

# DOVE corriamo domenica?



— Chi sarebbe, questa?... Un'addetta alle Opere Buone?..

Le corse in calendario dal 27-1-73 al 3-3-73 in Italia e all'estero

## GENNAIO

| DATA  | CORSA              | A.C. ORGANIZZATORE | LOCALITA' DI PARTENZA<br>DISTANZA - ARRIVO | ORARI | VALIDITA'                         | TIPO DI GARA         | VINCITORE ASSOLUTO<br>EDIZIONE PRECEDENTE<br>PRIMATI  |
|-------|--------------------|--------------------|--|-------|-----------------------------------|----------------------|---|
| 27-28 | Rally Fallas       | Spagna             |  |       | ●●●                               | Rally                | Pavon-Adell (Alpine)  |
| 28    | G.P. Argentina     | Argentina          | Circuito di B. Aires<br>km 6,171           |       | ●●●<br>Camp. mond.<br>piloti F. 1 | Velocità in circuito | Stewart (Tyrrell) 1.57'58''83,<br>media 161,483 nuovo record.<br>Giro più veloce: Stewart<br>1'13''66, media 163,463                        |
| 28    | Corsa a Teretonga  | Nuova Zelanda      | Circuito di Teretonga<br>km 2,57           |       | ●●●<br>Tasmania                   | Velocità in circuito | Bartlett (McLaren) 1.07'46'',<br>media 141,664. Nuovo record:<br>Pilette 1'05'', media<br>152. Record: Allen (McLaren),<br>media 168 (1970) |
| 28    | Rallycross a Croft | Inghilterra        |  |       | ●                                 | Rallycross           |   |

## FEBBRAIO

|       |                                  |                                |                      |   |
|-------|----------------------------------|--------------------------------|----------------------|---|
| 1-4   | Gara d'inverno STATI UNITI       | ●●● Dragsters                  | Velocità in circuito |   |
| 2-4   | Rally Artico FINLANDIA           | ●●● Camp. int. rallies piloti  | Rally                | Kinnunen (Porsche)  |
| 3-4   | Ronde Invernale Chamonix FRANCIA | ●●●                            | Corsa su ghiaccio    |   |
| 3-4   | Rally Club 600 SPAGNA            | ●●●                            | Rally                |   |
| 3-4   | G.P. India INDIA                 | ●●●                            | Velocità in circuito |   |
| 4     | 24 Ore di Daytona STATI UNITI    | ●●● Camp. mond. marche         | Velocità in circuito | (1971) Rodriguez-Oliver (Porsche) 688 giri, media 175,736. Nuovo record: Donohue (Ferrari) 1'43'', media 212,189. |
| 4     | Surfers Paradise AUSTRALIA       | ●●● Tasmania                   | Velocità in circuito | McRae (Leda) 58'14''9, media 163,619. Giro più veloce: Matich (STP) 1'08'', media 170,360                         |
| 4     | Hautes Vosges FRANCIA            | ●●●                            | Velocità in salita   | Pozet (Martini) 2'11''7, nuovo record   |
| 9-11  | Rally d'inverno NORVEGIA         | ●●●                            | Rally                |   |
| 9-11  | Rally di Galway IRLANDA          | ●●●                            | Rally                |   |
| 9-11  | Rally d'inverno CANADA           | ●●●                            | Rally                | Perusse-Bartholomew (F.128)   |
| 10    | Autosciatoria Roccaraso AC BARI  | ●                              | Autosciatoria        | Di Capua-Gambardelli (Fulvia)   |
| 10-11 | Boucles di Spa BELGIO            | ●●●                            | Rally                | Andreassens (BMW)   |
| 10-12 | Rally Costa Brava SPAGNA         | ●●● Camp. int. rallies piloti  | Rally                | Pinto-Macaluso (Fiat 124)   |
| 11    | G.P. del Brasile BRASILE         | ●●● Camp. mond. piloti F. 1    | Velocità in circuito |   |
| 11    | Warwick Farm AUSTRALIA           | ●●● Tasmania                   | Velocità in circuito | Matich (Matich) 1.04'05''4, media 152,645. Nuovo record: Gardner (Lola) 1'24''                                    |
| 11    | Circuito di apertura MOZAMBICO   | ●●●                            | Velocità in circuito |   |
| 15-18 | Rally di Svezia SVEZIA           | ●●● Camp. mond. rallies marche | Rally                | Blomqvist-Hertz (Saab)  |

|       |                                   |                        |                      |  |
|-------|-----------------------------------|------------------------|----------------------|--|
| 16    | Citrus 200 STATI UNITI            | ●●● Stock cars         | Velocità in circuito |  |
| 16-18 | Rally Winterfahrt GERMANIA        | ●●●                    | Rally                |  |
| 17-18 | Coppa della Favera AC Padova      | ● Trofeo rallies trax. | Rally                | Pittoni (Porsche)  |
| 18    | Sandown Park AUSTRALIA            | ●●● Tasmania           | Velocità in circuito | McRae (Leda) 54'59''4, media 173,546. Nuovo record: McRae 1'02''4, media 178,969   |
| 18    | Daytona 500 STATI UNITI           | ●●● Stock cars         | Velocità in circuito | Foyt (Mercury) 3.05'46'', media 259,673  |
| 18    | Rally dell'Inferno BELGIO         | ●●●                    | Rally                |  |
| 24    | Rally Russelheim GERMANIA         | ●●●                    | Rally                |  |
| 24-25 | Trofeo VAR AC FERRARA             | ●                      | Autosciatoria        |  |
| 24-25 | Neige et Glace FRANCIA            | ●●●                    | Rally                | Larniche-Mahé (Alpine)   |
| 24-25 | Basco Navarrese SPAGNA            | ●●●                    | Rally                | Doncel (Porsche)   |
| 25    | Corsa di Adelaide AUSTRALIA       | ●●● Tasmania           | Velocità in circuito | Hobbs (McLaren) 1.02'40''5, media 161,477. Giro più veloce: Matich (STP) media 172 |
| 25    | Corsa a Vallelunga Gentlemen's MC | ●                      | Velocità in circuito |  |
| 25    | Coppa KNA OLANDA                  | ●                      | Velocità in circuito |  |

## MARZO

|     |                              |                             |                      |  |
|-----|------------------------------|-----------------------------|----------------------|--|
| 2-4 | Rally San Marino             | ●●●                         | Rally                | Bisulli-Zanuccoli (124 S)  |
| 2-4 | Rally Stomil POLONIA         | ●●●                         | Rally                |  |
| 2-4 | Rally delle Nevi FINLANDIA   | ●●●                         | Rally                |  |
| 3   | GP del Sud Africa SUD AFRICA | ●●● Camp. mond. piloti F. 1 | Velocità in circuito | Hulme (McLaren) 1.45'4''9, media 189,830 nuovo record. Record sul giro: Hallwood (Surtees) 1'18''9, media 187,246. |

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





● Sarà vero che TROMBOTTO deve... ringraziare «Autosprint» per non aver potuto debuttare al Rally Montecarlo con un'Alfa 2000 GTAm? Ad ascoltare certe voci pare che non siano stati i ritardi degli scioperi a impedire la preparazione della vettura, ma un ukase dal vertice Autodelta, quando qualcuno ha letto la notizia sul nostro giornale e se l'è presa perché non era stato informato prima!...

● Comunque è certo che se non si troverà un accordo per il problema metalmeccanici il debutto dell'Alfa 12 cilindri sport non si avrà tanto presto... Il 25 marzo a Roma sembra già da escludere...

● Veramente mai visto quello che ha combinato la CSAI per la partenza romana del Rally Montecarlo (e il Presidente ha continuato a insistere imperterrito — come d'abitudine? — nell'errore: «è la prima volta che abbiamo una partenza da Roma...» ecc.). Domanda lecita (dopo tutto questo «battage»): ma la GANCIA quanto s...gancia? Dopo quella del fumo abbiamo la sfida degli aperitivi.

● Al conte Zanon, presidente della sottocommissione Velocità, Rogano e Saliti si sono preoccupati di trovare un «vice», che poi sarebbe l'ex presidente in quella poltrona, rientrato per la finestra sottocommissionaria. Ma qualcuno non è d'accordo e sostiene: casomai esiste un collegio di «vice»! Evviva lo sport italiano!

## Più tranquilli alla TECNO

● Si tranquillizzano i costruttori di motori per le Sport 2 litri, e primo fra tutti Luciano Pederzani: la limitazione a 6 cilindri di cui si parlava nel numero scorso è stata chiarita. Va riferita ai motori per la Formula 2 futura.

Infatti, come da tempo era allo studio, la sottocommissione tecnica della CSI ha elaborato un nuovo regolamento per la seconda formula che dovrebbe entrare in vigore nel 1975, che prevede lo svincolo dei basamenti utilizzabili dalla produzione di serie. I motori saranno cioè liberi, ma l'unica limitazione è il numero massimo di 6 cilindri. Una limitazione in realtà incomprensibile, ma è stato uno «scoglio» creato dal rappresentante tedesco, il quale, non potendosi opporre alla liberalizzazione voluta da francesi inglesi ed italiani, si è impuntato su questa limitazione.

Ora, questo progetto è al vaglio del bureau della CSI, il quale si deve riservare di accettarlo o meno. E una decisione in senso positivo è auspicabile, in quanto ormai la derivazione di un motore di F. 2 da una vettura omologata in 1000 esemplari è anacronistica, oltre che assurdamente costosa per quelle case che avevano interessi nella formula stessa.

● Ammesso che la 6 Ore mondiale si faccia a Vallelunga (e nelle prossime pagine leggerete le ultime notizie) è interessante continuare il sondaggio di diretti interessati alla gara, come possibili protagonisti. Il dr. BUSSINELLO (in qualità di manager-Pantera): «Non avremo Pantera a Vallelunga. Se si corre a Imola, si...». MARIO CASONI: «Avevo disposto una Lola 3000. Ma adesso ho chiesto una duemila. Se si corresse a Imola tornerei alla tre litri...»

● Dicono che l'ing. Rogano sia molto nervoso in questo periodo. Forse perché si sente criticato proprio nel momento in cui ha «fatto il grande passo»? Cioè, quando ha deciso per le dimissioni da alto burocrate del Ministero dei Trasporti, come aveva promesso all'insediamento della CSAI '70, comincia a temere che la sua poltrona sportiva non è detto possa durare almeno un buon decennale (come quella di de Unterrichter).

● L'O.A.S.I., l'organizzazione degli organizzatori proprietari di autodromi in Italia, prende corpo. La riunione promozionale, in precedenza fissata per la scorsa settimana, sarà tenuta senz'altro nei primi giorni di questa, a Imola. In bocca al lupo!

## Mamma mia che paura!...

● Siamo UOMINI o CAPORALI? La felice domanda che si poneva il grande Totò De Curtis, non finirà mai di adattarsi emblematicamente a personaggi e vicende di tutti i giorni e di tutti gli ambienti. Esempio di «Caporale» (con tutto il rispetto per i caporali veri, quelli di nomina e non gli «honoris causa», naturalmente): quel tale che avrebbe detto in una riunione romana di una neo insediata sottocommissione, e naturalmente con tipico stereotipato sorriso a mezza bocca: «Eh, eh, ve lo dico io. A fine anno quei tali di AUTOSPRINT non conteranno più!... Garantisco io!» (cioè Cacini: vedi lo «Zingarelli» del romanesco di Testaccio). Che potrebbe fare poi il paio con quell'altro tale che, un anno fa (ma non sarà poi lo stesso?) garantì, in una similare riunione a Milano (quando Rogano e C. si preoccupavano per gli «attacchi» di AUTOSPRINT sul campionato italiano tolto a tavolino a de Adamich con la trovata della «licenza svizzera»): «Non preoccupatevi. Io garantisco che AUTOSPRINT non si muoverà. Ci penso io!». (Sempre naturalmente col sorrisetto ben stirato e ammiccante). Infatti...

P.S. Qualsiasi (auto)riconoscimento sarà puramente volontario.

Marcellino



Alla vigilia della «prima» mondiale F. 1 in Argentina questo AVVISO di... RICERCA è apparso su uno degli alberi di fronte al ristorante «cavallino» a Maranello. (Per la cronaca: il ben riuscito ritratto è uno di quelli distribuiti ufficialmente dal nuovo sponsor di Clay che ha reso possibile la «fuga».)

## MISANO

### fermo posta

Ricordate i telegrammi sul filo diretto Misano-CSAI-ACI-ROMA? Bene, c'è un seguito. Anzitutto una risposta per lettera, sempre più istruttiva e significativa della Santamonica s.p.a. alla risposta del Presidente CSAI. Poiché siamo in democrazia nessuno dovrebbe sentirsi se il testo viene qui portato a conoscenza di tutti. Come d'altronde è stata a suo tempo propagandata la decisione sollecitata in sede CSI dal Presidente CSAI di assegnare la 6 Ore sport mondiale alla pista romana di Vallelunga.

Replicano al Presidente «sportivo» gli amici del Santamonica.

«A prescindere dal fatto che la nostra protesta ha tratto origine non da scioche insinuazioni giornalistiche ma dall'informazione di un componente della CSI che, tanto per non fare nomi, è il barone Von Hanstein, dobbiamo far rilevare che non abbiamo contestato la scelta di Vallelunga da parte dell'ing. Rogano in sé e per sé: non sta a noi giudicare se i meriti tecnici, spettacolari, meteorologici dell'Autodromo Santamonica siano o no superiori a quelli del taboga laziale.

Ma ciò che ha infastidito, che ci ha personalmente infastidito, è il metodo con cui si è giunti alla scelta di Vallelunga.

E' cosa ormai nota che Misano cerca da tempo, con una costanza e un impegno che sfiora la disperazione, l'assegnazione di una gara internazionale titolata dalla FIA: la CSAI fino ad ora non ha fatto nulla perché questa giusta aspirazione divenisse cosa reale; al contrario ha decisamente osteggiato qualsiasi iniziativa in tal senso.

Giustizia e buon senso avrebbero voluto che la scelta fosse fatta non con atto d'imperio qual è stato quello dell'ing. Rogano a Parigi ma per lo meno consultando non dico gli Autodromi e le organizzazioni, bensì gli organi di base (vedi sottocommissione velocità e sicurezza), in ossequio a quel principio

di democratizzazione divulgato a piene mani a Taormina. Ma evidentemente ciò che viene così pubblicamente sventolato, in realtà trova un limite nell'ostinato ancoraggio a feudali posizioni di potere che male si adattano, anche in campo automobilistico, alle realtà dei tempi moderni. Speriamo che la nostra presa di posizione, pubblica e senza segreti, serva a qualcosa nell'interesse di quello sport in nome del quale abbiamo profuso e stiamo tuttora profondendo, passione, danari e tempo prezioso.

E con ciò consideriamo, per quello che ci riguarda, la polemica chiusa...»

E poi c'è la lettera indirizzata al Presidente ACI avv. Carpi, a seguito dell'altro telegramma, rimasti peraltro entrambi senza risposta da parte di un massimo dirigente che pure è sempre molto attento e suscettibile, come dimostrano con la sua replica sul «Cor-sera» ai «saggi» Ferrari e Canestrini, anch'essi impegnati sull'argomento democratizzazione della CSAI come i proprietari dell'autodromo romagnolo. Ecco la lettera n. 2:

«...In occasione del recente convegno di Taormina Ella ha esaltato il concetto di democratizzazione dello sport automobilistico da varie parti auspicato in modo tale che quella del Congresso di Taormina fu definita una data storica.

Se non che tale presa di posizione, accolta felicemente da tutti gli uomini di sport vero, non ha trovato attuazione pratica, se è vero che a distanza di pochi giorni l'ing. Rogano ha dimostrato di essere ancora borbonicamente refrattario a cedere le posizioni di privilegio che gli derivano dalla carica di reggitore della CSAI.

Ci riferiamo, per scendere al particolare, alla decisione unilaterale di scegliere l'Autodromo di Vallelunga quale sede della terza gara mondiale-marca assegnata all'Italia, a discapito di altri impianti, in specie quelli romagnoli,

che forse avrebbero titoli tecnici più validi.

Noi non vogliamo entrare nel merito della questione; altri diranno se Misano sia in possesso di caratteristiche tecniche, logistiche, meteorologiche superiori a Vallelunga: non possiamo però rimanere insensibili di fronte al comportamento dell'ing. Rogano che anzitutto dimostra che la sua posizione in ordine alla democratizzazione sportiva è solo fittizia ed interlocutoria e in secondo luogo continua a porre veti alla attività sportiva di un impianto che egli dimostra di apprezzare solamente quando si tratta di pubblicizzare il Suo stantio «Piano-Autodromi» (quanto merito abbia poi il Presidente CSAI nella formazione di Misano nessuno riesce francamente a capire!).

Per la passione che ci ha animato nelle difficili fasi della realizzazione del nostro impianto, e che tutt'ora ci sorregge nella Sua problematica ed in vario modo ostacolata gestione, riteniamo di non meritare questo disprezzo unilaterale ed autoritario che ci è imposto.

Sarà il caso di ricordare a questo punto le polemiche relative alla mancata concessione del Gran Premio Iridato di Formula 1 da svolgersi a Misano: non abbiamo ancora reagito benché da varie parti ci venisse sollecitata una protesta sia pure formale.

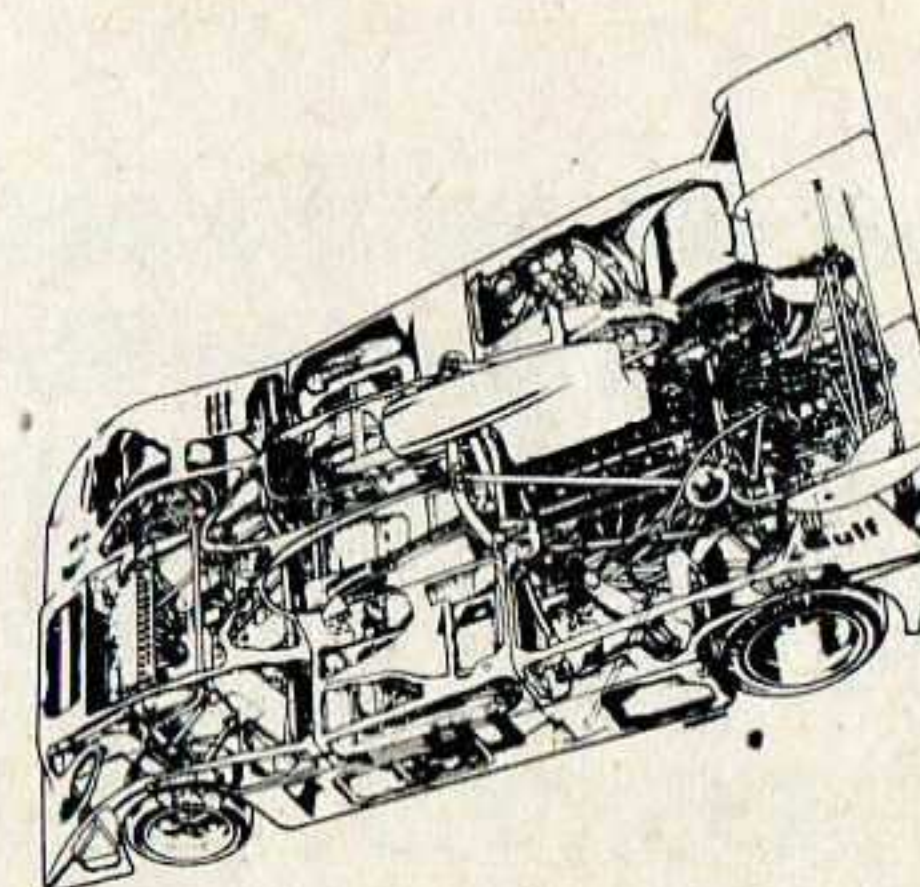
Probabilmente la nostra educazione è stata intesa come debolezza, paura di prendere posizione contro il Presidente CSAI. Ora, di fronte all'ennesimo, antisportivo veto ai danni di Misano sentiamo il dovere di protestare proprio in virtù di quella democratizzazione da Lei auspicata che è nettamente l'opposto del metodo da Stato Maggiore che il Presidente Rogano ineffabilmente continua ad usare.

Richiediamo pertanto Signor Presidente, il Suo autorevole intervento, acciocché questo stato di cose venga a cessare, perché veramente ingiusto ed antidemocratico...»



nelle pagine che seguono

## Tre MIRAGE a DAYTONA



COME RILANCIARE un autodromo



## Il mini pilota è ABRAHIM

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 LA ZANZARA

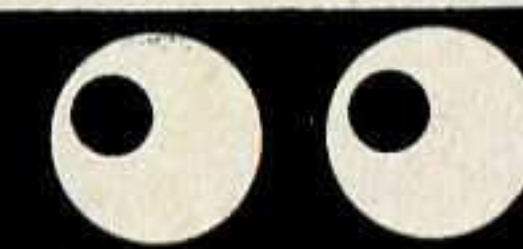
38 KARTING

39 GIORNALE delle SCUDERIE

44 TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI rimarremo amici

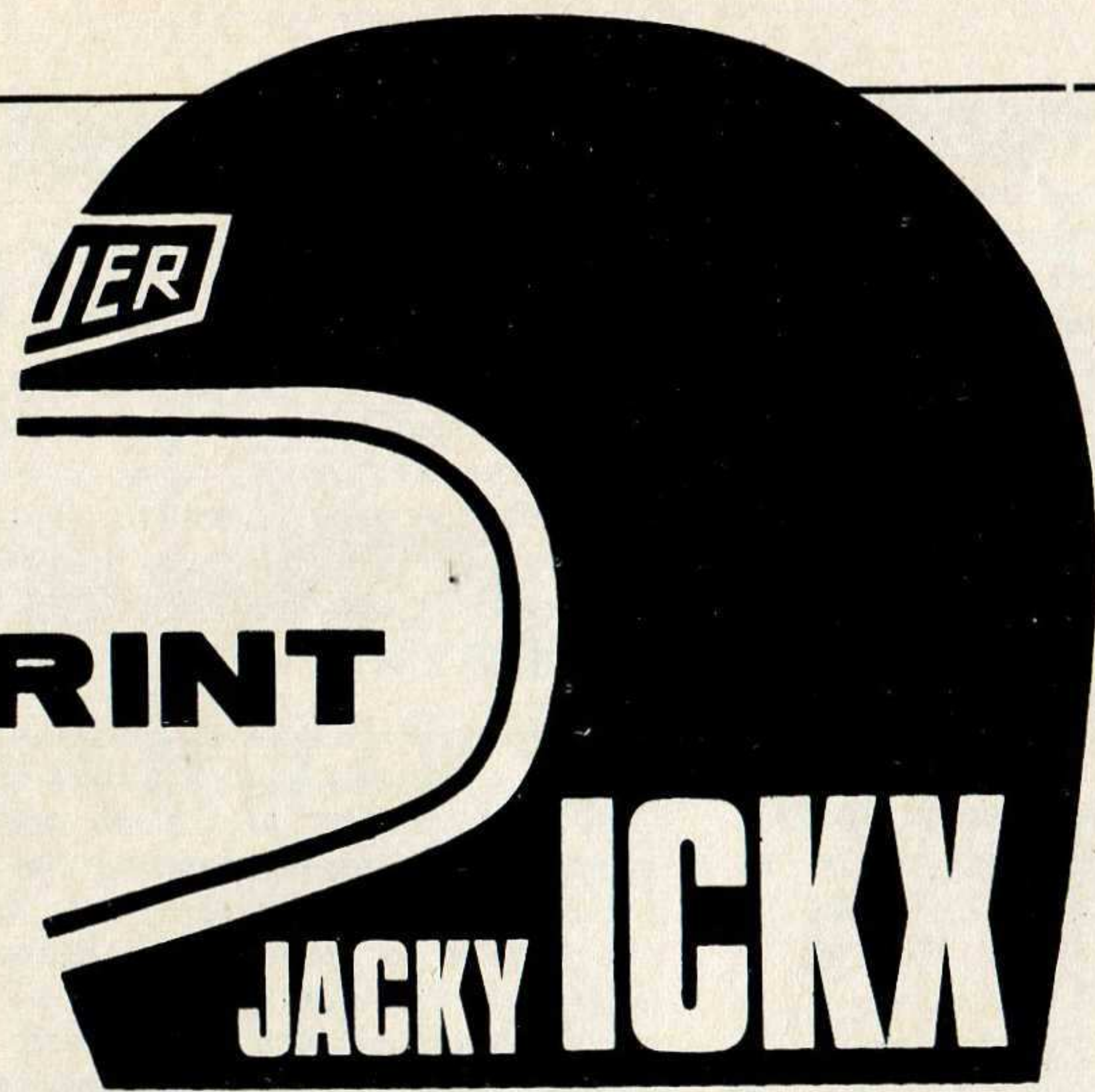
50 COMPRAVENDITA





**AUTOSPRINT**

presenta

**GLI ARGOMENTI di**

Ecco il primo articolo della rubrica d'attualità che il campione belga scriverà per noi da questo numero ogni 15 giorni

Per chi non ha potuto essere campione del mondo, il premio Rosso e Bianco della combattività diventa senz'altro la distinzione più gradevole di cui si possa essere oggetto.

Penso fra l'altro volentieri che persino il campione del mondo titolare sarebbe soddisfatto di accumulare le due distinzioni.

Vi è, in effetti, fra esse una differenza fondamentale che dà tutto il suo valore al Premio Rosso e Bianco. Per quanto fortemente si voglia riportare il titolo mondiale, non ci si potrà riuscire per forza, poiché il materiale e le circostanze fortuite entrano in gioco quanto il pilota. Mentre il mostrarsi più combattivo non dipende che da se stessi.

Non cercherò dunque di nascondere né la mia soddisfazione, per aver ricevuto il Premio Rosso e Bianco, né il mio sincero apprezzamento per questa iniziativa che è venuta a dar gusto alla salsa dei Gran Premi. Un bravo a colui che ne ha avuto l'idea e un bravo alla Marlboro per averlo compreso e averlo messo in valore!

Tuttavia, non mi sembra ancora tutto perfetto in questo Premio Rosso e Bianco.

Gli rimprovererei prima di tutto di essere attribuito da una giuria.

Pensate senza dubbio che proprio io non debba lagnarmene! E' invece precisamente per questo che posso dire tutto il mio pensiero, senza che si possa accusarmi di farlo per dispetto.

Per ciò che mi riguarda personalmente, sono, al contrario, doppiamente felice che il Premio Rosso e Bianco per la combattività mi sia stato attribuito da coloro stessi, i giornalisti dell'I.R.P.A., i quali professavano che avessi perduto la mia combattività dopo il matrimonio, e strappato questo riconoscimento per la mia combattività malgrado più di un nemico in questa giuria.

In una parola, si è trattato per me di un affare che si è ben concluso. Ma in un caso simile, potrebbe finire male per qualche can-

didato meritevole del Premio Rosso e Bianco 1973. Ed è per questo che mi farebbe piacere che si potessero mutare le cose per il 1974.

## Un ripiego

Immaginate che cosa sarebbe il football se, invece di contare i gol, si chiedesse ad una giuria, anche alla più competente, di decidere chi ha vinto?

Conosciamo altrettanto troppo bene gli incidenti che accompagnano certe vittorie ai punti nella boxe e le contestazioni che si elevano contro le classifiche nei concorsi di figura libera, in ginnastica o in pattinaggio artistico.

La giuria non è altro che un ripiego, per il caso in cui non vi sia l'occasione di lasciar parlare i tempi o le cifre.

Supponiamo per esempio, che la classifica di una corsa ciclistica da città a città debba stabilirsi al « merito », secondo il voto di una giuria di giornalisti specializzati che abbiano seguito la prova a bordo di vetture del seguito.

Supponiamo anche che questi giornalisti abbiano una volontà di obiettività a tutta prova e che rinuncino assolutamente a vantare Poulidor perché gli vogliono bene, e a escludere Merckx perché ne hanno più che abbastanza di vederlo sempre trionfare.

Ebbene, si diffiderebbe ancora sempre della loro classifica. Innanzitutto perché i membri della giuria non possono veder tutto, (e di un bel po'), o direbbero delle cose differenti, ma anche e soprattutto perché lo spirito più obiettivo non sfugge all'impressione personale della sorpresa.

Così, ad esempio, il talento di Jackie Stewart è una cosa talmente stabilita che gli è ormai impossibile di « stupire » i giornalisti. Ma se un giornalista nota per la prima volta un pilota « in via di sviluppo », ha una tendenza naturale a preoccuparsene un sacco. E' per questo che ogni classifica stabilita da una giuria rischia inevitabilmente di essere falsata.

## Come si potrebbe fare?

Evidentemente, persino all'età dell'elettronica, non possediamo apparecchi di misura per le cose immateriali, ma è da molto tempo che la scienza ha definito i corpuscoli invisibili dalle tracce che lasciano. Ed è ciò che si potrebbe fare per la combattività.

Un segno indiscutibile di combattività, al giorno d'oggi, è di segnare il giro più veloce nei Gran Premi.

In effetti, con le corse senza rifornimento, il record non può essere stabilito prima dell'ultimo terzo della distanza, cioè nel momento in cui la tendenza generale, fra i piloti, è di misurare i propri sforzi per non rischiare ciò che si è precedentemente conquistato.

Colui che vuole battersi, anche in quel momento in cui la corsa è perduta per lui, o che abbia corsa vinta, è sicuramente un pilota combattivo.

Il Premio Rosso e Bianco potrebbe dunque essere attribuito al numero di giri più veloci realizzati durante il campionato del mondo.

Per il 1972, avrebbe così compensato Jackie Stewart per il suo campionato del mondo mancato e messo in valore la sua grande combattività che si tende a dimenticare perché è il n. 1.

Si può pensare che un giro solo non costituisca un'indicazione molto solida, soprattutto quando si sa che è assolutamente impossibile che errori di cronometraggio non si producano ogni tanto.

Ma bisogna sapere che il giro più veloce si situa sempre alla cima di una piramide di giri molto veloci, in modo che mantiene veramente il suo significato.

D'altra parte, non è sicuro che il pilota più combattivo della giornata sia rimasto in pista fino al momento in cui il giro migliore è accessibile.

Ed è per questo che la formula che suggerirei per un Premio Rosso e Bianco in avve-





# Critica (da ragion pura) del Premio «Bianco e Rosso»

L'argomento che affronta trova subito «combattivo» il pilota ferrarista. Egli si fa portavoce d'una significativa proposta per l'assegnazione futura di quel riconoscimento avuto da lui per il 1972 nel nome di JO SIFFERT

nire sarebbe di prendere in considerazione i venti migliori tempi realizzati durante un Gran Premio e vedere quale fra i piloti ne ha messi di più al proprio attivo.

La classifica finale potrebbe essere ottenuta con una semplice addizione dei numeri di giri messi all'attivo da ogni pilota.

## Il patrocinatore

Ma sono questi solo dei particolari e il Premio Rosso e Bianco in sé vale ben di più, secondo me, per il suo orientamento come per il suo regolamento.

Nulla di ciò che si fa nel mondo è gratuito. Tutto deve essere pagato da qualcuno. Nel momento in cui la corsa automobilistica diventa sempre più cara, bisogna trovare qualcuno per pagare il supplemento.

Chiedere ai patrocinatori di farlo è sicuramente più facile, ma è negativo quanto rivolgersi ai mecenati, come si faceva tre quarti di secolo or sono, perché le loro possibilità sono ugualmente limitate.

Quelle dei mecenati lo erano per l'estensione della loro ricchezza, quelle dei patrocinatori lo sono per l'estensione dell'effetto che possono aspettarsi dal loro sforzo.

E siccome quest'effetto è proporzionale al numero degli spettatori o telespettatori riuniti per la competizione automobilistica, salta agli occhi che lo sforzo del patrocinatore, per essere efficace, deve portare un tanto all'aumento del numero degli spettatori quanto all'aiuto diretto ai concorrenti, da una parte, e agli organizzatori, dall'altra.

Ed è questo che dà il vero prezzo dell'iniziativa Marlboro: un confronto annesso come il Premio Rosso e Bianco rende la competizione automobilistica più interessante per il gran pubblico.

Vi è forse bisogno di ricordare che «la noia nasce in un giorno di uniformità»? Le cose migliori e le più giudiziose finiscono per stancare. Ci sono già state tante corse, tanti

vincitori, e soprattutto tanti multi-vincitori soprattutto, che conviene assaporare lo sport se si vuole che mantenga l'attenzione del gran pubblico.

Per parte mia, ne vedo il miglior esempio nel Giro di Francia ciclistico. Se vi è una prova la cui classifica pura e semplice è ben fatta per colpire l'opinione pubblica, è quella. Ma è già da molto che i suoi organizzatori hanno capito che non era più sufficiente, e hanno montato un vero monumento di classifiche annesse di ogni sorta, sussidiate da patrocinatori ben ispirati.

Queste classifiche annesse soddisfano non soltanto i maniaci di questo sport e i tifosi dei numerosi ciclisti che vi figurano, ma rianimano efficacemente l'interesse per il Giro di Francia quando la superiorità di un tipo come Eddy Merckx si è affermata e che la corsa è fatta ben prima dell'ultima tappa. Ce n'è non soltanto per tutti, ma per tutti i tempi.

## Il buon esempio

Questo è l'esempio maggiore che proporrei a quelli che hanno a cuore l'esistenza dei Gran Premi.

Nessuno può nascondersi che, da quando il campionato del mondo dei piloti è entrato nel costume, tutti i Gran Premi, l'uno dopo l'altro, hanno perso il loro significato individuale per diventare quasi elementi di una corsa a tappe.

La Formula 1, oggi, è una sola grande competizione in dodici o tredici riprese. La situazione ha i suoi vantaggi, ma anche i suoi svantaggi, come l'hanno ben compreso gli specialisti dell'interesse del pubblico che sono gli organizzatori del Giro di Francia.

Essi hanno trovato la soluzione per mantenere la loro settantenne corsa alla punta avanzata della vita sportiva. La loro riuscita garantisce la qualità del sistema. E' dunque la stessa strada che suggerirei di seguire per gonfiare l'interesse del campionato del mondo dei piloti. E il Premio Rosso e Bianco di Marl-

boro è contemporaneamente il primo passo e un passo esemplare in questo senso.

Mi permetto di pensare che bisognerebbe rendere ufficiali le classifiche del numero delle vittorie, del chilometraggio in testa, del numero delle «pole positions», del numero dei giri più veloci, che annualmente stabiliscono i giornalisti specializzati, e pubblicare le situazioni del momento durante la stagione. E senza dubbio se ne potranno immaginare altre ancora, così varie come per il Giro di Francia. Non vedo miglior ricetta per rilanciare l'interesse dei Gran Premi e con questo fatto stesso, assicurare alla lunga il loro rendimento.

## Messa a punto

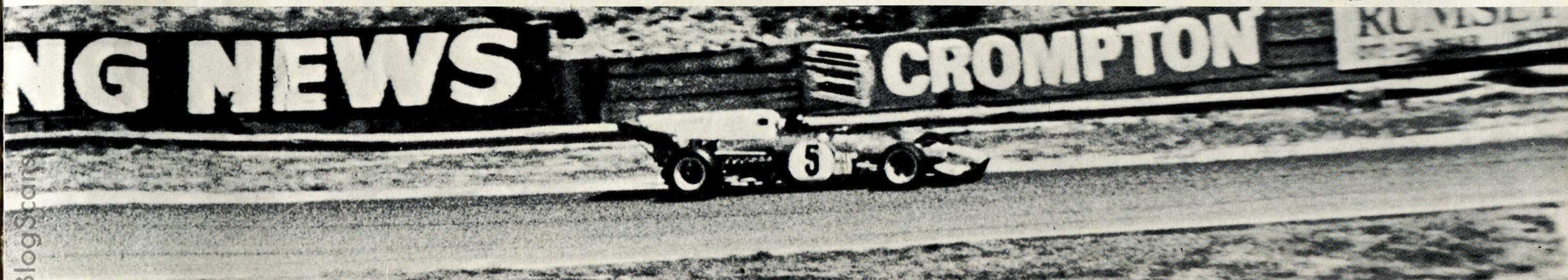
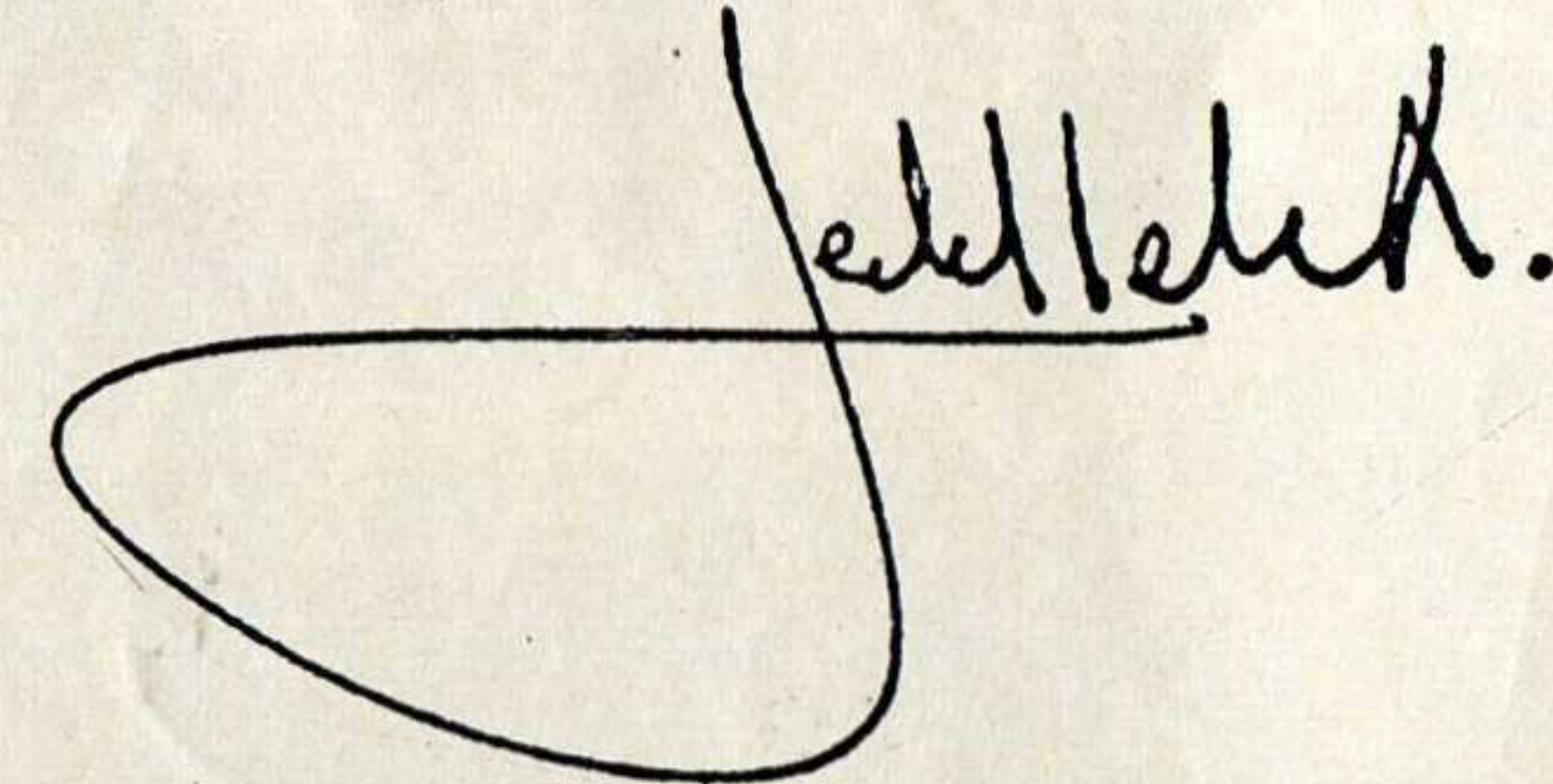
E per finire, una messa a punto. Per il fatto che il Premio Rosso e Bianco mi ha condotto ad essere patrocinato nel 1973 da Marlboro, certi giornalisti fanno già di me un «pilota Marlboro». Significa dimenticare che si può essere più cose contemporaneamente, per esempio: pilota, marito, contribuente, fotografo, praticare la moto, essere tifoso di Eddy Merckx, amante della musica classica ecc.

Si può dunque essere nel medesimo tempo pilota Ferrari, pilota Goodyear, pilota Marlboro.

Ma vi è sempre una qualifica che precede tutte le altre ed è certamente superfluo stabilire che io mi sento innanzitutto ed essenzialmente pilota Ferrari.

La formulazione più veritiera sarebbe dire che sono un pilota Ferrari patrocinato da Marlboro.

Sono queste due cose che non si escludono, che non si fanno nemmeno concorrenza. Al contrario, si completano.





# Questi i 4 moschettieri della



MIKE HAILWOOD



HOWDEN GANLEY



JOHN WATSON



DEREK BELL

DAYTONA - Il team Gulf Research Racing 1973 farà il suo debutto con un paio di Gulf-Mirage nuove e migliorate, nella 24 ore di Daytona del 4 febbraio. Bell rimane col team per la sua terza stagione e gli si affiancano MIKE HAILWOOD, HOWDEN GANLEY e JOHN WATSON.

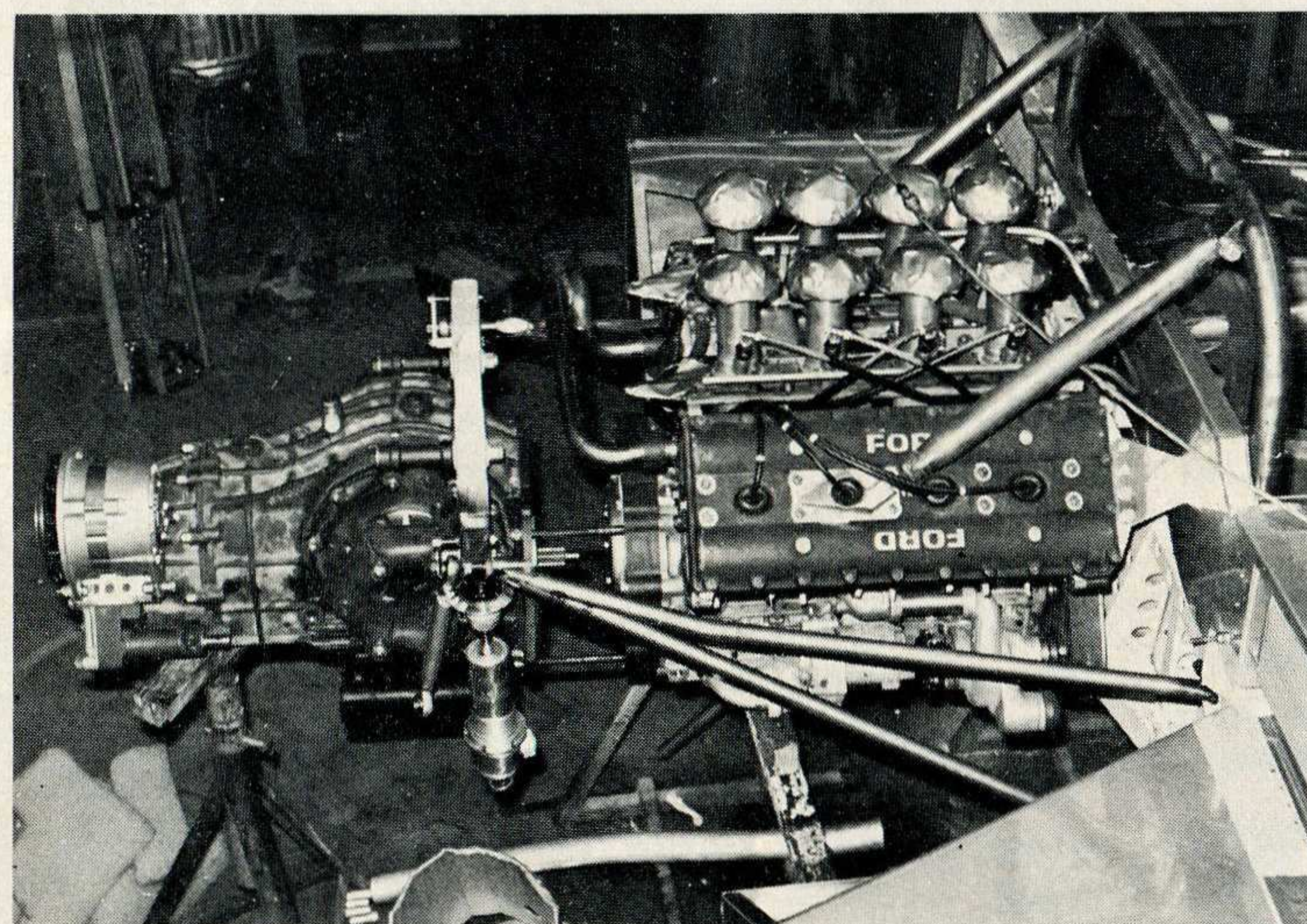
Il direttore del Gulf Research Racing, John Horsman, ha intenzione d'invviare per via aerea tre Gulf-Mirage MS a Daytona per svolgere prove pre-gara sulla pista che comprende l'ovale, come pure il tratto stradale all'interno. Due vetture monteranno il motore Cosworth-Ford Grand Prix V8 di tre litri, la terza il Weslake-Ford V12 di tre litri. Se il 12 cilindri darà le prestazioni previste, esiste una forte possibilità che corra per la prima volta nella gara di Daytona. E ciò significa che resta sempre possi-

bile il debutto di ANDRETTI sulla vettura blu arancio del team che monta gomme Firestone.

