 dieci primi posti nella formula nazionale e titolo italiano ampiamente meritato. Nella presente stagione ha « saltato » la F. 3 per dedicarsi alla più impegnativa F. 2 pur saltuariamente, con discreti risultati.

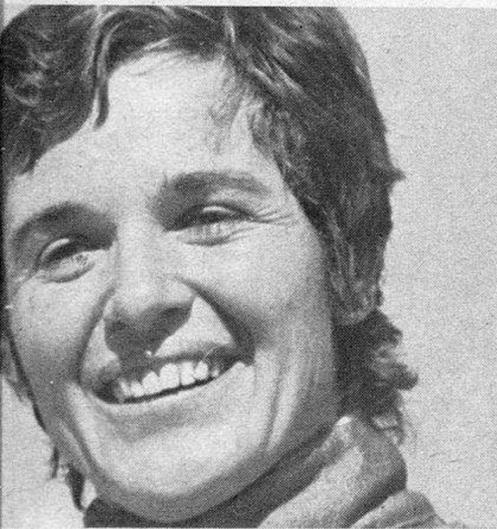
**Gianfranco  
BRANCATELLI**



**casco di bronzo  
voti 13.964**

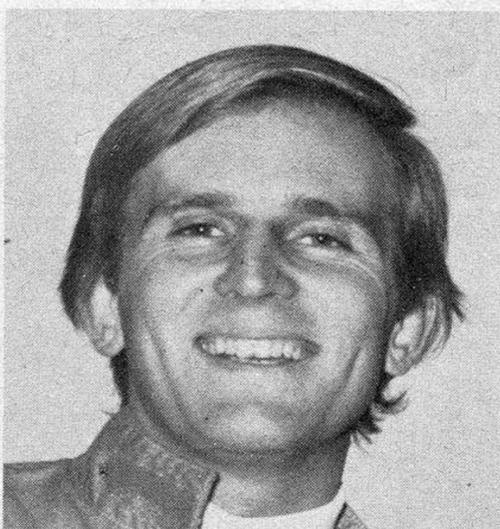
Nato a Torino il 18 gennaio 1950. E' iscritto alla facoltà di ingegneria meccanica presso quell'Università. Ha iniziato a correre soltanto lo scorso anno al volante di una F. Italia. Non ha avuto precedenti agonistici di alcun genere, ma con le monoposto scuola è emerso quasi subito, disputando un ottimo campionato e spuntandola, alla fine, sul coriaceo Leoni. Per la prossima stagione ha programmi ambiziosi e conta di disputare seriamente il campionato di F. 3 al volante della monoposto che la CSAI gli fornirà come premio finale del Trofeo Formula Italia 1974.

## LELLA casco extra



Nata il 26 marzo 1943 a Frugarolo, ha iniziato a correre nel 1965 con la F. Monza. Dopo un paio d'anni con le GT, nel 1968 Lella è tornata alle monoposto, perdendo d'un soffio il campionato della montagna. I tre anni successivi sono stati dedicati alla F. 850 (con titolo italiano nel '71), mentre nel '72 le sue gare si svolsero sulla Lotus F. 3. L'attività della Lombardi negli anni 1973 e 1974 è troppo nota per essere ricordata: vale comunque la pena di rammentare che la ragazza di Frugarolo ha per il 1975 soltanto l'imbarazzo della scelta: F. 5000, 2 litri e F. 1.

## Fulvio BACCHELLI



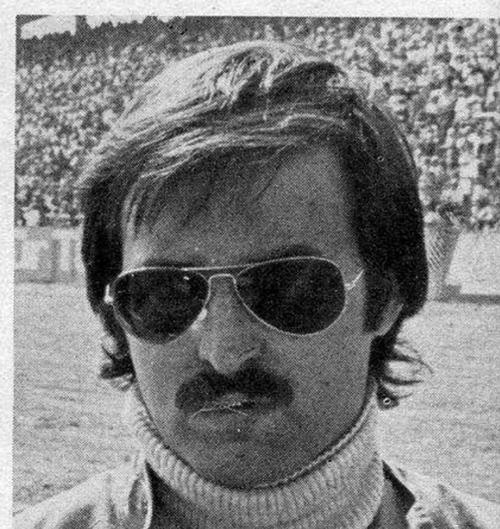
Triestino di soli 23 anni, ha iniziato a correre nel 1970 nella cronoscalata Tolmezzo-Verzegnis alla guida di una Mini-Cooper 1000 G. 1. Subito dopo è passato alla Porsche con cui ha corso il Rally delle Alpi Orientali ed altri rallies minori. Nel '71 ha guidato ancora la Porsche senza particolari risultati, ma ottenendo diversi exploits velocistici tanto da essere notato da Aleffi che ne '72 gli ha affidato una Porsche ufficiale del Lloyd Adriatico. Ancora col Lloyd nel '73, è stato scelto dalla Fiat per la squadra del '74 dove ha strabillato.