La squadra del Gulf Research Racing non partecipò alla « Sei Ore » accorciata dello scorso anno, perché dispute in campo industriale, avvenute in Inghilterra, avevano ritardato il programma di costruzione delle nuove Gulf-Mirage di tre litri. Nei due anni precedenti la corsa era stata vinta dalle Porsche-Gulf: nel 1970 da Rodriguez e Kinnunen, nel 1971 sempre da Rodriguez, affiancato però a Oliver.

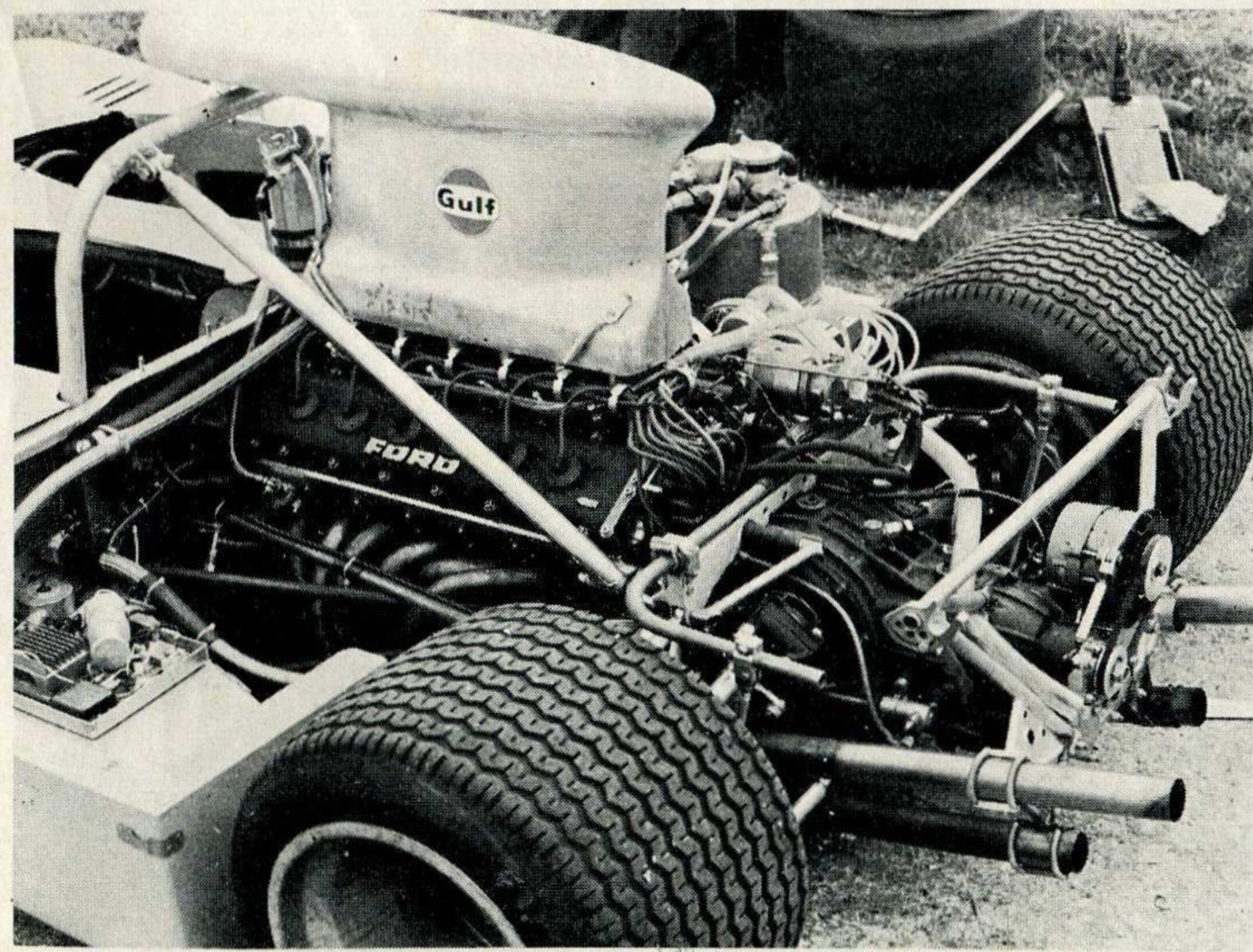
Il record sul giro sul percorso misto fu stabilito nel 1971 da Mark Donohue su Ferrari cinque litri in 1'42" alla media di kmh 215,521. L'anno scorso vinsero Andretti e Ickx con una Ferrari 312P ufficiale.

## una terza MIRAGE col V

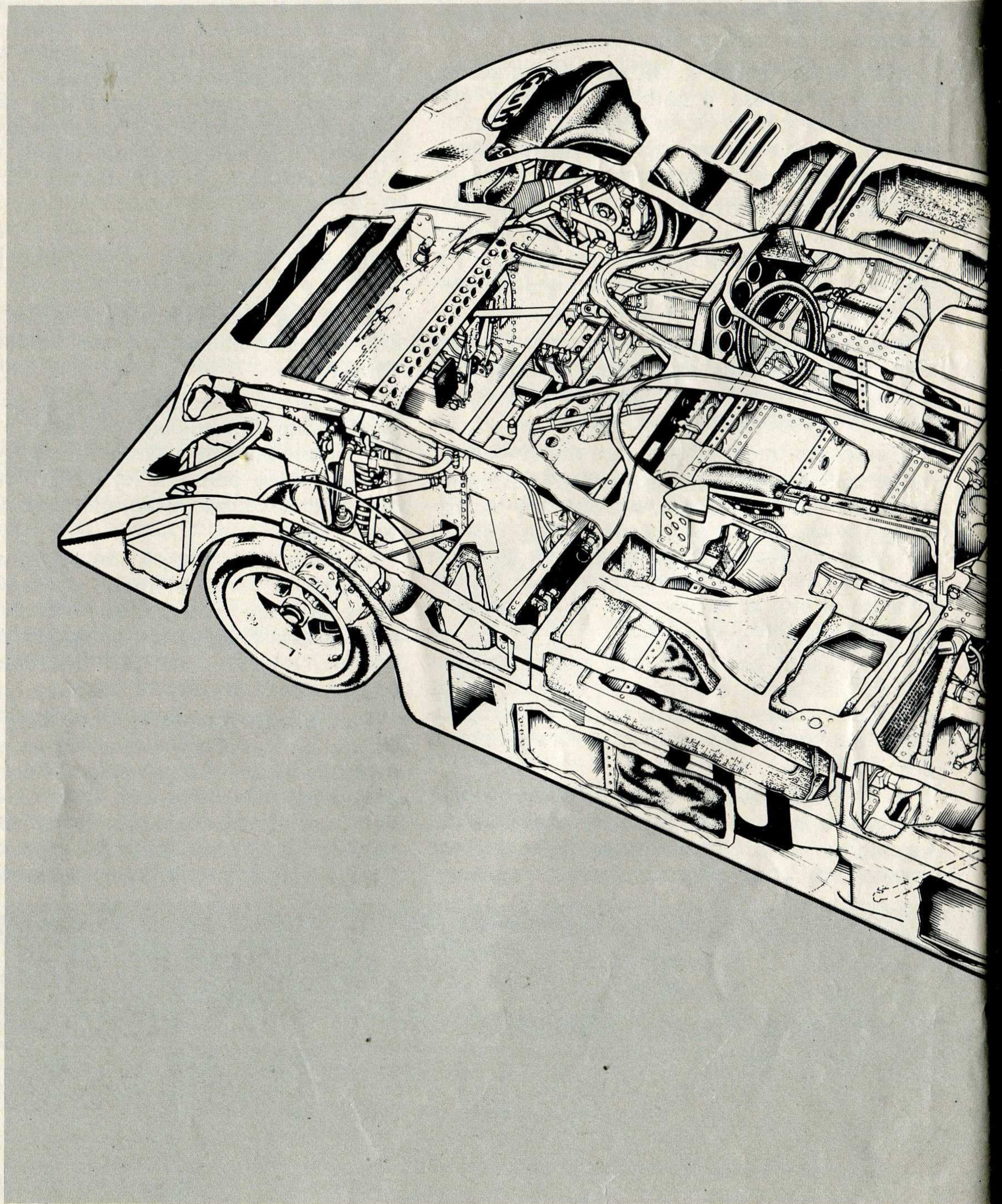


La versione '72 della Gulf-Mirage ha utilizzato il Ford DFV, molto più corto (è un otto cilindri) del previsto Weslake. Fra motore e cambio, quindi, c'era dello spazio riempito poi con apposita flangia

## I due motori



Ed ecco la Gulf-Mirage M6 dotata del motore definitivo, il Ford-Weslake 12 cilindri a V di 60°, motore per il quale la vettura è stata disegnata. Lo sviluppo di questa unità non è ancora terminato





# Squadra GULF nel mondiale MARCHE '73 ma...

La Gulf-Mirage M6 1973 deriva dalle vetture che parteciparono al campionato marche lo scorso anno e c'è l'intenzione di utilizzare il nuovo Weslake Ford tre litri sui circuiti che si adattino alle sue caratteristiche, come pure il tre litri Cosworth Ford DFV VS. Il Gulf Research Team disporrà di cinque vetture durante la stagione, tre con i motori V8 Grand Prix, due con il nuovo V12. Due vetture verranno iscritte a tutte le prove del campionato, con la possibile eccezione della Targa Florio.

Alle vetture 1973 sono state apportate molte modifiche di dettaglio, compresa una nuova parte frontale per diminuire il trascinamento. La sezione del muso è stata rifatta per ottenere un profilo più liscio e i condotti di raffreddamento dei freni anteriori, sui due lati del condotto d'immissione del radiatore centrale sono stati allargati per migliorare l'efficienza. Sulle vetture col V12 c'è stato un cambiamento di poca entità nella posizione del pilota, che si trova così più vicino al centro della vettura; questo ha portato, per conseguenza, a modifiche all'abitacolo e al parabrezza.

Il telaio monoscocca, progettato da Len Bailey, «imprestato» dalla Ford, si è dimostrato molto robusto nella stagione 1972, una stagione più che

altro di sviluppo, e l'MS/300/01 ha ora coperto 8000 miglia ricorrendo soltanto a un rinforzo di scarsa entità, dopo la prima uscita alla 12 Ore di Sebring. Il telaio 02 era per un'altra otto cilindri, mentre lo 03 era sulla prima 12 cilindri. I numeri 04 e 05 sono, rispettivamente, i più recenti otto e dodici cilindri.

La Gulf Research Racing è l'unica squadra che si possa permettere il lusso di scegliere fra motori di 8 e di 12 cilindri, a seconda dei diversi circuiti. Il Cosworth Ford V8 e il Weslake Ford V12 sono entrambi dei tre litri, con potenza uguale, ma differenti caratteristiche di coppia. Il V8 equipaggia anche monoposto da Grand Prix, ma il V12 viene sviluppato esclusivamente per la Gulf Research Racing, quale gruppo propulsore particolarmente adatto a gare quali la 24 Ore di Le Mans.

La Gulf-Mirage è stata progettata per ospitare entrambi i motori, ma la vettura è stata prevista soprattutto per il V8. Questo motore è stato finanziato dalla Ford inglese e progettato e costruito dalla Cosworth. Il progetto ebbe inizio come motore da Grand Prix nel 1966 e nel 1967 debuttò, vincendo, su una nuova Lotus Ford 49, pilotata da Clark nel G.P. d'Olanda. Da allora il Cosworth

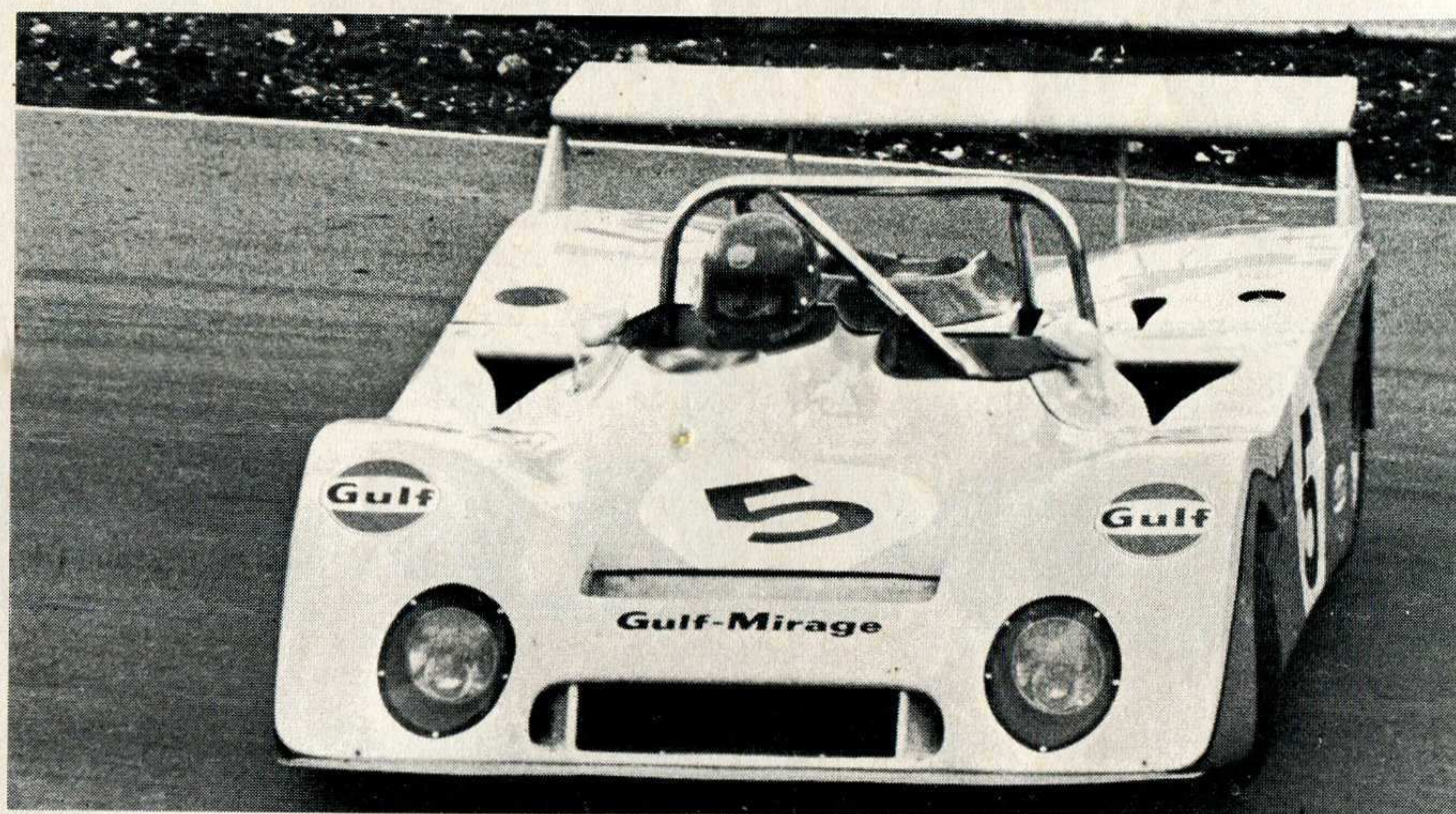
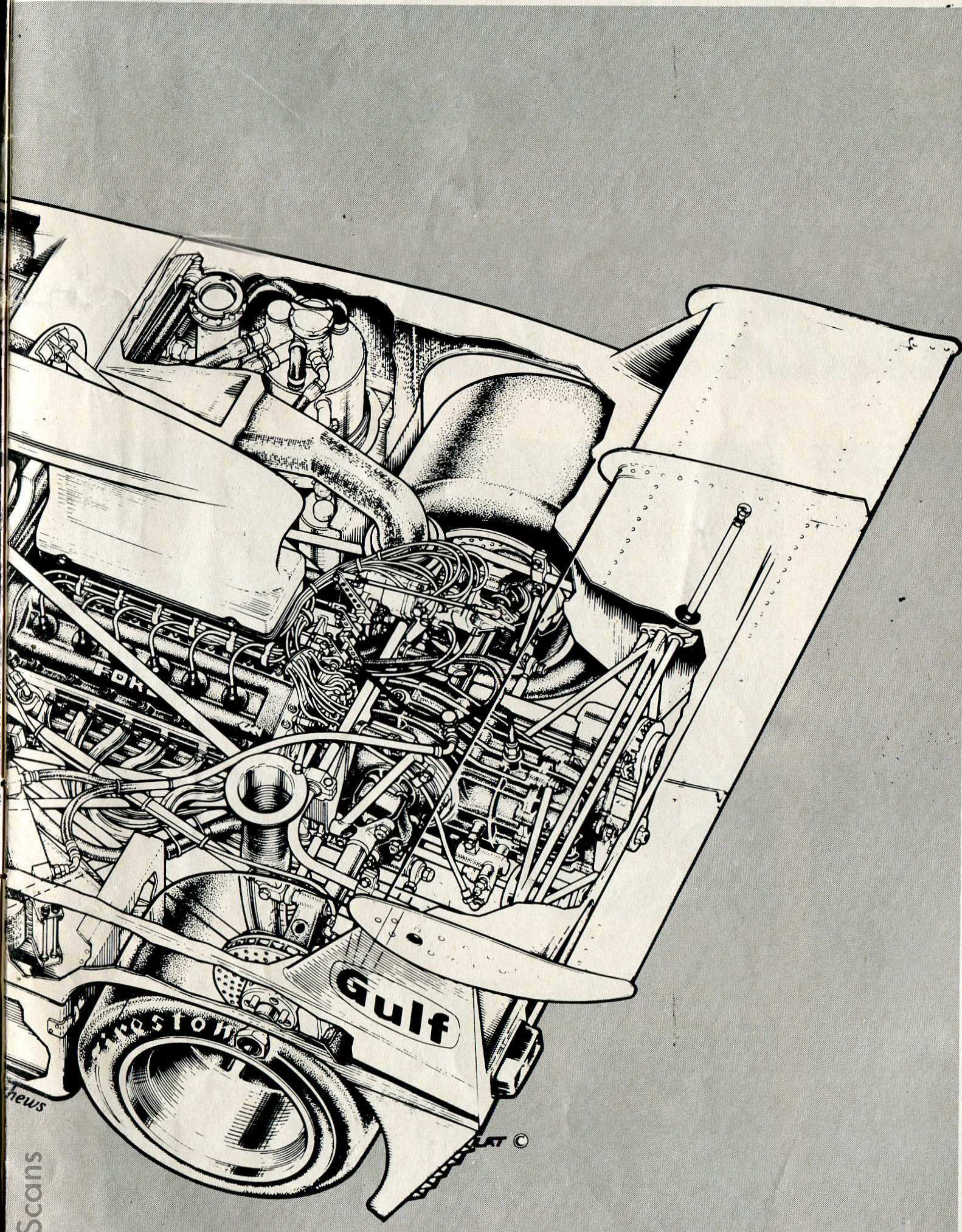
Ford V8 è stato montato su oltre cinquanta vetture vincitrici di Grandi Premi e su ogni vettura vincitrice del titolo, fino dal 1968.

Il motore venne adattato per gare di lunga durata nel 1968, su un affilato coupé prototipo Ford F3L, progettato da Len Bailey, il responsabile della Gulf-Mirage. I colori della Gulf apparvero su una sport con motore Cosworth nel 1969, quando i piloti del team, Ickx e Oliver, condussero nella 1000 Km d'Austria per più di metà gara e Ickx vinse la 500 Km di Imola, su Gulf-Mirage M2.

Mentre il motore Cosworth Ford ha ottenuto così grandi successi, si può dire che anche il nuovo Weslake Ford V12 provenga da un'«ottima stella». Weslake è un esperto, responsabile per il motore Eagle-Weslake F.1 V12 che Gurney utilizzò per vincere il G.P. del Belgio del 1967, sul veloce circuito di Spa.

Le prove d'inizio di stagione, svolte a Silverstone, con una Gulf-Mirage V8 pilotata da Ganley e con una V12 pilotata da Bell hanno dimostrato una quasi perfetta parità nei tempi sui giri. Il Cosworth guadagnava uscendo dalle curve più lente, ma il Weslake lo faceva su quelle più veloci e sui rettili.

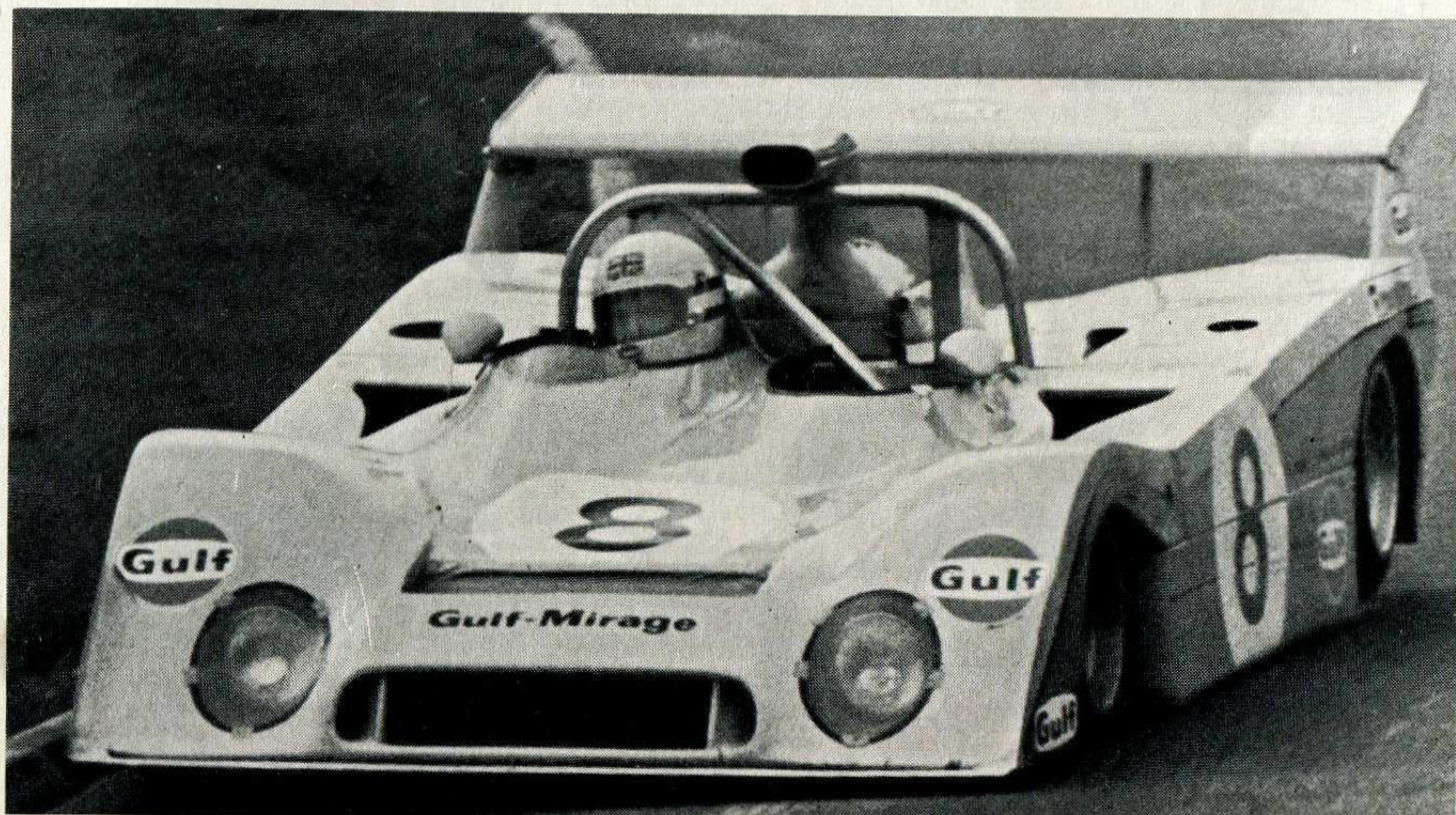
## WESLAKE 12 (per ANDRETTI?) a DAYTONA



Com'era

**GULF MIRAGE M6** Vettura - Passo mt. 2,38 (con motore Cosworth Ford V8), mt. 2,41 (con motore Weslake-Ford V12); carreggiata ant. mt. 1,47 (con motore Cosworth-Ford V8), mt. 1,47 (con motore Weslake-Ford V12); carreggiata post. mt. 1,42 (con motore Cosworth-Ford V8), mt. 1,42 (con motore Weslake-Ford V12); lunghezza totale mt. 3,86 (con motore Cosworth-Ford V8), mt. 3,89 (con motore Weslake-Ford V12); larghezza totale mt. 1,92 (con motore Cosworth-Ford V8), mt. 1,92 (con motore Weslake-Ford V12); altezza fino al roll-bar mt. 0,96 (con motore Cosworth-Ford V8), mt. 0,96 (con motore Weslake-Ford V12); peso (senza carburante) kg. 650,50 (con motore Cosworth-Ford V8), kg. 684 (con motore Weslake-Ford V12).  
**Motore** - Alesaggio mm. 85,6 (con motore Cosworth-Ford V8), mm. 75 (con motore Weslake-Ford V12); corsa mm. 64,8 (con motore Cosworth-Ford V8), mm. 56,5 (con motore Weslake-Ford V12); cilindrata 2993 cc (con motore Cosworth-Ford V8), 2995 cc (con motore Weslake-Ford V12); HP 440 a 10.000 giri/min. (con motore Cosworth-Ford V8), 465 a 10.500 giri/min. (con motore Weslake-Ford V12); coppia libbra/piede 250 a 8.500 giri/min. (con motore Cosworth-Ford V8), 240 a 8.750 giri/min. (con motore Weslake V12).

Com'è







A Villars, come ormai tradizione, appuntamento-relax per i piloti d'auto. Il brivido in questa occasione viene non dalla velocità ma semmai dalla neve. Un « raduno » mondano-sportivo, dove lo sport, qualsiasi sport, offre occasioni di sfide e rivincite. Sopra Mass, Wisell ed Elford si sfidano con la balestra (siamo nella patria di Guglielmo Tell). La mela, pare, dovesse reggerla in testa il dr. Saliti

Tra una pallata di neve e l'altra a VILLARS (nel festoso relax documentato da Gabriella Noris) non sono stati dimenticati i veri impegni agonistici

Gli imprevisti, come in corsa, non sono mancati, e i ruzzoloni nella neve hanno aggiunto spettacolo allo spettacolo, con somma soddisfazione degli avversari; tra lo strarivolo della neve, è la volta di Jockey Mass



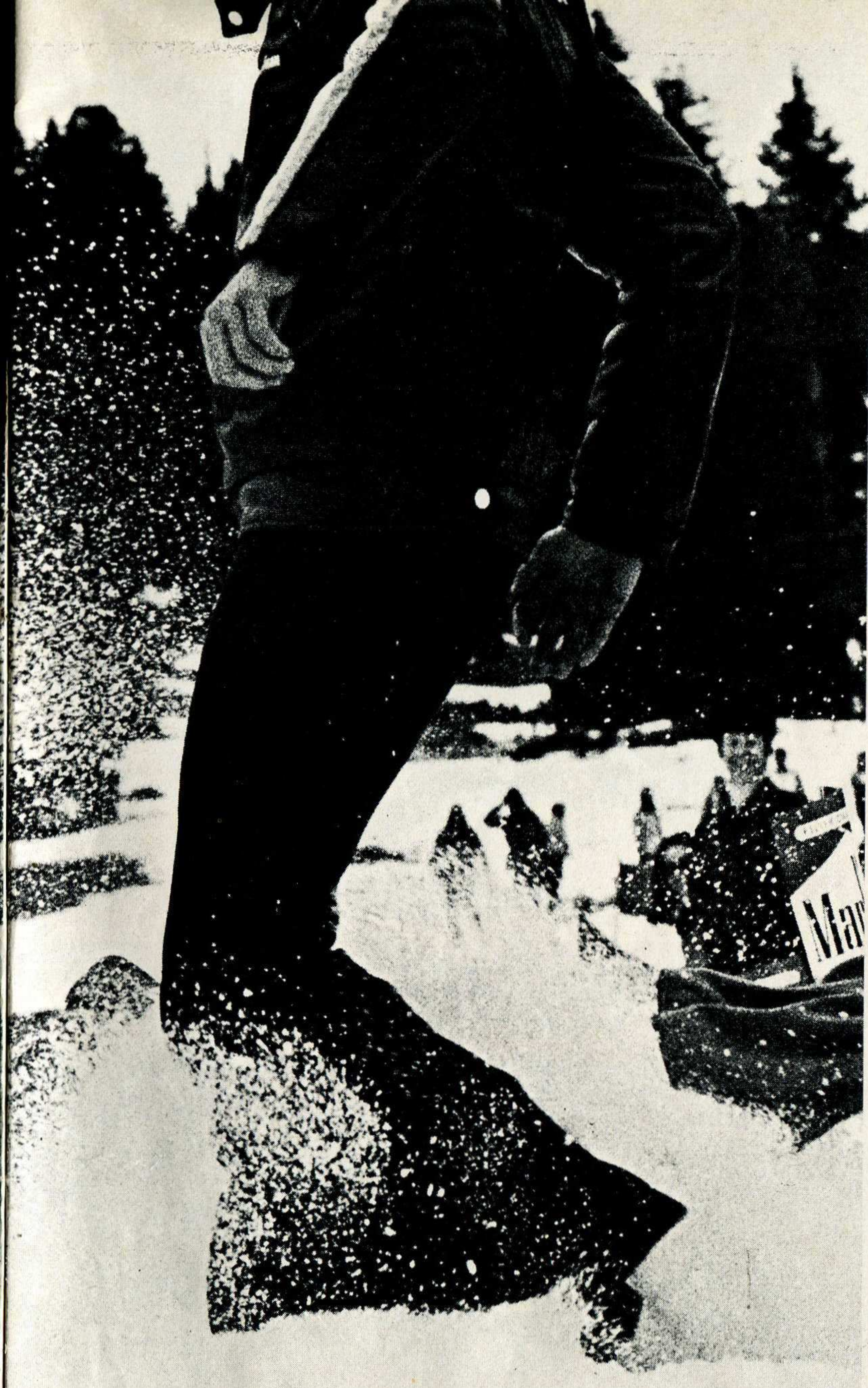
# Giochi senza fronti



I trasferimenti, come logico, avvenivano su slitte trainate da bruni cavalli con tanto di decals pubblicitarie. Qui sopra de Adamich fa da seconda guida. In alto a destra una slitta da sette: il cocchiere, Elford, Haldi, Perrot, Pescia, Stewart e Wisell in posizione un po' scomoda, segue al traino







Per uno dei « belli » della F. 1 non poteva mancare il cappello Goodyear (da abbinare al cavallo?)

Jarier con tanto di numero si appresta a prendere il via per una delle tante gare. A giudicare dalla sua espressione si direbbe che non sia proprio nel suo ambiente più naturale

# CEVERT ammmonisce MARCH (per JARIER) e FERRARI (per la MATRA)



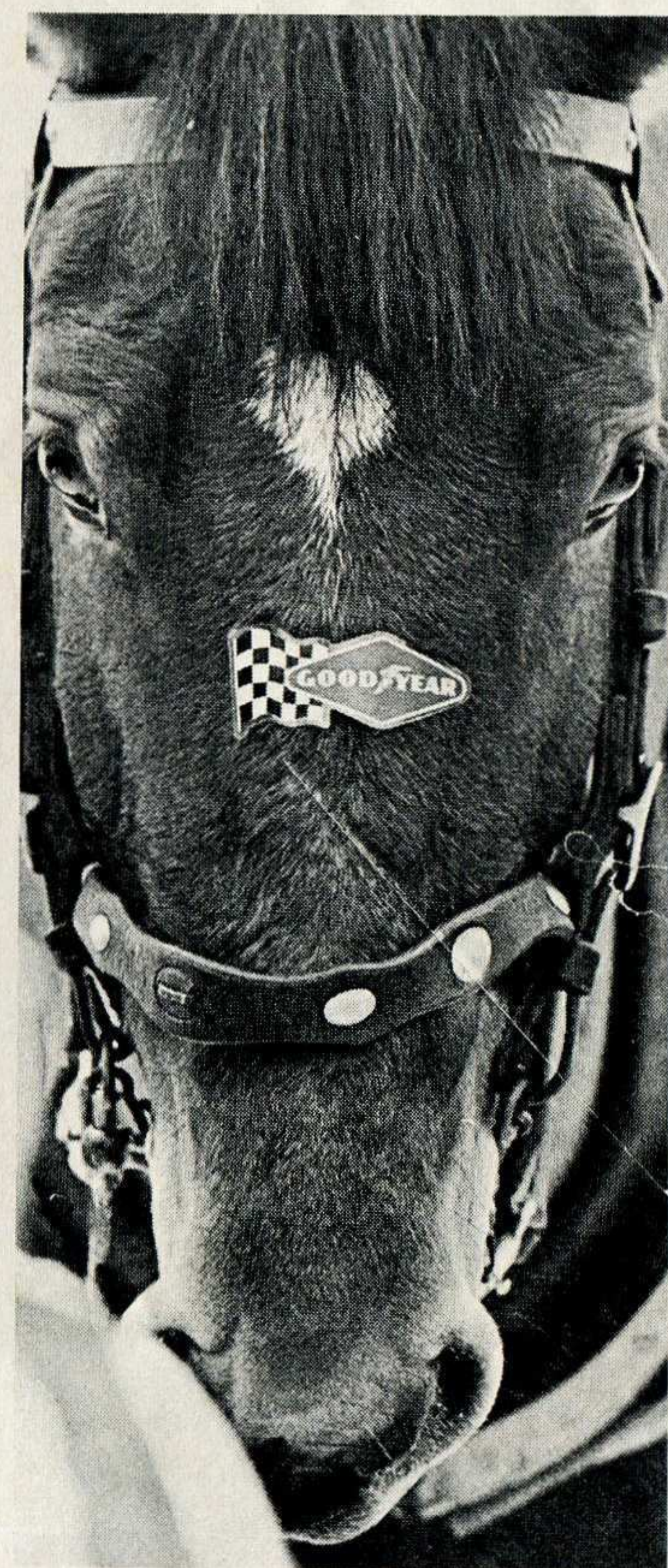
# ere

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VILLARS - Appendice di commenti-novità ai margini della sfida-gioco (senza frontiere) per i piloti presenti nel centro turistico svizzero. JARIER a Villars occupava già la sua nuova posizione di pilota da Gran Premio. Non era elegante come Stewart o considerato come Regazzoni, ma sapeva di essere il protagonista di un tipo di vicenda che va ripetendosi con sempre maggior frequenza: quella di un pilota delle formule secondarie preso di peso e portato in Formula Uno.

Il suo caso è un po' discusso dagli altri però: lui, dopo una breve e poco significativa esperienza fatta con la March 701 due anni fa, in F. 1 ci va da prima guida, per giunta con la responsabilità di dare buone prove in Argentina, Brasile e Sud Africa, altrimenti Granatelli taglierà il patrocinio alla March.

«Fino ad oggi non ho mai avuto macchine veramente efficienti e quello che ho fatto è sempre stato meno di ciò che avrei potuto. Da quando sono alla March ho potuto capire che vado bene e se ne sono accorti anche loro. Ora la mia posizione è difficile



Un Cavallo chiamato Goodyear, che accoppiato con una cavalla Firestone, potrebbe generare un puledro Pirelli. Ci proveranno?

non tanto per le gare che devo fare comportandomi bene, ma perché Mosley vuole che firmi un contratto per quattro anni. Io non voglio impegnarmi per tanto tempo senza ricevere praticamente soldi perché se le cose mi vanno bene già dal prossimo anno potrebbero esserci altre squadre a richiedermi».

Avevamo anticipato qualche settimana fa del contratto di Jarier e della volontà della March di farne un nuovo Peterson. Però, proprio come per Peterson, di soldi non sembrano essercene e così nascono le preoccupazioni del francese. Le preoccupazioni sono comunque anche di altro tipo: «Con la Formula 2 e la Formula 3 non c'è più nulla che non conosca ed ho potuto completare un programma di messa a punto delle nuove macchine in modo positivo. Invece con la Formula 1 è difficile perché la macchina non si riesce ad utilizzarla a fondo e la messa a punto diventa un problema.»

Cevert ha i suoi dubbi sulla scelta di un giovane come prima guida: «Jarier è molto

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 10



A sinistra in basso Stewart si concede una pausa familiare durante le tregue alle ostilità, prestando attenzione ai suoi gioielli biondi. Sopra «Padrino e consiglieri» ovvero Jean Pierre Beltoise e Clay Regazzoni: il film sulla mafia ha indubbiamente influenzato anche i piloti Formula 1 come vedete da atteggiamenti e abbigliamento



*Ma chissà poi perchè tutta questa «cura» per MASS?...*

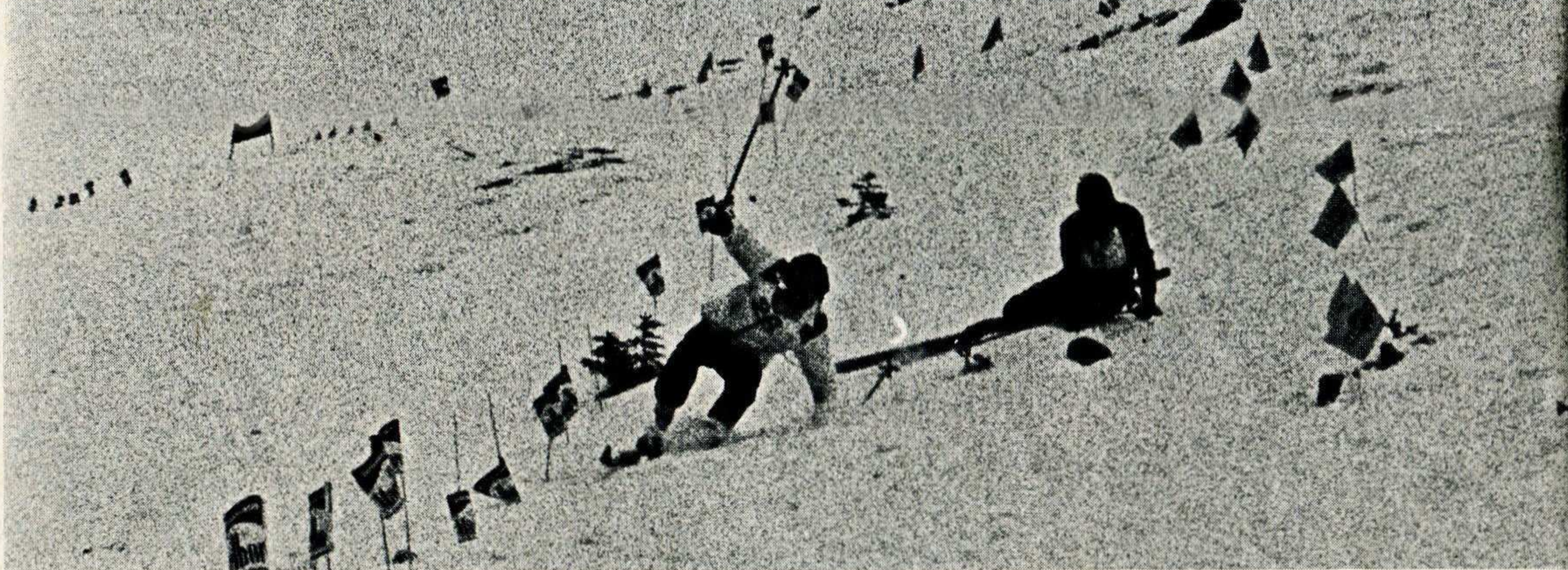


Stewart in veste di speaker ha animato la gara con una cronaca non del tutto imparziale. Tanto alla GPDA non ci saranno reclami... contro il presidente

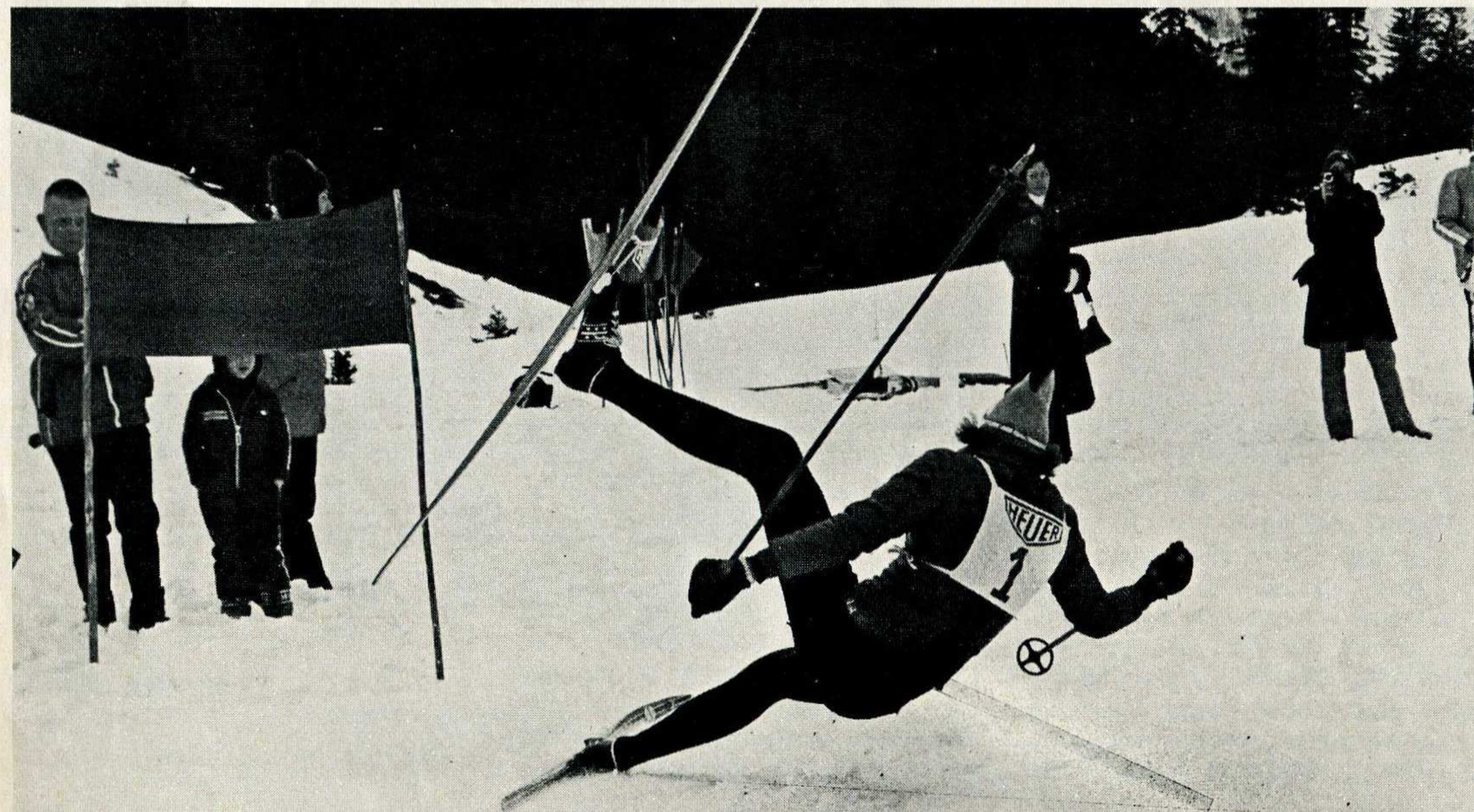
Cure particolari sono state riservate a Jochen Mass, il delfino dei piloti Grand Prix: prima la signora Helene Stewart poi Regazzoni e Stewart hanno incoraggiato e aiutato i preparativi del tedesco, il quale è stato accreditato di un fascino tutto sassone. A destra le ultime gentilezze di Clay e Jackie riservate prima della partenza del concentrato Mass



Pronti via, ma la partenza è assai più difficoltosa che su una formula 1. Sopra, Regazzoni sorride e così gli astanti: tutt'al più il danno questa volta sarà limitato ad un paio di sci. Una «derapata» in perfetto «stile» dello scozzese volante (a destra) che questa volta vola a gambe all'aria sollevando una scia di gelide faville

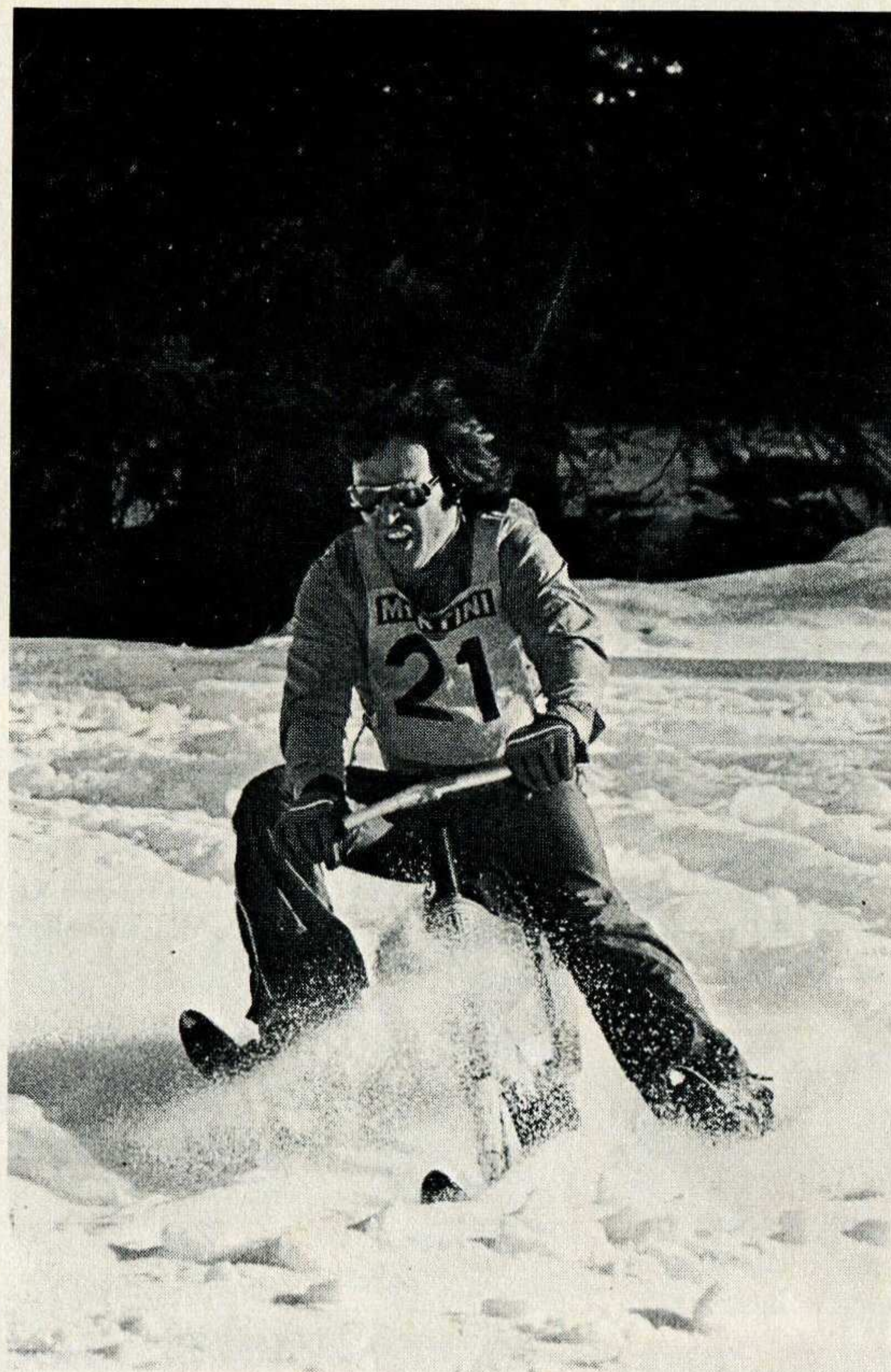
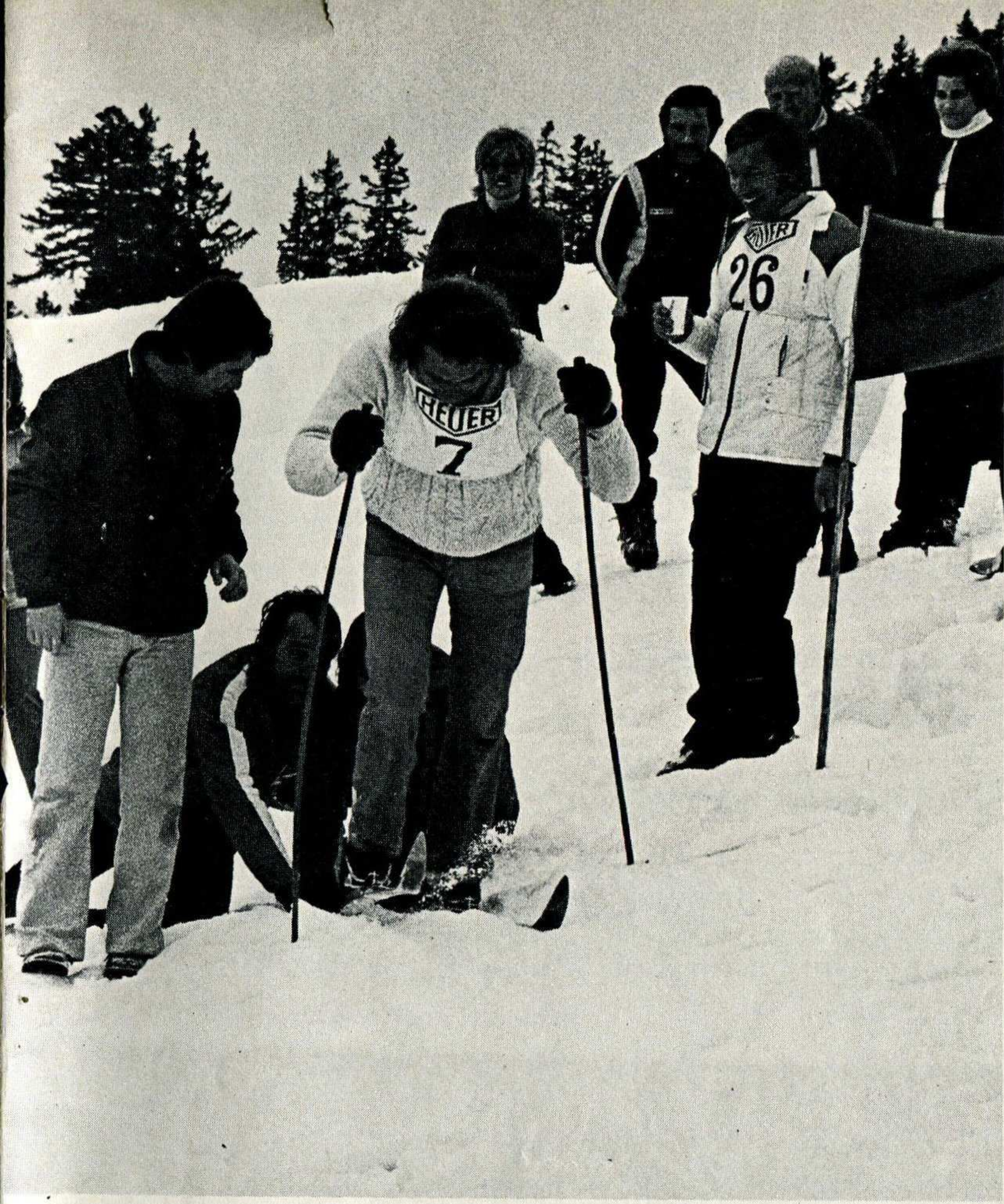


Ennesima collisione in pista: protagonisti, manco a dirlo, Regazzoni e Schuppan. Il primo sembra aver rotto definitivamente, mentre il secondo sembra stia riprendendosi alla meglio nonostante tutto



Hans Von Stuck (a sinistra) in una (brutta) «figura» nei pressi di una porta. Promette bene anche de Adamich (sopra) alla partenza. Ma poi si farà più sicuro anche se siamo lontani dallo stile di Thoeni





Lafosse in leggera difficoltà affronta una curva leggermente scomposta. Perderà secondi preziosi come del resto è accaduto a tanti altri colleghi

Il tedesco Von Stuck sembra più a suo agio nella discesa con lo ski-bob anche se l'espressione del volto tradisce una certa preoccupazione

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

bravo ma non ha senso metterlo in F. 1 come responsabile della squadra March. In Formula 1 non si può arrivare a fare dei tempi discreti se manca l'aiuto di un caposquadra che metta a punto la macchina. Io con Stewart ho avuto un aiuto enorme: penso che non avrei mai avuto i risultati che ho ottenuto in questi anni senza l'aiuto di Jackie. Adesso naturalmente le cose sono cambiate e le informazioni ce le scambiamo perché anch'io sono arrivato a poter fare valutazioni esatte. All'inizio però mi era completamente impossibile».

CEVERT parla ormai da pilota arrivato: è una realtà del resto anche se rimane indispettito quando gli si chiede dei risultati del '72, meno brillanti di quelli del '71. Adesso però pensa solo al '73: «Non avrò un momento libero: intanto c'è la Tyrrell in F. 1 ed il problema della messa a punto della nuova 007 che arriverà per la Spagna. Si tratterà di una macchina veramente sofisticata: Tyrrell ora può permetterselo perché ha salito tutti gli scalini che vanno dalla convenzionale 001 fino alle più evolute 005, 006. Certo avremmo da fare con la messa a punto perché la macchina è ancora poco più che un disegno. Si è sempre in ritardo con la F. 1 oggi, è una formula troppo esasperata ed il tempo non basta neppure per seguire le gare con le macchine che ci sono. Noi per ogni corsa dobbiamo fare prove preliminari portando centinaia di gomme e decine di ingegneri. Questo è assurdo, è troppo professionale ormai, eppure è l'unico modo per vincere.»

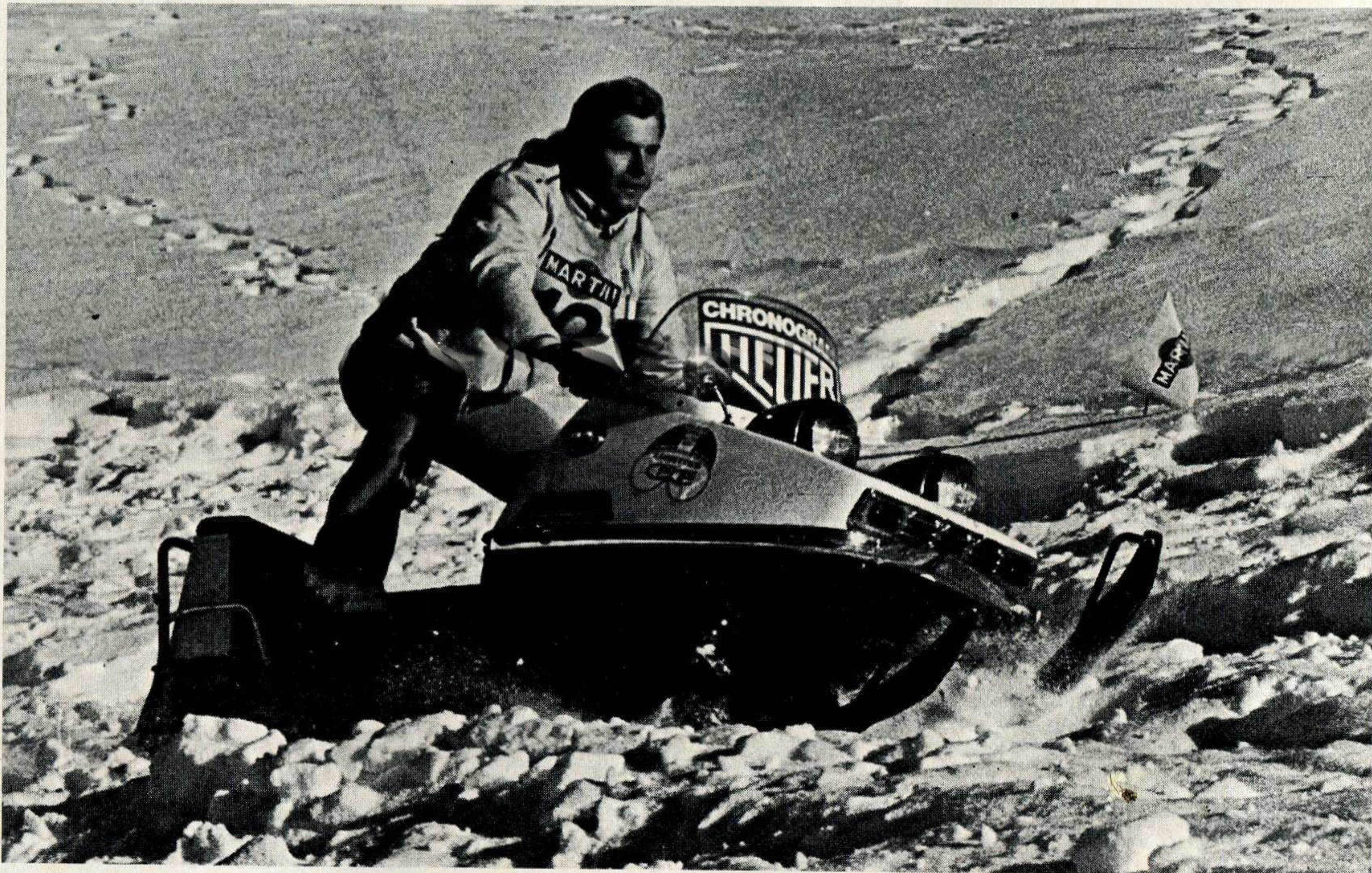
Cevert ci raccontava queste cose al party di sabato sera. Era in partenza per Parigi dove la domenica sarebbe stato per tre ore in televisione insieme all'ex pilota da Gran Premio Trintignant ed all'attore omonimo, a commentare i vari sport ed a parlare

di automobilismo (a vedere queste trasmissioni dispiace d'essere italiani...).

«Poi correrò con la Matra nel Campionato Marche» continuava Cevert «penso che per Ferrari le cose non saranno troppo facili: abbiamo un nuovo motore che è formidabile. Non è lo stesso di Le Mans dove si era tolto solo un po' di potenza a quello della F. 1 per farlo durare. Adesso sono state fatte modifiche sostanziali e non esagero se dico che ha 500 cavalli. A Daytona andremo per un collaudo: oltre al nuovo motore ci sono nuovi attacchi delle sospensioni e modifiche aerodinamiche ed io sono molto fiducioso. Per il tempo che mi resta farò un po' di Formula 2 con la Elf. Ormai basta con la Can Am: sono gare senza senso con quattro o cinque macchine che vanno e le altre completamente fuori causa. Tutto ciò senza mettere il rischio dato dall'enorme quantità di benzina che ci si porta dietro: molti hanno detto che Hulme ha faticato a riprendersi dalla paura avuta nell'incidente di quest'anno. Lo credo: eravamo appena partiti e lui ha fatto un volo con due capriole con la McLaren che aveva più di 300 litri di benzina nella pancia!».

La serenità di Stewart, padre felice sulla neve di Villars, forse è anche dovuta all'ottimismo per il sempre perfetto programma Tyrrell e per il ruolo da 007 che gli è stato destinato dalla sigla della nuova macchina. Anche l'ulcera sembra un lontano ricordo vista l'allegria con cui faceva gli scherzi ai colleghi impegnati nelle prove sportive della manifestazione.

Regazzoni, contentissimo della BRM, non sembra accontentarsi del contratto Alfa per completare il suo programma agonistico: «Ho otto domeniche libere e sarei felice se andasse in porto il progetto perché guidi la March BMW ufficiale di F. 2 insieme

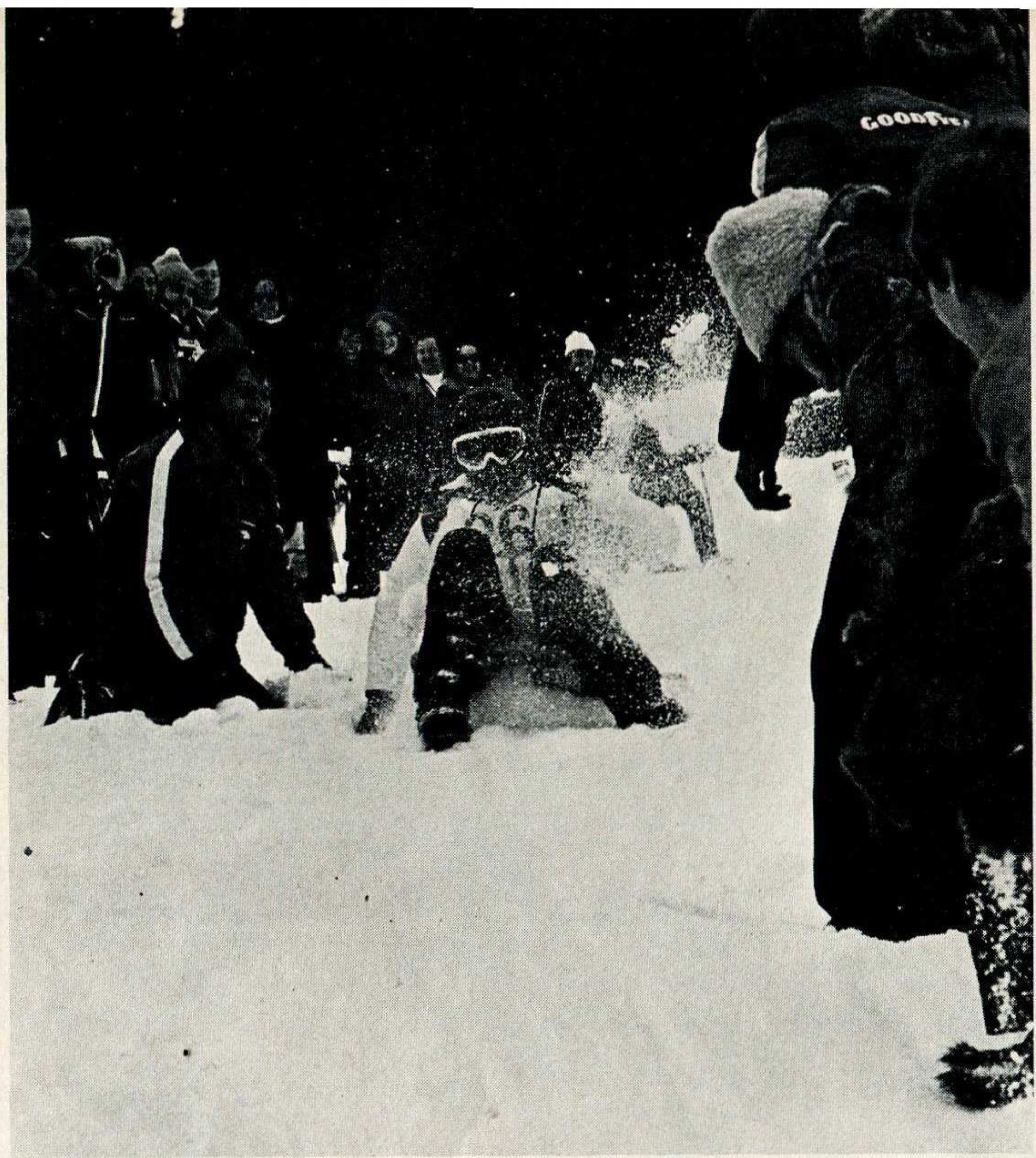


La gara di ski-doo, le motoslitte, ha avuto momenti di maggior brivido e nel complesso è stata più spettacolare. Sopra: Wisel a scendere con disinvoltura. Parkes (sotto a sinistra) è un po' più contratto; a destra Andrea, in fondo a sinistra Muller in una curiosa posizione mentre Stewart è più che mai a suo agio. Finalmente qualcosa per lui! Ma anche in questo caso il rischio è stato calcolato



CONTINUA A PAGINA 12





Wern Schuppan nella discesa con lo slittino: ambientazione-pubblico, modello Targa Florio, con le mani che volano a rubare i copricapo o a riempire la bocca di neve dei concorrenti che stanno passando



Che cosa stia dicendo (o imprestando) Jackie non è dato sapere, ma dallo « stile » si direbbe che non faccia molta strada



Non si tratta del pronto soccorso in azione sulla pista di ghiaccio: è lo svizzero Pescia che scende anche lui come può



Due stili diversi di discesa: avanti i piedi (stile de Adamich) o avanti la testa (stile Von Stuck). Ma c'erano forse dubbi sulla scelta?



**CONTINUAZ. DA PAGINA 11**

a Jarier». Anche se Beltoise è in ballottaggio c'è da credere che quel posto sia di Regazzoni perché il suo vecchio amico Arnold è lo sponsor delle auto ufficiali insieme ad STP.

Le domeniche in cui Regazzoni sarà impegnato la seconda March andrà a Stuck, gigante scatenato e figlio del

grande pilota tedesco degli anni trenta, una delle promesse germaniche che si affacciano alla ribalta internazionale. L'altra è Mass, non meno scatenato, un pilota ormai arrivato visto che dovrà difendere i colori della Surtees nel Campionato europeo e, nelle intenzioni di John, conquistare il titolo toccato quest'anno ad Hailwood. «Farò tutta la F. 2 ma Surtees mi farà fare



Finalmente le quattro ruote! Con le dune-buggy il migliore è stato Haldi. Sopra un passaggio di Schuppan. Tony Brooks impegnatissimo, nonostante l'età ha fatto la sua bella figura sulla neve



Il testa-coda di Stewart permette a Mass il sorpasso. Lo scozzese ha poi seminato il panico tra i cronometristi prima di abbattere un'intera fila di bandierine. Se ci fosse stata la bandierina nera...



A sinistra Perrot se la cava benissimo in controsterzo. Una conferma. Anche Moser (a destra) ha dato prova di abilità, non certo al livello ad esempio di Muller che si è piazzato al secondo posto

anche qualche corsa di F. 1 dopo il G.P. di Spagna.»

Tra i piloti di F. 1 anche Vern Schuppan: «Ho 29 anni e sono venuto in Inghilterra dall'Australia un po' tardi. Temevo di essere troppo vecchio ma dopo un anno di Formula Ford e di Formula Atlantic ho avuto questa opportunità con la BRM che è molto importante per me. In Australia avevo corso solo in kart, tre anni, perché le auto da corsa là pagano il 100 per cento di tassa di importazione e correre è proibitivo. Con quello che si paga di tassa di importazione ci si può mantenere per una stagione in Inghilterra e pagarsi anche il biglietto dell'aereo. E' proprio quello che ho fatto io.»

L'australiano spera anche nella F. 2 con una vecchia macchina costruita da un gruppo di giovani tecnici inglesi. Ven-

derà anche i pezzi per trasformare la March F. 2 e F. Atlantic dello scorso anno mettendo a profitto le esperienze fatte sulla sua macchina la stagione scorsa. Fuori dalla F. 1 sono rimasti invece altri piloti: è il caso di Wisell e di Gethin. «Farò alcune corse in Formula A negli USA con la Lola di Carl Haas oltre alle gare del Mondiale Marche sempre con la Lola» dice lo svedese «poi correrò in F. 2, più gare possibili, per un team tutto svedese composto da me e da Gunnarsson (ex F. 3 e meccanico di Peterson ai tempi dei kart).» E' comunque sempre un po' giù come lo è Gethin, ora in Sud Africa, che tornerà anche lui alla Formula 5000 e proseguirà l'attività in F. 2 con la Chevron.

Con la Chevron F. 2 anche Birrell, dopo che il suo con-

tratto per la Formula 5000 è svanito per il cattivo esito di un test durante il quale ha danneggiato il motore, e Morgan che ha finalmente preso una decisione. Moser invece avrà la Surtees TS15 col nuovo sponsor, il garage Sanvico di Lugano, e motori BDG Ford.

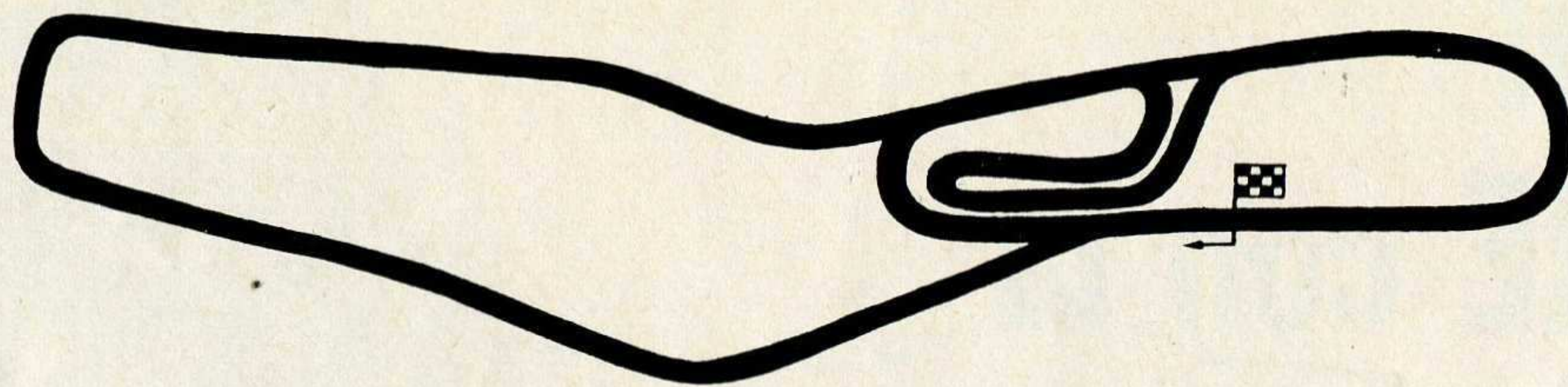
Tornando ai piloti francesi, resta da dire che Jarier guiderà anche per la NART la Ferrari Daytona e, se a Maranello decideranno di metterla a disposizione, anche la 312, sempre per questi colori.

Altro francese alla ribalta è Coulon: dopo la bella stagione in F. 3 ed il finale sensazionale di Brands Hatch, lo spericolato francese ha trovato in Parkes il suo talent scout. Correrà infatti tutta la stagione di F. 2 con una March BMW del Team dell'inglese.

g. n.



# L'ultima



# spiaggia

Il « **RISCHIATUTTO** » del Presidente CSAI ROGANO con la 6 Ore mondiale a **VALLELUNGA**, merita un'analisi particolare delle esigenze di rilancio anzitutto pubblicitario dell'autodromo romano, guastato da una lunga politica di potere: prima avventurosa, poi superficiale e troppo spesso senza precise professionali conoscenze. **Offriamo gratis**, a chi forse non ci ha pensato, questi **CONSIGLI** di specializzati mass-media per una seria campagna promozionale (che può valere anche per altri)

« **N**on basta una manifestazione rilevante per far diventare profittevole un circuito. L'impianto diventa un affare solo se chi lo gestisce sa tenere un discorso continuativo col pubblico proponendogli durante l'anno gare importanti e gare meno importanti ma capaci di offrire un buon spettacolo sportivo. »

Chi sia il personaggio dell'automobilismo internazionale che ha fatto questa affermazione ha poca importanza, più importante è sapere che si tratta di una persona vicina a John Webb, il patron della Motor Circuit Development, la società che gestisce con profitto alcuni circuiti inglesi, Brands Hatch in testa.

Webb se la cava bene coi suoi circuiti perché tratta il suo pubblico come se gestisse un ristorante: sa di avere alcune migliaia di clienti abituali e per questi organizza gare che costano poco ma piacciono molto (piatti semplici ma genuini, diciamo).

Poi ha delle manifestazioni maggiori, con un patrocinio, che richiamano qualche migliaio di spettatori in più. Di solito si tratta di persone che sono andate altre volte ma meno fedeli delle precedenti e si fanno lusingare solo da piatti un po' più raffinati.

Infine ha le corse importanti, i Grandi Premi, a cui arriva anche gente che non ha mai messo piede in un circuito. Naturalmente è contento di riempire l'autodromo in queste occasioni ma, per sua stessa dichiarazione, i clienti a cui tiene di più sono quelle poche migliaia di abituati che gli permettono di organizzare tutte le gare minori della stagione, quelle dalle quali è arrivato a guadagnare sempre.

Webb dà un esempio — non il solo di certo — di come si può condurre la politica di un circuito. Un esempio inconfutabile perché lui guadagna.

C'è un'altra cosa da dire prima di chiudere questa premessa al discorso che vogliamo fare: come i clienti di un ristorante che pagano abitualmente 1500 lire smettono di andarci se una volta arriva il conto da 4000, così Webb mantiene i prezzi dei biglietti a livelli accessibili ed equilibrati sia per le gare minori che per quelle più importanti. Nelle manifestazioni importanti guadagna di più perché va più gente; non compie l'ingenuo errore di fissare prezzi astronomici col rischio di scoraggiare i clienti abituali ed allontanare per sempre coloro che potrebbero diventarlo.

Tornando alle faccende di casa nostra ci chiediamo se l'ingegner Rogano, proponendo Vallelunga per la gara mondiale del 25 marzo, abbia pensato alla politica dell'autodromo laziale. In realtà pensiamo di no, non fosse altro perché la politica pro-Vallelunga non esiste più da anni col bel risultato che è andato ormai perduto quel pubblico, non numerosissimo ma appassionato, che pur riempiva gli spalti dell'ex ippodromo sul finire degli anni sessanta.

Se il presidente della CSAI, quando ha accettato la prova mondiale che sostituisce Sebring per l'autodromo romano, avesse considerato che la gestione di Vallelunga ha bisogno — prima di una supergara che potrebbe addirittura comprometterne il giudizio — di essere accuratamente programmata per garantire una ripresata, forse avrebbe deciso altrimenti. D'altra parte ora che la decisione è testardamente mantenuta a qualsiasi prezzo, bilancio economico della gara a parte, è evidente che la **6 ORE DI**

**VALLELUNGA** costituisce forse l'ultima seria opportunità per un rilancio dell'impianto.

Tornando all'esempio del ristorante, bisogna prendere atto che Vallelunga ha fatto la fine di una buona trattoria di campagna che è stata chiusa due anni per restauri, un tempo sufficiente a dover ricominciare tutto da capo.

Rogano ha pensato ad un rilancio dunque. Un rilancio da fare sul serio ora che c'è la gara giusta — almeno come risonanza ed importanza dei protagonisti — e l'organizzatore giusto, l'AC Roma che può permettersi di esporsi di più finanziariamente sapendo che i soldi che investe in questa occasione possono costituire il rilancio dell'autodromo della capitale ben al di là della sola giornata della gara.

Questo organizzatore deve però prendere coscientemente atto di una cosa importante

## Come spendere

# DIECI

# milioni

## con « cervello »

e deve farlo per tempo: se il pubblico fatica ad andare a Vallelunga bisogna ricorrere allo strumento nato apposta per determinare delle decisioni e delle scelte: la pubblicità.

Siccome a questo punto sarebbe facile cadere nella banalità e sentirsi rispondere che la pubblicità tanto viene fatta, abbiamo voluto rendere un servizio agli organizzatori (lo abbiamo fatto anche perché siamo convinti che sia un servizio reso allo sport automobilistico) ed abbiamo chiesto agli specialisti di una grande Agenzia di Pubblicità di dirci come avrebbero affrontato il problema.

La risposta è stata molto precisa: sia che si faccia pubblicità solo a Roma, sia che si estenda l'azione a Viterbo ed alla provincia, si deve ricorrere a mezzi locali. Naturalmente quindi

niente TV, anche ammesso che fosse disponibile! Mezzi pubblicitari locali da usare nei 15 giorni precedenti la manifestazione. I mezzi in cui gli specialisti hanno detto di credere per annunciare e rendere invitante una corsa automobilistica sono il cinema e l'affissione di manifesti stradali.

A questi potrebbero affiancarsi alcuni annunci pubblicitari nell'ultima settimana sui quotidiani e dei comunicati radio giornalieri alla trasmissione regionale del Lazio.

Un « Mix », come dicono i tecnici, che ben difficilmente lascia passare tra le sue maglie molti di coloro che possono essere sufficientemente interessati da decidere di passare una domenica diversa dalle altre.

Calcolatrice elettronica alla mano sono uscite anche le stime delle dimensioni dei costi: per il cinema sono state proposte 153 sale sulle quasi 300 di Capitale e provincia nelle diverse categorie. Per produrre un film a colori di 19 secondi con scene di corse (facile trovare buon materiale d'archivio) accompagnato da un commento che dia tutte le informazioni sulla corsa (e sul prezzo del biglietto), e proiettarlo nelle 153 sale in un periodo di 15 giorni, il costo si aggira sui **TRE MILIONI**. Tappezzare Roma di quattromila manifesti piccoli (70 cm x 100) o di 2000 più grandi, sempre per 15 giorni, costa circa quattro milioni inclusa la produzione di altri 1000 manifesti da distribuire nella zona dell'autodromo. E siamo a 7 milioni, ma sono ormai molti a sapere che c'è qualche cosa di grosso a Vallelunga.

Se poi si aggiungono tre annunci a mezza pagina sul Corriere dello Sport (il quotidiano sportivo di Roma) si deve contare ancora 1.700.000 lire, mentre **DUE COMUNICATI RADIO AL GIORNO**, per **UNA SETTIMANA**, alle 12,15 ed alle 14 insieme alla trasmissione regionale aggiungono altre 900.000 lire.

Tutto per **POCO MENO DI 10 MILIONI**. Tanti, non c'è dubbio, una somma che può allarmare ma della quale un patrocinatore della manifestazione non esiterebbe ad assumersi una parte pur di far affiancare anche il suo nome.

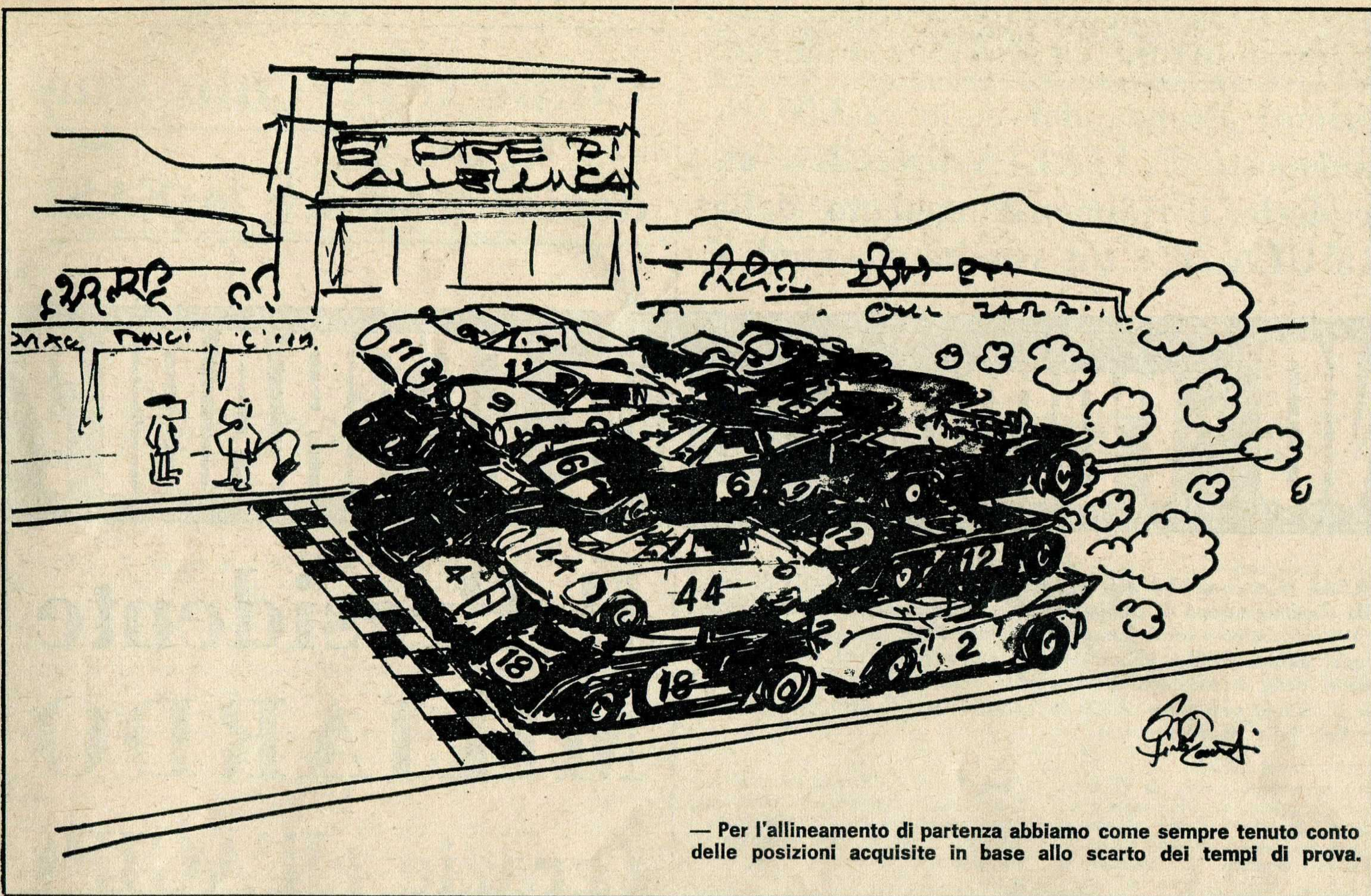
Anche senza questo aiuto, si tratta pur sempre di una somma che vale il rilancio di un autodromo che è costato oltre un miliardo e che rischia di fare la fine del Colosseo. Facciamo ancora quattro conti: con la pubblicità usuale (un paio di milioni, diciamo) si possono prevedere 5.000 persone paganti che, ad un costo medio di 2.000 lire a testa, fanno 10 milioni, il che equivale ad un fiasco completo.

Se l'azione pubblicitaria di persone ne facesse venire 15 o 20 mila, i milioni diventerebbero 30 o 40 che, detratti dai 10 milioni di costo, resterebbero sempre 20 o 30.

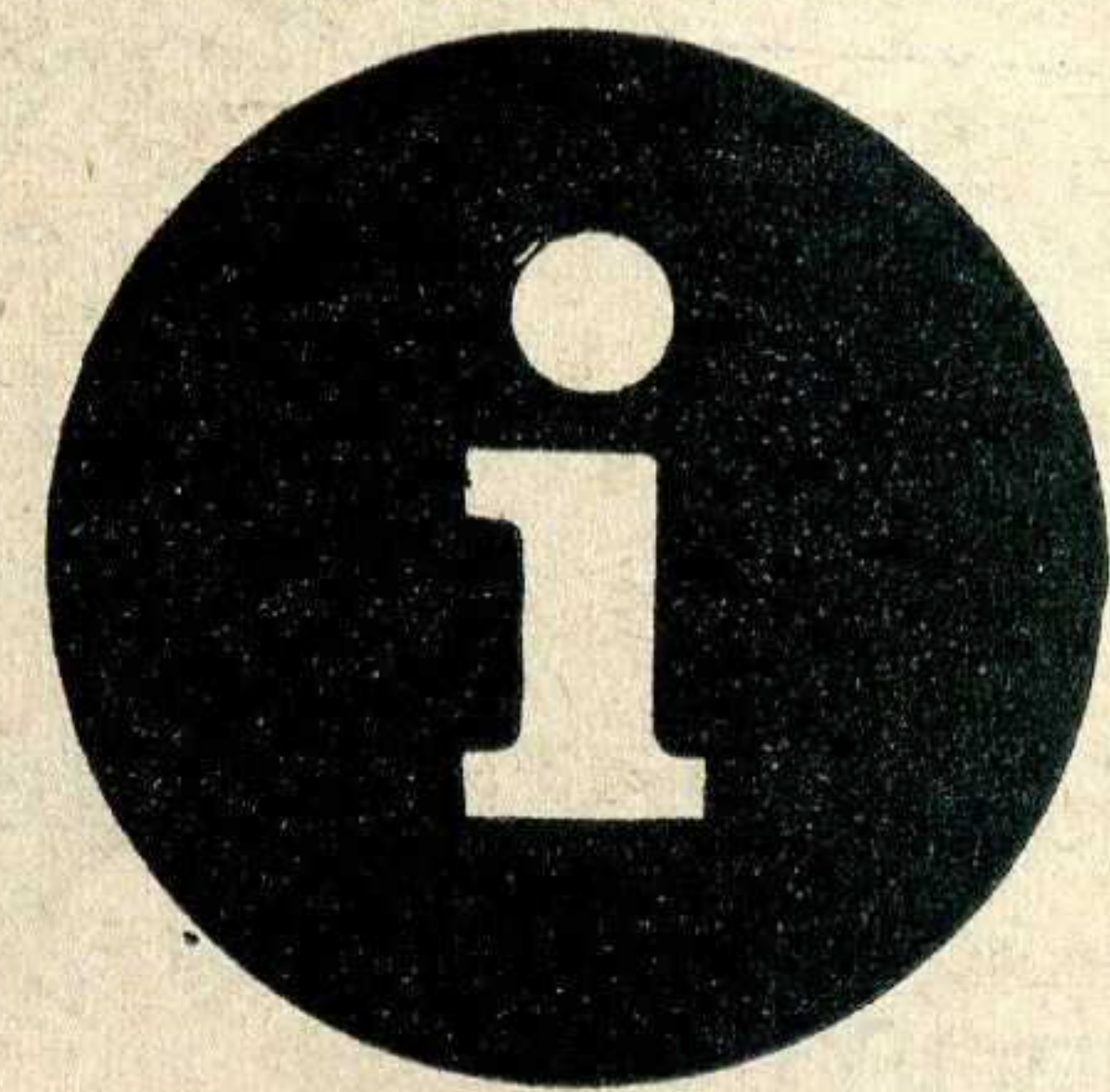
Andiamo già meglio, almeno si pagano le spese. Ma oltre a questo non trascurabile risultato si sarebbe ottenuto l'altro ben più importante di aver portato a Vallelunga delle persone che non c'erano mai state e che potranno tornare anche a gare minori. Diventare assidui, insomma. E' follia questa? Si potrà dire che c'è anche il rischio che non vada nessuno ugualmente, in barba alla pubblicità. E' evidente, le formule magiche non esistono. In questo caso però si dovrebbe prendere seriamente in considerazione di restituire Vallelunga ai cavalli (o ai Pesci...).

g. n.





— Per l'allineamento di partenza abbiamo come sempre tenuto conto delle posizioni acquisite in base allo scarto dei tempi di prova.



**punti  
NERI**  
del nostro  
**SPORT**

La CSAI  
rischiato tutto  
per  
Vallelunga

# ROMA non rinuncia alla 6 ore

ROMA - La Sei Ore Mondiale Marche del 25 marzo si correrà a Vallelunga! Appare ormai certo. Per evitare questo compromesso anti-tecnico c'è solo una possibilità, che cioè si faccia ricorso in extremis alla logica e al senso di responsabilità. Nemmeno il timore di un clamoroso forfait dell'Alfa e della Ferrari (che non hanno alcuna intenzione di farsi battere dalle Sport 2 litri, siano esse le italiane A-barth-Osella o altre) ha con-

responsabilità. Salvo poi ad accordarsi su uno scambio: cioè Imola cedrebbe a Vallelunga una F.2 Europea oppure contribuirebbe a organizzare un Gran Premio di F.1 appositamente allestito, un G.P. naturalmente etichettato internazionale, che potrebbe vedere la partecipazione sicura di due Ferrari (diconsi due) e di un certo qualificato lotto, mondiale, grazie ai buoni uffici dell'ing. Ferrari, nel senso che avrebbe già sondato i responsabili dell'organismo dei costruttori di F.1.

Questa operazione avrebbe il vantaggio di raggiungere due scopi fondamentali: sollevare l'AC Roma dalla prospettiva di un altro pesante deficit (si parla di 60 milioni per «allestire» Vallelunga alla prova di durata) ed assicurare interesse tecnico e funzione spettacolare insieme, alla corsa da disputarsi ad Imola, un autodromo, anche a detta della CSAI, completo e bello.

Ma il Presidente Rogano non intende (almeno ora dice se non chiamato direttamente in causa) fare il passo indietro, magari scoprendo pubblicamente le carte che determinarono l'assegnazione a Roma della 6 Ore. Si sarebbe trattato solo di un contentino per ritardare di un anno, o per sempre, la rotazione del Gran Premio d'Italia di F.1, tra Monza e Vallelunga, rotazione richiesta formalmente dall'AC Roma alla presidenza dell'ACI e della CSAI.