## Claudio DE ECCHER



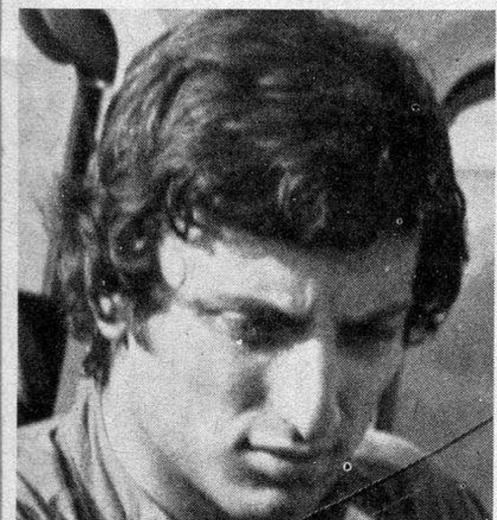
23 anni, nato e residente a Udine. Corre solo da due anni avendo iniziato nel marzo '73 con una Renault Alpine al Rally di Cesena. Ancora un paio di corse con la berlinetta francese poi è passato alla Porsche con cui si è messo in grande evidenza al Rally delle Alpi Orientali. Notato da Aleffi ha fruito quest'anno del numero prioritario di partenza ed ha quindi deciso di puntare seriamente al titolo del G.T. di serie, titolo che si è aggiudicato sin già a metà stagione grazie ad una serie di risultati di grande prestigio ed alla guida attenta del suo d.s. Cavallari.

## Maurizio FLAMMINI



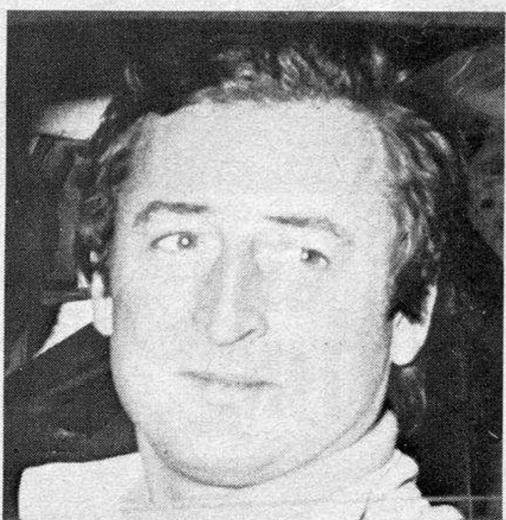
Romano 24 anni, ha iniziato a correre con le monoposto di F. 850 per poi debuttare a Monza nel settembre del '72 con una vecchia Tecno di F. 3. Già da quella gara riusciva a dimostrare quanta fosse la sua grinta e passando in seguito alla Brabham BT35 riusciva presto a reggere sempre nel gruppetto dei primi. Verso la fine del '73 saliva al volante di una March e all'inizio del '74 era scelto assieme a Duilio Truffo a far parte della squadra CSAI di F. 2.

## Riccardo PATRESE



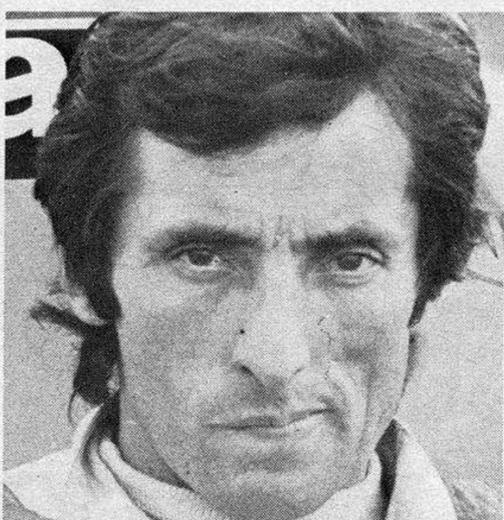
E' nato venti anni fa a Padova dove risiede attualmente: appena ha potuto ha iniziato con i kart, con i quali ha fatto un lungo tirocinio in diverse categorie. Campione italiano nel 1972, vincitore del titolo europeo a squadre nel '73 e '74 è arrivato all'alloro mondiale in quest'ultimo anno. Dalla prossima stagione passerà certamente all'automobilismo debuttando con una F. Italia per i colori della scuderia Nettuno.