A questo punto, dato che l'AC della Capitale non intende sottrarsi spontaneamente all'impegno, e che la CSAI si rifiuta d'intervenire nella faccenda se non invitata per i-

scritto, la soluzione del problema dovrebbe essere affidata al presidente ACI Carpi De' Resmini, il quale intervenendo di persona procurerebbe un alibi morale sia alla CSAI che all'ACI Roma, il quale con un altro rifiuto ad organizzare la gara titolata FIA potrebbe perdere per sempre il credito che ancora riscuote nella CSI.

Tra le due, (F.2 europea e F.1 Internazionale) la prima gara sarà difficilmente gradita a Roma, perché essendo tra le prime prove in calendario '73 richiederebbe una più consistente copertura finanziaria per ingaggiare a suon di milioni questo o quel pilota. Ripiegare (non è questo il verbo giusto...) sul F.1 significherebbe pure una maggiore regolarità di svolgimento di una gara su una pista come quella di Vallelunga: le monoposto sarebbero tutte più o meno equivalenti e dello stesso ingombro e poi non dovrebbero disputare 300 giri di seguito come le sport.

Viceversa, in una prova del Mondiale Marche (oltre alla

quasi certezza del successo di una 2000) si verificherebbero grossi inconvenienti rappresentati del pericoloso «succhiar di ruote» da parte delle 2000 Sport, dalla rischiosa (perché infinitamente ripetuta) manovra di sorpasso tra vetture di così diverso ingombro e di così differente potenza, dall'«attrupamento» specie nella variante della pista di Vallelunga di macchine, i cui piloti alla distanza rischierebbero di sfinirsi...

«Ma — dice il segretario CSAI — Vallelunga non è stata forse collaudata a suo tempo anche per le prove del Mondiale Marche dalla Commissione circuiti e sicurezza CSI composta da Bacciaglupi, Delamont e Westbury?». Pure Montecarlo ha il suo Gran Premio «a vita» su quel percorso, ma quanto è valido tecnicamente? E non si corre per 6 ore filate, senza sosta! Insomma, una storia, questa della 6 Ore, che rischia di finire male, soprattutto perché la data della prova mondiale bussa ormai alle porte e non si ha più tem-

po nemmeno per continuare a fare brutte figure di fronte a tutto il mondo automobilistico sportivo. Tra l'altro ci sono anche da stampare i regolamenti. Si è già fuori tempo massimo.

I. C.

**AMON**  
ha chiesto  
30 milioni  
alla TECNO

«Per la Tecno l'uomo giusto sarebbe Amon», questo ha sempre detto Luciano Pederzani. Logico quindi che con Amon libero per avere litigato con la March, Pederzani abbia fatto delle avances per assicurarsi il forte pilota neozelandese che oltretutto, pur con le riserve della scarsa combattività in gara, è uno dei migliori collaudatori che ci siano in giro. Contemporaneamente a Pederzani si è fatto avanti il D.S. Martini Yorke. Ma perché due trattative ci si è chiesto? Forse siamo sempre nel giro vizioso delle «monoscoche» parallele in gestazione: quella di Yorke a Londra e quella di McCALL a Bologna.

Comunque se la trattativa andrà a buon punto (e non c'è motivo di pensare diversamente) vedremo Amon sulla macchina bolognese quanto prima perché sembra che la monoscocca sia quasi pronta, ma non sia stata fatta vedere all'inviato torinese della Martini venuto a Bologna nei giorni scorsi per non mettere in allarme gli sponsor.

Amon, da notizie trapelate, chiederebbe 30 milioni, più 1 milione al mese di stipendio e il 40 per cento dei premi d'ingaggio. Comunque ieri è arrivato all'improvviso a Bologna, David Yorke e si è incontrato a lungo con Pederzani. Ufficialmente per parlare della monoscocca made in London.

G. C.

## La «4 ORE» in concorrenza AMON e STEWART a MONZA

MILANO - L'Ufficio sportivo dell'Automobile Club Milano non ha ancora ricevuto risposta dalla CSAI in merito alla richiesta di anticipare al 19 marzo la disputa della «4 Ore di Monza», valida per l'europeo turismo, onde evitare la concomitanza con la «6 Ore di Vallelunga» seconda prova del campionato mondiale marche.

Una concomitanza che recherebbe sicuro nocumento al tentativo di rilancio dell'autodromo romano, in quanto la presenza a Monza di piloti che rispondono ad esempio al nome di Jackie Stewart (su Ford Capri) e di Chris Amon (su BMW) sarebbe sicuramente concorrenziale anche verso la più titolata gara dell'AC Roma.

### CERCANSI 2 piloti per CHEVRON

Vi sono due piloti inglesi, **BOB HOWLINGS** e **ROGER HEAVENS**, che dispongono di due nuovissime Chevron B 23, che cercano due piloti italiani di nome per fare coppia con ciascuno di essi nella prossima 6 Ore di Vallelunga del 25 marzo. Chi è disponibile e si ritiene all'altezza si rivolga, per accordi a: **PAUL WATSON, MRC-40 PALL MALL STREET, LONDON SW 1, GRAN BRETAGNA.**

vinto nei giorni scorsi la CSAI a far da «mediatore» tra AC Roma e AC Bologna (leggi «perdere la faccia»).

I bolognesi avevano fatto dei passi presso i dirigenti romani. Ma questi hanno fatto presente che, al punto in cui sono arrivati, non saranno certo loro a chiedere il trasferimento. Che il Presidente Rogano si assuma lui questa



Nella riunione romana CSAI fanno spicco:  
la (prima) assenza del conte ZANON,  
le monoposto F. ITALIA invendute alle  
Scuderie, il ridimensionamento della  
FORMULA 3 e un comitato « studi »

Come ti invento una  
democrazia per la F.A.S.I.

# ROGANO «rompe» con FERRARI?

ROMA - Prima riunione, '73, della CSAI (Gestione-bis) dell'ing. Rogano, ormai alla vigilia di trasferirsi definitivamente da Ancona alla Capitale (dopo le dimissioni da alto burocrate del Ministero Lavori Pubblici). Un solo assente, il « velocistico » conte Zanon di Valgiurata che, con questo forfait, sembra voler confermare una certa qual indisponibilità all'impegno a tempo pieno nel suo doppio incarico di consigliere CSAI e presidente della sottocommissione velocità. I lavori sono andati avanti, sabato mattina, senza pause e perdite di tempo con l'avv. Aleffi in partenza per il principato, nella sua qualità di commissario sportivo del Rally di Montecarlo.

Alle 13,15 conferenza stampa in quattro e quattr'otto, ma senza che ci andasse a rimettere la sostanza degli argomenti trattati dal Presidente CSAI, ai cui lati sedevano il Segretario dott. Saliti e l'ing. Zamboni. « Abbiamo deciso — ha esordito l'ing. Rogano — la costituzione di un Comitato di studio per la riforma delle strutture organizzative dell'automobilismo sportivo. Da tempo ne avvertivamo l'esigenza ed è per questo che la prima convocazione è stata fissata a breve termine, per il 3 febbraio a Milano. Nel frattempo l'ACI (il Comitato esecutivo si riunisce il 29 gennaio), l'ANCAI e la FISA provvederanno a designare i propri rappresentanti. Gli altri sono: per l'ANFIA l'avv. MAZZI (ALFA ROMEO) ed il dr. AVIDANO (ABARTH); per gli organizzatori di gare FIA: il rag. MAFFEZZOLI (AC MILANO), il geom. ROSSO (AC TORINO) e un rappresentante dell'AC Bologna; il Presidente del Comitato Studi Giuridici: dr. LIGUORI; il Presidente del Comitato che aveva iniziato uno studio per la riforma: dr. ASQUINI (AC UDINE) e infine, in qualità di esperto l'avv. STOCHINO. »

## L'identikit del socio sportivo

In questo C.S.R.S.O.A.S. (cioè Comitato di Studio ecc.) di cui è Presidente lo stesso ing. Rogano, non fa parte un rappresentante della FERRARI che, non solo come costruttore, ha indubbiamente titoli preferenziali rispetto ad Alfa Romeo ed Abarth. Ma la CSAI si è difesa che non c'entra, perché la « stonatura » sarebbe dell'ANFIA, cioè dell'Associazione delle Fabbriche Nazionali. Ma la CSAI non si è preoccupata della cosa. E così è stata fatta fuori la Ferrari da questo Comitato che avrebbe dovuto aver bisogno dell'esperienza di un ing. Ferrari o di un suo collaboratore, specie a scorrere altri nomi dell'elenco che non è detto siano proprio dei « super esperti » in materia.

La scelta degli organizzatori è avvenuta per consultazione degli AC provinciali, che figurino almeno una volta nel calendario internazionale per gare titolate F.I.A. Oltre a quelli di Milano, Torino e Bologna, erano stati interpellati gli AC di Torino, Firenze, Enna, Palermo, Roma, Livorno, Sanremo, Trento.

E' stato già stabilito l'ordine del giorno della prima riunione di questo Comitato: oltre a fare un esame panoramico dei vari problemi che ancora oggi condizionano l'attività sportiva, si cercherà di fare L'IDENTIKIT DEL « SOCIO SPORTIVO », di individuare cioè la figura del tesserato in rapporto ad un possibile mutamento dell'ACI in Federazione Automobilistica Sportiva. Occorrerà stabilire quanto sia opportuno, per esempio, far pagare una somma (pur irrisoria) a tutti coloro che, associati all'ACI, intendano diventare anche soci sportivi.

Come secondo punto, da discutere piuttosto presto, c'è l'iniziativa presa dall'AC Bologna (« Anche se non ci è stata notificata, nemmeno per conoscenza » ammette l'ing. Rogano) in ordine ad un'Associazione fra tutti i gestori di circuiti permanenti (la prima riunione si avrà a IMOLA martedì con adesione totalitaria da Pergusa a... Casale).

« La giudico positivamente questa iniziativa, — sottolinea il Presidente CSAI — è un fatto di grande interesse. Credo che la costituenda Associazione vorrà invitare ai lavori preliminari un nostro rappresentante ed in questa previsione abbiamo già deciso che l'osservatore-CSAI sarà l'ing. Zamboni. In quella sede intendiamo denunciare il preoccupante riaffiorare del campanilismo (assai diffuso tempi addietro tra gli organizzatori delle cronoscalate), di un gioco di interessi cioè, non sempre necessario per contendersi date e gare titolate. »

Per la FORMULA ITALIA, la CSAI ha preso due provvedimenti confermando il limite massimo di età in 26 anni. E' stata estesa la facoltà di acquisto delle monoposto tricolori a scuderie e gruppi sportivi, fermo restando il limite d'età dei conduttori. A partire dal 1972, con effetto retroattivo quindi, il premio per il vincitore del Campionato di Formula Italia, verrà acquistata una F.3 « ultimo grido », dalla CSAI a nome e per conto di una organizzazione facente capo alla stessa CSAI.

E' stato nuovamente affrontato il problema relativo all'AUTODROMO DI MODENA. L'ing. Rogano ha voluto « sgombrare il campo da ogni equivoco. » Ha detto che la decisione di costruire l'Autodromo di Modena fu presa dall'ACI (sia in sede di Consiglio Generale che di Assemblea) nel giugno '70. Successivamente, proprio all'indomani dell'insediamento della CSAI — prima gestione Rogano — sorse il problema di accordare questa decisione con altre due analoghe soluzioni: il Mugello (autodromo ex novo) ed Imola (da affiancare, allora, da certe servitù).

Inizialmente sembrava che questi due ultimi impianti fossero « contrastanti » con l'autodromo di Modena. Il Presidente della CSAI fu incaricato dall'ACI di stendere un rapporto sulla situazione contingente ed arrivò a queste conclusioni (come da atti):

MUGELLO - Occorre stabilire tempi e modalità dell'operazione che ripristinasse in sede permanente il Circuito del Mugello. Si conviene di aiutare finanziariamente l'AC Firenze, sia per la chiarezza del progetto tecnico-economico che per la garanzia derivante dal terreno-autodromo di sua proprietà.

IMOLA - Anche se Modena un giorno avesse avuto il suo impianto permanente, non si poteva certamente ignorare la realtà rappresentata da Imola, che con poca spesa sarebbe stato completato e potenziato (altrimenti si sarebbe annullato un patrimonio da un miliardo!); si opponevano, protestando in pubblico e in privato,

« Italia nostra », l'Ente di gestione (la cooperativa ESTI), ecc. ed altri. L'ing. Rogano rivendica alla CSAI la ferma posizione assunta allora di completare l'autodromo di Imola e per sostenere la sua causa, tornò tre volte in Consiglio generale, prima di giungere alla convenzione '72 tra AC Bologna e Comune di Imola.

MODENA - Era un'operazione complessa, specie dopo il cambio della guardia al Comune di Modena fra Triva e Bulgarelli. Si arrivò al progetto esecutivo di un impianto tipico stradale, classico insomma. La proposta di Ferrari (presentata al Convegno di Taormina) era molto interessante e fu tenuta in grande considerazione dalla CSAI. Ma bisognava verificare una certa diversificazione rispetto al Mugello ed a Imola. La proposta Ferrari è stata attentamente esaminata dalla Sottocommissione Circuiti e Sicurezza, sotto la presidenza dell'ing. Zamboni. La soluzione proposta non corrispondeva però al concetto di « Pista Indy » ed ancora di più al concetto di impianto sperimentale per alta velocità. Il progettista non aveva proprio garantito le alte velocità in rapporto a quelle precise caratteristiche della pista. Le osservazioni della CSAI sono state recepite da Ferrari e opportunamente modificate.

## Annullati i contributi F. 3

Il nuovo progetto è attualmente all'esame della Sottocommissione Circuiti e Sicurezza che dovrebbe approvare tra pochi giorni. Avendo preso atto della pubblicità che l'ing. Ferrari ha dato al suo progetto, l'ing. Rogano lo ha presentato ai giornalisti. Tra i circuiti da 330-340 kmh, è combinabile con una pista-club di 2050 metri (valida anche da sola) per uno sviluppo complessivo di 4.850 metri. I tecnici della CSAI hanno suggerito all'ing. Ferrari una sola variante, e che cioè sia prevista una « chicane », più o meno ampia, che riduca in gara la velocità sull'anello-Indy.

Per tenere in vita e qualificare meglio le corse di F.3 la CSAI ha fatto sua una proposta della sottocommissione velocità annullando il relativo contributo elargito fino al 1972 agli organizzatori. Non vuole essere una misura restrittiva: in compenso gli stessi organizzatori saranno sgravati di tanti oneri da non ritenere più passiva la F.3. In sostanza, è stato deciso che il monte-premi sia di L. 2.900.000, di cui 400.000 da dividersi tra i migliori 8 tempi di qualificazione in prova; 800.000 tra i primi 3 classificati delle due batterie; 1.700.000 tra i primi 6 della finale. Ne deriva che i premi saranno concentrati tra i migliori piloti della F.3, evitando così di riservare... le briciole agli altri. L'attività all'effetto è condizionata.

La proposta della Ford relativa a varianti e modifiche del regolamento della F. Ford in Italia non è stata accettata. La CSAI ha deciso — inter-

# Il Presidente MILIARDO (grazie all'AGIP)

La composizione del « Comitato di Studio » per il rinnovo delle Strutture dell'Automobilismo sportivo, cioè la famosa « democratizzazione » annunciata dall'avv. Carpi de' Resmini, presidente dell'ACI, a Taormina, non può che suscitare perplessità. Basta leggere il nome di alcuni componenti e di altri, ben più autorevoli esperti potenziali che mancano (vedi Enzo Ferrari, Canestrini, Borracci, Taruffi, un Marzotto, ecc.) per convincersene. La verità è che la « democratizzazione » progettata è di quelle cosiddette che puntano alla « libertà controllata » dagli organi di potere. Nessuno ha voglia di mettersi in condizione di poter essere mandato via, da elettori davvero liberi, da una poltrona conquistata grazie a sistemi che non hanno nulla a che fare con la vera democrazia.

Il problema dei dirigenti ACI è dare un « contentino » elettivo, ma in realtà senza compromettere lo statu quo. Non dimentichiamoci che gli sportivi dell'auto sono sempre stati, essendo i più attivi, i più pericolosi avversari delle « pastette » di vertice. Come controllarli dunque? Semplice: con una « Costituente » che non nasce da loro, ma è inventata dall'alto, che può così cominciare a funzionare escludendo subito i più pericolosi ed esperti personaggi del settore (vedi Ferrari).

L'ACI sa di avere dalla sua il mezzo migliore di convinzione: cioè il finanziamento. Non a caso, proprio a fine mese, in sede di Consiglio Esecutivo dell'Ente dovrà andare in approvazione una grossa operazione che, assicurando denaro fresco alle oberate casse dell'ente in difficoltà con lo Stato e i bolli, offrirà anche il necessario puntello alle varie iniziative di potere.

Il progetto coinvolge l'AGIP. L'industria petrolifera di Stato tornerà ad offrire vantaggi di riduzione nel prezzo carburante ai soci dell'Ente, ma non offrendo lo sconto sui tagliandi, bensì prendendo possesso di tutte le « pompe » provinciali degli AC, che prolifereranno inoltre col sistema automatico. Nel prezzo di fornitura ci sono percentuali per tutti: dagli AC provinciali a quello centrale che, col suo vistoso gettito di parte, potrebbe tirar fuori UN MILIARDO tondo tondo, senza più patemi, per passarlo allo sport, anche perché forse sarà una delle contropartite per l'AGIP, sotto il profilo pubblicitario.

Ed ecco, con questo MILIARDO annuale in giro, perché diventa essenziale garantirsi che la futura FEDERAZIONE AUTOMOBILISTICA SPORTIVA ITALIANA, non sfugga di mano, che rimanga sotto controllo grazie a fedeli sicofanti, eletti con tanto di schede ma da « soci privilegiati » ad identikit ben prefigurato!...

m. s.

pretando alla lettera le raccomandazioni della CSI — che le gare valide per il Trofeo CSAI di F. Ford debbono attenersi rigorosamente al Regolamento Internazionale di questa formula.

Per quanto riguarda i gruppi 2 e 4, nessuna decisione è stata presa di fronte ai gravissimi problemi dei costi. Si attende un'evoluzione del Regolamento CSI, nel quadro anche della riforma prevista per il 1974 (il Mondiale Marche si correrà con le Gran Turismo).

Visto il successo dell'iniziativa, è stata confermata anche per il 1973 la

squadra nazionale rallies della CSAI, di cui direttore sportivo è Dante Salvay.

Tra gli altri provvedimenti adottati dalla CSAI, ci sono le facilitazioni per la propaganda e lo sviluppo delle attività minori o di addestramento; l'eliminazione della norma che impedisce ad un pilota di prendere punti per i campionati e Trofei se nella sua classe o divisione non vi sono almeno tre o cinque partenti (onde evitare ritiri programmati e partecipazioni di fortuna).

Lino Ceccarelli



Il «fagiolo» proposto dall'ing. Ferrari nel novembre 1972. Segnata in tratteggio, la variante per riduzione di velocità proposta dalla Sottocommissione CSAI circuiti e sicurezza. La lunghezza totale è di km 4,840; l'anello di 2,800, la pista club di 2.050

Tanti anni fa, (forse nel 1951), quando le monoposto F. 1 avevano una cilindrata di 1500 cc si era pensato (a sinistra) ad un nuovo autodromo. Su questo tracciato quelle F. 1 avrebbero potuto raggiungere una velocità di 235 kmh e una media giro di 150-160

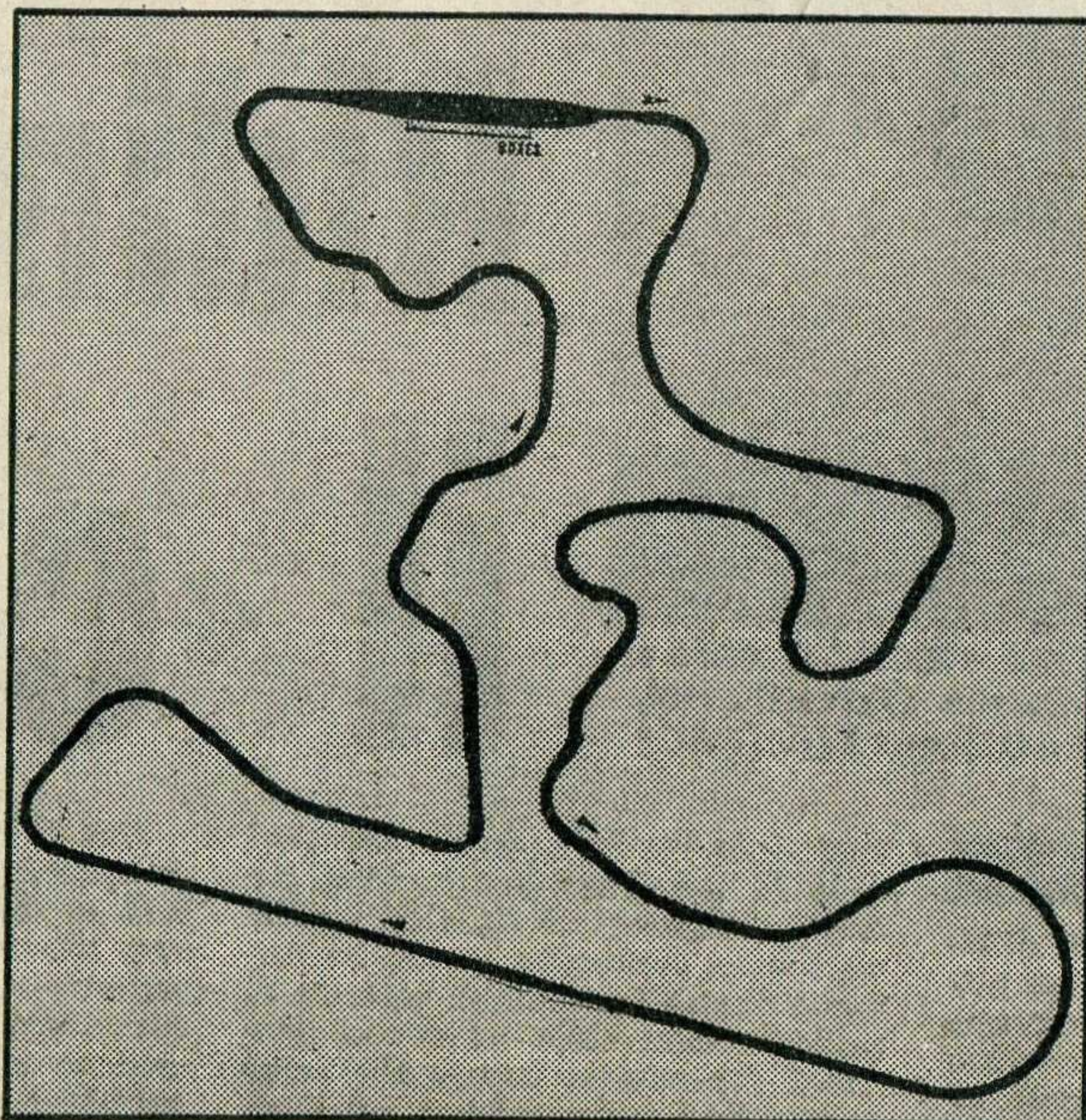
## Il «fagiolo» di Modena non gli piace più

Autodromo di Modena sì o no? La polemica è diventata vivace. Ed arricchita da interventi autorevoli. Dopo l'annuncio del « varo », fatto dal Presidente CSAI ing. Rogano alla premiazione della « Modena Corse », Enzo Ferrari ha temuto che un successivo articolo-cronistoria sull'argomento, del quotidiano sportivo bolognese (a firma del nostro direttore Marcello Sabbatini), potesse ancor più far drizzare le orecchie in sede regionale, per le considerazioni sull'eccessivo affollamento degli impianti motoristici in Emilia-Toscana. E, anche per costringere il Sindaco di Modena (assente agli ultimi incontri-chiave modenesi) a chiarire la posizione dell'Amministrazione, è sceso in campo di persona.

Così è saltato fuori anche il progetto del nuovo autodromo (non « semplicisticamente » ma « razionalmente », ing. Rogano!) definito da noi « tipo INDY », perché le sue caratteristiche superveloci hanno esplicitamente lo scopo di fiancheggiare le necessità Ferrari se decidesse di affrontare l'avventura americana.

Ed abbiamo visto finalmente com'è il « fagiolo » con l'appendice mista, che i tecnici della Sottocommissione circuiti e sicurezza, già contrari comunque al progetto, vorrebbero ammorbidire con varianti di curve lente.

Ferrari è riuscito a far scendere in campo il Sindaco di Modena, che così si è impegnato, arrivando nei suoi contrappunti polemici ad azzardare persino ipotesi di complotti da sottogoverno economico per sabotare il diritto di Modena all'autodromo. Il dott. Bulgarelli si è guadagnato anche una precisazione da Misano, a proposito del riferimento al costo orario di uso della pista « privata » adriatica, quasi che un domani a Modena nell'autodromo realizzato da enti pubblici, non si dovesse pagare lo stesso!



Il tracciato dell'Autodromo di Cittanova (Modena) così come era previsto nella memoria « Informazione sul nuovo autodromo di Modena » presentata congiuntamente dal Comune, Amministrazione provinciale e A.C. nell'ormai lontano 1968. Al tracciato primitivo sono state apportate poi, sulla carta, almeno due varianti

Ma intanto da Roma, è arrivato un curioso contraccolpo. L'ing. Rogano, nella conferenza stampa generale sulla prima riunione della nuova CSAI, se ha confermato che l'autodromo di Modena « si farà », ha detto che « dovrà essere modificato l'ultimo progetto, perché così com'è risulta anche pericoloso » (sic!). In parole povere, dopo aver mostrato molta sensibilità al progetto Ferrari per avere il « Drake » dalla sua parte (e non da quella dei critici) a Taormina in occasione del Convegno CSAI, adesso scinde — almeno in parte — la sua posizione. Ferrari risulta strumentalizzato nella complessa operazione, come l'avessero fatto abboccare all'amo della collaborazione con la sirena dell'impegno pro-Modena, la sua città.

E adesso cosa capiterà? Più di una volta Ferrari ha detto che alla realizzazione della pista di Modena secondo il nuovo progetto (la cui spesa può essere contenuta in 700 milioni contro il miliardo e mezzo del precedente sviluppo), egli si sarebbe impegnato anche con la FIORANO s.p.a., a condizione che non vi fossero correzioni sostanziali. Ora che, alle logiche considerazioni di opportunità di ubicazione dell'impianto (il quinto nel raggio di 200 chilometri), e che sarebbero state le sole comprensibili da parte della CSAI, si aggiunge il rilievo di « pericolosità » dell'ex alleato Rogano, può anche capitare che il « sire » di Maranello decida per un « rien ne va plus »: che se la sbrighino gli altri!

Ed allora conoscendo i « polli » (politici e dell'ACM), oltre quelli dell'ACI centrale, si fa presto a prevedere che — senza la spinta decisiva dell'unico attivista vero di questo sport — non se ne farà più nulla dell'autodromo di Marsaglia, in un progetto o nell'altro!...

## Ad aprile le varianti definitive di MONZA?

MONZA - Dopo il gran parlare che se ne è fatto, in bene ed in male, nel periodo relativo al Gran Premio d'Italia, delle chicanes di Monza si torna a parlare in questi giorni. Infatti, la SIAS ha presentato all'approvazione del comune di Monza il progetto relativo al ritocco definitivo della pista stradale dell'autodromo, cioè alle due varianti che sono destinate a sostituire le tanto discusse chicanes realizzate provvisoriamente nell'agosto scorso.

Le due varianti, infatti, avranno delle caratteristiche di vere e proprie curve, e saranno ubicate all'ingresso dei due più veloci e pericolosi curvoni dello « stradale », cioè prima della curva grande e prima della curva Ascari. La prima variante sarà una specie di « esse » lunga 110

metri e sarà posta più avanti rispetto alla chicane attuale, mentre quella dalla parte opposta della pista, che sarà lunga 225 metri, sarà situata più o meno dove è ora la variante Mirabello.

In sede di consiglio comunale la maggior difficoltà, naturalmente, riguarda le remore ecologiche, anche se il progetto prevede l'abbattimento di pochissime piante e la messa a dimora di un numero doppio di nuovi alberi a scelta delle amministrazioni interessate, tutto naturalmente a carico della società che gestisce l'autodromo. In teoria, se l'approvazione al progetto fosse rapida, il nuovo volto di Monza potrebbe essere pronto comunque dopo la prima gara, la 4 Ore Turismo. Infatti, il tempo stimato per i lavori è di circa tre mesi.

### 6 nomi per la « Nazionale » di DRAGONI

MILANO - Il « commissario unico » di quella che potremmo chiamare, con una definizione semplice, la « futura nazionale italiana piloti », il commendator Eugenio Dragoni, ha praticamente concluso i suoi colloqui preparatori con i convocati. Si tratta di una decina o poco più di piloti, cui Dragoni ha chiesto in sostanza se intendono fare seriamente il mestiere di corridori, sondando le loro mire professionistiche. I convocati sono stati lasciati liberi di proseguire con i loro impegni '73, dato che il programma è sicuramente previsto a lunga scadenza, almeno un biennio. Un estremo riserbo aleggia sulle « trattative » di Dragoni, ad ogni modo possiamo tranquillamente pensare che nomi come quelli di Giorgio Francia, Carlo Giorgio, Francesco Cerulli, Orazio Ragaiolo, Giancarlo Martini, Maurizio Flammini, sono nella lista.

## 60 F. ITALIA invendute?

ROMA - Fra gli argomenti più importanti (e scottanti) all'ordine del giorno della attesa riunione della sottocommissione velocità (tenuta poi a Roma e non a Torino) c'era, come avevamo anticipato, quello riguardante la Formula Italia.

La situazione è quella che sapete: esaurite le consegne delle circa settanta vetture ordinate nel 1972, l'Abarth prosegue nel suo programma di 150 vetture per esaurire la commessa della CSAI. Solo che di nuovi acquirenti se ne vedono pochi. Era logico pensare, a questo punto, a qualche iniziativa tendente ad « invogliare » i potenziali acquirenti delle monoposto tricolori in giacenza, mentre fin'ora l'unico « incentivo » che era stato attuato era quello di impedire la messa in circolazione delle vetture usate fino a metà stagione '73.

A Roma, quindi, si è discusso di questi ritocchi al rigidissimo regolamento della F. Italia, e la prima questione sul tappeto è stata quella del limite di età a 26 anni.

Naturalmente, il « padrino » del limite di età, Anzio Zucchi, rientrato come vicepresidente in quella commissione dalla quale era stato tolto quando ne era il presidente, ha puntato i piedi e la proposta di alzare il limite è stata respinta. Comunque si è dovuto aggirare l'ostacolo (bisogna pur venderle, queste macchine delle quali 60 sono invendute) e, per le pressioni della Fiat-Abarth, si è arrivati alla conclusione di aprirne la concessione anche alle Scuderie.

Prima, l'assegnatario era l'unico a poter correre con la vettura. Ora un concorrente (potrebbe appunto essere una scuderia) potrà acquistare la macchina e darla a chi vuole comunque sempre a coloro, si ritiene, che abbiano i requisiti richiesti dalla CSAI. E' chiaro che, così facendo, si sollevano molti aspiranti dalla preoccupazione di dover far fronte all'acquisto della vettura, e si allargherebbe la « rosa » dei potenziali piloti.

### Anche a CASALE la scuola piloti

CASALE MONFERRATO - Fra i tanti che in questi giorni seguono i lavori di rifinitura dell'Autodromo di Casale, di particolare interesse la visita di Henry Morrogh, il popolare insegnante irlandese che ha l'intenzione di tenere alcuni dei suoi corsi di guida veloce sul neonato impianto piemontese. Morrogh è stato a Casale il 16 gennaio, ha provato la pista e se ne è dichiarato molto soddisfatto, stabilendo anche i rapporti adatti per le sue vetture.

Prima dell'estate egli terrà tre serie di corsi: il primo dal 21 al 25 aprile, cioè la settimana di Pasqua, il secondo dal 12 al 13 maggio ed il terzo dal 16 al 17 giugno, in entrambi i casi si tratta di un sabato ed una domenica.

Si intende che Morrogh sarà sul posto qualche giorno prima della data stabilita, quindi chi vuole « studiare » di più è avvertito!

● Col suo sesto titolo di campione del Belgio, ICKX ha uguagliato il record nazionale. Infatti prima di lui Gendebien, era stato consacrato campione del Belgio per sei volte consecutive, dal 1956 al 1961. Ickx ha cominciato la serie nel 1967.





Ecco un'ala del tavolo (quadrato) con alcuni dei partecipanti alla «tavola rotonda» di Montecarlo: da sinistra, Severi (Alfa), Martin (Matra), Colombo (Ferrari), Hill, Stewart, Mazet, Taffe, Boeri, Noghes, Bertelotti, Kerr (McLaren) e Delamont (del RAC)



In questa foto, di spalle De Graffenried (Marlboro) e Brittan, poi Treu, Bacciagaluppi (della GPI) e Van Korp (BPICA)

**FERRARI ha offerto agli organizzatori (nella Tavola Rotonda) tenuta a MONTECARLO un conto realistico dei veri aumenti verificatisi per i costruttori**

# Ridimensionato il «caro-F.1»

## Gli sponsor tirano le orecchie

«... Debbo parlarvi anzitutto di qualcosa che ci preoccupa. In questo momento in cui si completano i Piani '73, ci sono dei dubbi sulla organizzazione di certi Gran Premi. Dubbi che sottolineano l'instabilità e una certa mancanza di armonia nel corpo dirigenziale dello sport automobilistico. Le corse sono sempre più care e gli sponsor sono sempre più necessari. Ma come possiamo aspettarci che investano sempre più somme con questa instabilità del settore? Le corse debbono sempre più diventare professionali per l'organizzazione e sempre più interessanti per il pubblico. Noi sponsor attraverso le corse pensiamo alla nostra pubblicità; vorrei suggerire che organizzatori, costruttori e piloti si convincono insieme che hanno interessi come noi. Perciò si debbono mettere d'accordo insieme con noi...»

Queste parole le ha pronunciate a Ginevra la scorsa settimana mister Thomson, il trentanovenne ex rugbysta inglese, Presidente della Philip Morris Europa, uno di coloro responsabili della scelta pubblicitaria della Marlboro verso l'automobilismo. Già informammo di questo preambolo alla sua conferenza d'apertura nella presentazione del team biancorosso F.1, sottolineando la tirata d'orecchie che queste parole rappresentavano da parte di uno sponsor che, se ha speso oltre UN MILIARDO quest'anno per farsi pubblicità nelle corse, non può certo stare a guardare inoperoso il tira e molla economico in atto tra costruttori e organizzatori, col rischio che le corse ne restino inficiate, diminuite di interesse o addirittura soppresse.

Si ha l'impressione che finiranno proprio gli sponsor a costringere alla ragione chi vuol giocare su troppi tabloid al rialzo. Ma quel che interessa anche è l'accento alla esigenza di maggiore «professionalità» nell'ambiente, quasi a voler dire (da parte di chi se ne intende perché realizza delle campagne promozionali che... alzeranno fumo, ma debbono essere impostate seriamente, per dare frutti) che a conti fatti per ora manca. A nessuno fischia le orecchie? E non sarà forse per questo (giudizio) che alla festa Marlboro nessuno ha avuto la preoccupazione di invitare i «poltronisti» delle massime dirigenze (a tavolino)?

### DALL'INVIATO

**MONTECARLO** - Due giornate di lavori, condotti con celerità e su un piano di intesa che finora non avevamo mai riscontrato, sono stati il risultato della «Tavola rotonda dello sport automobilistico» che si è tenuta a Monaco il 18 e 19 gennaio e che è stata una degna apertura prima della partenza del Rallye di Montecarlo.

Una tavola rotonda che non aveva nessuna veste decisionale ovviamente, ma che nella aperta esposizione delle varie opinioni delle parti in causa, specie in questo momento di aperta fase evolutiva, ha avuto soprattutto il merito di permettere a certe parti di portare a certe altre la loro opinione diretta. Cosa che, purtroppo, nella strutturazione delle organizzazioni sportive attuali non sempre accade.

E' stato il caso dei costruttori delle macchine del Campionato del Mondo Marche, come Matra, Ferrari e Alfa Romeo, che hanno potuto dialogare direttamente coi membri della CSI, chiarendo certe posizioni che non lo erano affatto, dato che fino ad oggi i costruttori passavano attraverso le loro Associazioni nazionali le quali confluivano infine nella Associazione Internazionale.

E poiché nei vari passaggi le idee delle marche sportive venivano, se non inquinate almeno diluite da quelle dei costruttori della grande serie, non interessati allo sport o interessati soltanto a certe attività sportive di diverso valore e livello, ecco che era veramente raro che alla CSI le opinioni dei costruttori arrivassero nel modo che essi speravano.

Questa è stata la maggiore delle note positive della «tavola rotonda» che l'AC Monaco, con il patrocinio del principe Ranieri III, ha organizzato avendo avvertito sensibilmente come bisognasse fare qualcosa per uscire dalla «impasse» in cui sembrava essersi cacciato il mondo dell'automobilismo, in conseguenza della incomprendenza e dei pregiudizi esistenti tra i vari gruppi.

Queste due giornate di lavoro hanno permesso di fare il punto su determinate posizioni, come quelle che oppongono adesso gli organizzatori alle squadre dei Grandi Premi, ed agli occhi di chi non ha interessi diretti da difendere, è apparso chiaro come — ad esempio — le posizioni della «Formula One Association» siano soltanto dettate dalla convinzione che sia possibile indefinitamente — «mungere» gli organizzatori, presentando richieste che ora possono anche a ragion veduta (e non soltanto per intuito) essere considerate esorbitanti.

Durante la discussione su uno dei

temi della riunione, quello dei costi delle F.1, è infatti saltato fuori che uno studio compiuto dalla GPI insieme con un costruttore famoso ha permesso di stabilire come gli aumenti di costi derivanti dalle varie voci (aumenti che nessuno nega e che fanno parte della attuale tendenza inflazionistica che ha colpito l'Europa) questi aumenti possano considerarsi di entità massima del 24 per cento, e per quei costruttori che hanno spese maggiori di altri, in quanto sono veri costruttori che si fanno tutta la macchina, cosa che non accade con quelli che la macchina la fanno andando a comprare motori e cambi ed altro al «supermercato», per i quali ovviamente non vi sono le spese di ricerca

Non ci è parso che quelli della F.1 avessero intenzione di accettare queste basi di discussione, che possono portare alla soluzione del problema che angustia il futuro dei Grandi Premi, ma se non lo faranno è certo che non avranno più l'appoggio della opinione pubblica, nemmeno di quella parte che fino ad ora sembrava dalla loro parte.

I problemi finanziari sono stati oggetto di lunghe discussioni nelle quali sono intervenuti un poco tutti, ed hanno preso una bella fetta di tempo. Tuttavia anche quelli della sicurezza hanno avuto largo risalto e in sostanza dobbiamo dire che da tutte le parti, insieme con certe opinioni discutibili, sono venuti apporti positivi per

più volte negli ultimi anni e che dovrebbe essere portato avanti a nostro avviso, perché la unificazione sarebbe certo benefica, ma che non deve per questo significare che gli americani debbano essere tanto corteggiati da ottenere loro tutto quel che vogliono.

C'è stata una lunga e fruttifera discussione a proposito delle intenzioni della CSI di varare il famigerato gruppo 5, costituito dalle macchine di produzione con moltissima libertà di modifica, e a questo proposito i costruttori che erano presenti (Alfa Romeo, Ferrari e Matra) hanno finalmente potuto dire quello che pensavano, appoggiandosi ad argomenti tecnici e pratici precisi e inconfutabili, che sono stati ovviamente recepiti con attenzione.

Ci auguriamo che ne scaturisca almeno una revisione delle posizioni che sembra si stia cristallizzando e che, prima di decidere veramente sul come strutturare il Campionato Marche per il futuro, si ricordino appunto questi pareri che sono quelli della gente che effettivamente deve tradurre in pratica quello che la CSI stabilisce.

Un esempio concreto, a questo proposito, è stato portato dall'ing. Severi dell'Alfa Romeo, il quale ha ricordato come siano stati i prototipi «33» che hanno potuto permettere la messa a punto dei motori e cambi che oggi equipaggiano le Montreal e che sono impiegati anche in nautica. Esempio tipico di cosa sia un vero prototipo.

Con molte precise e inconfutabili osservazioni in questo dibattito è intervenuto anche l'ing. Sandro Colombo della Ferrari, che insieme con l'ing. Martin della Matra ha fatto da contrappunto alle idee talvolta abbastanza confuse degli interlocutori.

Sappiamo che molti dei guai che affliggono la organizzazione dello sport attualmente, derivano proprio da questo orecchiare dei responsabili delle decisioni, ed è un fatto che denunciato da tanto tempo.

Due giornate fruttifere, anche se non legislative, che ci auguriamo si ripetano e che si svolgano ancora nello stesso clima. E' merito del Presidente dell'AC Monaco, Michel Boeri e del segretario generale Georges Bertelotti, se questa tavola rotonda ha potuto essere organizzata, e dobbiamo tutti ringraziarli. Che sia stata una occasione felice lo hanno avvertito, in primo luogo il principe Metternich, chiamato a presiederla ed il vicepresidente della CSI Pierre Ugeux. Essi stessi, alla fine dei lavori, hanno auspicato che occasioni come questa si ripetano spesso. Ed è anche il nostro augurio.

**Franco Lini**

## Bisogna cambiare il «VIA»!

Molto più bello dei precedenti l'ultimo film Marlboro sui GRAN PREMI '72 presentato al rendez-vous ginevrino. Molto bello, davvero! Piuttosto, nel vedere le varie scene di partenza di tutti i Gran Premi dell'anno scorso, colpisce in maniera sempre più preoccupante, la confusione che si verifica. Abbiamo rivisto dei momenti drammatici fissati «dal tele» di fronte: non è mai accaduto il peggio, ma poteva avvenire.

C'è sempre meno tempo ormai per prendere delle immediate e coraggiose decisioni. Ormai non esiste, ci pare, più spazio per tergiversare. Bisogna prendere una decisione coraggiosa subito! La partenza da fermo, sia pure in due tempi, con piloti professionisti soprattutto, non ha più ragione di essere. L'unico modo per ridurre il pericolo è senz'altro la partenza lanciata tipo Indianapolis. Bisogna decidersi, anche se ciò implica un correttivo di percorso a quei circuiti inadatti ai Gran Premi e che hanno potuto finora continuare a giocare sull'equivoco, anche grazie alle partenze da fermo! Bisogna avere il coraggio certe decisioni di prenderle in tempo, non quando può diventare il senno di poi!

tecnica che vengono diluite su un gran numero di esemplari finiti (leggi motori Cosworth e cambi Hewland per esempio).

Non è stato fatto il nome del costruttore che ha collaborato con la GPI in questo studio che è stato davvero esauriente. Ma sappiamo trattarsi della Ferrari e quindi, sapendo che certo non è Ferrari che rinuncia ad avere quattrini in più se è possibile, dobbiamo concluderne che quanto risulta dalla analisi compiuta è una base concreta di discussione, non certo quella dei teams che hanno fatto scoppiare la loro bomba chiedendo semplicemente che per il 1973 fossero RADDOPPIATE le cifre di ingaggi e premi pagate l'anno scorso!

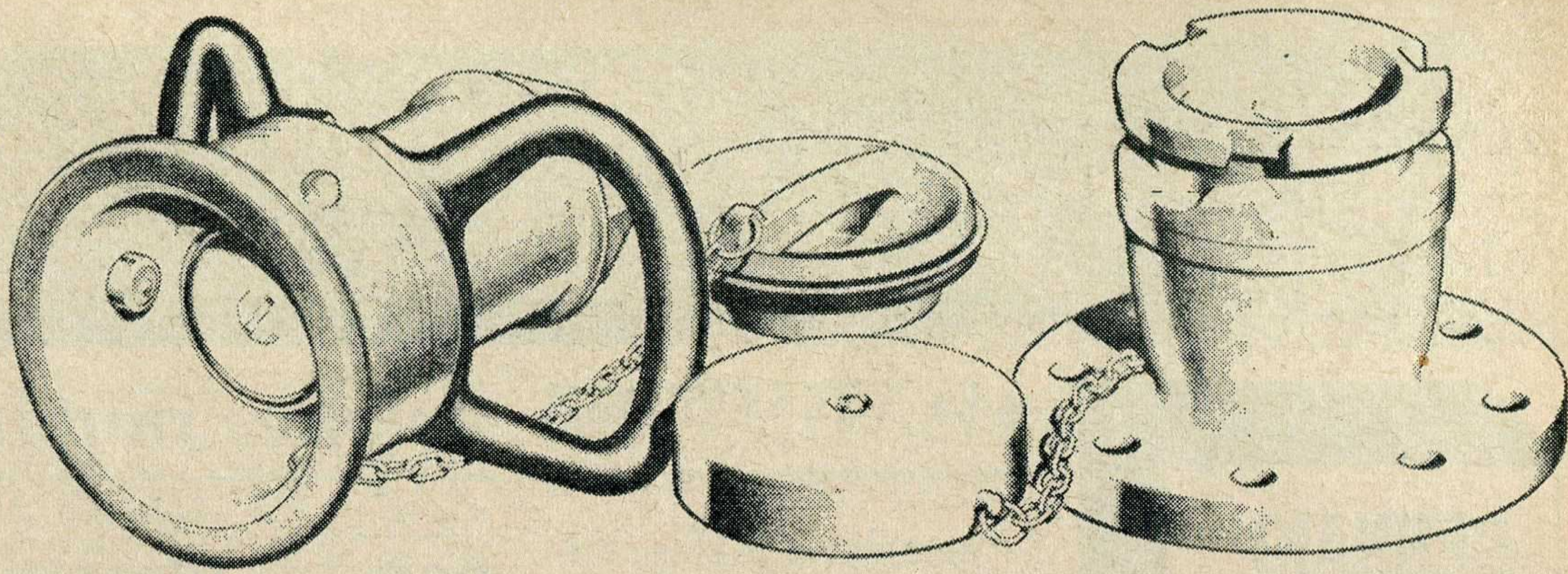
il miglioramento della situazione. Su questi problemi si è particolarmente soffermato Stewart, noto campione appunto della sicurezza ad ogni costo, magari con qualche contraddizione ma con molta chiarezza di idee e modi di espressione.

Sul futuro della Formula Uno vi è stata una pressoché unanime espressione favorevole al mantenimento della formula attuale, anche se è stato evocato il solito fantasma della possibilità di giungere ad un accordo intercontinentale con gli americani, per quella auspicabile uniformità mondiale che possa permettere davvero lo scambio continuativo e su basi comuni di uomini e macchine nelle corse.

Un argomento che è stato trattato



# Il nuovo accessorio di sicurezza reso obbligatorio dalla CSI sulle F.1 e sport Costa 200 mila lire il bocchettone sigillante



Nel disegno, una vista di assieme di una coppia di innesti per rifornimento rapido, in questo caso costruiti dalla Avery-Hardoll. A destra, il bocchettone da montare alla vettura, a sinistra (con le impugnature), l'innesto solidale con la manichetta del carburante. Di queste coppie di attacchi ne servono due per vettura, una per l'ingresso del carburante, ad un'altra collegata ad un bidone di riflesso che ha il compito di ricevere il carburante in più una volta riempiti i serbatoi. Quando il bocchettone con l'impugnatura viene incastrato in quello solidale ai serbatoi della macchina, automaticamente si aprono le valvole che fanno passare il carburante, senza perdite di alcun genere.

mente il rifornimento. Infatti, questi bocchettoni di sicurezza hanno la particolarità di aprirsi solo se in essi viene incastrato l'imbocco « complementare » solidale con il contenitore di benzina. E se non ci sono tutti e due questi elementi, non vediamo come

me sia possibile trovare un attacco adatto magari in un paesino sede di una gara in salita.

Fra l'altro, la nuova prescrizione obbliga la presenza di questi particolari bocchettoni in tutte le vetture ammesse a partecipare a gare del Mondiale Marche, suscettibili cioè di fare ri-

fornimenti rapidi in gara. Viene subito in mente la Targa Florio, corsa di vetture eterogenee per eccellenza, alla cui partenza quest'anno non potranno venire ammesse vetture prive di questo dispositivo molto costoso. Gli appassionati isolani sono avvertiti.

A proposito di costi, i due dispositivi sul mercato, il Rellumix e l'Avery-Hardoll hanno più o meno lo stesso costo, che è di circa 200.000 lire per l'attrezzatura della vettura e di altrettanto per l'attrezzatura a terra. Il Rellumix pare essere il preferito per il suo minor peso, mentre è forse superfluo sottolineare come i due sistemi non siano compatibili. Cioè un bocchettone Rellumix non può ricevere una presa Avery-Hardoll o viceversa.

Fra le tante novità, precisazioni ed aggiornamenti — quasi mensilmente — interessano l'annesso J, un'aggiunta importante è quella decisa dalla CSI nelle sue recenti riunioni di Parigi relativamente al sistema di rifornimento standardizzato.

Dal 1 gennaio di quest'anno, infatti, il bocchettone di rifornimento standardizzato consigliato dalla CSI è stato reso obbligatorio sulle Formula 1 e sulle vetture Sport gruppo 5. Non solo. Esso è stato reso obbligatorio anche su tutte quelle vetture (quindi Turismo e Gran Turismo Speciale) che parteciperanno alle prove del Mondiale Marche.

Questo particolare bocchettone è già da tempo largamente usato dalle squadre ufficiali nel Marche, come Ferrari, Alfa, Lola, Matra, che ne traggono indubbi vantaggi di rapidità e di sicurezza. Pertanto, per esse il problema non sorge, avendo già tutte le

attrezzature necessarie sulle vetture e per i boxes.

La novità consiste nell'obbligarli anche sulle Formula 1, che non devono fare rifornimento in gara, ma vengono con tutto comodo riempite prima della corsa. Forse questo è un retaggio di quando sembrava certo di far svolgere le gare di Formula 1 in più manches.

Il nuovo sistema è obbligatorio, come avete letto, su tutte le vetture Sport, i cui fabbricanti, ora, dovranno adottarlo su tutte le vetture di loro produzione, di qualsiasi cilindrata e destinate a qualsiasi tipo di gara. In pratica, chi acquista una piccola Sport da un litro per fare le gare in salita o le gare in circuito nazionali si vedrà costretto ad attrezzarsi non solo con i bocchettoni « femmina » montati sulla vettura, ma anche con un sistema di attacchi, tubazioni e bidoni per effettuare material-

INTER  
SERIE  
73

## FOLLMER e le CAN-AM certi a IMOLA

**STOCCARDA** - George Follmer campione Can-Am 1972 e la formidabile Porsche 917/10 turbocompressa messagli a disposizione da Roger Penske, dal primo aprile al primo maggio si misureranno tre volte con piloti e mezzi dell'Interserie; con Follmer, potrebbero essere della partita anche Jacky Oliver con una Shadow MK3-Chevy e David Hobbs con la nuovissima Lola 330-Chevy 8,1. Per l'Interserie, quindi, si profila una entusiasmante apertura stagionale, insperata sino a qualche mese fa quando si parlava di cifre astronomiche per spostare i piloti americani, ma resa possibile dall'opera paziente ed oculata del presidente dell'Interserie-Association Herr Härle e dalla disponibilità di tre organizzatori che possono superare l'impasse finanziario.

I teatri della triplice sfida saranno il Nurburgring (1 aprile), Imola (1 maggio) e Silverstone (20 maggio), ovvero prima, seconda e terza corsa del campionato Interserie, saltando Digione che impegnata per il « mondiale marche » ha rinviato il suo debutto in questo tipo di competizioni.

Come potranno i conduttori europei opporsi al « macinatore » Follmer e agli eventuali suoi compagni, rispettivamente settimo e ottavo nella classifica annuale Can-Am? Innanzitutto potranno contare sulla perfetta conoscenza che hanno dei percorsi di gara, cosa che invece non si può dire per gli americani fatta forse eccezione per Oliver, poi sulla potenza del rinnovato parco macchine che per taluni — astrazione fatta dalle « magiche » preparazioni di Penske — almeno sulla carta è pari a quella del campione. Vedi il caso di Leo Kinnunen, Willi Kauhsen e Georg Loos, possessori di tre Porsche 917/10 con turbocompressore, e di Teddy Pilette con una McLaren sovralimentata, Helmut Kelleners con McLaren-Chevy, Howden Ganley e, il pi-

lota è ancora da designare, di una March 723 con motore turbocompresso Repco da 4 litri e mezzo. Senza contare che in gara, almeno a Imola, potrebbero scendere anche Ferrari e Alfa con le loro velocissime sport 3 litri dodici cilindri boxer.

Abbiamo parlato di rinnovato parco vetture e, infatti, ecco come si presenta la situazione 1973:

| MARCA                     | PILOTA                             |
|---------------------------|------------------------------------|
| PORSCHE 917/10 tc         | Leo KINNUNEN                       |
| PORSCHE 917/10 tc         | Willi KAUSHEN                      |
| PORSCHE 917/10 tc         | Georg LOOS                         |
| PORSCHE 917/10 (tc?)      | Ernst KRAUS                        |
| PORSCHE 917/10            | da designare (prop. Kauhsen)       |
| PORSCHE 917/10            | da designare (prop. Kauhsen)       |
| PORSCHE 917 spider        | da designare (prop. Loos)          |
| PORSCHE 917 spider        | da designare (prop. Loos)          |
| PORSCHE 908/3             | Reinhold JOST                      |
| PORSCHE 908/3             | Claude HALDI                       |
| McLAREN M8F-8,1           | Howden GANLEY                      |
| McLAREN M20-8,3           | Helmut KELLENERS                   |
| McLAREN M8F-7,5 tc        | Teddy PILETTE                      |
| McLAREN M8E-8,1           | Eris TONDELLI                      |
| MOMO-FERRARI 512 tc       | Giampiero MORETTI                  |
| LOLA SPECIAL 3,5 (tc?)    | Chris CRAFT                        |
| LOLA SPECIAL 3,5 (tc?)    | Herbert MULLER                     |
| LOLA SPECIAL 3 (tc?)      | Egmont DURSCH                      |
| LOLA SPECIAL 3,5 (tc?)    | Nic CUSSENS                        |
| BRM-Chevy 8,3             | da designare (prop. Team Hepworth) |
| BRM-Chevy 8,3             | da designare (prop. Team Hepworth) |
| BRM-Chevy 8,3             | da designare (prop. Team Hepworth) |
| MARCH 723-REPCO 4,5 (tc?) | da designare (prop. Mike Coombs)   |
| MARCH 707-Chevy 8,1       | da designare (prop. Mike Coombs)   |
| KMW-Porsche               | Franz MULLER-PERSCHL               |
| KMW-Porsche               | Kurt HILD                          |
| KMW-Ford                  | Gerd BICHTLER                      |

Queste notizie, ed altre, sono trapelate nel corso della distribuzione dei premi d'onore dell'Interserie 1972, avvenuta alla terrazza Martini durante la seconda settimana del Racing Car Show. I premi sono stati assegnati a Leo Kinnunen, vincitore della serie, Willi

Kauhsen, secondo, e Helmut Kelleners, terzo classificato. Un premio speciale, impreveduto, è stato assegnato a Howden Ganley, l'unico pilota di gran nome che l'anno scorso non avesse una Porsche con cui vincere il campionato e che, ad ogni modo, con la BRM vinse al Nurburgring e all'Ostereichring. Il premio è stato offerto dalla Porsche il cui rappresentante

trebbero aggiungersi Digione e Nivelles): quattro in Germania (Nurburgring, Hockenheim due volte e Norimberga), tre in Italia (Imola due volte e Santamonica), una in Gran Bretagna (Silverstone), una in Finlandia (Keimola) e una in Portogallo (Estoril) che con questa competizione fa la sua prima apparizione in questo campionato. Ribadito il principio che oltre al monte premi gara per gara, fissato in 122.000 franchi svizzeri (oltre 19 milioni di lire), ai quali debbono aggiungere 12.000 Fr. S. (circa 2 milioni) per le sei prime posizioni di partenza, non verranno pagati ingaggi, né spese di trasporto, l'Associazione Interserie ha stabilito alcuni « premi-bonus » (uno speciale premio di partecipazione) per: piloti classificati FIA « lunga distanza », 1.000 Fr. S.; al 1., 2. e 3. classificato nell'Interserie '72, 2.000 Fr. S.; piloti classificati FIA Grand Prix, 3.000 Fr. S.; piloti vincitori di Grandi Premi 1971 o piazzati dal 2. al 10. posto nel campionato mondiale F. 1 dell'anno 1972, 4.000 Fr. S.; piloti vincitori di Grandi Premi 1972 e 1973 o classificati dal 2. al 6. posto nel Can-Am 1972, 6.000 Fr. S.; piloti campioni del mondo F. 1 o vincitori Can-Am per gli anni 1970, 1971 e 1972, 10.000 Fr. S.

Quale significato hanno questi premi nel programma finanziario di un privato o di un team? Prendiamo Leo Kinnunen ad esempio: se in una qualsiasi gara 1973 Kinnunen dovesse vincere entrambe le manche intascherebbe 20.000 franchi, più 2.000 per essere campione Interserie, più altre eventuali 2.500 per la posizione di partenza. In totale, al meglio, 24.500 franchi svizzeri (3 milioni e 700 mila lire circa) cifra che non sarà sicuramente una panacea per coprire i costi iniziali e per la preparazione, gara per gara, di una Porsche 917/10 con compressore.

Al giorno d'oggi, le dispute finanziarie per i Grandi Premi inducono sempre più a pensare in

termini di « economia » e, sotto questo aspetto, l'Interserie non è ancora una categoria troppo ben fornita. Dopo tutto, una vettura Interserie di primo piano non può costare molto meno, come manutenzione, di quanto costi una Formula 1.

Le prospettive? L'Interserie, che già con la presenza di Follmer nelle prime gare 1973 acquista un nuovo motivo di interesse, non può che migliorare e, forse, chi ha il coraggio di investire nuovamente danaro, sta ponendovi piede in posizione di vantaggio, o quanto meno getta le fondamenta, se si preferisce, in una categoria che fra due anni occuperà un posto di preminenza, cioè quando le vetture sport scompariranno dal campionato mondiale marche. Guardando al futuro, quando vetture come le Ferrari, Alfa, Matra, Mirage, Lola, ecc. tre litri saranno precluse alla massima competizione, si pensa che molti appassionati accoglieranno con piacere la continuazione di questo tipo di gara.

d. h.

### L'o.d.g. per l'Associazione autodromi

Imola è la sede della programmata riunione degli organizzatori italiani che dispongono di autodromi. L'incontro ha luogo martedì 23 alle ore 11,30 presso l'Hotel Olimpia a due passi dal « Dino Ferrari ». I rappresentanti di Monza, Misano Adriatico, Casale, Vallelunga, Varano de' Melegari, Enna, Mugello, Magione e, naturalmente, Imola discutono un ordine del giorno che porta soltanto un punto: « Esame dei problemi di comune interesse dei circuiti rappresentati e definizione di intese per la loro soluzione ». E' in vista, come abbiamo già annunciato, la realizzazione di una associazione italiana che possa coordinare e difendere gli interessi dei nostri maggiori e più attivi organizzatori. La CSAI non è stata invitata, ma l'ing. Rogano ha delegato a partecipare a questo incontro l'ing. Raffaele Zamboni, in qualità di Presidente della sottocommissione circuiti (e magari anche perché è dello staff bolognese).



**GENNAIO**  
**28**  
**domenica**

● La TELEVISIONE francese, svizzera, jugoslava, inglese trasmetteranno in diretta a colori la telecronaca. In ITALIA c'è in dubbio anche la telecronaca differita in bianco e nero. Il via alle 20,30 ital.

*Anche imponenti misure di sicurezza per la temporada mondiale sudamericana*

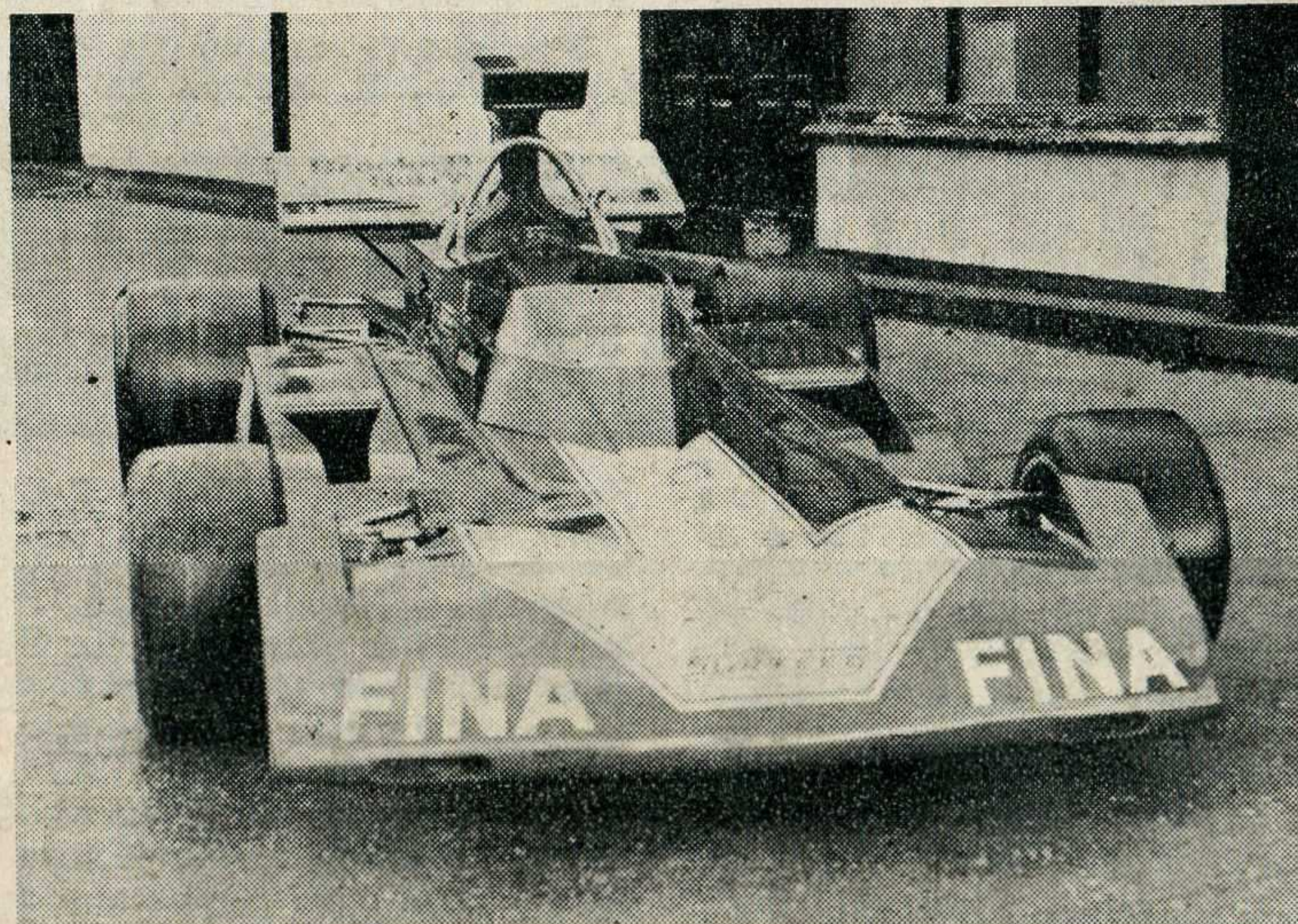
# Un angelo custode per ogni pilota

**F.1 atto I**

**BUENOS AIRES - G.P. ARGENTINA**

**ELENCO DEGLI ISCRITTI**

|                          |                           |
|--------------------------|---------------------------|
| 2 Emerson Fittipaldi     | Lotus John Player Special |
| 4 Ronnie Peterson        | Lotus John Player Special |
| 6 Jackie Stewart         | Tyrrell-Ford              |
| 8 François Cévert        | Tyrrell-Ford              |
| 10 Carlos Reutemann      | Brabham BT 41 Ford        |
| 12 Wilson Fittipaldi     | Brabham BT 41 Ford        |
| 14 Denis Hulme           | McLaren-Ford Yardley      |
| 16 Peter Revson          | McLaren-Ford Yardley      |
| 18 Jacky Ickx            | Ferrari 312 B2            |
| 20 Arturo Merzario       | Ferrari 312 B2            |
| 22 Mike Beuttler         | March-Ford                |
| 24 Jean-Pierre Jarier    | March-Ford                |
| 26 Jackie Oliver         | Shadow                    |
| 28 George Follmer        | Shadow                    |
| 30 Mike Hailwood         | Surtees                   |
| 32 Carlos Pace           | Surtees                   |
| 34 Jean-Pierre Beltoise  | BRM Marlboro              |
| 36 Gianclaudio Regazzoni | BRM Marlboro              |
| 38 Niki Lauda            | BRM Marlboro              |
| 40 Nanni Galli           | Iso Marlboro FX3b         |
| 42 Howden Ganley         | Iso Marlboro FX3b         |



**KYALAMI** - Molti piloti e molte vetture hanno trascorso la settimana con 30° di temperatura sul circuito sudafricano per le prove Firestone e Goodyear in vista del G.P. dei primi di marzo. Mike Hailwood, al volante della sua Surtees ha fatto registrare il tempo migliore con 1'16"8 seguito da Peterson (Lotus-JPS) che uguagliava il suo tempo: più lento Fittipaldi che non scendeva dall'1'18"4. Revson ha rotto due cambi e due motori della sua McLaren e ha fatto registrare il tempo di 1'17"4, mentre Jacky Ickx, che si è dichiarato molto soddisfatto delle gomme Goodyear (è sparita la noiosa vibrazione precedentemente registrata) non ha potuto far meglio di 1'17"2 avendo la sua Ferrari accusato noie alla carburazione. Sabato poi tutti i piloti sono partiti alla volta dell'Argentina. La TS 14 di Hailwood affianca il nome di Surtees a quello della Fina (vedi foto) e ciò in base all'accordo del costruttore inglese con la casa petrolifera italiana che quest'anno patrocinerà l'intera attività del team non limitandosi a fornire carburanti e lubrificanti, ma quant'altro occorre per le TS 14 A di F. 1 e le TS 15 di F. 2. Andrea de Adamich non sarà presente al G.P. di Argentina e del Brasile: sarà invece in Sudafrica con la vecchia TS 9 B e soltanto in Spagna potrà disporre della nuova macchina.

**GRAHAM HILL**  
si paga  
la SHADOW

MONACO - Graham Hill ha confermato di aver costituito la sua «scuderia» personale e di aver acquistato una Shadow, con la quale comincerà a correre a partire dal Gran Premio del Sud Africa.

Decisamente Hill non vuol sentir parlare di ritiro, sentendosi ancora in gamba e capace di battersi contro tutti. Così, in mancanza di un mezzo di una scuderia ufficiale, ha deciso di pensare alla attività in formula uno personalmente, anche dal punto di vista finanziario.

Con questa notizia Hill si ripropone alla cronaca, ma vi è un altro avvenimento che lo mette alla attualità ed è un accordo che egli ha sottoscritto con la Grand Prix Association, secondo il quale Hill diventa l'uomo delle relazioni pubbliche e promozionali GPI, vale a dire della Associazione degli organizzatori dei Grandi Premi. L'accordo vale per tutte le corse europee e per il G.P. del Canada, ma non per gli altri che non sono parte della G.P.I.

Tra le attività promozionali che Hill svolgerà vi sono un certo numero di manifestazioni inedite che sono destinate ad aumentare l'interesse del pubblico verso le corse e che comprendono determinate manifestazioni atte a rendere i piloti e le macchine meglio conosciuti dalla gente che va sui circuiti e che, finora, poteva vedere i protagonisti delle corse soltanto da lontano e per poco tempo.

**BUENOS AIRES** - Con 21 vetture avrà luogo questa nuova edizione del Gran Premio della Repubblica argentina e con la presenza dei migliori attualmente, salvo Chris Amon che ha visto cancellato il suo contratto ed Andrea de Adamich che non ha trovato pronta la sua Surtees dello sponsor Pagnossin.

La Temporada avrà il suo svolgimento perché il governo ha capito finalmente la sua importanza e molte grosse imprese hanno dato il loro sostanziale contributo e fra queste la Ford per la presenza di molti motori di questa marca. Logicamente la Fiat argentina appoggia la presenza di Ickx e Merzario sulle vetture Ferrari, come la General Motors e la Marlboro che ha le Iso e le BRM in corsa.

Tutto è praticamente pronto per lo svolgimento della corsa, l'autodromo è stato «riveduto e corretto» e ripassato bene, anche perché non è piaciuto molto agli argentini che si ritengono

possessori del circuito più sicuro del mondo, quel terzo posto nella classifica mondiale stilata dai piloti, quindi raccomandazioni per superarsi nei preparativi affinché si possa passare a quel primo posto insidiato anche dall'Italia. Sono arrivati già i pneumatici, circa 600, ed i corridori locali che li hanno potuto ammirare sono rimasti veramente stupiti facendo un penoso confronto con quelle che usano loro nelle loro corse locali.

Fra le ultime notizie una lettera di Stewart diretta al presi-

● La SHADOW F.1 ha provato a Silverstone il 12 gennaio, pilotata da Oliver. La pista essendo bagnata, non si sono registrati tempi molto veloci. La vettura, tutta nera, ha un aspetto molto filante, la carrozzeria racchiude completamente il motore e termina con i radiatori olio montati sui due lati della scatola del cambio. Jackie Oliver ha compiuto una trentina di giri, con un miglior tempo attorno al minuto e 30". Sono stati notati alcuni segni di discordia nel nuovissimo team, soprattutto perché non è stato ben chiarito quale dei piloti sia da considerarsi il numero uno. Intanto due vetture (una per Oliver e una per Follmer) sono state spedite indipendentemente per via aerea in Argentina, dato che il team non è membro dell'associazione costruttori. Questo significa anche che correrà, probabilmente, senza premio di partenza.

dente dell'ACA ringraziando per la collaborazione avuta a fine dicembre per provare le gomme all'autodromo. Stewart ha poi lasciato la vettura che vinse l'anno scorso all'ACA affinché venisse esposta nell'atrio di detta associazione. Dato che tutte le entrate al circuito sono tassativamente a pagamento, si darà una entrata speciale ai costruttori argentini, nelle giornate delle qualificazioni, affinché possano studiare gli ultimi modelli delle macchine, sia come progresso tecnico che aerodinamico per esse-

re poi applicate localmente.

Sono in arrivo le prime macchine, sabato sono arrivate le due UOP-Shadow e una Tyrrell Ford (dal Brasile) che è stata portata subito nella fabbrica della Goodyear, per essere poi trasportata all'autodromo martedì. Invece i corridori arriveranno con un volo delle Aerolineas Argentinas il giorno 23 in un charter proveniente da Londra, mentre Ickx lo farà lo stesso giorno da Daytona. Tutti i piloti e direttori di corsa saranno alloggiati nell'hotel Scheraton, mentre Stewart ha chiesto in forma speciale che una roulotte sia messa a sua disposizione nel recinto box per riposare fra una prova e l'altra.

Gli allenamenti avranno luogo venerdì dalle ore 14 alle 1,30, poi sabato avranno luogo le qualificazioni dalle 14 alle 17,30 italiane prendendosi il miglior tempo di ognuno sul circuito numero 9, cioè lo stesso dell'anno scorso. Domenica la partenza avrà luogo

alle 15,30. La corsa si svolgerà su 9 giri di 3.445,50 metri per un totale di 321,168 km.

Date le condizioni attuali politiche in Argentina e in conseguenza dei sequestri di persone che avvengono con notevole frequenza, l'ente organizzatore non ha voluto lasciare possibilità di sorta ed ha disposto una stretta vigilanza su tutti i piloti e persone invitate, effettuata da agenti specializzati della polizia, che non perderanno d'occhio in nessun momento i loro protetti. Non vi è finora, a conoscenza dei giornalisti, nessuna minaccia da parte degli estremisti, ma siccome tutto è possibile l'ACA non transigerà sulla vigilanza per impedire fatti che si ripercuoterebbero sfavorevolmente sulla immagine dell'Argentina nel mondo.

Quindi tutto è pronto e organizzato, mancano solo i protagonisti per dare l'avvio al campionato del mondo F. 1 del 1973.

Augusto C. Bonzi



Verso l'arrivo  
il big-rally  
Scatta la F. 1

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

AUTO  
SPRINT

# domenica SPRINT

42 RALLY MONTECARLO - 1 prova speciale, Col de Corobin, 17 km.

## LA CLASSIFICA

1. Sandro Munari (Lancia HF) e Hannu Mikkola (Ford Escort RS) 13'29"; 3. Makinen (Ford Escort RS) 13'37"; 4. Lampinen (Lancia HF) 13'57"; 5. Waldegaard (Fiat 1800) 14'00"; 6. Andruet (Alpine 1800) 14'02"; 7. Ballestrieri (Lancia HF) 14'06"; 8. Therier (Alpine 1800) e Kallstrom (Lancia HF) 14'07"; 10. Piot (Alpine 1800) 14'08"; 11. Pinto (Fiat 1800) e Andersson (Alpine 1800) 14'09"; 13. Hainbach (BMW) 14'17"; 14. Darniche (Alpine 1800) 14'18"; 15. Nasenius (Opel Ascona) 14'21"; 16. Nicolas (Alpine 1800) 14'24"; 17. Wollek

(Alpine 1800) 14'31"; 18. Barbasio (Fiat 1800) 14'32"; 19. Develay (Alpine) 14'35"; 20. Fall (Datsun) 14'37"; 21. Lorang (Alpine) 14'38"; 22. Rack (Porsche 911) 14'39"; 23. Sclater (Ford Escort) 14'44"; 24. Paganelli (Fiat 1800) 14'46"; 25. Dorche (Alpine) 14'46"; 26. Aaltonen (Datsun) 14'47"; 27. Fiorentino (Simca) 14'50"; 28. Larrousse (Alfa Romeo GTV) 14'53"; 29. Marquet (Alpine) 14'53"; 30. Russling (Alpine) 14'56"; 31. Tambay (Renault 12 Gordini) 14'57"; 32. Serpaggi (Alpine) 14'58"; 33. Klonz (Porsche 911 S) 15'00"; 34. Ballot-Lena (Alpine) 15'02"; 35. Fritzinger (Ford Capri) 15'03"; 36. Kern (Alpine) 15'04"; 37. Sabine (Alfa Romeo) 15'06";

38. Schon (Porsche) 15'08"; 39. Pianta (Opel Ascona) 15'09"; 40. Chasseuil (BMW) e Greder (Opel Ascona) 15'11"; 42. Koob (BMW) e Kridel (BMW) 15'12"; 44. Parpinelli (Porsche 911 S) 15'14"; 45. Henry (Alpine) 15'15"; 46. Palikovic (Gordini R 12) e Hoepfner (Alpine) 15'18"; 48. Quarti (Alpine) 15'19"; 49. Moss-Carlsson (Alpine), Vineis (Ford) e Clarke (Ford Escort) 15'20"; 52. Tachini (Fiat 124) 15'21"; 53. Gerbino (Fiat 124) 15'22"; 54. Laurent (Daf 66) 15'24"; 55. Bos (Simca) 15'25"; 56. Dacremon (Alpine) 15'26"; 57. Jullien (Alpine) 15'26"; 58. Schuller (Renault 12 Gordini) 15'32"; 59. Pittoni (Fiat 124 T) 15'32"; 60. Lagniez (Alfa Romeo) 15'33".

MUNARI gioca subito grosso

nella tormenta di neve e le

Alpine debbono già rimontare!



## Chi ben comincia...

### DALL'INVIATO

**MONTECARLO** - Questa volta si comincia con una graduatoria e con un uomo da battere: anzi, due uomini da battere, Munari e Mikkola che sono stati i più rapidi nella prima prova speciale al Col De Corobin. Così, questa 42. edizione del Rally di Montecarlo, nata sotto il segno dell'innovazione, sia pure entro limiti abbastanza stretti, si presenta subito con una migliore fisionomia. Infatti i percorsi di concentrazione, così criticati, sono stati ridotti da circa 3.700 a 2.500 km in due notti ed una giornata di marcia: uno snellimento ed una prima selezione, con una pausa più ampia in attesa di affrontare la prima grande fatica del percorso comune.

Dei 321 iscritti, i partenti sono stati 279, dalle nove località europee di Almeria, Atene, Francoforte, Glasgow, Montecarlo, Oslo, Reims, Varsavia e Roma, quest'ultima aggiunta per la prima volta, con avvio fra le 10 e le 20,50 di venerdì. Dopo il lungo e lento trasferimento di sabato, i concorrenti di tutte e nove i percorsi sono confluiti domenica mattina, a partire dalle 3,37, a Digne, per affrontare poco dopo la prima prova di velocità e giungere in giornata fino a Montecarlo, attraverso le stesse strade.

Poi, venuta meno la rivoluzione della chiodatura, che veramente avrebbe alterato il volto alla corsa monegasca, ma che sarà inevitabile dall'anno

prossimo, le altre innovazioni interessano il percorso comune, che i concorrenti attaccheranno ugualmente martedì, quindi con una giornata di riposo in più. Un percorso comune privato della Chartreuse, più lungo, da 1.537 a 1.674 km, con nove prove speciali, una più del '72, e un totale di velocità da 266 a 275 km. Tutte le prove «classiche» sono conservate, tranne i tratti sulla Chartreuse appunto, e quelle aggiunte battono strade già conosciute dai concorrenti.

Invariato il percorso complementare, le altre novità interessano l'allargamento da 30' a un'ora del ritardo per l'eliminazione dalla corsa e l'importante aggiunta d'un punto di assistenza anche a Uriage, allo scopo di far evitare rischi inutili ai concorrenti. Mentre da parte della polizia s'è inasprito il controllo e le infrazioni, prima di portare all'esclusione, influiscono con severe penalizzazioni, specie per gli eccessi di velocità, laddove sono segnalati dai limiti.

Nell'insieme, i percorsi di concentrazione sono stati abbastanza tranquilli: il maltempo così paventato non ha ostacolato la marcia dei concorrenti. Soltanto l'attraversamento della Polonia ha imposto serie difficoltà ai concorrenti partiti da Varsavia, i quali hanno incontrato una tempesta di neve. Tuttavia la Polski-Fiat di Stawowiak non è stata attardata da questi ostacoli, ma da noie meccaniche.

CONTINUA A PAGINA 22

Enrico Benzing

## Soltanto SCLATER tra i big penalizzati

**ULTIM'ORA: MONTECARLO** - Le voci circolanti sulle penalizzazioni della prima fase di gara si sono ridimensionate. Ne sono del tutto esenti i primi classificati, per cui la classifica del rally è quella della prova cronometrata del COL DE COROBIN. Talune infrazioni riguardavano le segnalazioni fatte dalla polizia, ma la commissione sportiva dell'A.C. di Monaco ha vagliato molto attentamente queste infrazioni, evitando penalizzazioni troppo lievi o ingiustificate. E ne hanno beneficiato Paganelli e Ballestrieri, come pure taluni piloti ufficiali dell'Alpine.

Così, per superamento di limite di velocità, oltre ai penalizzati già citati, vi sono con 250 secondi Adonto, Masson e Julien, mentre Tuerlix, colpito di altri 300 secondi, è stato escluso dalla classifica. 300 secondi sono stati inflitti anche a Carbonatto, Dacremon, Capra, Rossi e Clarke, il quale pure è uscito di classifica per altra infrazione. Il superamento della linea gialla (300") a Van De Bosch, a Maslen, recidivo ed espulso, e soprattutto a Sclater, l'unico, perciò, tra i concorrenti di primo piano, essendo il terzo uomo della Ford, ad essere penalizzato.



## IL DIARIO dei primi 3 giorni

# Molto pochi i RITIRI

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

Tra i contendenti di primo piano non si sono avuti grossi squilibri: veramente spiacevole l'abbandono di Marie-Claude Beaumont, a soli 300 km dalla partenza, a Metz, per l'incepparsi della pompa dell'acqua. La Beaumont, infatti, oltre che specialista di primissimo ordine, era la diretta contendente della Pat Moss Carlsson per il successo per la Coupe des dames, e, come non bastasse per lasciare il campo libero alla celebre Pat, anche Rosemarie Smith, partita da Glasgow con la sua Escort ha conosciuto la sventura. A questo tipo di disavventure va purtroppo, accomunato anche Orlando Dall'Ava, costretto all'abbandono prima di Gaeta, per cedimento del motore. Dall'Ava non è un campione della specialità, ma un «outsider» sia pure di lusso. Quel che spiace è che, con queste eliminazioni (l'anno scorso in modo analogo) continui a conservare questo ruolo, senza poter far valere quelle ampie capacità che gli riconosciamo.

Molte preoccupazioni si hanno in casa Lancia per Lampinen, colto dall'influenza: riuscirà, grazie alle cure a cui è stato sottoposto, a riprendersi per martedì?

Così, s'è giunti alla prima prova speciale cronometrata, di 17 km., sul Col de Corobin, una prova veloce, da gomme «racing»: solo nelle prime ore del mattino qualche sottile lastra di ghiaccio non influente sulle medie, ottima nelle ore meridiane, finché dopo mezzogiorno cominciava a nevicare, quando ormai tutti i «big» erano transitati. In queste condizioni è la macchina più potente ad imporsi, la Ford Escort RS di Makinen che segna un tempo di rilievo, con 13'37" superato poco dopo dalla seconda Escort di Mikkola, con 13'29", finché non sopraggiungeva il bravissimo Munari ad eguagliare alla perfezione questa prestazione.

Indubbiamente, non sono soltanto le caratteristiche veloci di questo settore a stabilire una prima graduatoria di valori, su asfalto quasi del tutto asciutto per i maggiori contendenti. Sono anche gli ultimi chilometri, con una sensibile discesa stretta a far risaltare le doti delle macchine e dei guidatori. Infatti, alle spalle delle Ford s'è portata un'altra Lancia, quella di Lampinen, con un ottimo 13'57", mentre la classe di Waldegaard s'è fatta sentire con un incredibile 14" netti. Primo della Alpine, Andruet, con 14'02", imitato dal generoso Ballestrieri (14'06"), mentre Therier ha ottenuto 14'07", Piot 14'08", Andersson 14'09", Darniche 14'18", Nicolas 14'24" e Wolke 14'31". E in questa elencazione hanno saputo inserirsi il classico Kallstrom con 14'07", il ciclonico Pinto con 14'09", il sorprendente Hainbach su BMW in 14'17" e Nasenius, primo delle Opel, con 14'21".

I tecnici dell'Alpine non hanno nascosto la loro sorpresa per questa prima prestazione negativa, giacché non vi sono motivi date le caratteristiche del tracciato, per non conseguire tempi dello stesso ordine di quelli delle migliori Lancia e Ford. Neppure un eccesso in chiodatura è possibile, trattandosi di entità assai limitate. Si incolpano i motori e gli scarichi e l'accusa ha buoni fondamenti tecnici, giacché l'incremento di cilindrata non è stato troppo favorevole in termini specifici, pur con la validità della migliore distribuzione delle coppie. Probabilmente, altri fattori andranno ricercati e su questi solo nei prossimi giorni si potrà far luce, anche se appare prematura, ovviamente, ogni conclusione affrettata. Specie considerando che le condizioni atmosferiche vanno peggiorando di ora in ora e che di qui al percorso comune molte cose possono mutare.

Ma dedichiamoci ad un rapido diario di queste prime tre giornate del rally, seguendo lo sviluppo, itinerario per itinerario.

**ITINERARIO DI ALMERIA:** 23 partenti sotto un caldo sole e dei 4 rinunciatari nessun nome importante, salvo Canellas, con la SEAT 127. Ottime condizioni generali. A Burgos è stato costretto al ritiro Alvarez su SEAT 124 Sport.

**ITINERARIO DI MONTECARLO:** sono partite 51 macchine, sotto una leggera pioggia, nella consueta cornice di luci e colori, dalla Piazza del Casino, il «forfait» più significativo è quello di Houel, buon specialista. Sulle strade francesi, a pochi chilometri dalla partenza, sono scattati subito i dispositivi di controllo della polizia: per eccesso di velocità (più del 60/100) sono stati penalizzati di 250" cinque concorrenti a Le Grillons, nell'attraversamento urbano di 50 kmh, tra questi il belga Tuerlinx. Altre penalizzazioni più forti si sono avute a GAP. Dal Principato è partita la macchina n. 1, l'Alpine di Darniche, assieme alle altre vetture ufficiali francesi. Ottime le condizioni. In seguito ad incidente eliminati Carbonatto (Citroen) a Bederrides e Van Den Bosch a La Grave.

**ITINERARIO DI REIMS:** dei 23 partiti, subito s'è avuto un ritiro spiacevole, quello della Beaumont, molto sfortunata anche l'anno scorso, certamente una delle maggiori aspiranti al successo in campo femminile. Alla sua Opel «Ascona» 1900 semi-ufficiale s'è rotta la pompa dell'acqua. Il guaio è avvenuto a Metz, circa 300 km dal «via». Altri ritiri, Gatez (Alpine) a Poitiers e Claude Celler a Clermont.

**ITINERARIO DI FRANCOFORTE:** 36 macchine partite ed un ritiro nella nottata tra venerdì e sabato, quello di Schafer, a Metz, per noie meccaniche alla sua «Ascona». Questo è il punto di partenza scelto da Makinen, con la Ford ufficiale. Marcia molto regolare di tutti i concorrenti, tra i ritiri, quello della NSU di Frantz a Poitiers.

**ITINERARIO DI GLASGOW:** scelto da 12 concorrenti soltanto, tra cui

Mikkola, ha avuto un inizio turbato dallo spiacevole ritiro di Rosemary Smith, su Ford Escort. Poi, altri abbandoni a Elençon con Hancock e a Carpertras con Dodds.

**ITINERARIO DI ATENE:** un tempo uno dei preferiti, ha avuto questa volta il numero più basso di partenti, soltanto sei. E le macchine si sono ridotte a 5 poco dopo la partenza, per il ritiro di Chronidis, a Larissa, richiamato a casa dalla grave malattia d'un congiunto. A Trieste è Tatalovic ad abbandonare.

**ITINERARIO DI VARSAVIA:** partiti in 15, qui s'è avuto il forfait d'un concorrente italiano, Tagliamonte-Pennacchini su Fiat 125. La Polski-Fiat di Stawowiak ha denunciato noie tecniche fin dalla partenza, per essere costretta all'abbandono prima al controllo di Zeltweg. Questo è l'unico itinerario attraverso il quale i concorrenti hanno incontrato difficoltà meteorologiche, con una tempesta di neve lungo le strade polacche. Penalizzato Fennes di 13" a Trieste.

**ITINERARIO DI ROMA:** è stato il preferito dai concorrenti, con il maggior numero di partenze: 69, e tutti i nostri maggiori contendenti della Lancia e della Fiat. Spiacevole la rinuncia di Trombottò, ammirevole protagonista dello scorso anno, avrebbe dovuto correre con un'Alfa Romeo 2000. Ma addirittura deprecabile il ritiro di Dall'Ava a Gaeta: ex motociclista e rallista dotato, questo giovane sanremese è stato messo fuori combattimento anzitempo anche quest'anno, come nella passata edizione: a lui va veramente l'Oscar della sfortuna. Ritirati anche Di Gioia, per indisposizione del co-pilota, e «Ramo» a Bracciano. Due penalizzazioni di 21", per ritardo, a Potenza e a Salerno sono state inflitte nella prima serata a Milesi.

**ITINERARIO DI OSLO:** 44 partenti, senza grossi nomi. Qualche ritiro, con le uscite di gara di Johansson a Dinkelsbruhelt e Teves a Innsbruck. Una disavventura ai concorrenti di questo itinerario s'è avuta al passaggio, ultimi della serie, dalla prova speciale del Corobin: oltre alla neve che cadeva ormai abbondantemente, s'è avuta l'invasione della strada da parte d'una folla valutata a circa 20.000 spettatori tanto da dover sospendere momentaneamente la corsa.



Cica Lurani, apprezzata (soprattutto dal pubblico) copilota di Pianta, ha guidato a lungo la vettura durante il trasferimento

PIANTA dall'abitacolo

## «Censurate» le LANCIA

**MONTECARLO -** Da qualche minuto sono a Montecarlo affaticato da questo primo round. La cosa che mi ha veramente impressionato è stato il tifo schietto e decisamente esuberante che decine di migliaia di persone ci hanno manifestato in particolare a Padova, Trento e a Pavia. Il tifo specialmente rivolto agli equipaggi più noti non aveva nulla di invidiare a quello di tipo calcistico. La mia macchina si è comportata bene durante tutto il percorso. Ottima la mia coequipier Lurani che ha condotto la vettura per molto nella prima parte del percorso. Ho trovato molta pioggia in Italia, un po' di neve soltanto sul Colle della Maddalena. In questa prima parte si è purtroppo ritirato l'italiano Dall'Ava che correva su Lancia HF 1600 (motore sbiellato). Al controllo orario di Cavarzere ho incontrato il noto rallista Cavallari intento ai «timbrati». All'arrivo a Montecarlo è stata fatta coprire a tutte le vetture Lancia ufficiali la pubblicità che appariva sul tetto delle stesse. Il regolamento non lo permette. Un elogio va fatto alle forze dell'ordine italiane che hanno saputo rendere più agevole il percorso anche nelle situazioni di tifo più acceso o nel disbrigo delle pratiche burocratiche (vedi dogana).