## Emilio PALEARI



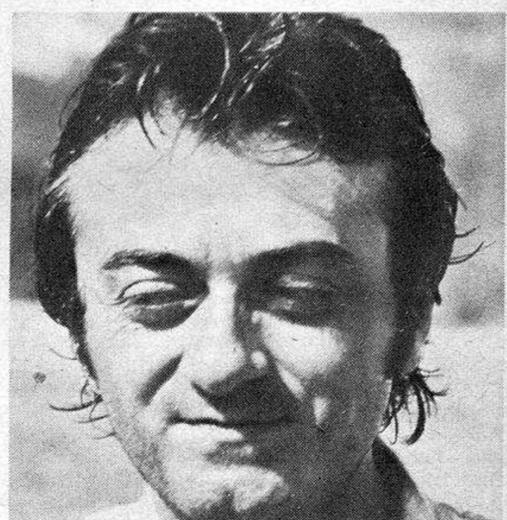
Ha già trentacinque anni ed ha iniziato a correre piuttosto tardi: nel '69 si mise in luce infatti come rallyman portando onorevolmente al traguardo del rally di Montecarlo una Primula coupè. L'anno seguente ripeté l'exploit con una Fulvia HF, prima di passare definitivamente alla velocità al volante di berlinette Renault Alpine. Il '72 era l'anno che lo vedeva dominare il campionato GT appunto con tale vettura: quest'anno è passato alla Lancia Stratos con la quale ha ottenuto risultati di grande rilievo.

## Alessandro PESENTI ROSSI



Bergamasco, 28 anni, milita da alcuni anni nella F. 3 e quest'anno è veramente andato vicino al titolo italiano. Ha cominciato a correre con un'Alfa Romeo GTA in gare in salita, ma quasi subito è passato alle monoposto di F. Ford. Ha continuato poi con le F. 3 partendo dalla Brabham BT28 e poi passando alla BT35 e alla BT41: all'inizio dell'anno ha avuto anche la GRD, prima di passare definitivamente alla March. Dalla fine di quest'anno è passato alla F. 2 con la quale ha disputato buone gare a Hockenheim e a Vallelunga.

## Mario VENANZI



E' nato al Terminillo nel 1946: romano di adozione, commercia in oggetti di antiquariato, è sposato e con due figli. Arrivato all'automobilismo molto tardi, da due anni corre con la F. 850 ex Carlo Giorgio, con la quale quest'anno ha vinto due gare e si piazzato tre volte secondo. Per la prossima stagione ambirebbe a passare alla F. 3, con la quale quest'anno ha fatto qualche timida apparizione.

## «NONA» CONTINUAZ. ♠

delle cui curve l'escursione dei pistoni-della-stabilità finiva per diventare inappellabile, raggiungendo essi un fondo-corsa dal quale non tornavano su a ridare equilibrio alla destabilizzata B3, sempre più lontana, giro su giro, dalla determinante freddezza di un superasso come il Pelè dell'automobilismo brasiliano.

Supplizio d'oro per la Ferrari dunque, che non riesce a dare a uno dei suoi piloti il nostro Trofeo dell'iride. Ma un po' supplizio

generale. Supplizio per l'altalena dei voti nel referendum dei più interessati; supplizio per Lella Lombardi, restata fino all'ultimo nella suspense di contendere i Caschi d'oro e d'argento tricolori della speranza a Gabriele Serblin e Giancarlo Martini; supplizio per i più numerosi aspiranti al casco di bronzo-giovane, finito in un incredibile rush finale al neo campione «alla Fittipaldi» del Trofeo F. Italia, il torinese Brancatelli.