Sono partito da Roma dopo aver intrapreso un viaggio «perfetto» dell'organizzazione Del Monte. Eravamo in sei in una cuccetta di seconda classe, per la cronaca riempivano lo scompartimento Del Monte, Dall'Ava, il coequipier di Dall'Ava, Serena Pittoni, Cica Lurani e il sottoscritto. Potete immaginare quale tranquillità regnasse quella notte. A Roma Giorgio Schon mentre faceva colazione al ristorante ha trovato uno sponsor davvero inaspettato. I piloti ufficiali Fiat ad esclusione di Pinto sfoggiavano nuove giacche firmate Mac-Paganelli.

Maurizia «rischiata» Baresi distribuiva biscotti Baresi a tutti i piloti ufficiali. Una notizia veramente interessante è quella relativa alla presenza al completo dello staff corse della Adam Opel che seguiva le Ascona equipaggiate di cambio automatico preparate dallo svedese Eklund e iscritte dalla General Motors svedese. Queste vetture corrono nel gruppo due con motore 1900 a testa radiale e sviluppano una potenza di 178 cavalli a 7000 giri.

Ultima nota di cronaca al mio arrivo a Montecarlo ho dovuto assistere con una intensa dose di medicinali vari l'influenza e il raffreddore di qualche pilota «ufficiale».

Giorgio Pianta

Dal canto nostro, e con vera soddisfazione (ha segnato un secondo meno di Aaltonen), da sottolineare anche la performance di Larrousse con la GT Alfa Romeo perfettamente di serie: 14'53", solo 3" più di Fiorentino, la cui Simca è del gruppo 2. Ottimo inizio di Giorgio Pianta, con l'Opel Ascona: 15'09" è un tempo che lo pone già in una posizione di preminenza per questo tipo di macchina.

Nessun concorrente italiano privato, data la durezza della prova, ha potuto classificarsi tra i primi 60. Naturalmente, a questi tempi vanno aggiunte le penalizzazioni subite durante il percorso. La selezione non è stata eccessiva, se dei 279 partiti ben 247 sono arrivati domenica a Montecarlo, con una percentuale di abbandoni pari all'11 per cento circa.

Dunque, indipendentemente da questa prima selezione, è chiaro che i termini della contesa si restringono all'assalto alla fortissima squadra dell'Alpine-Renault.

Da parte dell'Alpine, il passaggio da 1600 a 1800 cc. è avvenuto con molta saggezza: ci si è accontentati di 165 cavalli, per un rapporto peso-potenza di 4,24 kg/CV, ma si sono distribuite oculatamente le coppie, oltre alla ricostruzione d'un cambio (talone d'Achille del '72) solido.

Per la Lancia, trionfatrice dell'anno scorso, i valori sono rimasti pressoché inalterati, con minimi guadagni di potenza e si hanno 5,41 kg/CV, con una invidiabile somma di caratteristiche funzionali d'eccellenza per i terreni peggiori. Mentre da parte della Fiat i progressi sono cospicui, sia nel perfezionamento del telaio e della trasmissione, sia nel miglioramento del motore, anche qui al passaggio da 1600 a 1800 cc con un punto d'arrivo di 4,58 chili per cavallo, più che rimarcevole.

Da un punto di vista tecnico, perciò, a parte le preoccupazioni di tenuta per le potentissime Ford, praticamente con un motore da «F. 2», e a parte la progressione della Fiat, con l'apporto tremendo della guida d'un Waldegaard, alla buona rispondenza della Lancia, una prima delusione la si è avuta in casa Alpine.

In effetti, la ragione della cattiva prova delle Alpine, dovuta al cattivo funzionamento dei motori, conseguente all'impiego di nuovi scarichi, più silenziosi e meno inquinanti, appare attendibile, in funzione delle condi-

zioni del terreno e delle chiodature usate. Difatti, la prova era nettamente veloce, come s'è detto, decisamente da gomme «racing». Invece, un'ora prima dell'inizio è cominciato a nevicare e tutti hanno usato chiodature leggere. Soltanto alla Lancia s'è azzeccata, con successo, una soluzione alternativa, montando sulle vetture di Munari e di Lampinen gomme CN36 Pirelli VR da asciutto con piccolissimi chiodi di un millimetro di sporgenza, 240 per copertura, scegliendo le MS35 da neve con 330 chiodi di 2 mm, per le vetture di Kallstrom e Ballestrieri.

Le Alpine ufficiali hanno usato gomme da neve con poco più di 250 chiodi, per cui, date le condizioni, avrebbero dovuto riuscire nettamente più rapide delle due seconde Lancia, anziché allo stesso livello circa. Per le Ford, passate nel momento in cui aveva smesso di nevicare, le condizioni sono state le migliori, e ciò ha giocato a favore del tempo, in congiunzione con il fattore potenza e velocità, giacché l'uso di gomme invernali con 150 chiodi rappresenta sempre una detrazione rispetto alle Lancia più chiodate ma con gomme da asciutto, beninteso su questo terreno.

Anche da parte della Fiat s'è preferito con successo l'impiego di pneumatici CN36 con 208 chiodi, tranne che per Pinto, il quale ha compiuto la prova con le MS35 ad eguale chiodatura. Malauguratamente, però, Paganelli e Barbasio hanno incontrato disavventure deprecabili a causa del cambio. Al primo s'è bloccata la terza durante la prova speciale, che altrimenti avrebbe potuto riuscire migliore, poi gli si è bloccata anche la seconda, per cui il simpatico pilota romagnolo è giunto all'ultimo controllo con 11' di ritardo e 5 minuti e mezzo di penalizzazione. A Barbasio prima s'è bloccata la molla di richiamo dell'acceleratore, che gli ha un po' compromesso il tratto cronometrato, e poi ha lamentato lo stesso bloccaggio del cambio, pur senza incappare in penalizzazioni.

Dei concorrenti italiani privati, da rilevare le buone prove di Schon-Baj su Porsche in 15'08", di Parpinelli-Bauce su Porsche 911 in 15'14", di Quarti-Di Penta su Alpine in 15'19", di Tacchini-Zanotti su Fiat 124.

e. b.

## TAGLIATELA e confezionatela così

In occasione del Rally di Montecarlo doppiamente importante quest'anno perché oltre ad aprire ufficialmente la stagione dei grandi rallies inaugura (ufficialmente) anche il primo campionato Mondiale Marche della specialità, esce la nostra GUIDA AL RALLY '73, utilissimo vademecum per gli appassionati che potranno trovarci molte notizie utili, tutti i più importanti calendari con le gare ed i relativi organizzatori, le macchine e le squadre ufficiali, i piloti ecc.

COME SI CONFEZIONA LA GUIDA: staccare le pagine centrali, tagliare lungo la linea tratteggiata di metà pagina, inserire al centro la parte superiore in quella inferiore e «voilà» il gioco è fatto! E' pronta la GUIDA AL RALLY (da conservare per tutta la stagione).



Nemmeno la pioggia e l'incapacità organizzativa han potuto guastare la festa!



# ROMA caput rally

Il «parco aperto» romano è stato visitato con molto interesse dai molti spettatori e dagli immancabili cacciatori di souvenirs, che tra l'altro hanno anche alleggerito Barbasio della sua ottima macchina fotografica

## 3 ore di permesso dalle scuole

ROMA - Il «via» all'itinerario del Rally di Montecarlo è stato dato dal Colosseo venerdì 19 gennaio, proprio un giorno dopo una manifestazione popolare di intonazione politica. A differenza di quella, la partecipazione di folla che ha caratterizzato la storica partenza del Rally dalla Capitale (a vent'anni dalla prima, avvenuta in tutta sobrietà e tranquillità dall'allora sede dell'ACI Roma, sulla Via Salaria) ha fatto registrare due aspetti così significativi, così naturali, così opposti.

La presenza delle migliaia di giovani non è stata obbligata da alcuna direttiva o convocazione, né alcun agitatore o patrocinatore di masse sarebbe mai riuscito a trattenere questi giovani esuberanti tifosi a debita distanza dai piloti e macchine, magari dietro alle transenne, che non c'erano. Il Comune ne aveva fatte avere alla CSAI soltanto novanta metri, meno di un terzo della richiesta minima, provvedendo però ad integrare la mancata assegnazione con un centinaio di metri di sottile corda da pacchi per tenere insieme (si fa per dire) più serie di transenne.

Certo che è stato poi un gioco da ragazzi invadere la zona di partenza e farne di tutti i colori, ma senza cattiveria beninteso: istantanea di fortuna con il campione preferito, furti occasionali (Barbasio ci ha rimesso una macchina fotografica, molti altri targhe e targhette), resse da mozzafiato, il tutto sotto un piovasco da record giornaliero di precipitazioni.

L'assemblea dei «teenagers» si è fatta più consistente ad una certa ora: centinaia e centinaia di studenti avevano chiesto (con le buone) ed ottenuto un permesso di tre ore per lasciare i banchi di scuola, affluendo così disordinatamente nella zona dove il traf-

fico regolare è stato messo seriamente in crisi. Di agenti di P.S., di carabinieri e di vigili urbani, solo un modesto campionario (si è calcolato che ve ne siano stati 1,5 per 1000 tifosi): la CSAI è rimasta con tanto di naso perché, secondo gli accordi, se ne aspettava molti di più, ma le autorità hanno giustificato il mancato servizio con la contingente situazione politica in cui si era venuta a trovare in quei giorni la città in rapporto soprattutto al congresso del MSI all'Eur.

A dare il primo via (alla Fiat-Abarth 124 Spider n. 2 di Waldegaard-Thorzelius) è venuto al Colosseo nientemeno che il Ministro del Turismo e Spettacolo on. Badini Confalonieri, al quale il Presidente Carpi De' Resmini aveva strappato l'impegno in occasione della visita ACI al Quirinale. E la gente, che impediva, addirittura il regolare susseguirsi delle partenze, non si è nemmeno accorta di tanto autorevole starter, soprattutto perché l'altoparlante installato su una cinquecento nei pressi della partenza del Rally non ha mai funzionato, forse perché abbondantemente anacquato.

A proposito di ressa, le decine e decine di operatori che si erano schierati davanti alle vetture in partenza hanno fatto un lavoro... da scarto, compreso quello del telegiornale sport che non è stato possibile integrare con i servizi in quel marasma. Comunque quelle scene sono state ugualmente trasmesse alle TV di tutta Europa ed al confronto con le analoghe cerimonie delle altre sedi, quella di Roma è stata sì la più caotica, la più disorganizzata, ma viva Iddio la più calda e la più entusiastica.

cecc.

67 volte ha alzato così la bandiera l'avv. Aleffi al suo primo, pubblico, impegno ufficiale. Alla fine comunque i suoi movimenti erano molto meno studiati

### Organizzatori non ci si improvvisa...

ROMA - Per fortuna è caduta tanta pioggia da scoraggiare ogni persona di buon senso dal mettere il naso fuori di casa, perché altrimenti avremmo proprio voluto vedere come sarebbe finita la «prima partenza» italiana (come continuano a ripetere i vari notiziari CSAI) del Rally di Montecarlo. Uno spettacolo decisamente squallido non solo se paragonato ad un qualsiasi «via» di tutti i nostri rallies più noti, ma anche solo al C.O. di Padova, al controllo a timbro di Cavarzere, al C.O. di Pavia delle 4 del mattino (!).

Mancavano le transenne si è detto poi, e siamo convinti che in effetti dei duecento metri ordinati una setti-



Infilatosi non si sa come nel budello umano, un autobus di servizio pubblico ha creato ad un certo punto un vero caos ostacolando diversi concorrenti che, partiti, non riuscivano a mettersi in marcia

mana prima ne siano stati consegnati solo 80, ma sappiamo anche che per la partenza del Rally di S. Martino l'avv. Stochino ne ordinava sempre 500 (e un mese prima), ed era presumibile che di gente a Roma potesse essercene perlomeno come nel centro dolomitico.

Non c'era forza pubblica si è detto poi, perché questi giorni a Roma si teneva il Congresso del MSI e pertanto sono tutti mobilitati, ma abbiamo visto con i nostri occhi che anche a Pavia c'erano solo due guardie, ma gli organizzatori del già famoso Rally delle 4 Regioni avevano messo in azione 50 volontari commissari con tanto di bracciali e bandiere che hanno contenuto un pubblico anche qui strabocchevole nonostante l'ora assurda permettendogli anche di vedere qualcosa, quello che nella calca non hanno certamente visto gli appassionati romani.

Si è detto poi che non è stato edificato in partenza il tradizionale palco, su cui sfilano in passerella le auto ed i piloti, per mancanza di soldi, ma quanti altri in Italia sarebbero stati disposti ad avere al via il Rally offrendo in cambio una passerella in legno?

Non era stato ovviamente possibile dirottare il traffico che passava al

CONTINUA A PAGINA 33





Al ristorante « Tagliatella » di Arezzo, come in tanti altri della penisola si sono dati appuntamento i protagonisti del Rally. Qui vediamo da sinistra Perazio, Maiga, Mannucci, Munari e Sodano

## La folla sulle strade, uno spettacolo a sè

# L'itinerario (quasi) gastronomico italiano



Questa l'accoglienza alla filiale Fiat di Pavia: una tavola imbandita, un cameriere in nero, un cuoco con il tanto caratteristico cappello ed in più tante docce calde e molti comodi letti per riposare

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

ROMA - Tra l'entusiasmo di un pubblico appassionatissimo che ha ripagato, almeno in parte, la delusione di tutti i piloti per la triste partenza romana, i 69 verificati hanno preso il via per i 2500 chilometri che li separavano da Montecarlo, punto d'arrivo massimo per le speranze di un buon due terzi dei partenti.

Polo di attrazione ovviamente l'equipaggio della Lancia che ha vinto lo scorso anno, quello di Munari-Mannucci, ma molti applausi per tutti ed in particolare per le nostre fanciulle in gara. Ammiratissime anche le nuove giacche lunghe col collo in pelo che alcuni piloti Fiat, bravissimi anche in questo, sfoggiavano con consumato mestiere e con tanto di pubblicità profumata scritta a caratteri cubitali. Le prime notizie sono tutt'altro che confortanti per Barbasio e Pinto della Fiat e per Lampinen della Lancia che partono febbricitanti con tanta gioia dei loro rispettivi copiloti cui si preannuncia un viaggio italiano tutto da guidare.

Il primo ad avere qualche noia ancor prima di partire è Suni, il presidente della Milano Corse, la cui Fulvia non si mette in moto e che è costretto a ricorrere ad una salutare spinta di alcuni spettatori.

Al passaggio da Ortona Vallini-Alessandrini debbono ricorrere all'assistenza Fiat per sostituire la guarnizione della testa, ma riescono a ripartire senza accusare ritardo.

Poco dopo il giro di boa di Potenza, iniziano i guai alla pompa elettrica sullo spider Fiat di Sergio Tacchini. La situazione che minaccia di precipitare è risolta con indubbia decisione dalla Fulvia di Ambrogetti che non ci pensa due volte e traina (a velocità non proprio da codice) la vettura di Tacchini fino alla più vicina assistenza.

Noie alla guarnizione della testa anche per Milesi-Chiarva che però, causa la sostituzione, ritardano oltre 20 minuti ad un C.O. Per i migliori tutto sembra procedere a meraviglia quando scoppia la bomba del ritiro della Fulvia di Dall'Ava-Maiga nei pressi di Salerno. Il motore ha sbilato mentre i due procedevano a non più di cinquemila giri.

La prima a farsi il segno della Croce è Serena Pittoni cui doveva finire la macchina di Dall'Ava e che proprio all'ultimo momento se l'è vista sostituire da un'altra finendo poi tra le mani del sanremese.

Mano a mano che passano i chilometri si aggravano le condizioni di Lampinen cui sale continuamente la temperatura. Alle cinque del mattino, nei pressi di Velletri Sodano decide di ricorrere ad un medico e si precipita al Pronto Soccorso.

Il medico di turno controlla il termometro e sanziona un laconico: « 38,3, un po' alta, ma nessuna preoccupazione, si metta a letto per due giorni e le passerà tutto! ». Non ha fatto in tempo a finire la frase che i due erano già in macchina onde non farsi venire certe idee.

Mentre arrivano le prime notizie dalle altre città di partenza, comincia



Russo e Avidano controllano la testa del motore della macchina di Paganelli cui si è spalata la filettatura di una candela. La testa verrà sostituita con una nuova con una operazione a tempo di record



L'uno-due di Lampinen. Molto febbricitante nelle prime ore di corsa (lo vedete ad Arezzo portato da un medico su di una Beta) e già recuperato a Padova, risponde alle domande che gli vengono poste dall'arguto neo presentatore Zanchetti appiedato con Trombotto per gli scioperi Alfa. Lampinen parlando al microfono ha pronosticato o Lancia o Fiat prima sul traguardo di Montecarlo

a circolare da voce che il cambio di Munari non sia in perfette condizioni. Tutto era cominciato dopo Foggia quando Munari, parlando col capomeccanico Podda, aveva fatto notare che gli sembrava di sentire una vibrazione quando viaggiava in terza.

« Radio-fante » aveva poi fatto tutto il resto e ad Arezzo c'era già chi temeva di non vedere arrivare il « drago ».

Invece, di convivio in convivio (tut-

ti i controlli erano infatti facilissimi causa le buone condizioni ambientali incontrate dai concorrenti, e per buone intendiamo senza neve perché l'acqua in effetti è stata sempre presente), il Rally è arrivato ad Arezzo con grande anticipo e senza noie per nessuno tanto che Lampinen è potuto recarsi addirittura in ambulatorio da un medico che l'ha visitato con tutta calma e gli ha ordinato una serie di pastiglie che in pochissimo tempo lo

hanno rimesso in sesto. Dopodiché anche lui si è aggregato alla tavolata degli altri lancisti al ristorante « La Tagliatella » dove è stato sancito di chiamare questo avvicinamento « Giro gastronomico dell'Italia ».

I guai sono successi poco dopo al C.O. vero e proprio dove solo grazie alla perizia di due vigili urbani in potenza come Russo e Macaluso si è riusciti a disincagliare le auto dei primi che erano state imbottigliate sia da quelle del pubblico che dagli ultimi arrivati.

Dopo aver passato tutti indenni il controllo di S. Marino che sulla carta doveva essere il più duro (anche se in effetti la media si è presentata con circa mezz'ora di anticipo) è arrivato il tanto atteso controllo a timbro di Cavarzere di cui potete leggere a parte e che merita di venire sottolineato se non altro per due motivi: per l'organizzazione generale che è stata impeccabile sotto la direzione dell'Avvocato Stochino promosso sul campo a timbratore « honoris causa » e per la cavalleria dimostrata dai più illustri rivali di Munari che lo precedevano e lo hanno aspettato per farlo arrivare per primo nel suo paese.

Da Cavarzere a Padova il passo è breve, ma la situazione ha rischiato di capovolgersi nonostante tutto l'impegno messo in mostra dagli organizzatori che hanno fatto il possibile per contenere una folla davvero strabocchevole (si parla di oltre diecimila persone) che si accalcava attorno a tutti i partecipanti.

A Padova (dove Kallstrom ha so-

campo rallistico che delle sue doti di show-man di sicuro avvenire.

Folla incontenibile anche a Trento tanto che nel caos generale Mannucci si è ritrovato a timbrare al C.O. senza sapere dove fosse Munari, finito in tutt'altra direzione per colpa di un solerte vigile urbano.

Sempre causa il caos si mette male per una fiancata dello spider 124 di Pinto-Bernacchini; quest'ultimo, infatti, al momento alla guida per evitare le gambe del pubblico ha urtato la coda di un'auto in sosta distruggendo tra l'altro un codolino oltre ad ammaccare tutto il fianco.

Il lunghissimo successivo trasferimento per Pavia ha poi permesso a tutti di arrivare con incredibile anticipo e per le Fiat è stata una vera manna perché nella organizzatissima filiale locale, dove erano a disposizione dei piloti anche delle docce calde ed una tavola imbandita con tanto di cameriere in abito scuro e cuoco col cappello, è stato possibile rimettere a posto la fiancata dell'auto di Pinto, sostituire il differenziale a quella di Barbasio ed addirittura la testa a quella di Paganelli cui si era sfilata, distruggendo la filettatura, una candela.

A Pavia c'era lo staff Fiat al completo se si esclude l'assenza di Maruffi, perché c'erano l'ing. Sguazzini, il dott. Avidano e l'ing. Russo, oltre naturalmente all'onnipresente Silecchia.

Decisamente degna di menzione l'organizzazione anche di questo controllo dove Pelliccioni e Quaroni, assieme ai loro immaneabili aiutanti, sono riusciti



stituito il lunotto anteriore scheggiato) c'erano anche tutta una batteria di altoparlanti da cui usciva la voce esperta di Zanchetti (il secondo di Trombotto che ha dovuto rinunciare a questo rally per le note traversie cui è andata soggetta l'Alfa causa gli scioperi a singhiozzo degli ultimi giorni) che tra un'intervista e l'altra a quasi tutti i concorrenti, ha dato un saggio sia della sua cultura in

a tenere il pubblico a debita distanza sfruttando l'opera combinata di molti appassionati locali. Il pubblico comunque, ed era tantissimo nonostante fossero le quattro del mattino, ha mostrato un senso civico veramente esemplare.

Il controllo di Cuneo ha poi fatto con l'entusiasmo locale, da trampolino alla prima prova speciale

Carlo Cavicchi



# Come alla Mille Miglia!

Quello che tutti si aspettavano è successo a Cavarzere in una sera di festa di cui hanno beneficiato tutti i piloti indistintamente anche se Munari ha toccato i massimi vertici. A sinistra l'adesivo creato per la rara occasione



CAVARZERE - « Come alle Mille Miglia — ha detto un vecchio appassionato — mai vista, in tanti anni, una folla del genere. » Per ricevere Munari a Cavarzere, nella sua città natale, c'erano circa 10 mila persone. Una siepe immensa, dodecafonica, che rumoreggiava ed applaudiva a seconda dei personaggi che le sfrecciavano davanti. Un'intera città, una provincia, quasi, allineata lungo la strada, in attesa di un piccolo bolide bianco-rosso: quasi una rivincita ruggera ad un atavico complesso di inferiorità.

Per Sandro Munari e la Lancia si è trattato di una lunghissima passerella. Come divi, e non poteva essere altrimenti, visto che proprio quest'accoppiata ha « sbancato » l'ultimo « Monte », hanno ricevuto applausi da quando sono entrati nel Veneto, ad Ariano.

La gente, gli appassionati, hanno dimostrato proprio in questa occasione di seguire anche nei minimi particolari le sfaccettature che fanno di questo sport un qualche cosa di inarrivabile, per chi non è un « addetto ai lavori ». Si sono dislocati, a centinaia, a migliaia, nei posti più impensati, ma che sapevano dover essere attraversati dai concorrenti « romani ». I più furbi hanno scelto i luoghi spettacolari, qualche curva, una « esse » particolarmente suggestiva. E sono stati tutti accontentati.

Alle 18 e qualche minuto, l'avv. Luigi Stochino, ex presidente della sottocommissione rallies della Csa, che non riesce, anche se operato di impegni, a staccarsi dal « suo » mondo, siede impaziente al tavolo dove è stato installato il controllo a timbro. La cornice di pubblico, ed anche architettonica, è travolgente. L'intera piazza principale di Cavarzere è assediata dal pubblico, che cerca di superare,

spingendo, le forze dell'ordine, le quali compiono un autentico sforzo sovrumano, a frenare l'entusiasmo in rapidissima escalation. Dal corso principale, sulla statale 16 che porta ad Adria, si sente un caratteristico rombo. Una sventagliata di fari, poi una rapida scalata di marce ed ecco spuntare sul podio la Fulvia numero 11 di Munari e Mannucci. Lì vicino c'è l'intera famiglia Munari, il padre Pietro, la madre, la sorella. C'è perfino Flavia, la moglie, che ha compiuto un considerevole sforzo ad arrivare in tempo da Bologna, visto che è in attesa, di ora in ora, di dare alla luce il primo erede.

Ma il primo abbraccio per il « drago » è della folla. Ci sono gli amici d'infanzia, c'è il « vecio » Cavallari, che non sa trattenere un attimo di commozione (e di rimpianto?); ci sono gli amici di tante sere passate al bar dell'angolo. C'è tutto un mondo indimenticabile, e per questo particolarmente suggestivo. Poi, con qualche sforzo da parte degli agenti dell'ordine, si fa un breve varco e ci si può infilare dentro. Ci sono abbracci per tutti, dalla moglie alla mamma. Per il padre basta una pacca sulle spalle ed un'occhiata. Il resto lo dicono gli occhi.

E poi un attimo di relax, con a fianco la vettura di Ballestrieri, che aspetta di ripartire con il « drago », il quale gli ha promesso di fargli strada fino a Padova. Qui lui conosce tutto anche le buche!

Per Sandro c'è infatti una appendice ufficiale, con il sindaco della città, attorniato da altre autorità, che gli consegna una targa ricordo per l'affermazione del 1972. Poi si riparte. Ancora distante, ma non troppo.

Riccardo Roccato

CAVARZERE (20 gennaio 1973) - Ore 17,30. Siamo in attesa per l'arrivo al C.T. dei partecipanti al XXXII Rally di Montecarlo. C'è una folla immensa, l'attesa per l'idolo locale Sandro Munari è frenetica, tutti parlano; vi sono mille luci che illuminano a giorno la piazza in festa ed io sono felice che tutto questo sia provocato da una manifestazione sportiva e lo sono anche perché faccio ancora parte integrante di questo mondo da quel giorno d'autunno...

C'era una volta... Settembre 1961. Eravamo seduti nella hall dell'Hotel Bellevue di Cortina d'Ampezzo, entrarono alcune persone e Mario Angiolini mi disse: « Cavallari, guarda che pantera! » Ed io di rimando: « Signor Mario, le presento mia moglie ».

Avevo da poco conosciuto Mario Angiolini. Lui invece mi conosceva da tempo poiché seguiva le mie abitudini travagliate gesta sportive di quel tempo. Forse aveva visto che da quello scavezzacollo che ero, poteva venir fuori qualcosa di buono per l'allora nascente rallyismo italiano.

In quella occasione comunque, feci una figura alquanto... tapina, infatti, mentre battagliavo per i primi posti, con il caro Ignazio Giunti, entrambi con la gloriosa Giulietta, feci un piccolo errore; la mattina del secondo giorno di corsa, credendo che la partenza fosse alle sette, con tutta calma mi alzai... per vedere gli ultimi concorrenti partire, in quanto la partenza era alle sei.

Ero alquanto giù di morale ed in quel momento arrivò la proposta che, senza ombra di dubbio, cambiò totalmente il corso della mia vita sportiva.

Il signor Mario Angiolini, in quella hall, forse anche vedendomi così abbacchiato mi disse che, alla sola condizione che mi iscrivevo alla scuderia Jolly Club, lasciando quindi la mia vecchia e gloriosa scuderia Eridania, mi avrebbe fatto correre il prossimo Rally di Montecarlo con una Lancia. Per poco non svenni!

La squadra era così composta: Frescobaldi-De Luca su Flavia, Fiorio-Marsaglia e Cavallari-Bagnasacco su Flaminia Pininfarina. Incominciammo per tempo le nostre belle prove, in una dimensione naturalmente molto diversa da come ero abituato, ma cercai di adeguarmi nel minor tempo possibile.

L'ordine che avevamo ricevuto era quello di portare a termine il Rally in qualsiasi posizione di classifica, in quanto, eccettuato Frescobaldi, che puntava ai primi posti assoluti, si voleva ottenere un risultato di squadra.



L'« in bocca al lupo » di Cavarzere lo porge Cavallari, che in questo articolo, scritto con l'emozione del controllo cittadino, si è lasciato trascinare dai molti ricordi della sua Montecarlo-story

Durante le prove non vi furono grossi problemi in quanto non vi era quasi neve e quindi con il nostro « Flaminione » ci divertivamo un mondo a sfruttare i molti cavalli che aveva in corpo. Pur essendo ingombrante si guidava molto docilmente e con molta precisione. A proposito un aneddoto.

Eravamo nel massiccio della Savoia e stavamo provando una prova speciale, dopo un paio di chilometri c'era una curva sulla destra delimitata da un muretto alto circa un metro, guidava Bagnasacco, impostò la curva molto bene, ma con la fiancata destra « pelò » talmente il muretto che staccò di netto il fanalino laterale delle frecce. Lo ripresi dicendogli che doveva stare più attento.

Dieci giorni dopo, durante la gara, ero io al volante, impostai la medesima curva e... zacchete: nello stesso preciso punto staccai il solito fanalino destro.

Eravamo proprio in gamba! Comunque durante le prove eravamo felici e contenti. Le cose cambiarono durante la gara, e cambiarono alquanto in peggio. Trovammo la neve e molta anche, e non vi stò a rac-

contare come bisognava fare per portare avanti quindici quintali di macchina con le gomme Michelin X con al massimo cinquanta chiodi che regolarmente si perdevano dopo pochi chilometri.

Passammo da una paura all'altra e l'unica cosa che ci consolava era che dovendo portare a termine il rally, avevamo la scusa buona per dire che andavamo piano per non rompere la vettura.

Il colmo della paura, però, lo passammo sulla Chartreuse, lungo una discesa a mezza costa, lunghissima e che terminava con una curva secca sulla destra sopra un ponte in legno.

Ad un certo momento mi accorsi che per quanto frenassi la macchina andava sempre più forte. Sentivo Bagnasacco che mi urlava « Frena, frena » ed io ribattevo « Già fatto da un pezzo ».

Arrivammo in curva ed improvvisamente una luce accecante ci investì, non ci raccapezzammo più, la macchina impossibilitata a girare, proseguì la sua corsa su per una ripida scarpata andandosi a fermare in posizioni quasi verticale.

Udimmo un gran vociare, e sempre

in mezzo ad una gran luce, molte persone si avvicinarono. Improvvisamente udii una voce che, in francese, urlava: « Spegnete le luci, spegnete le luci, ne arriva un altro ».

Si fece buio e giù per la discesa arrivò la Gordini del corso Orsini, come una bomba e naturalmente incontrollabile, si avvicinava sempre più, all'improvviso di nuovo la luce accecante e la Gordini si inalberò a fianco della nostra macchina.

Scoprimmo l'arcano, era una troupe di bastardi cinematografari che si divertivano a riprendere quei poveri diavoli che, non conoscendo a perfezione la strada, arrivavano giù per quella discesa lunga a non finire.

Comunque in mezzo a mille traversie riuscimmo a finire il Rally. Frescobaldi-De Luca ottennero un meraviglioso quinto posto assoluto, Fiorio-Marsaglia finirono centovesimesimi, però furono attardati dal fatto che cercarono di fare in una sola volta tre tornanti.

Noi ci piazzammo ottantesimi. Ma la soddisfazione di vedere il traguardo d'arrivo fu immensa, anche perché, il sottoscritto, appena passato il traguardo, scese dalla vettura, si inginocchiò per terra e, baciandola, pronunciò: « Non farò mai più il Rally di Montecarlo, crosin-crosin ».

E mantenni la promessa.

In compenso però la voglia di fare altri rallies mi scoppì di dentro e, sempre spronato ed aiutato da quel mago che era Mario Angiolini mi buttai nella lotta.

In quel Rally di Montecarlo effettivamente, dal punto di vista della prova sportiva, non andai molto forte e ricordo che Cesare Fiorio, allora però, solamente pilota e non direttore sportivo, si lasciò scappare una frase: « Cavallari e Bagnasacco sono dei buoni tessisti ».

Ed appunto perché era solamente un bravo pilota e non D.S., forse non fece una valutazione molto giusta. Infatti, guarda caso, uno di quei due tassisti per tre anni consecutivi vinse il Campionato Italiano dei Rallies... Ma bando ai sogni.

... La confusione aumenta, le voci si fanno ancora più forti, si vedono arrivare due fari: « E' Sandro, è Sandro ». La vettura si ferma, scendono Sandro Munari e Mario Mannucci, contesi da mille mani.

Mi avvicino anch'io, incrocio lo sguardo di Sandro, ci abbracciamo e lui mi sussurra:

« Ciao vecio. »

Credo proprio che abbia ragione.

Arnaldo Cavallari

Sempre lui nel  
LADY WIGRAM TROPHY

# McRAE fa tris (ma occhio) (a Brown)

CHRISTCHURCH - Per la terza volta consecutiva il neozelandese Graham McRae si è imposto nel « Lady Wigram Trophy », tappa classica del campionato Tasmania, di cui quest'anno rappresenta la terza prova. McRae pilotava la sua McRae-STP con motore Chevrolet-Morand, assicurandosi così la seconda vittoria consecutiva nella serie di gare australi, e portandosi nettamente in testa alla classifica.

La vittoria di McRae non è stata molto facile, ma la più bella è stata la battaglia per il secondo posto fra il giovanissimo e sempre più convincente Warwick Brown, con la Lola T 300 e l'inglese Steve Thompson con una Chevron B 24. All'inizio della gara, anzi, Brown aveva preso la testa, poi è stato rallentato da qualche noia al cambio, ad ogni modo gli resta la soddisfazione di un ottimo giro più veloce.

LADY WIGRAM TROPHY - Gara internazionale di velocità in circuito valida per la Tasman Cup - Christchurch (Nuova Zelanda) - 20 gennaio 1973.

LA CLASSIFICA

1. Graham McRae (McRae-STP Chevrolet) 47 giri in 52'33"78 media 190,400 kmh; 2. Brown (Lola T 300) 52'58"4; 3. Thompson (Chevron B 24); 4. Match (McRae) a 1 giro; 5. Oxtan (Begg); 6. Dunlop (McRae); 7. Bartlett (Lola T 300); 8. Radisich (McLaren M 10 B); 9. Doyle (Begg FM 2); 10. Takahara (Brahham BT 36).

Giro più veloce: Warwick Brown (Lola) in 1'05"7 media 194,109 kmh.

CLASSIFICA DELLA COPPA TASMANIA DOPO TRE PROVE:

GRAHAM McRAE punti 21; Brown 10; McCormack 9; Match 9; Thompson 8; Rollinson 6; Oxtan 4; Bartlett 3; Dunlop 2; Smith 1. Pederson 2

## CAOS a ROMA

CONTINUAZ. DA PAGINA 31

margine del budello di persone e di ombrelli e che mano a mano si confondeva con gli stessi sino ad inglobare ad un certo punto anche un autobus con grande gioia di Kalstrom costretto a dare a fondo alla sua batteria a forza di suonare per farsi largo, non è stato possibile perché, si è detto poi, Roma non può paralizzarsi per la partenza di una corsa automobilistica.

Non c'era nemmeno, ma si è detto poi che nessuno poteva prevedere tanta gente dappertutto, un qualsiasi documento, un bracciale, una targhetta o qualche altro diamine che potesse facilitare chi per lavoro era costretto a farsi largo tra la folla, tra gli agenti, tra i commissari, rischiando come poi è anche successo di farsi mettere le mani addosso salvo chiudere tutto con una simpatica stretta di mani non appena si fosse chiarita la qualifica dello stesso.

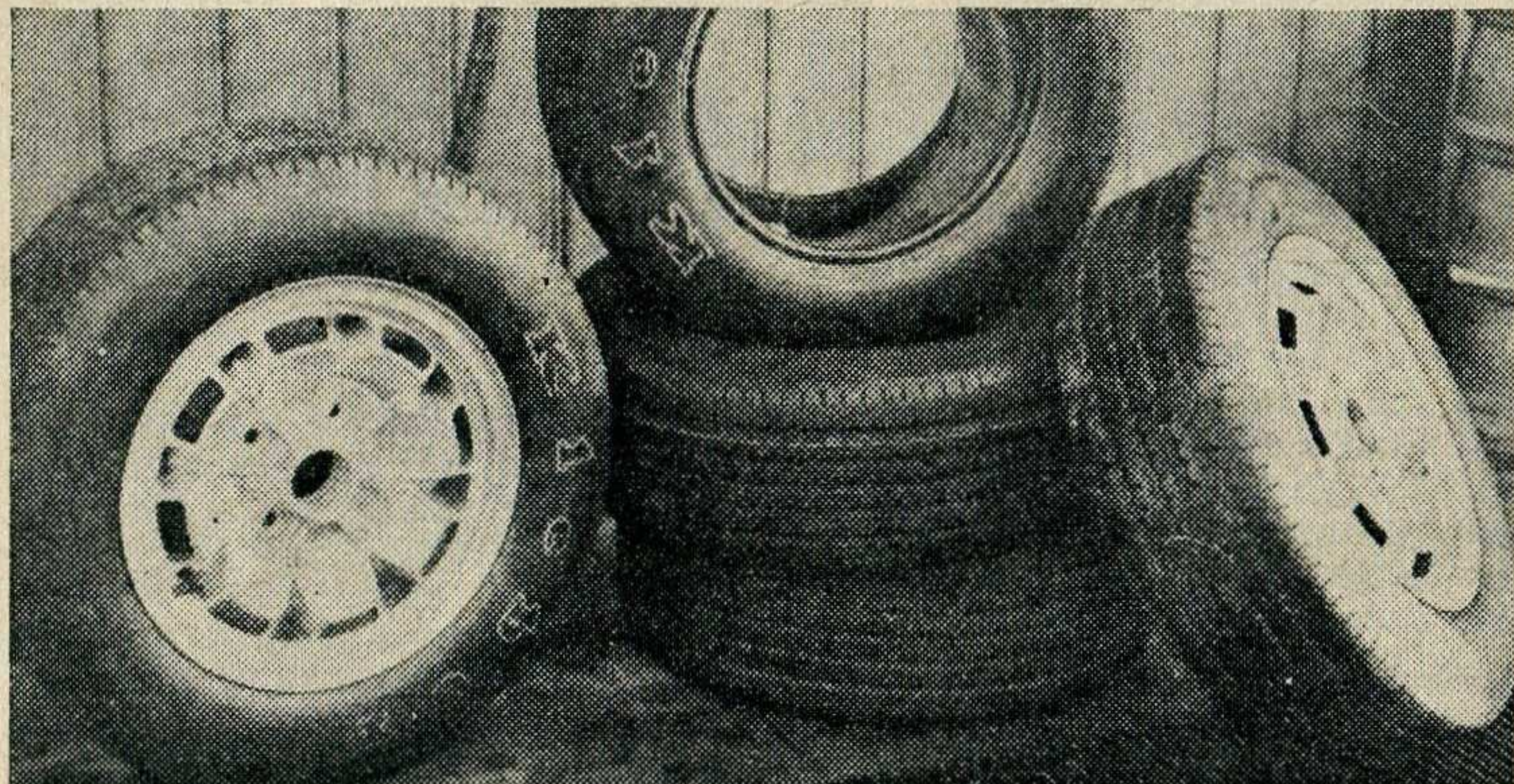
Ma il Rally doveva partire da Roma, per ragioni pubblicitarie, di qualificazione eppoi perché c'era la sede della CSAI. Ma per il prossimo anno che ne dite se lasciamo organizzare tutto a chi di rallies ha, come minimo, più esperienza?

C.C.



La FORD prepara a Vallelunga le macchine dei suoi campionati

## La MEXICO migliora i tempi dell'ALFA



Questi sono i nuovi pneumatici Kleber che saranno usati nel '73 per le Formula Ford e le Mexico. Qui sono montate su cerchi Delta

**CAMPAGNANO** - In vista della imminente stagione sportiva, la Ford Italiana e la Kleber hanno condotto una serie di prove all'autodromo di Vallelunga relative all'accordo di collaborazione che legherà la casa di pneumatici al programma sportivo Ford 1973.

Come è noto, infatti, dopo il Rallycross anche le iniziative «velocistiche» della Ford Italiana saranno affiancate dalla Kleber-Colombes italiana. Più precisamente, le vetture di Formula Ford e le berlinette del nuovo ed attesissimo Challenge Mexico monteranno pneumatici Kleber di particolare tipo, siglati RS e simili per i due tipi di vettura. Questi Kleber RS sono pneumatici molto vicini alle gomme racing di tipo stradale, hanno la carcassa radiale ed un rapporto altezza-larghezza molto basso.

Essi saranno adottati sulle Mexico nella misura 12-19 su cerchi da 13 pollici larghi 6 pollici, mentre sulle Formula Ford i 12-19 saranno adottati davanti e dietro saranno messi dei 12-21, su cerchi sempre di 13" di diametro ma larghi 6,5.

Le misure sono di tipo francese, cioè espresse in centimetri, e si riferiscono rispettivamente all'altezza del fianco (12 cm) ed alla larghezza del battistrada (19 o 21 cm).

Per le prove, erano a disposizione una Formula Ford Lotus pilotata da Lorenzo Sassi ed una Ford Mexico pilotata da Claudio Francisci. Purtroppo, la prova prevista su tre giorni non è stata favorita dal bel tempo, il sole è riuscito ad asciugare quasi completamente la pista solo nel pomeriggio del secondo giorno, mentre si provava la Mexico; invece la Formula ha praticamente sempre girato sull'asfalto bagnato.

Queste particolari condizioni, se da un lato non hanno potuto esattamente mettere a paragone le prestazioni dei nuovi pneumatici in rapporto

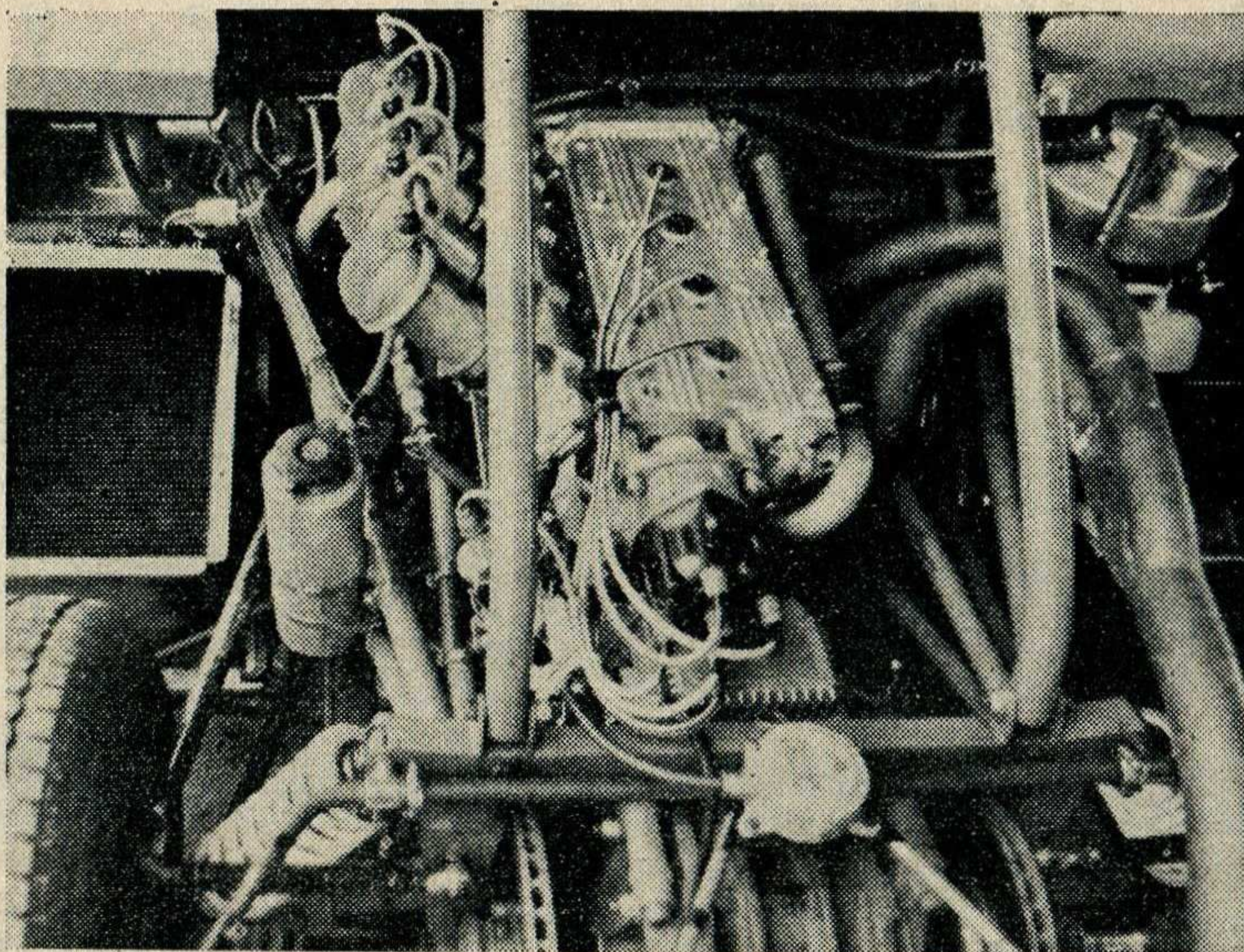
ai soliti Firestone Torino, hanno peraltro potuto evidenziare le ottime caratteristiche delle coperture Kleber sul fondo bagnato. In queste condizioni, e molte parti della pista allagate, Sassi ha apprezzato un notevole miglioramento nella tenuta.

Parimenti positivi i risultati ottenuti con la Mexico, sulla quale i tests con le Kleber erano complementari a prove di assetto in vista di una definizione del regolamento tecnico del Challenge Mexico. Francisci è sceso progressivamente fino a 1'07"9, un ottimo tempo in considerazione del fatto che la curva Roma era ancora umida e che la macchina accusava ancora molto patinamento nella ruota motrice interna alle curve che ne diminuiva molto le possibilità. Il motore era stato preparato dalla Ford secondo i dettami tecnici del gruppo 1 CSAI, ed erogava circa 98 CV.

A proposito di tempi, ricordiamo che il miglior tempo della Turismo CSAI gruppo 1 su questo tracciato è l'1'08"2 di Tamburini, ottenuto con un'Alfa Romeo GTV 2000, vettura che com'è noto è dotata in serie di differenziale autobloccante, anche se tarato non molto «stretto». Non è improbabile anzi che la Ford Italiana decida di prevedere, per la Mexico, un dispositivo del genere, se non altro per prevenire ogni eventuale guaio al differenziale.

In giornate successive, dopo aver sistemato la carburazione ed aver sistemato l'assetto, Francisci ha fatto ancora meglio scendendo sotto al minuto e 7".

A proposito dell'imminente inizio dei campionati di F. Ford e di Mexico, la Ford Italiana invita tutti i partecipanti alle due serie di gare a scrivere alla Ford Italiana, ufficio sportivo viale dell'Arte 68, Roma, per mettersi in nota per ricevere il numero fisso per tutta l'annata '73.



Questo è il motore nuovo tipo dell'Abarth-Osella '73, nella sua versione non definitiva ma già con testata nuova. Potenza: circa 270 CV

**MISANO** - Dopo la prima «sgrossatura» data da Enzo Osella a Casale, la nuova Abarth-Osella 2 litri Sport è stata portata a Misano ed affidata al suo collaudatore «ufficiale», Arturo Merzario. Di collaudi veramente probanti non si può parlare, più che altro per via del fondo bagnato, ma un buon lavoro è stato ugualmente fatto ai fini di equilibrare la vettura, che dopo le prime prove evidenziava

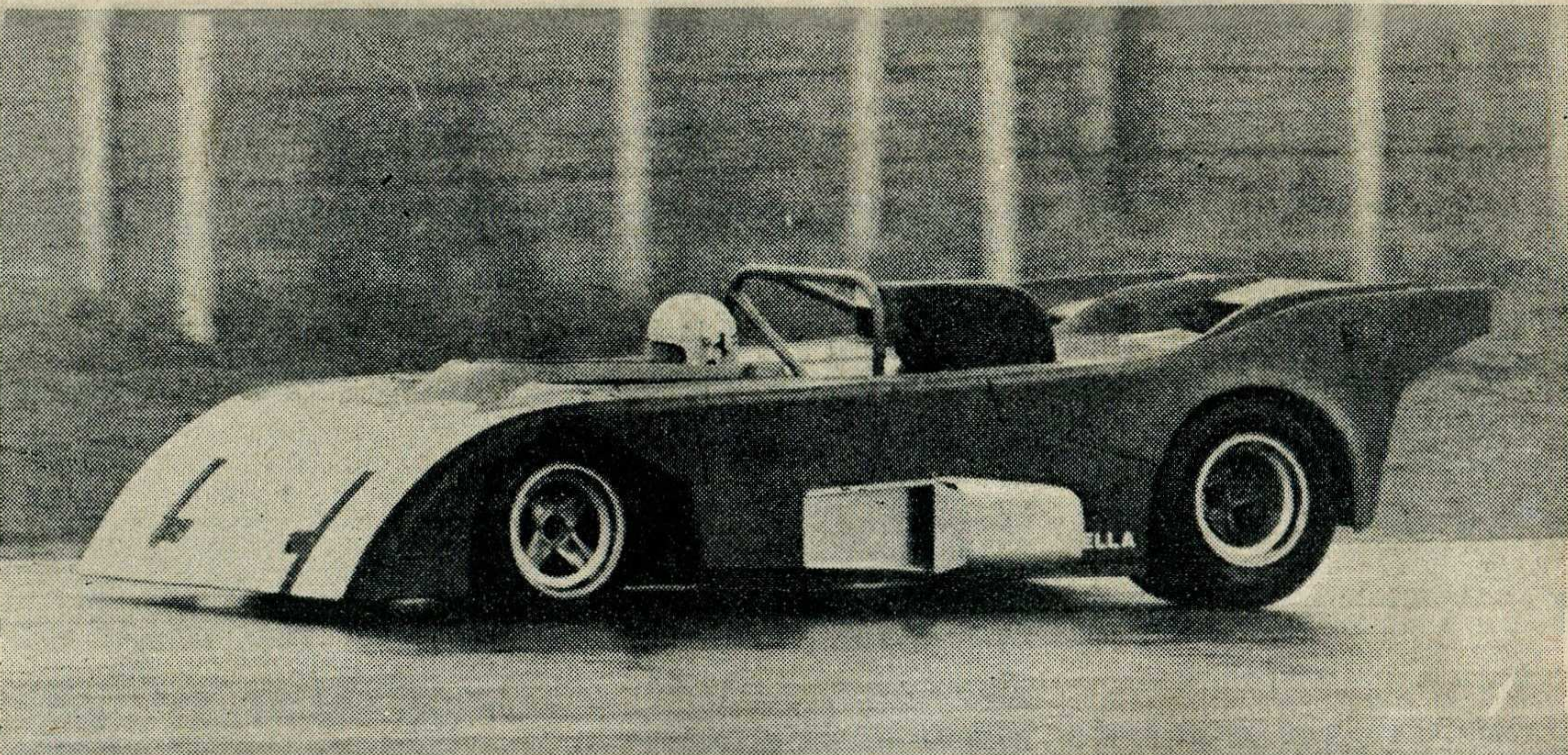
serata ad un controllo più accurato è saltato fuori che il cerchione anteriore sinistro aveva una campanatura leggermente diversa (di 3 mm) rispetto a quello destro: un bell'esempio della sensibilità di Merzario!

Di tempi, ovviamente non si può parlare, anche perché il freddo intenso ha disturbato molto le prove, ed in primo luogo Merzario che si è quasi buscato il raf-

Ostacolati  
dalla pioggia  
i test a Misano  
**C'è da fare**  
**sulla nuova**  
**ABARTH!**

freddore. Il team Osella attende, quindi, un miglioramento delle condizioni atmosferiche per sottoporre la vettura ad un collaudo definitivo, anche se ora per Merzario è iniziato il periodo delle gare.

A proposito del motore, la vettura provata era dotata della nuova unità con testata ad angolo delle valvole ridotto, più o meno sulla potenza del motore '72, mentre le

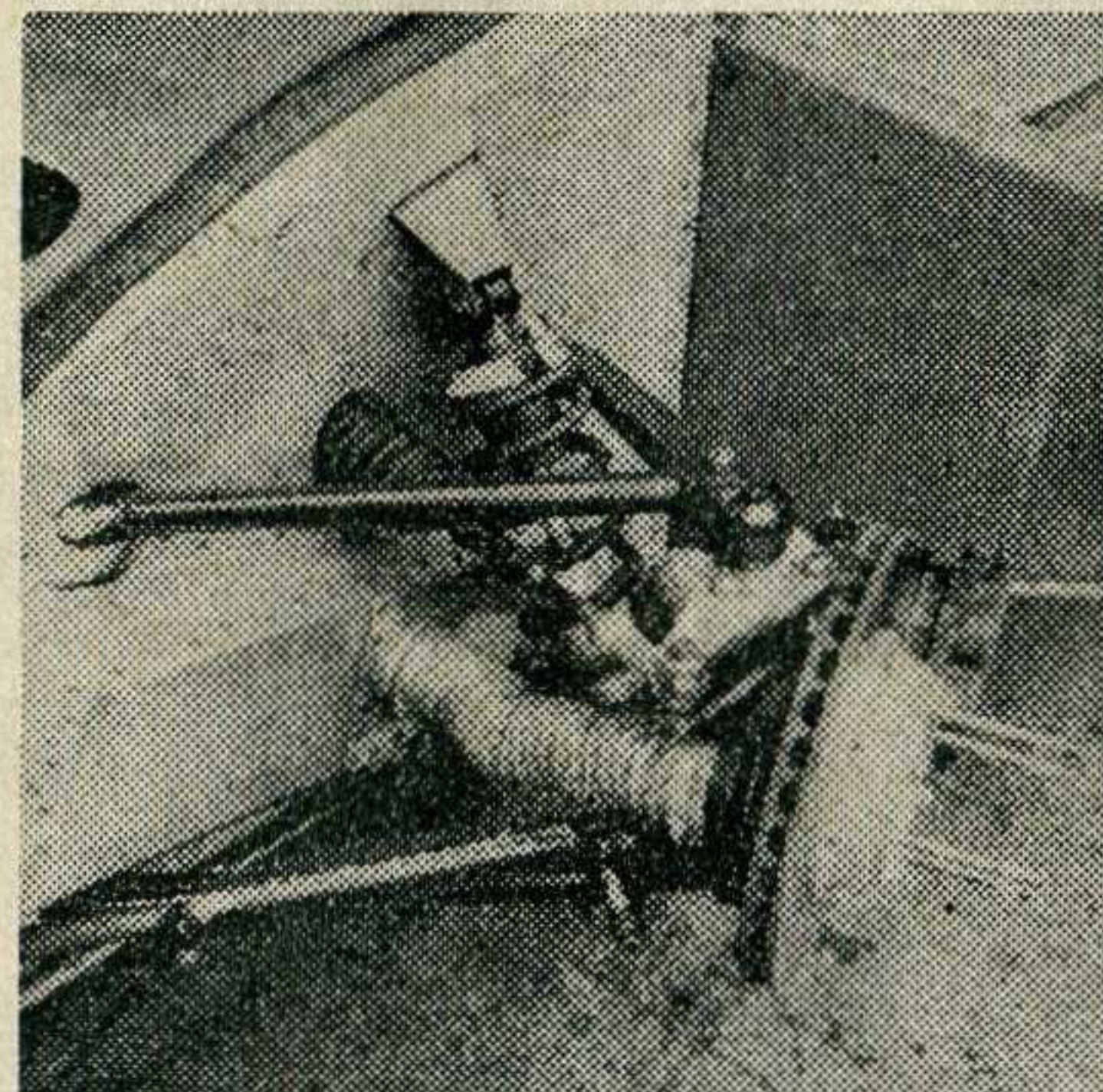


Merzario con l'Abarth-Osella '73 a Misano è stato disturbato dal maltempo. Si nota la presa d'aria dell'alimentazione a periscopio e la parzializzazione (per il freddo) delle prese laterali dei radiatori

un eccesso di tenuta all'anteriore a scapito del treno posteriore.

Dopo alcune regolazioni, alle barre anteriori ed alle sospensioni dietro la Osella '73 ha reagito positivamente, anche se si attendono i responsi delle prove a fondo su pista asciutta. Fra l'altro, tutta la prima giornata (il mercoledì della scorsa settimana) di prove è stata disturbata da un inconveniente di cui non si riusciva a scoprire la causa. Infatti Merzario si lamentava che in frenata la macchina tendesse a sbilanciarsi verso sinistra.

Dopo aver verificato tutto, in



La sospensione anteriore sinistra dell'Abarth-Osella 2 litri. In primo piano la barra antirollio

## ANDRUET debutta a Vallelunga

**TORINO** - Proprio in questi giorni il pilota francese Jean-Claude Andruet ha definito il proprio programma con l'Abarth-Osella. Come avevamo anticipato, Andruet ha acquistato una vettura tramite un suo sponsor per gareggiare nelle salite francesi e nelle gare dell'Europeo della Montagna, mentre sarà impiegato con la squadra torinese a partire dalla 6 Ore di Vallelunga del 25 marzo prossimo.

Nell'Europeo Marche 2000, e nelle altre gare in cui le Abarth-Osella verranno schierate, Andruet sarà quinto uomo a disposizione, oltre a Merzario, Redman, Pinto e Galli.

prove al banco ed i collaudi per il propulsore definitivo continuano, con prove di alesaggi diversi. Sul motore di cui era dotata la 2 litri portata a Misano, sono state ottenute migliorie nell'erogazione di potenza, con assenza di «buchi» cambiando le trombette di aspirazione.

● La GM ITALIA importatrice delle vetture della Adam Opel, con un incremento nelle consegne pari all'11% ha battuto tutti i suoi precedenti primati di vendita: le vetture consegnate nel 1972 ai clienti italiani sono state 57.985 contro le 52.757 consegnate nel 1971.

● Il CRITERIUM LUCIEN BIANCHI, rally noto in Belgio, quest'anno diventerà internazionale. Vi saranno parecchi tratti su territorio francese.

## DISPONIAMO

anelli attacco rimorchio obbligatorio 1973 annesso J regolamento. Serie completa L. 3.000. Spedizione Contrassegno.

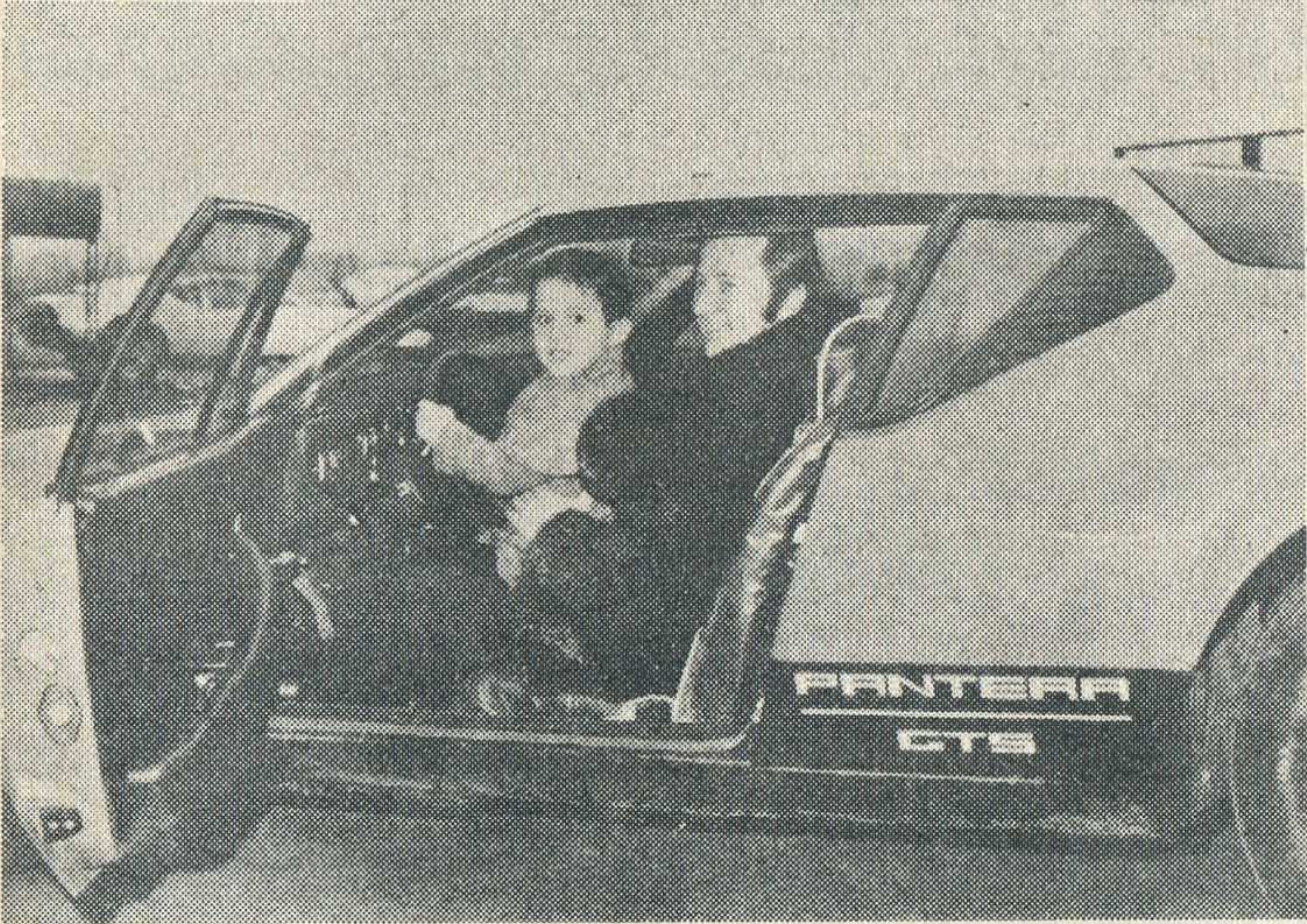
C.P. 59 - Ascoli Piceno  
tel. 0736/62455



Il finalese prepara una stagione piena

Mario Casoni, a destra, con la Pantera a Misano, e qui sotto in veste di istruttore del giovane figlio Enea

## CASONI tutto PANTERA



**FINALE EMILIA** - Alla «DILCA» si respira quel profumo di rosolio e di anice che sono fra le tante specialità del pilota-liquorista Mario Casoni. E' un corridore giovane e di una costanza eccezionale. A volte, chissà perché, viene anche dimenticato. In verità AUTOSPRINT ha sempre seguito Casoni nella sua molteplice attività. Oggi il pilota ha programmato un calendario intensissimo. Il che significa che si è ristabilito perfettamente dalle conseguenze del noto pauroso incidente, che lo costrinse a un momento di «meditazione», e che è soddisfatto dei risultati ottenuti anche lo scorso anno. I suoi vincoli con la «De Tomaso» sono la conseguenza logica di altrettanti validi rapporti di collaborazione e di amicizia con Nello Ugolini, che è stato ed è manager del finalese. Casoni ci parla, dunque, del suo carnet.

«Ho ancora la necessità — ci spiega — di definire alcuni particolari. Senz'altro campionato europeo Gran Turismo con la Pantera del Jolly Club che ho provato in questi giorni a Misano. Fatalità vuole che quando vado a Misano si metta a piovere. Già di collaudi sul bagnato con la PANTERA ne ho fatti abbastanza. La macchina viaggia bene. Il motore ha molti cavalli (530 come ci ha detto Bussinello), i freni sono eccezionali, ha il carter secco ed ora si sta lavorando intensamente sulle sospensioni. Lei capisce però che se tutto è andato per il meglio con 2/3 gradi di temperatura ambiente, dobbiamo constatare quale è il comportamento della macchina con 30/35 gradi. Sappiamo che questa «Pantera» sulla pista viscosa va come un proiettile. Ho migliorato il tempo che avevo già fatto registrare precedentemente. Sul rettilineo sono stato cronometrato a 250 orari. La macchina ha ottimi appoggi laterali.

— Ci pare che ci sia dell'altro nei suoi programmi.

«Sì, ho intenzione di prendere parte all'Europeo con una due litri della «Brescia Corse»... anzi, sempre a proposito di «Brescia Corse» anche quest'anno farò parte dell'equipe e penso di andare a Daytona con la Porsche tre litri, la stessa arrivata terza a Le Mans.»

— E le corse in monoposto non le interessano più?

«Mi interesserebbero, ma la storia è troppo complessa per guidare queste macchine; ci sarebbe da scrivere un romanzo anche... d'appendice.»

Mario Casoni ha svolto una attività intensissima in dieci anni, da quando cioè iniziò la sua carriera. Pilota la Giulietta, la due litri Maserati, le Junior Cooper e De Tomaso (ritorni storici). Poi con Bizzarrini.

— A proposito di Bizzarrini, in questi giorni si è parlato di Iso Rivolta e noi abbiamo ricordato la «Grifo» che aveva un motore Chevrolet da sette litri.

«Esatto, l'ho pilotata anch'io.»

Ricordiamo ancora con Mario Casoni il periodo '64-'65 con la Bizzarrini, poi l'attività con una Ferrari Le Mans; ed ecco al '66 quale pilota ufficiale della Ferrari con la Dino due litri. Poi il ritorno alla attività da isolato (o quasi) con la Ford GT 40. La parentesi all'Alfa come guida ufficiale nel '68-'69 e poi il periodo con la Ferrari Dino F. 2. Nel '70 il ritorno all'Abarth per l'Europeo della Montagna, e ancora alla Filipinetti (Ferrari P. 3 e P. 4 in coppia con Muller). Poi l'incidente e la ripresa tenace, appassionata nel '71 e nel '72.

«Ho pilotato in questo periodo — precisa Casoni — tutte le macchine in circolazione: Lola due litri, Porsche 5000, Ferrari 512, Porsche 908, Lola otto litri CAN AM, ecc.»

— Quale è il risultato giudicato da lei più significativo?

«Non ci sono risultati che possono essere giudicati i migliori in senso assoluto. A volte anche un terzo o quarto posto può essere migliore del primo in relazione agli avversari, alle macchine avversarie.»

Come vedete Mario Casoni è sempre quel pilota modesto che non ha mai cercato la gloria se non attraverso il sacrificio e il saper «soffrire»; queste doti, unitamente ai risultati di prestigio ottenuti, sono la migliore testimonianza di una carriera già di rilievo e in ulteriore sviluppo.

Mario Morselli

## MARKO all'ALFA ROMEO come direttore sportivo?

**GRAZ** - Sembra che l'ex pilota F. 1 HELMUT MARKO, che ha terminato la sua carriera dopo il grave incidente occorsogli in occasione del G.P. di Francia 1972, sia in predicato per rivestire l'incarico di direttore sportivo dell'Alfa Romeo. Ma sul giovane avvocato che vive a Graz con la moglie, la figlia di un anno e un bellissimo cane di nome Gustavo circolano altre voci: Marko che è anche il manager del team austriaco di Formula Ford, pare abbia firmato un contratto per dirigere la squadra Steyr-Puch per il campionato mondiale di moto-cross. Inoltre, si dice che vi siano contatti con Marko per il segretariato della GPDA, oppure per la direzione sportiva della Scuderia Filipinetti a causa delle dimissioni di Vic Eford.

h. s.

**MISANO** - il piccolo staff della De Tomaso per lo sviluppo delle Pantera gruppo 4, diretto da Roberto Bussinello, è sceso nuovamente, agli inizi della scorsa settimana sull'autodromo di Santa Monica per perfezionare ulteriormente la messa a punto della macchina.

Purtroppo, il persistere del maltempo non ha permesso di effettuare le attese prove sull'asciutto, ma il test non è andato perso poiché si sono ulteriormente abbassati i tempi su asfalto viscido che fin'ora è l'unico terreno trovato dalla Pantera in questo inizio di stagione.

Utilizzando Goodyear di una nuova miscela, ulteriori perfezionamenti sull'assetto ed un nuovo motore con progressione migliore, Mario Casoni è ora giunto ad un limite di 1'34"3, inferiore di oltre 2" ai limiti precedenti. Fra le novità di queste ultime sedute di allenamento, oltre a quelle citate, da segnalare i nuovi dischi freno con ventilazione radiale ed altri ritocchi aerodinamici.

Le prove della Pantera GTS proseguiranno, sempre con Casoni, al Santamonica non appena le condizioni atmosferiche miglioreranno.



A sinistra, alcuni dei dipendenti della De Tomaso che sostano davanti alla fabbrica. A destra, l'ingresso alla De Tomaso Automobili segnalato dalla via Emilia. La Ford vuole trasferire tutto a Torino



**MODENA** - Le cose, per quanto riguarda la «De Tomaso Automobili» sono precipitate. Sin da domenica mattina i dipendenti in accordo con i sindacati, hanno stabilito di controllare in modo molto pacifico ma assai significativo, tutti i «movimenti» che internamente o esternamente si potessero verificare per tutelare la fabbrica. Come ha detto chiaramente De Tomaso, la Ford ha intenzione di trasferire a Torino, nella sede «Vignale» la De Tomaso Automobili. Abbiamo saputo che alla base di questa eventuale decisione ci sarebbero due motivi: in primo luogo la necessità di evitare uno stato concorrenziale ammesso che Alessandro De Tomaso quando avrà «riavuto» il proprio nome incominci una attività che non potrebbe essere ben vista dalla Ford; in secondo luogo perché la stessa Ford ha intenzione di costituire a Torino il suo «centro» principale dell'attività che svolgerà in Italia. Di questo parere non sono stati, evidentemente, i 168 dipendenti i quali, ai primi sentori, attraverso le loro organizzazioni sindacali, hanno votato un ordine del giorno che è stato inviato alle autorità di Governo, alle principali autorità cittadine, ai sindacati, allo stesso

De Tomaso, ai parlamentari, per richiamare l'attenzione sulla necessità che lo stabilimento non venga trasferito.

Come abbiamo detto, sin da domenica mattina verso le sette a turni di mezz'ora ciascuno; nove operai hanno «sorvegliato» dall'esterno lo stabilimento, senza entrare nella Sede dell'azienda che, pertanto, non ha subito alcuna modifica nella sua reale attività. Anche durante tutta la notte il servizio di sorveglianza è proseguito. In pratica si è trattato di un «ammonimento» per coloro che hanno intenzione di operare il trasferimento della fabbrica.

De Tomaso ha ribadito ancora: «Non ho alcuna intenzione di restare con le mani in mano; finché io sarò presidente della De Tomaso Automobili, mi batterò affinché lo stabilimento resti a Modena e ciò per assicurare il lavoro a quei dipendenti che hanno sempre dimostrato una particolare solidarietà con la mia azienda agevolandone il continuo incremento ed anche l'affermazione. Avrò degli incontri con le maggiori autorità di Modena e coi rappresentanti dei sindacati».

Da parte loro gli organizzatori sinda-

cali hanno fatto presente che il consiglio di fabbrica della «De Tomaso automobili» non è stato ricevuto dai dirigenti della Ford a Torino in quanto essi rispondono: «il signor De Tomaso è per il momento Presidente», e quindi come dire: «rivolgetevi a lui».

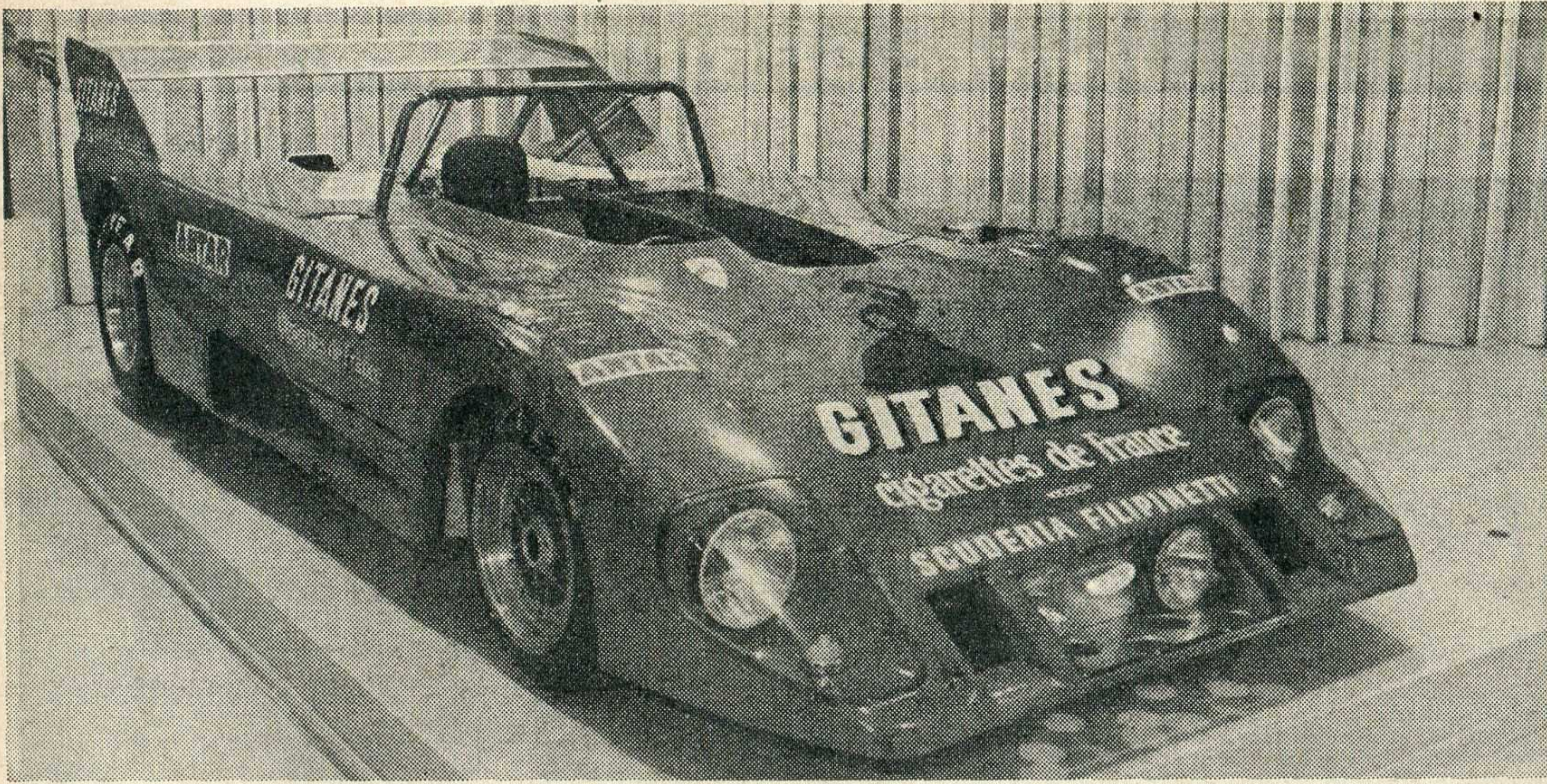
Ma, De Tomaso li aveva già presi in contropiede dicendo che si sarebbe battuto affinché lo stabilimento non venisse trasferito a Torino.

Quali saranno gli sviluppi di questa situazione? La De Tomaso sta accelerando i lavori per la costruzione del nuovo stabilimento, che sono già a un punto molto avanzato. Si considera che fra un paio di mesi lo stabilimento potrebbe già essere in funzione. Abbiamo parlato domenica mattina con i dipendenti e impiegati dello stabilimento, e anche coi principali collaboratori di De Tomaso. Pur non facendoci dichiarazioni esplicite, abbiamo capito dalle loro parole che sono pronti a seguire il loro attuale presidente.

E' indubbio che De Tomaso con il suo coraggio e con la sua intraprendenza, riuscirà ad evitare la disoccupazione di questi uomini, che se lo stabilimento venisse trasferito, resterebbero disoccupati.

## «PICCHETTI» per non trasferire la DE TOMASO





Con WISELL e LAFOSSE debutta

a DAYTONA il «3000 FILIPINETTI»

## La nuova faccia della LOLA 282

A sinistra, l'aspetto molto più «filante» della nuova 3 litri Lola, siglata 282, qui nei colori delle sigarette Gitanes che la scuderia Filipinetti-Antar iscriverà alle maggiori prove del mondiale marche

Pensa solo al MONDIALE SPORT la Casa francese

# La MATRA Nazionale Blu

PARIGI - Presentazione della squadra e del programma della Matra, a Parigi, secondo uno schema che sta diventando classico. Il signor Lagardere, presidente e direttore generale della Matra «tout court», e non soltanto della Matra Automobili, non è ovviamente uomo soltanto di sport ma deve occuparsi di molte cose differenti che vanno dai missili balistici alle materie plastiche.

Per questo gli si debbono perdonare molte cose, come ad esempio una certa prosopopea ed un poco di sopravvalutazione delle cose che lo riguardano direttamente. Lo abbiamo ascoltato per una quarantina di minuti, mentre esprimeva sia un riassunto di quanto la Matra ha fatto nel passato più recente, sia quanto la Matra intende fare nel prossimo futuro.

Si capisce come l'aver vinto la 24 Ore di Le Mans, anche se per ammissione stessa di Lagardere «contro pochi avversari», sia stato il leit-motiv del suo discorso. Lo ha definito «il più bel fiore colto», dimenticando forse che è stato l'unico, traendone delle conclusioni che sono apparse un poco esagerate persino ai francesi. Per esempio, quando ha detto che in primo luogo ciò ha dato un «favorevole impatto per noi e per... la Francia».

In secondo luogo la lotta di Le Mans è stata, secondo Lagardere molto bella: «Noi abbiamo vinto nel nostro stile, con una preparazione fatta a nostro modo, anche se è stata criticata. Abbiamo vinto come pensavamo ed è quel che conta». Poi ha aggiunto, con la intenzione di essere polemico, «forse abbiamo scoraggiato taluni avversari», ed il riferimento alla Ferrari che non si è presentata a Le Mans era chiarissimo, tanto più che lo ha fatto guardando nella nostra direzione (non vi erano altri giornalisti italiani presenti).

Non ha potuto essere tanto enfatico per le corse della formula uno, ovviamente, ma ha comunque tentato di trarre anche da questa attività un bilancio favorevole, ricordando che se si era posto l'obiettivo di vincere almeno una corsa questo obiettivo è stato mancato per pochissimo, soprattutto al Gran Premio di Francia che era l'inconfessato oggetto di tanta attenzione. E dobbiamo dargli atto che in quella occasione è stata davvero la sfortuna a far mancare il bersaglio, non la inferiorità tecnica.

Naturalmente, a questo proposito ha ricordato Chris Amon, che davvero meritava quella corsa e che secondo Lagardere è

uomo che prima o poi avrà il successo che si merita. Non sarà con la Matra nel 1973 perché la Matra non correrà in Formula 1, ma Lagardere ha detto che si toglie il cappello davanti a questo pilota che in ogni caso non è stato responsabile delle «non vittorie».

La Matra abbandona la Formula 1 come si sa, ma ciò non significa che essa abbia ritenuto di non riuscire a fare meglio degli avversari. Significa soltanto che il suo bilancio non gli permette di continuare anche questa attività. Perché sul piano tecnico le esperienze sono state continue e, dice Lagardere, «recentemente, proprio qualche giorno fa, i miei tecnici mi hanno potuto annunciare che il nostro motore 12 cilindri ha finalmente superato la quota dei 500 cavalli con 503 cavalli letti davvero al banco prova».

Ed affermando che è la pura verità, Lagardere ha implicitamente detto che i motori Matra per il 1973 saranno temibili. Lo vedremo nelle corse in cui ci saranno i confronti con gli altri.

Per il 1973 la Matra ha un programma lineare: le corse del campionato del mondo marche con le sue sport. Ingaggerà due macchine a tutte le corse con la eccezione di una sola macchina nella 24 Ore di Daytona e con la eccezione di quattro macchine nella 24 Ore di Le Mans. Naturalmente, le macchine saranno leggermente differenti da quelle che si sono viste nel 1972 ma soltanto per una logica evoluzione e non per trasformazioni radicali. La più stretta collaborazione con la Chrysler-Simca sarà avvertita anche sul piano sportivo, benché ad una nostra precisa domanda egli non abbia voluto rispondere direttamente e quindi non ci è possibile affermare che almeno per qualche gara verrà fatto qualcosa di diverso che la attività con le Sport.

La sede del reparto corse è stata definitivamente portata al circuito Paul Ricard, dove le macchine saranno costruite e provate con notevoli benefici in fatto di tempo, ma il reparto motori resterà per il momento a Parigi.

Considerato anche che lo sviluppo della popolarità dello sport automobilistico è diventato tale da giustificare molti sforzi pur di guadagnare in popolarità, la Matra ha scelto la strada della costituzione di quella che Lagardere ha definito la «Nazionale» di Francia dell'automobilismo. Una definizione che ha un poco sorpreso e che ha fatto anche sorridere perché in fondo è almeno improprio parlare di

una squadra nazionale identificata in quella Matra, anche perché la Matra non è da sola a correre. Chi volesse divertirsi a fare un poco di considerazioni ne tragga le sue conclusioni: degli otto piloti annunciati come componenti di questa «squadra nazionale», quattro correranno in tutte le gare (meno la Targa Florio e la 1000 Km del Nurburgring), e gli altri quattro saranno impegnati soltanto nella 24 Ore di Le Mans. In ogni caso tutti i piloti correranno anche per altre marche e non soltanto francesi ma inglesi, tedesche, e italiane.

Forse al signor Lagardere sono sfuggite queste semplici considerazioni, nell'euforia del trovarsi davanti a tanti giornalisti e di dover rifesteggiare la vittoria di Le Mans che essendo stata la prima ha ancora un sapore eccezionale. Forse se la Matra arriverà a traguardi come quelli che altri hanno già raggiunti, in futuro questo atteggiamento sarà meno esaltante.

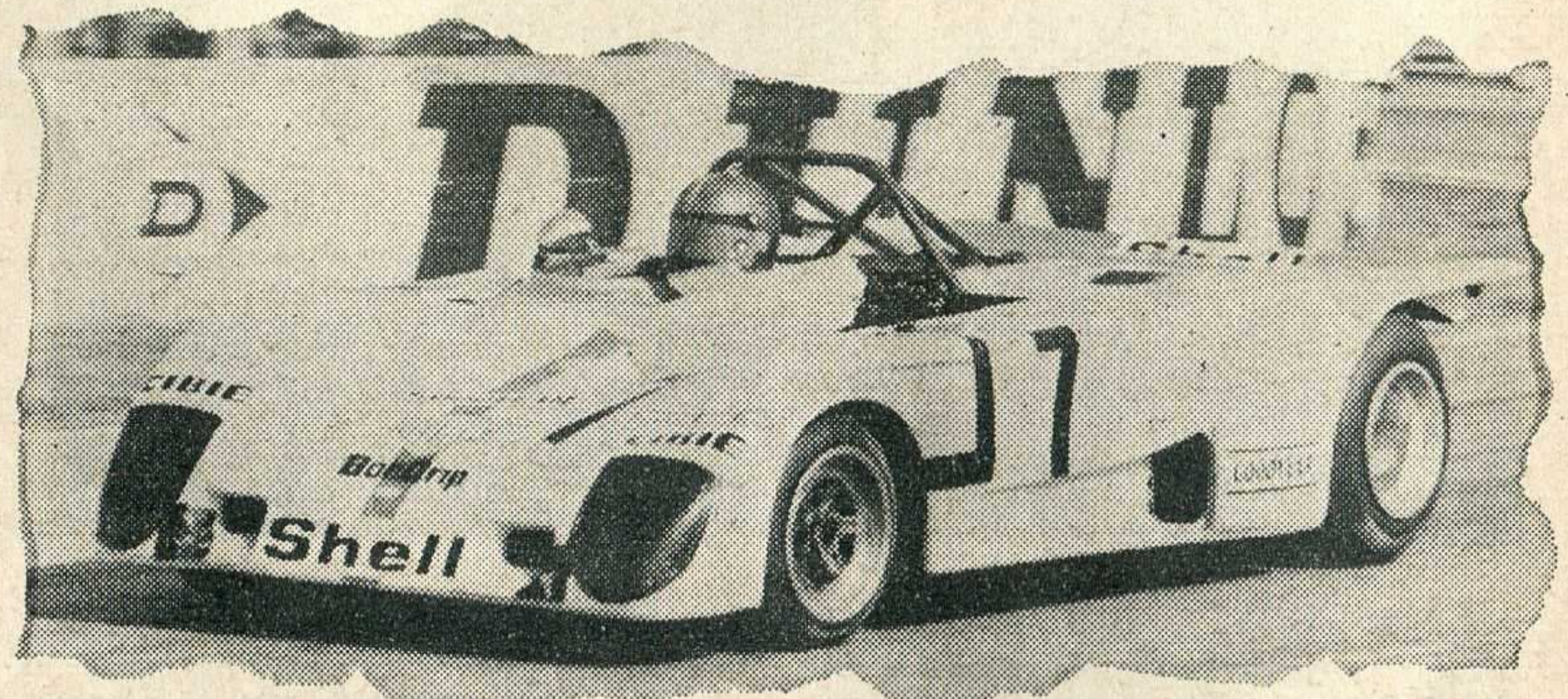
Comunque i piloti di questa «nazionale» Matra saranno Beltoise, Cevert, Larrousse e Pescarolo, con l'aggiunta di Jabouille, Depailler, Jaussaud e Wollek. Nel comunicato ufficiale diffuso dopo la conferenza stampa figura anche il nome di Fiorentino, che però Lagardere non aveva pronunciato. Può darsi che ciò sia in relazione al fatto che i rapporti con la Simca saranno più stretti di quello che erano finora.

A questo proposito è stato detto chiaramente che anche se non vi sono rapporti finanziari di partecipazione le due marche saranno strette collaboratrici, soprattutto perché tra non molto sarà presentata una nuova macchina di produzione della Matra, che prenderà il posto di quella 530 che ormai è un poco vecchiotta. Non ha voluto dirci che motore avrà questa nuova Matra ma è da credere che per esempio il motore da 2000 della Chrysler presentata in questi giorni sia uno dei propulsori previsti.

Un lungo discorso, vi abbiamo detto, che è stato molto infiorato di espressioni di autocompiacimento, e che in fondo ci ha fatto un poco sorridere. Perché è chiaro che di gente che ha vinto delle corse noi ne abbiamo vista tanta in tanti anni e quindi ormai siamo vaccinati, come sono vaccinati coloro che di corse ne hanno vinte tante. La Matra ne ha vinta adesso una particolarmente importante.

Lasciamo che se la godano, fin che possono.

Franco Lini



Era così la Lola 3000, la 280, qui fotografata alla 24 Ore di Le Mans. Come si vede, non c'è l'alettone ed il frontale è meno affusolato

PARIGI - Prima presentazione di una Lola per la stagione 1973. Non è una Lola ufficiale, perché la presentazione di questa avverrà tra non molto ad opera della scuderia Bonnier o direttamente della Lola Cars, non sappiamo, ma si tratta pur sempre di una macchina importante perché è del tipo più recente e sarà la prima a correre nelle gare del campionato mondiale 1973.

E' tutta blu, coi colori caratteristici delle caratteristiche sigarette francesi, dato che è appunto il monopolio francese dei tabacchi a finanziare le attività, ed ha in grande il nome delle Gitanes, appunto le sigarette a tabacco scuro del gusto tipicamente francese che stanno ottenendo in giro per il mondo un successo rilevante.

Ma sarà iscritta alle gare sotto la denominazione di scuderia Filipinetti-Antar, perché in effetti è stato per iniziativa della Filipinetti che le sigarette Gitanes hanno deciso di immettersi per la prima volta nel gran mondo delle corse del campionato mondiale marche, dopo però che erano state fatte soddisfacenti esperienze negli anni passati con le gare delle monoposto minori e poi con quelle del campionato europeo delle duemila sport.

L'anno scorso avevamo visto in gara spesso le Lola 2000 coi colori sia delle Gitanes sia delle Flint (una variante delle Gitanes), e le duemila le rivedremo anche nel 1973. Però adesso la Régie Française des Tabacs ha voluto fare un passo più importante ed immettersi nelle corse ad alto livello, quelle in cui sono presenti le Ferrari, Alfa Romeo e Matra.

Proprio a questi fini è stata creata una nuova scuderia che si chiama appunto Filipinetti-Antar e che è separata sia dalla Filipinetti classica sia dai Petroli Antar in quanto società. Per questa scuderia i programmi sono chiari e abbastanza importanti: le corse del campionato del mondo con la Lola 282 dotata delle ultime modifiche aerodinamiche, più le Lola 292 recentissime e di cui si sono viste le soluzioni nuove in occasione del Racing Car Show di Londra. La prima gara cui la Filipinetti-Antar-Gitanes parteciperà sarà la 24 Ore di Daytona, ed i piloti saranno Jean Louis Lafosse e Reine Wisell, cioè una coppia che dà affidamento per risultati di valore, visto che già negli anni scorsi i due hanno avuto maniera di farsi valere.

Alla presentazione, che è stata fatta a Parigi nei locali della manifattura tabacchi, era esposta anche la macchina, pronta per essere inviata a Daytona. E' quella che avevamo vista in gara alla 1000 chilometri di Parigi, per quanto riguarda le soluzioni meccaniche, ma dotata di una nuova carrozzeria che ha le sue novità principali nella parte posteriore soprattutto evidenti nella pinnatura verticale che la prolunga e che regge l'alettone a tutta larghezza che pare abbia dato molte buone sorprese durante le pro-

ve effettuate su un circuito inglese.

Date le prestazioni registrate l'anno scorso dalle Lola e soprattutto visto come si è comportata proprio questa 282 nella 1000 chilometri di Parigi corsa a Rouen, quella vinta da Beltoise e Larrousse al volante di questa macchina, c'è da credere che delle sigarette Gitanes si sentirà parlare parecchio nelle gare del campionato mondiale 1973. In fondo è un elemento di attrattiva in più per questo campionato che si presenta abbastanza bene.