Il supplizio più grande resta però, direttamente e indirettamente, quello dei nostri piloti,

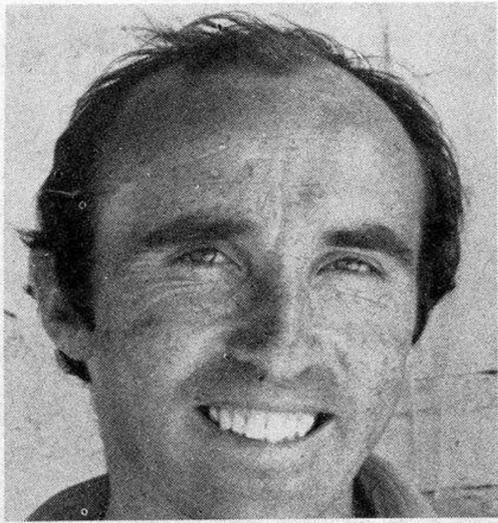
altrettanto supplizio particolare per noi, che a questa festa d'oro avevamo dal 1966 legato la suggestiva ambizione (recepita bene dagli stessi nostri lettori-votanti) che i CASCHI (tricolori) AUTOSPRINT non fossero premio attestato per i risultati di una stagione brillante ma indicazione di una speranza, speranza di intuire i migliori per un approdo ai vertici della F. 1, onde contribuire a quella rivalorizzazione dei campioni del volante nazionale, troppo spietatamente dimenticati o mortificati negli anni neri dopo il 1954.

E' una ambizione, che si compendeva ovviamente nella speranza che questi Caschi-OROScopo potessero diventare simboli di un messaggio alle Case italiane, Ferrari in particolare per il suo impegno continuo ai vertici di questo sport, messaggio rimasto purtroppo nelle ombre della magistrale copertina di questo numero del professor de' Giusti, che meglio non poteva sintetizzare «supplizi» a catena di questa NONA di



## FORD COSWORTH

che ha saputo dare all'incredibile record dei 100 Gran Premi vinti dai suoi motori, la magia di 7 ruggenti sigilli iridati



## Frank WILLIAMS

che, pur manager straniero, ha saputo ribadire il non inaridito retaggio della tradizione piloti di scuola italiana



## Nino VACCARELLA

che ha dimostrato di saper « accelerare » in difesa dei suoi ex colleghi piloti, con la stessa generosa determinazione che mostrò nei tanti successi sulle piste di tutto il mondo

Riconoscimenti a  
tutta una squadra

# LANCIA & MUNARI

Dulcis in fundo, la LANCIA e SANDRO MUNARI. Alla casa torinese, che già nel 1972 ebbe a ricevere uno dei Trofei al Costruttore per avere vinto il Campionato Mondiale Marche Rallyes e che quest'anno ha bissato il prestigioso successo, per non ripeterci nel dono, è stata attribuita una speciale Coppa-mappamondo, mentre a SANDRO MUNARI, « er più » del rallyismo mondiale, recentemente riconosciuto dalla CSI, virtuale campione del mondo rally, già vincitore del Casco di Bronzo nel 1967 e del Casco d'Oro nel 1972, il Direttore e tutti i redattori di AUTOSPRINT hanno deciso di offrire in prima persona una grande Coppa a ricordo della sua prestigiosa stagione. Ma nella celebrazione di questo trionfo mondiale, che è servito a risolvere le sorti dell'automobilismo italiano, non sono dimenticati, con speciali medaglie, gli uomini che tale affermazione hanno reso possibile, e cioè il dottor CESARE FIORIO general manager della squadra, il dott. DANIELE AUDETTO direttore sportivo, l'ing. MIKE PARKES, il responsabile tecnico TONTI e tutti i meccanici delle squadre corsa e assistenza, quale testimonianza a nome dei nostri lettori e di tutti gli appassionati italiani d'automobilismo.

Nella foto, Keith DUCKWORTH creatore, assieme a Frank COSTIN, del motore COSWORTH la cui sigla sta appunto ad indicare la simbiosi dei due cognomi. Da otto anni, pur essendo praticamente invariato e soltanto migliorato, il Cosworth è il « motore da battere ». All'inizio di ogni stagione si dice che da quel motore nulla è più possibile estrarre, ma i « maghi » Costin e Duckworth continuano imperterriti a far saltar fuori quella manciata di HP per battere i rivali.

Nella foto, Frank WILLIAMS che certo merita una testimonianza per quello che come costruttore, non certo di grandi possibilità economiche, è riuscito ad imporre anche a merito dei colori italiani. A Williams (del quale pubblichiamo una significativa lettera a Rogano a pag. 41), meriterebbe certo ben diversa testimonianza che queste simboliche che, tuttavia, valgono di augurio per continuare ad affermarsi sulla scena mondiale con quei piloti italiani che egli mostra di valutare meglio di altri.

Nella foto, Nino VACCARELLA. Egli è stato ai vertici del nostro sport quando i CASCHI non erano ancora nati, o quando per il loro particolare regolamento egli era già escluso per il limite dei 30 anni. Altrimenti una serie non gliela avrebbe tolta nessuno. La coraggiosa e generosa arringa di Genova, in difesa dei colleghi piloti — episodio persino insolito nel mondo d'oggi — ci permette di saldare uno « scoperto ».

## I costruttori premiati dal 1969 (e perchè)

**1969** ENZO FERRARI (Ferrari)  
bandiera insostituibile dello sport automobilistico mondiale e travolgente esempio di una passione che ha ritrovato la sua nuova frontiera nell'entusiasmo dei giovani.

GIUSEPPE LURAGHI (Alfa Romeo)  
che ha riportato l'ALFA ROMEO alle sue più esaltanti tradizioni, restituendoci una generazione di validissimi giovani piloti nazionali.

**1970** FERDY PIECH (Porsche)  
ammirevole continuatore di un entusiasmo tecnico come quello Porsche, che è già tradizione.

LUCIANO PEDERZANI (Tecno)  
che hanno saputo offrirsi un traguardo europeo con le TECNO della propria passione.

**1971** CARLO ABARTH (Abarth)  
che per primo ha saputo dare ai giovani (e continua a dare con la passione di sempre) la macchina sportiva a livello utilitario.

KEN TYRRELL (Tyrrell)  
rinnovato esempio di quei preziosi suscitatori di entusiasmi tecnico-sportivi, che sanno incidere sul tronco dello sport automobilistico piloti e macchine di eccellenza mondiale.

ing. CARLO CHITI (Autodelta)

che, ai suoi meriti di progettista di affermate vetture da corsa, ha saputo aggiungere il generoso impegno umano per la sicurezza dei piloti.

**1972** COLIN CHAPMAN (Lotus)  
che per cinque volte negli ultimi dieci anni ha saputo offrire ad un suo pilota la Lotus per vincere il campionato del mondo Formula 1.

JOHN SURTEES (Surtees)  
che in pochissimi anni è riuscito a dare una continuità ideale ai suoi successi di pilota con quelli di costruttore « europeo ».

LANCIA CORSE

che con i suoi trionfi nell'attività rallystica ha confermato un prestigio che si riallaccia alla originaria tradizione sportiva del proprio nome.

TROFEO SPECIALE '72: VIC ELFORD

per avere, col suo spontaneo gesto di soccorso al pilota creduto prigioniero in un'auto in fiamme, dimostrato quanto valga la generosa educazione di coraggio umano nei campioni del volante.

**1973** MATRA-SIMCA  
che ha fatto ritrovare esaltante alternativa agonistica al vertice del Mondiale Marche per vetture sport.

McLAREN  
che onora con la crescente vitalità agonistica in F. 1 la generosità sportiva e tecnica del suo irriducibile Bruce.

Lord ALEXANDER HESKETH

che ha saputo riproporre nell'ambiente della F. 1 i valori quasi dimenticati da sponsor della sola passione sportiva.

TROFEO SPECIALE 1973  
DAVID PURLEY

per il suo disperato gesto di generosità umana e sportiva che conferma l'automobilismo agonistico come scelta di coraggio.

Il programma della nostra festa d'oro viene completato anche dalla proiezione di films da corsa offerti dalla Martini (Targa Florio e Le Mans), dalla Goodyear (Indy, Daytona, Record di velocità), dalla Fiat (Rally Tap), dalla Marlboro (Stagione F. 1 1973) e film di rally dalla Alfa Romeo (1000 km Monza 1974).

L'occasione permette anche di offrire medaglie d'oro di speciale testimonianza a personaggi dello sport auto italiano e mondiale venuti a Bologna.

Per la « povera »

**FERRARI**

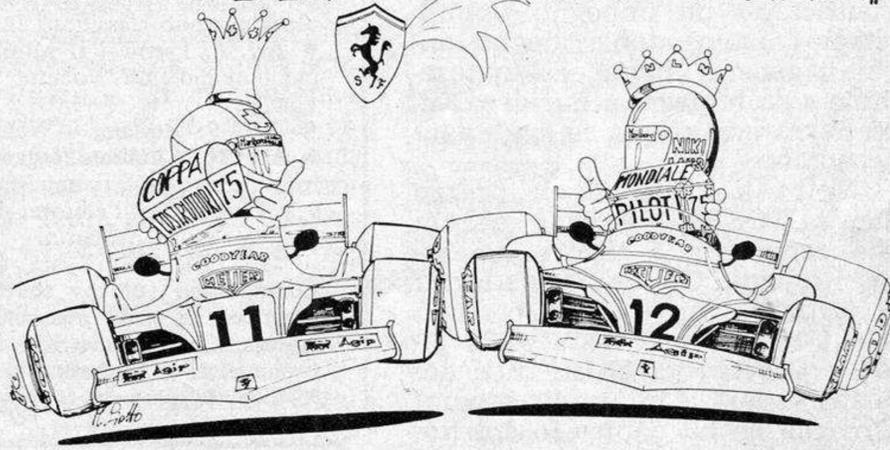
questo affettuoso

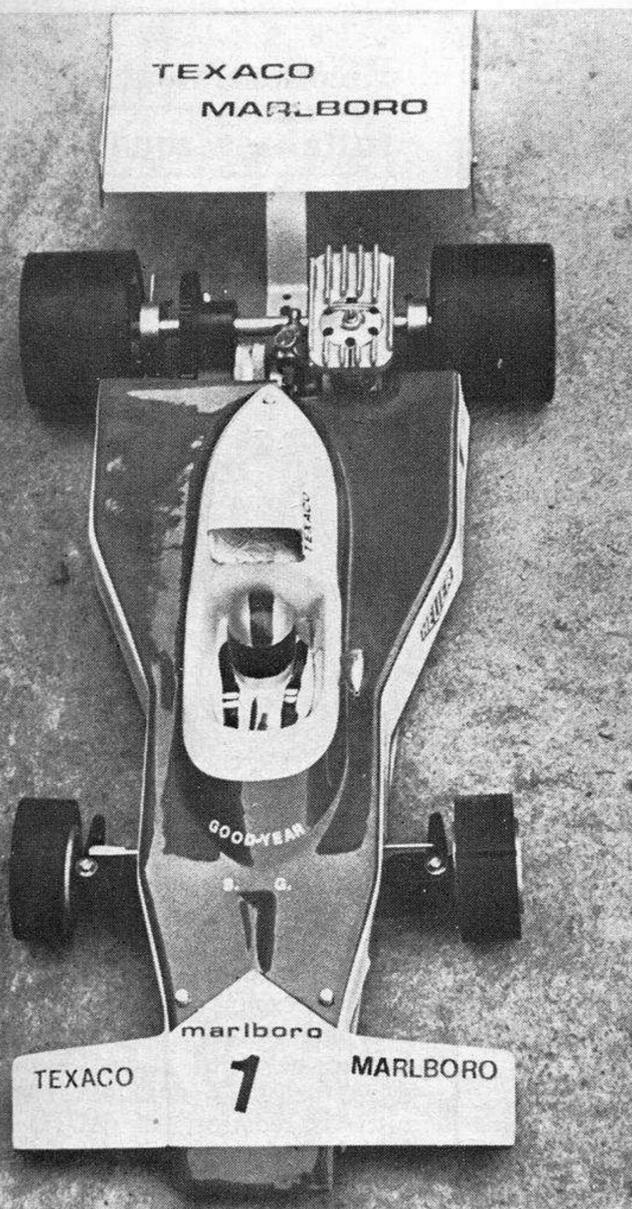
**BUON NATALE**

( che è anche un  
augurio per tutti  
gli appassionati )

"I RE MAGI E LA

LORO STELLA..

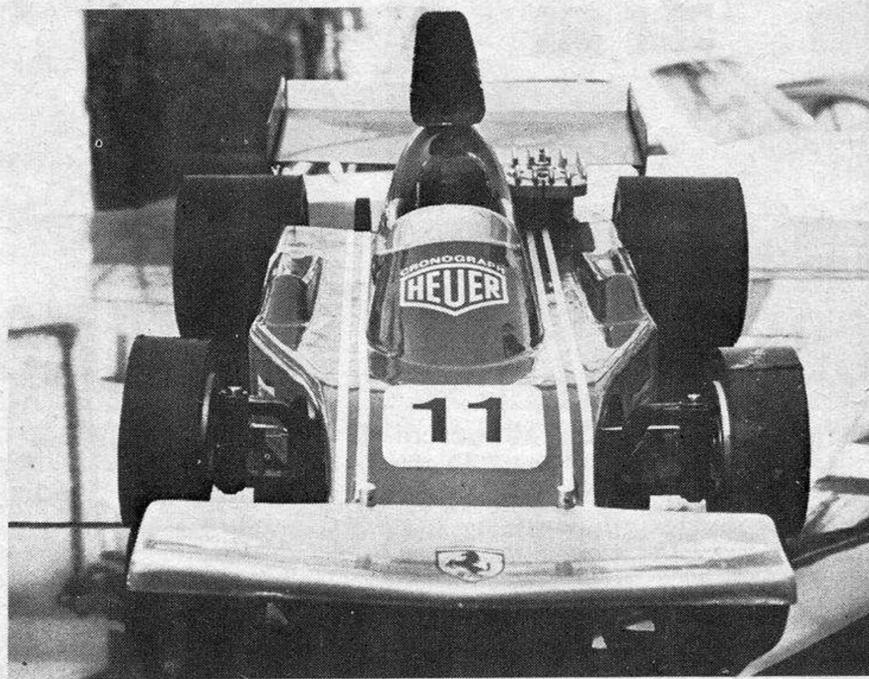




# Un... esame radiocomandato contro il campione del mondo nello speciale mini-teleradio G.P. CASCO d'ORO

Le « armi della sfida » mondiale '74 e di quella mini-d'oro al Palasport: la Texaco Marlboro McLaren e la Ferrari B3 in scala 1/8 così come sono realizzate dalla SG di Bologna

## SERBLIN e LEONI



## debuttano in FERRARI!

Dal Brasile il campione del mondo Fittipaldi a ricevere il casco iridato di AUTOSPRINT. Per l'occasione avevamo deciso di organizzare una mini-rivincita in scala 1/8, radiocomandata, del campionato del mondo F. 1 concluso in ottobre. Fittipaldi con la sua Texaco-Marlboro McLaren, che già porta il N. 1 spettante di diritto al campione in carica per il 1975. L'idea era di metterlo a confronto con i due ferraristi Regazzoni e Lauda e con Jody Scheckter con la Tyrrell più Merzario con la Frank Williams « sponsorizzata » per la minioccasione da AUTOSPRINT. Ripetere cioè tra i veri grandi protagonisti del mondiale '74 una specie di « sfida della verità » sia pure con i modelli in scala 1:8 costruiti dalla SG di Bologna e in vendita al pubblico nel '75.

Il nome della gara: (mini) GP CASCO D'ORO F. 1, per augurale anticipo a quella manifestazione che dovrà siglare il ritorno della F. 1 a Imola, il 13 aprile 1975 a cura dell'AC Bologna e col patrocinio di AUTOSPRINT.

Tutto programmato dunque, quando è cominciata la « fuga » ferrarista. Regazzoni telegrafa « non posso venire » (con 4 segretarie di cui dispone ha « dimenticato » un impegno pubblicitario), Lauda non si degnava, anche il general manager Montezemolo « ha impegni a Parigi », Enzo Ferrari disdegna le « adunate oceaniche ».

Capire è facile. E' il prezzo che AUTOSPRINT paga per la sua campagna a favore dei piloti italiani. C'è da angustiarsi? Il dispetto non è fatto certo a noi. Questa è una festa per i piloti e per i protagonisti tutti del nostro sport. Chi gradisce vuol dire che ne ha capito lo spirito,

se si scomoda perfino dal Brasile o dal paesino italiano più affondato nella nebbia. Chi snobba, non gradisce, non gli interessa

forse non ha nemmeno la physique du role di essere personaggio vero (Stewart docet).

E poi lo sgarbo chi punisce?

## Il regolamento della corsa

- **Art. 1, Manifestazione e data** - Il settimanale AUTOSPRINT indice ed organizza per lunedì 16 dicembre 1974 una manifestazione di velocità in circuito, ad inviti, denominata « Minitele G.P. CASCO D'ORO F. 1 ».
  - **Art. 2, Percorso e durata** - La gara si svolgerà su una pista, raffigurante l'Autodromo di Imola, tracciata sul parquet del Palazzo dello Sport in Bologna, della lunghezza di metri 50. La gara avrà una durata di 5' (cinque minuti primi).
  - **Art. 3, Vetture ammesse** - Alla gara saranno ammesse vetturine radio-telecomandate fornite dalla Ditta SG di Bologna. Saranno monoposto di F. 1 ed esattamente: n. 2 Ferrari B3, n. 1 Tyrrell, n. 1 Marlboro Texaco McLaren e n. 1 Frank Williams-Autosprint.
  - **Art. 4, Piloti invitati** - I piloti invitati che parteciparono alla gara saranno: Emerson Fittipaldi (Campione del Mondo F. 1), Jody Scheckter, Arturo Merzario, Gabriele Serblin e Lamberto Leoni.
  - **Art. 5, Svolgimento della manifestazione** - La manifestazione comprende un turno di prove libere della durata di due minuti e una gara « in linea » della durata di cinque minuti.
  - **Art. 6, Gara - Partenza** - Le F. 1 dovranno partire in linea al segnale ufficiale di partenza e qualsiasi irregolarità verrà punita con una ammenda consistente nel pagamento immediato di una bottiglia di champagne francese d'annata. Nel corso della gara saranno ammesse un massimo di « tre uscite » di pista, dopodiché l'invitato verrà squalificato. I piloti invitati dovranno osservare un comportamento scrupolosamente corretto, consono alle norme del Codice Sportivo Internazionale, pena l'esposizione... leonina della « bandiera nera » da parte del Direttore di Gara.
  - **Art. 7, Arrivo e classifica** - L'arrivo verrà giudicato su una linea bianca tracciata perpendicolarmente al posto di cronometraggio. Verrà dichiarato vincitore il pilota che allo scadere dei cinque minuti, dopo avere portato a compimento il giro in corso, avrà totalizzato il maggior numero di giri. Gli altri verranno classificati in successione, a seconda del numero dei giri compiuti.
  - **Art. 8, Premi** - Il Minitele G.P. CASCO D'ORO F. 1, sarà dotato di un... monopenmio: un Volante di Bronzo AUTOSPRINT che verrà consegnato al vincitore.
  - **Art. 9, Reclami** - Non sono ammessi.
  - **Art. 10, Comitato organizzatore - Ufficiali di Gara** - Il Comitato Organizzatore della gara è composto dai membri della redazione di AUTOSPRINT ed è presieduto dall'editore sig. Luciano Conti. Segretario del Comitato il direttore Marcello Sabbatini.
- Gli ufficiali di gara sono:  
**Commissario (unico) sportivo:** Paolo Moruzzi  
**Direttore di gara:** Adriano Zerbini  
**Segretario e cronometrista della manifestazione:** Alfo C. Predieri  
**Commissari di percorso:** dell'Automobile Club Bologna  
**Medico di gara:** dott. Giuseppe Piana

Proprio e solo gli appassionati per i quali c'era questa occasione di incontro « in borghese » con i loro beniamini. Per loro dispiace, non certo per noi, anche perché è giusto si debba pagare un prezzo alla coerenza professionale giornalistica.

Dunque niente sfida, non perché magari pensassimo di sostituire Lauda e Regazzoni con l'avv. Montezemolo o Enzo Ferrari in persona.

Allora l'idea: ci sono lì quelle due raffinate miniFerrari B3, pronte a ruggire sulla linea di traguardo del mini circuito di Imola del Palasport. A chi affidarle? Ma certo: c'è il nostro Casco d'Oro Gabriele Serblin, c'è il mancato Casco di Bronzo Lamberto Leoni. Non sono forse i delfini futuribili per la Ferrari, indicati da Maranello al Passator Minardi? Bene, allora, con buona pace del Drake, senza prove o esami preliminari per procura, voilà Serblin e Leoni al volante della B3 in anteprima assoluta pre Fiorano o Misano. Di fronte Fittipaldi Scheckter e Merzario.

Le vetture sono tutte nuove la SG di Bologna ha voluto per l'occasione « sfornare » questi modelli che riproducono le macchine che figurarono nei primi tre posti della classifica mondiale, più la F. Williams AUTOSPRINT, la Lotus, la BRM e la vincitrice con Franco Sabbatini del campionato Europeo 74, la UOP-Shadow.

Fittipaldi si è detto entusiasta dell'idea e ha pregato il costruttore di tenergli il modello della McLaren che gli ha permesso di divenire per la seconda volta campione del mondo a disposizione, perché la vuole a casa sua in Svizzera « per allenarsi ».