Di fronte alla presenza della Lola della Gitanes-Filipinetti-Antar c'è da aggiungere che ce ne sarà una ufficiale della Bonnier Inter ma non sappiamo ancora esattamente con quali piloti. Da Bonnier adesso stanno lavorando molto a mettere a punto sia la nuova macchina per loro sia le due litri. Ma lavorano soprattutto alla messa a punto di una serie di motori Volkswagen destinati alle monoposto Super



Reine Wisell (a sinistra) e Jean Louis Lafosse saranno i piloti della Lola 292 Filipinetti-Antar

V che corrono in giro per l'Europa. George Jost, che adesso dirige l'officina di Gland, ha contratto un grosso impegno con un gruppo di americani che sono attivi in questa categoria (che in America ha molte corse) e quindi sono molto presi con questo programma che è redditizio.

D'altra parte, sempre a Gland, stanno lavorando molto attorno alla preparazione dei motori da due litri partendo dai Cosworth, un poco il genere di lavoro che fa Hart. E non soltanto per le loro macchine, ma per conto di altri. Quanto ad un programma di attività sportiva precisa non hanno saputo o voluto dirci ancora esattamente cosa faranno, ma è certo che la Bonnier Racing la rivedremo sulle piste, con le sue macchine dipinte di giallo.

f. l.



# Grandi manovre segrete della FORD Colonia

## Di nascosto oltre Manica le CAPRI per gli «assetti»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Per rifarsi l'«assetto» le sette Capri che la Ford Colonia impiegherà nel 1973 nel «Campionato Europeo per vetture da Turismo» hanno traversato la Manica in gran segreto dentro un «Van» a chiusura ermetica. La destinazione del carico era Southampton, Warwickshire, e più precisamente l'officina «atelier» del preparatore inglese «Broadspeed».

Lo stesso Broad, titolare dell'officina e forse il più grosso «mago» d'Europa in fatto di assetti e alleggerimenti consapevole dell'importanza e della segretezza dell'operazione ha disposto le vetture nell'angolo più nascosto del suo capannone per sottrarle agli sguardi dei curiosi.

Ora le «Capri» bianco blu, giaccono completamente sventrate, mentre si procede alla risaldatura elettrica della scocca, alla «Broadspeed». A cura finita, il preparatore inglese ha assicurato ai tedeschi un guadagno di peso di circa 30 chili (con limiti molto vicini alla fiches di omologazione che che porta un peso di 910) nonché un notevole miglioramento nelle qualità di tenuta di strada, grazie anche a sapienti ritocchi nelle sospensioni.

Per la Ford, che ha già approntato un nuovo motore portato ora ad un regime massimo di potenza di 320 CV, tutte queste migliorie dovrebbero essere sufficienti per affrontare gli oltre 350 CV delle BMW «3.0» coupé che Neerpasch sta preparando, in altrettanto gran segreto, a Monaco. Per Amon, Stuck, Hezemans, e Quester.

All'origine dell'operazione «Inghilterra» portata avanti dalla Ford Colonia ad insaputa della Ford di Boreham, non è difficile trovare lo zampino di Fitzpatrick. Il pilota inglese, che per 15 milioni all'anno correrà nell'«Euro Turismo» e nel Campionato inglese, per la Ford tedesca, ha avuto modo in passato di correre sia con le «Escort» preparate da Broad, sia con le «Escort» ufficiali della Ford. In quelle occasioni il simpatico John non fece mistero con nessuno delle superiori qualità in fatto di tenuta di strada e stabilità delle vetture con le sospensioni riviste da Ralph Broad.

Per cui è evidente che dopo aver provato le Capri, e dopo aver sentito della necessità di alleggerimenti e di miglioramenti nelle sospensioni, Fitzpatrick si sia precipitato a magnificare le doti del suo grande amico, e maestro, visto che Fitzpatrick ha cominciato a farsi un nome sulle «turismo» ancora all'epoca delle «Mini» della «Broadspeed».

Quale sia il segreto di «Broad» nel fare vetture molto più leggere ed ai limiti di peso, pur osservando gli stessi regolamenti osservati dagli altri preparatori e dagli stessi reparti competizione delle Case, nessuno lo sa. Di certo si può solo dire che il grado di finitura esterna ed interna con cui le vetture da corsa escono dalla «Broadspeed» non solo è superiore a quello di chiunque altro, ma quasi sempre lo è anche nei confronti delle più raffinate e seguite vetture di serie, «Gran Turismo» comprese.

La «Broadspeed» non limiterà però la sua presenza nell'«Euro-Turismo» 1973 solo a questo intervento sulle «Capri», che ovviamente non potrà venire pubblicizzato, ma parteciperà direttamente con una «Escort», messa a punto nelle sue officine, alla lotta per l'assegnazione del titolo nella prima divisione che come è noto quest'anno raggrupperà le vetture fino a 2000 cc.

A guidare la vettura, che sarà patrocinata dalla Gulf-Spagnola e dalla Scuderia Montjuich, e che sarà l'unica «Escort» ufficiale «Broadspeed» ci saranno lo spagnolo Barrios e l'italiano Umberto Grano. Per il pilota veneziano, che lo scorso anno ha corso con le «128 coupé 1300» della «Scuderia Filipinetti» questo attestato di fiducia da parte di un preparatore del calibro di Broad, rappresenta una grossa occasione. Il contratto firmato a Southampton nei giorni scorsi prevede la partecipazione a tutte le gare dell'«Euro Turismo» a cominciare dalla «4 Ore di Monza». Grano dovrà rinunciare a correre perciò su una «Chevron B21» ultimo tipo alla «6 Ore di Vallelunga», gara secondo calendario concomitante con la corsa monzese. Con quest'ultima vettura il pilota italiano sarà presente invece alle prove

del «Mondiale Marche» più importanti ed a quelle dell'«Euro 2 litri prototipi».

Comunque al momento il pensiero di Grano è fisso al contratto con la «Broadspeed». Entro i primi di marzo Broad farà sostenere ai due piloti una lunga serie di allenamenti sulla pista di Silverstone, sia per collaudare la vettura sia per provare dei nuovi pneumatici «Dunlop».

Il motore «BDA» di 1997 cc, con monoblocco in alluminio, ha dato al banco prova della «Broadspeed» oltre 290 HP. E' un limite a cui nessun preparatore di questo motore, sia per le «Escort» che per la «F. 2» che per i «prototipi 2 litri», era ancora arrivato. Anzi forse proprio in base a questi risultati ottimistici Broad venderà i suoi motori a circa 4 milioni con un minimo di 280 CV garantiti.

Per quanto riguarda gli altri programmi della «Broadspeed» il preparatore inglese sta mettendo in produzione una «Capri» stradale chiamata «Turbo-Bullit» che costerà 4.500.000 lire e che raggiunge i 230 kmh, con un'accelerazione da 0 a 160 km in soli 12 secondi.

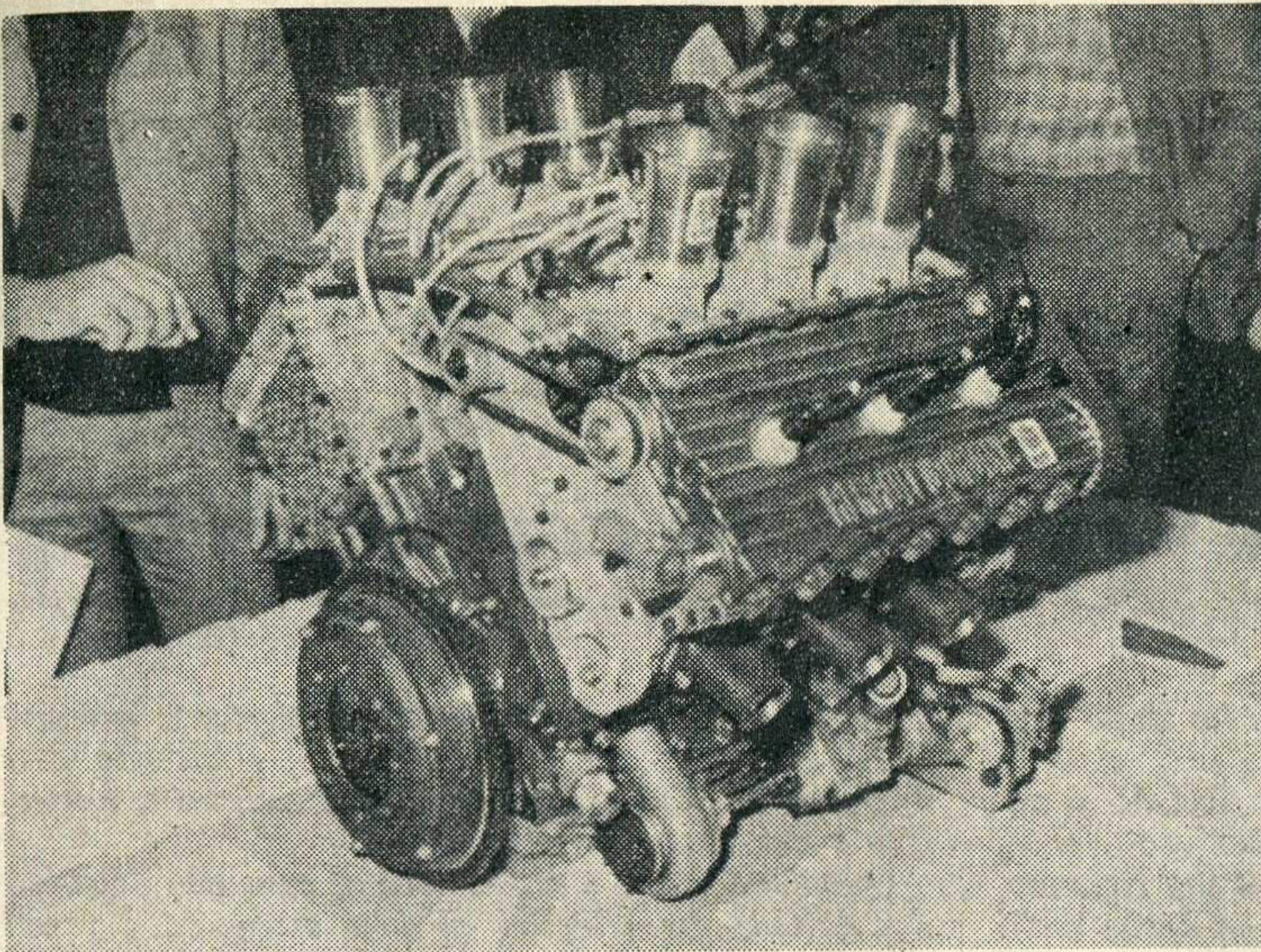
Questi risultati formidabili per una «Capri» eguale a quella di serie, Broad li ha ottenuti applicando al motore

da 3000 cc della Capri «Gt» e «GXL» un turbo-compressore azionato dal gas di scarico, che aumenta la potenza dal 140 HP a 5300 giri-min. della vettura normale ai 218 HP a 5500 giri-min.

L'applicazione del compressore ha permesso alla «Broadspeed» di mantenere i livelli di rumorosità eccezionalmente bassi, praticamente eguali a quelli del motore di serie, inoltre le doti di elasticità con l'adozione del compressore non solo rimangono eguali ma addirittura migliorano poiché in quarta è possibile riprendere da 20 all'ora.

A proposito della «Capri Turbo-Bullit» c'è da citare un ultimo particolare curioso. Una chiave situata al centro della consolle centrale serve a metterlo in azione, per cui togliendo questa chiave, si impedisce a chiunque di mettere in funzione il compressore stesso. Quindi nel caso di un furto o di un prestito ad un amico si evita così la possibilità di ritrovare la vettura ridotta ad un rottame, perché magari il conducente non è stato capace di controllarne le reazioni alle incredibili velocità ed accelerazioni che il mezzo permette.

Tino Zogli



## Avrà il basamento in magnesio il sei cilindri RENAULT 2000

Relativamente al nuovo motore 6 cilindri due litri per l'Alpine gruppo 7, di cui avete letto nel servizio di Franco Lini apparso in Autosprint n. 2, la Renault ha diffuso alcuni particolari tecnici.

Questo motore, che come detto è destinato ad avere uno sviluppo nella produzione di serie, con cilindrata attorno ai 2500, è stato studiato dal reparto esperienze della Renault-Gordini in collaborazione con la Elf e con la Moteur Moderne.

Si tratta di un 6 cilindri a V di 90°, alesaggio 86 e corsa 57,3, per 332,8 cc di cilindrata unitaria e 1997 di cilindrata totale. Alimentato ad iniezione tramite 4 valvole per cilindro, e con un rapporto di compressione di 11,4:1, questo motore eroga 285 CV a 9.800 giri con 22 kgm di coppia massima a poco più di 8000 giri.

Se si considera che esso è stato previsto (nella sua versione definitiva con basamento in magnesio) per girare al regime massimo di 11.000 giri, e si pensa ai già considerevoli risultati raggiunti, si può prevedere che esso sarà altamente competitivo fra i molti nuovi ed agguerriti motori che si apprestano a dare vita all'Euro Marche 2000 del 1973.

ANALISI di certe «promozioni»...

## Due giovani in ghiaccio JARIER e SCHUPPAN

LONDRA - «La sfortuna di uno, è la buona occasione per un altro...» Monsieur Jean-Pierre Jarier può essere considerato da ogni punto di vista un uomo fortunato, per il fatto di occupare la sedia ancora calda di Amon, anche se si prova una certa esitazione nell'asserire che abbia proprio la stoffa adatta. Dovrà dimostrarlo piuttosto in fretta e si sospetta che, per quanto la March presenti questa mossa come se fosse molto sagace, Jarier non dimostrerà immediatamente di essere un altro Emerson Fittipaldi.

Entro certi limiti, deve essere grato alla Meubles Arnold, per questa sua improvvisa ascesa a pilota numero uno (grazie, ci rendiamo conto che non esiste un numero due!).

Tutto ciò pare dimostrare con molta chiarezza che le caseforti della MARCH sono praticamente vuote e che l'appoggio della STP è assai diverso, da quanto fosse in quella fredda giornata a Silverstone, quando Granatelli presentò alla stampa la 701 e c'era una vettura azzurra, accanto a quelle rosse. Sembra che siano passati quindici anni! L'amara verità deve consistere nel fatto che la March è scesa al livello di un team di second'ordine. Nelle attuali condizioni finanziarie dei Grandi Premi, viene fatto di chiedersi quanto spazio ci sia, per le squadre di second'ordine. Probabilmente non farebbe male allo sport automobilistico, se alcune fra le più deboli sparissero.

Se qualcuno non si metterà in luce durante l'estate, l'inverno prossimo sarà molto freddo per certi teams... e si direbbe che la March capeggi la lista.

Passando a un'altra squadra, si prova comprensione per Vern Schuppan, perché è chiaro che la BRM farà gareggiare soltanto tre vetture e qual è il pilota che avrà più probabilmente il peggior trattamento, tenuto in serbo soltanto per il momento in cui potrebbe fare comodo? V. Schuppan, temiamo. In tal caso non sarà giusto, perché ha dimostrato di essere potenzialmente un miglior pilota da Grand Prix di Lauda e, senza dubbio, gli è assai superiore come collaudatore.

Può naturalmente darsi che ci sia una quarta BRM in giro, sui circuiti, durante la primavera e l'estate, perché l'ammirazione di Stanley per Roger Williamson è trasparente. «Big Lou» è desiderosissimo di vedere Roger al volante di una BRM, ma il giovane Williamson è felicissimo di affidarsi a Tom Wheatcroft. Non è affatto escluso che si veda una BRM di primo piano messa in vendita (per Wheatcroft) e si dovrebbe saperne di più nei prossimi giorni. Una cosa simile non succedeva da tempo, da quattordici anni ci sembra, quando Moss ne aveva una verde pallido. Ciò dimostra in che considerazione è tenuto Williamson, in certi ambienti.

d. h.

● La «COPPA MARIO DELLA FAVERA», organizzata dall'AC DI PADOVA, inaugurerà sabato 17 febbraio la stagione dei rally nazionali italiani. La gara si disputerà su un tracciato di 330 km lungo i quali saranno inserite le sei prove speciali previste. Una competizione difficile, si dovranno superare ben otto valichi alpini, alla quale sono ammesse le vetture Turismo e Gran Turismo di serie e speciali.

● E' stato annunciato il campionato europeo di RALLYCROSS, patrocinato dalle sigarette Wills, marca Embassy. Ci saranno prove in Austria, Germania, Belgio, Francia, Olanda e Inghilterra.

● Quest'anno il G.P. DI PAU si svolgerà in condizioni migliori di quelle del passato. Il consiglio municipale cittadino ha infatti votato il credito per i miglioramenti da apportare al circuito, che comprendono barriere di sicurezza attorno a tutta la pista. Il circuito potrà accogliere venti vetture, anziché sedici come in passato.

● PINTO-BERNACCHINI e BARBASIO-MACALUSO, che correranno su Fiat Abarth 124-1800, hanno confermato che parteciperanno al Rally della Costa Brava, in calendario per l'11 e il 12 febbraio. Difficoltà invece per la partecipazione delle due Stratos, che era stata data per certa.

Primo esperimento a MALLORY PARK

## Incassi a metà in F. 2 tra piloti e organizzatori

LONDRA - Non è una favola: organizzatori e concorrenti si sono riuniti e hanno laboriosamente raggiunto un accordo improntato al buon senso, il quale significa che una corsa, minacciata di venire soppressa per le anche troppo note questioni finanziarie, è tornata saldamente in calendario.

La prima gara internazionale 1973, quella in programma a Mallory Park l'11 marzo, si disputerà, non ci sono più dubbi. Organizzatori e concorrenti hanno raggiunto un accordo fuori del comune, che vale la pena descrivere in modo un poco particolareggiato, perché forse servirà di lezione agli altri «ditiganti».

I concorrenti condivideranno coi proprietari del circuito tutti gli incassi per i biglietti, oltre a 4000 sterline garantite (circa cinque milioni e mezzo di lire) alle due parti, per contribuire ai costi base operativi. Dopo di che i concorrenti riceveranno il 60% e il circuito il 40% sul totale, per coprire i rispettivi costi. Le garanzite 4000 sterline versate ai concorrenti prenderanno il posto del premio di partenza, secondo le prestazioni nelle prove ufficiali: il pilota più veloce riceverà 500 sterline (circa lire 700.000), il ventesimo cento sterline (circa L. 140.000). La parte riguardante gli incassi per i biglietti sarà assegnata sulla base del 12½% al vincitore, fino al 2½% per l'ultimo in classifica.

In effetti l'accordo significa che se il pubblico a Mallory Park sarà u-

guale a quello del 1972, tanto concorrenti che circuito avranno incassi molto simili; se invece il numero degli spettatori aumenterà o diminuirà, entrambe le parti ci rimetteranno o ci guadagneranno di conseguenza.

Ci sembra un tentativo molto positivo, e quindi gradito, per introdurre il realismo nelle attuali dispute fra organizzatori e concorrenti; potrebbe probabilmente rappresentare una base per risolvere i problemi che assillano la F. 2 e altre categorie. La possibilità di aumentare i propri guadagni, con più frequenti apparizioni utili alla pubblicità, potrebbe essere un forte incentivo per i piloti. Il fatto che correranno per ottenere una ricompensa che dipenderà dalle loro prestazioni in gara, dovrebbe significare che gli appassionati andranno alle corse sapendo che vedranno gareggiare piloti animati da un vero incentivo, e non soltanto accontentandosi di piazzamenti, perché hanno già in banca il premio di partenza.

Da certi punti di vista Mallory Park può anche non essere il luogo più indicato per l'inaugurazione della stagione europea, ma personalmente riteniamo che si debba augurare buona fortuna (in fatto di tempo e di altri fattori esterni) a questa gara, perché è un simbolo: invece di limitarsi a discutere sempre con pareri diversi, le varie fazioni nel campo delle corse possono mettersi d'accordo...

d. h.

## BELTOISE e CEVERT con le ALPINE in F. 2

MONACO - Secondo notizie che circolavano negli ambienti vicini alla Renault ed alla Alpine, nelle gare formula due della stagione 1973 si vedranno BELTOISE e CEVERT al volante delle monoposto Elf, dato che per il momento sono azionate da motori Cosworth.

Poiché su queste macchine sono già previsti JABOUILLE e DE-PAILLER ne risulterà un vero squadrone, che avrà modo di fare molte cose buone, dato che le macchine hanno già dimostrato di essere molto competitive.



**Non era mai accaduto che una corsa fosse sospesa per il ritiro di tutti i concorrenti: è avvenuto nel RALLY del BANDAMA! Perciò questa cronaca (ritardata) di JAUBERT ha ancora validità. Eccola:**



A sinistra, Beltoise e Jabouille erano venuti con una Peugeot 504, ma a fare che cosa? Qui sopra, una indigena col figlio se ne va, con il suo secchio sulla testa, indifferente alla gara

# All' inferno e ritorno

SPÉCIALE PER AUTOSPRINT

**ABIDJAN** - Abbiamo già dato un breve accenno sul Rally del Bandama, conclusosi ignominiosamente... per mancanza di concorrenti, ma vale la pena tornare su questa gara, date le condizioni veramente fantascientifiche in cui si è svolta.

L'avventura ha assunto un aspetto che si può definire sovrumano: uomini e vetture si sono trovati di fronte all'impossibile. A metà corsa — e restavano 2000 km da coprire — soltanto tre vetture avevano evitato di essere messe fuori gara, ma 400 chilometri più oltre, dopo due temporali di violenza inaudibile, la battaglia è cessata, come si è detto, per mancanza di combattenti!

## Maratona incredibile

Non avevamo mai visto nulla di simile, neppure in Marocco ove alcune piste hanno una solida fama di « spacca-vetture ». Insieme con Guy Verrier, benché sia uno specialista di questo tipo di maratona, non credevamo ai nostri occhi. Non esistono parole, per descrivere ciò che provavamo, le dimensioni della lotta che sferravamo a quelle piste micidiali, a quella natura che diventava ancora più ostile al calare della notte e di fronte al cronometro.

Cento orari di media: una foratura fa perdere un tempo che non si recupera. 30 chilometri che si coprono al passo, o quasi, dato che nessuna pista, per quanto buona — e dire « buona » è un eufemismo — permette di rimediare al tempo perso. Caldo umido e soffocante, polvere densa e tenace. I chilo-

metri sembravano sempre più lunghi, l'organismo si faceva sempre più sensibile e dolorante, la lotta sempre più vana, con una Renault 16 TS molto robusta, adatta al terreno, ma incapace di superare i 140 orari su pista. Con un'ora e mezzo di ritardo, sarebbe occorso potere contare su una velocità minima di 170 orari.

Gli organizzatori avevano desiderato che il rally fosse molto du-

ro: sono stati soddisfatti oltre ogni speranza, infatti il quarto Rally del Bandama ha messo a terra specialisti prestigiosi (e addestrati) quali Mikkola, Fall, Mehta, Larrousse, Chasseuil, Verrier, Nicolas, Gamet, Touroul, Guichet, Claudine Trautmann e altri. Quanto a Beltoise e a Pescarolo, che cos' erano venuti a fare in quella galera?

Assurdo: questa la nostra prima

reazione. Com'è possibile ideare una competizione simile, che cosa si voleva dimostrare? 4000 chilometri senza interruzioni a cento orari: una sciocca scommessa, alla quale non hanno potuto fare fronte equipaggi super-allenati che disponevano di vetture adatte come Datsun, Peugeot, Citroen e Renault, senza contare altre molte meno potenti che hanno compiuto un immenso sforzo.

Gli organizzatori sono senza dubbio caduti in un eccesso, il cui pari non si era mai visto. Quello del Bandama è l'unico safari che abbia registrato il cento per cento dei ritiri... a metà gara!

Dopo una notte di riposo, tuttavia, si ritrovano le qualità piuttosto attraenti della gara, che erano servite a radunare uno schieramento veramente notevole. Quel desiderio di avventura di cui abbiamo parlato, quel bisogno che l'uomo del ventesimo secolo prova, di trovare un pretesto per superare se stesso, quella lotta intensa che in questo caso imponeva limiti sovrumani, giustificano l'esistenza del Rally del Bandama.

## I premi al prossimo anno

Non delusi dalla mancanza di una classifica (e dei premi che sono stati riportati alla prova del prossimo anno, quando il totale sarà di oltre 250.000 franchi) i concorrenti desiderano soltanto qualche agevolazione. Gli organizzatori, coscienti dei loro errori, sono pronti a soddisfarli: l'itinerario (4000 km) e la media (100 orari) resteranno immutati, ma la gara sarà divisa in due tappe, con dieci o dodici ore di sosta fra l'una e l'altra; i ritardi, che portano all'esclusione dalla gara, verranno notevolmente allungati per ogni tappa (senza dubbio, a sei ore). Il rally conserverà così il suo carattere da maratona, ma la parola « impossibile » sarà eliminata dalla Costa d'Avorio...

Gli equipaggi potranno recuperare — converrà comunque sempre essere in due piloti — e, soprattutto, il servizio di assistenza avrà il tempo per intervenire. Quest'anno era impossibile, con una



Anche equipaggi di grande valore, come quello composto da Larrousse e Sage, sia pure con vetture adatte alle particolari condizioni, come la loro Datsun 1600 SSS, si sono dovuti arrendere





Neyret-Terramorsi, uno dei più noti equipaggi ralistici partivano con il n. 1 con la Citroen «proto»



Altro « nome », quello di Claudine Trauttmann con una Renault 16 TS in coppia con la Desvignes



Mehta è stato quello che ha resistito più a lungo, l'ultimo a ritirarsi: la sua Datsun 1600 SSS aveva però il condizionatore d'aria, che ha mantenuto in forma lui ed il suo copilota Dawson

vettura di serie, perfino di cambiare le pastiglie dei freni.

I piloti che abbiamo nominato torneranno e altre marche potrebbero aggiungersi a Citroen, Peugeot, Renault e Datsun. Il Rally del Bandama comincerà così a crearsi un posto invidiabile, nel calendario, perché è veramente una prova fuori del comune. Unica, anzi.

senza riguardi per la macchina, allo scopo di restare il più vicino possibile alla media dei 100 orari.

Alla Renault, Nicolas, che era allora quinto, ha rinunciato per noie allo sterzo e alla frizione, come pure Gamet, Palayer e Mons (uscita di strada); Pescarolo (sospensione) e Pagani (alternatore) hanno tolto ogni speranza alla Chrysler e si sono ritirati anche Tou-

quando il servizio assistenza gli ha fatto il pieno... con acqua!

Bouake, a 1450 chilometri dal via: ancora in gara soltanto 11 vetture, sulle 45 partite. Fra i ritiri quelli di Beltoise, di Chasseuil e di Vanson. Larrousse era molto attardato, ma era comunque in testa una Datsun 1600 SSS. Il keniano Mehta iniziava uno splendido « assolo », che soltanto Fall poteva minacciare. Neyret era secondo, Mikkola quarto, Bochnicek sesto. Nona Claudine Trauttmann e decimo Verrier, nonostante due forature e una nota mancanza di potenza.

Ancora 850 km per Kuekoue, ove è intervenuto il ritardo che metteva fuori gara. Intanto, 50 chilometri prima, avevano abbandonato Raudet e Verrier, a metà tappa sparivano Mikkola e Bochnicek, poi numerosi altri. Soltanto Mehta, Fall e il locale Karam — due Datsun e una Peugeot — ripartivano. Fall è stato poi l'unico a uscire da un nuovo inferno, creato da un altro temporale... però con tre ore di ritardo. La vettura era ragionevolmente « provata », mentre l'equipaggio, dopo 37 ore al volante, sembrava veramente ormai privo di forze. Mehta, che aveva fatto l'exploit di passare da Odiene senza penalizzazioni, faceva stupire, per il suo aspetto fresco: la sua Datsun aveva un condizionatore d'aria!

Nessuno, dunque, ha potuto tenere testa a questa impossibile scommessa e non c'è, quindi, stata una classifica. E' però interessante precisare che, a Kuekoue, Mehta e Fall erano divisi soltanto da 54", mentre Karam era arretrato di due ore e passa!

Appuntamento nel 1973...

Jacques R. Jaubert

roul su Porsche e Guichet su Peugeot.

Chasseuil, rimasto senza parabrezza sulla Datsun, era quarto dietro a Larrousse, che ha avuto noie al treno anteriore, a Mikkola e a Neyret, il cui prototipo « accorciato » DS, con motore di 4 cilindri, pareva a suo agio. Neyret ha però passato attimi di paura,



Tony Fall, in coppia con Flocon, con la Peugeot 504 è stato il penultimo ad abbandonare il terribile Rally, dopo aver superato indenne un nubifragio (foto DPPI)

Passando allo svolgimento della gara, è stato di una chiarezza implacabile, con il 50% di ritiri sulla prima « boucle » a sud di Abidjan (600 km): Renault e Chrysler sono state le maggiori vittime. Non è, del resto, una coincidenza, essendo le R16TS e le 180 le vetture meno veloci, ciò che ha costretto i piloti ad « attaccare »,

Con PESENTI ROSSI e un altro pilota dovrebbe comporre la squadra con i motori di WAINER

## PICCHI torna con l'ALFA in FORMULA 3

Un po' di luce finalmente sul « mistero » ALFA ROMEO in F. 3: da tempo si lavorava il più all'oscuro possibile fra l'officina top secret di Wainer Mantovani e la pista privata Alfa di Balocco per mettere a punto il propulsore che la Casa milanese schiererà contro la falange compatta dei Ford più o meno made in Italy. E in questi giorni è venuta fuori anche la composizione della famosa squadra, che avrebbe dovuto utilizzare per la stagione '73 questi motori: la squadra, come è ormai noto, sarebbe stata iscritta dal Jolly Club e doveva essere composta di due o tre elementi, che percepivano uno stipendio fisso e fruivano inoltre, oltre che di una cospicua dotazione di motori di riserva, anche di telai e di una assistenza sui campi di gara completa.

Dalla fine stagione ad ora molti sono i nomi che sono stati fatti, ma solo ora siamo in grado di dirvi chi farà veramente parte del team italiano. Certamente vi sarà ALESSANDRO PESENTI ROSSI che ricordiamo buon

F. 3 sempre fedele alla Casa del biscione. Ma qui i contatti sono ancora molto aperti: è stato fatto anche il nome di CARLUCCIO FACETTI per la terza macchina, ma a questo punto pare assai improbabile che il bravo pilota dell'Alfa ritorni, alle monoposto dopo l'esperienza di qualche anno fa in F. 2.

A questo punto verrebbe molto comodo un elemento come GIGI FONTANESI, per rimpolpare lo squadrone: ma il modenese, che va di giorno in giorno migliorando dalla brutta frattura che subì provando una monoposto nel novembre scorso, non ha ancora avuto la possibilità di vagliare le offerte in maniera definitiva.

Di tutti questi il più fiducioso è il bravo Wainer, che dopo un lavoro enorme svolto al banco prova e in pista si trova quest'anno pronto molto prima degli altri. Fra una settimana infatti sarà in grado di togliere dal banco il suo ultimo motore per le prove su strada: ed è molto proba-



Alessandro Pesenti Rossi (a sinistra) e Gianluigi Picchi saranno certamente i piloti che il Jolly Club avrà con le Formula 3 Alfa



terzo assoluto nel campionato scorso, al volante della Brabham BT 35 con motore Nova iscritta dal Jolly Club: il bergamasco quest'anno pare abbia divorziato dal suo sponsor abituale, il concittadino Allegrini e ha in questi giorni definito i suoi rapporti col Jolly. Disporrà per le prime gare di un telaio BRABHAM BT 35 NUOVO, dei motori Wainer 73 con relativo camioncino per il trasporto, mentre l'assistenza sui campi di gara verrà curata dal suo fedele meccanico.

Pesenti si è detto per ora libero da contratti pubblicitari, che in ogni modo lo vincolerebbero personalmente: ovviamente spera di supplire a questa mancanza al più presto ed inizierà a prepararsi con scrupolo per potere dare il meglio di sé già dalla prima prova in programma, quella di Casale del 18 marzo. Dopo questa gara seguirà con tutte quelle di campionato italiano: spera di fare anche qualcosa con la F. 2 di Siccardi, ora pare completamente sponsorizzata dalla Somalita.

Il secondo pilota del team dovrebbe essere GIANLUIGI PICCHI, già campione italiano con la Tecno, che dopo l'appiattamento con le turismo dovuto a cause di forza maggiore (l'Autodelta non potrà schierare quest'anno il plurivittorioso GTA Junior 1300) ritornerebbe alle monoposto di

bile che queste prove verranno svolte da Pesenti Rossi.

Il motore '73 presenta a dire il vero poche grosse novità, anche se risulta il frutto di una serie interminabile di difficili esperienze. Utilizzerà i pezzi base dello scorso anno e appare come la logica evoluzione della corsa corta che aveva già fatto la sua apparizione per diverse gare: la corsa è leggermente aumentata a 68,8 mm che moltiplicato per l'alesaggio (rimasto 86 mm) dà una cilindrata pari a 1598 cc.

Si è lavorato in particolar modo sui condotti, sulle camere di scoppio e sugli alberi a cammes: i risultati sono puntualmente arrivati e si parla di una potenza sull'ordine dei 133 CV a 5800 giri/min., ma ciò che è più interessante è il fatto di disporre già di una potenza adeguata sui 4800 giri, che si mantiene quasi costante fino al regime di 6200 giri/min.

L'architettura è rimasta quella del motore a 5 supporti: dopo alcune prove con l'iniezione indiretta Kugelfischer si è tornati alla Lucas, mentre per i cassonetti di aspirazione sono ancora in corso varie prove. A questo punto l'Alfa è quasi pronta: staremo a vedere cosa opporranno a questa nuova arma i detentori del titolo con il motore Ford.

Leopoldo Canetoli



UN FATTO DI CRONACA  
(diventato documento di costume) sta facendo scalpore a ROMA da molti giorni

**AUTO  
SPRINT**

è in grado ora di offrire in proposito anche questa clamorosa rivelazione sul protagonista



Nel mondo della "MALA" assicurano:

# Non è SALVATORE ma il negretto ABRAHIM il minipilota «drago»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ROMA - «Salvatore? Ma che Salvatore! Quello non sa neppure da che parte si comincia a portare una macchina! E' tutta una montatura e i giornalisti ci sono cascati. Pure la 'Madama'».

Chi è allora il minipilota spericolato che ha provocato tutto questo pandemonio?

«E' Abraham. Un ragazzino di dieci anni, un negretto, uno zingaro. E' lui il 'drago'».

La verità, a quanto pare, è questa. Ma non è stato facile arrivarci. Ore e ore di ricerche, di parole, di interrogativi ai quali molti non hanno voluto rispondere, ai quali alcuni, dopo molte insistenze, molta pazienza, molta fatica hanno risposto.

La storia — o non sarebbe ormai il caso di chiamarlo bluff? — dell'audacissimo minipilota romano che ha messo in difficoltà la polizia di diversi quartieri, che ha abilmente seminato le «Pantere» delle forze dell'ordine, che ha scatenato cronisti di tutti i giornali, romani e non, appare ora sotto una luce diversa.

## Cominciò a novembre

Tutto è cominciato verso la fine di novembre — tre mesi fa, dunque — quando si ebbe la prima notizia del precoce «ladro di automobili» che si era fatto inseguire a folli velocità dalle auto della polizia.

Un mese di silenzio e poi la seconda impresa. E' la fine di dicembre e i quotidiani riportano, con una maggiore evidenza questa volta, le notizie relative alla nuova «prodezza» di Salvatore Cannavò detto «Turiddu».

«Centocelle come Le Mans — Salvatore su Porsche rubata» annuncia un titolo e nell'articolo si precisa che il ragazzino undicenne, che un mese prima era stato protagonista di una «clamorosa scorribanda a bordo

di una BMW», per arrivare ai pedali aveva alzato il sedile con dei sacchi dell'immondizia.

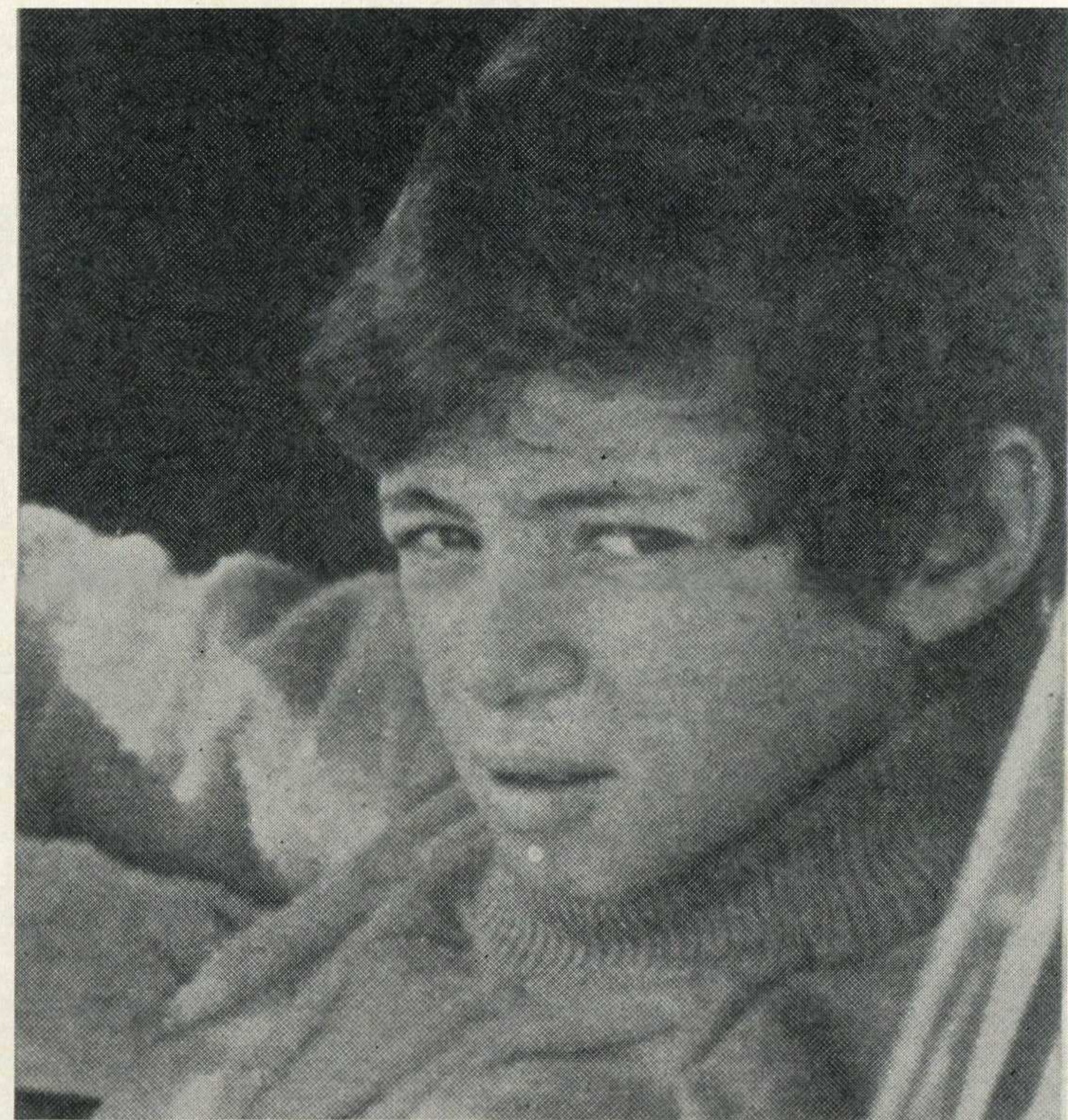
«I duecento all'ora — dichiara l'appuntato Mastrocova che ha partecipato all'inseguimento — li abbiamo toccati tre volte: sulla via Prenestina, viale Venezia Giulia e Centocelle. Al contrario della volta scorsa, abbiamo visto subito che a bordo vi erano tre ragazzini». Ma Salvatore Cannavò, una volta fermato, è stato trovato soltanto con un secondo coetaneo, Mario; del terzo amichetto non ha voluto fornire il nome: «E' troppo piccolo», ha detto e non c'è stato verso di sapere di più.

Non passa neppure un altro mese e le cronache si riempiono delle nuove imprese di Salvatore.

«Ancora Turiddu & C. sul bolide — ma la polizia spara: un ferito»; «La BMW forza il blocco della PS»; «Come 'Agostino 'o pazzo»; «Un 'Nuvolari' undicenne ruba bolide e semina la polizia a duecento all'ora»: questi alcuni dei titoli apparsi sui quotidiani di tutta Italia fra il 13 e il 14 gennaio. Ma qualcuno sottolinea: «Il dodicenne colpito (Giuseppe Mastini) era alla guida»; «Con loro ha partecipato un tredicenne, Luigi Agostini, e un quarto, certamente anche lui giovanissimo, che ancora non è stato identificato perché è riuscito a dileguarsi»; «Un quarto è riuscito a fuggire ed è rimasto sconosciuto»; «Si cerca un amico del minorene 'fuoriserie'».

Dopo le notizie, i commenti: gli stessi giornali e anche la radio suggeriscono di dirottare il precoce e abilissimo pilota verso una delle grandi Case automobilistiche. Si accenna a Enzo Ferrari, si cerca di interessare il mondo automobilistico sottolineando che «lui, con la passione per l'auto, ci è nato; sa tutto sui motori, ne conosce tutti i più complessi e complicati meccanismi»; «Un Pierino caparbio e perentorio che mostra di avere, sia pure in nuce, la stoffa del grande campione».

Improvvisamente, da quegli stessi giornali che non esitano a condannare quotidianamente lo sport automobilistico, la velocità, la spericolatezza e addirittura l'«incoscienza» dei veri piloti «che rischiano la vita per sete di guadagno», si «scopre» lo sport automobilistico e lo si esalta. Nella persona di un ragazzino undicenne che ha avuto il solo merito, finora, di porre



SALVATORE CANNAVÒ: non è lui il mini-pilota

in difficoltà la polizia. Qualcun altro accenna e fa appello al caso pietoso: «Abita in una baracca al Prenestino. Undici figli, la madre (che fa la domestica) e il padre (disoccupato) in due stanzette umide. Forse sono quattro metri di spazio in tutto. Ci vivono anche un gatto e un cane bastardo. Ci sono due letti, uno accanto all'altro, buio, umido, sporco. I Cannavò arrivano dalla Sicilia sei anni fa».

«Forse — dice il padre di Turiddu, quando gli riportarono il figlio — avrei dovuto prendere la strada dell'estero, in miniera, in Belgio o in Germania, come hanno fatto tanti miei compaesani. Ma cosa potevo fare con undici figli?».

«Se un giorno mi faranno correre — aggiunge Salvatore — potrò avere tanti soldi e comprare una casa pulita e grande. Ci penserò io a far campare tutti».

Ma il padre lo zittisce con uno schiaffo. Forse, ha un programma...

## La borgata Prenestina

La verità si fa chiara quando decido di approfondire gli avvenimenti: un minipilota, se autentico, se mosso soprattutto da una profonda passione per i motori, non può e non deve essere trascurato. Ma neppure strumentalizzato.

E' una mattina fredda, umida; una sottile pioggerellina contribuisce a rendere più squallido (se ancora ce ne fosse bisogno) l'ambiente dove vive e si muove Salvatore Cannavò con i suoi altrettanto vivaci coetanei. La borgata Prenestina, la zona delle baracche è in fondo a un viale, di fronte, quasi, al tragico palazzo esplosivo per i famigerati «botti» di fine d'anno. Si stende lungo una strada, Via Venezia Giulia, e la ferrovia. E' un ammasso di pseudo casette, ammonticchiate una sull'altra come in un tragico presepio. E' difficile individuare dove abiti Salvatore. Chiedo, chiedo ancora. La gente non parla. Lo sanno dove sta, ma non vogliono.

SEGUE A PAG. 49

Gio' Luni

AUTO  
SPRINT 47





CONTINUAZ. DA PAGINA 47

no dirlo. Finalmente una risposta: « Lo so dove sta, lo conosco. Ma non glielo dico ». « Perché? », « Perché no ».

Più che difficile la situazione comincia a farsi esasperante. E' chiaro che questa gente « non vuole » parlare. Mi armo di pazienza, chiedo un po' di collaborazione, spiego che lavoro per un giornale di automobilismo sportivo, che potrei essere utile, in qualche modo, a questo loro piccolo prodigio.

« Ma a lei — mi sento rispondere — che gliene importa? ».

Continuo a parlare, spiego che sono un giornalista e che per lavorare ho bisogno di notizie. Non posso inventarle. « Giornalista? E chi me lo dice? ».

Sono costretta, per farmi credere, a mostrare la tessera. « Pensavo che fosse della polizia », mi dice uno. « Credevo che fosse un'assistente sociale. Non fanno che scocciarci, con le loro domande ».

E finalmente, a fatica, riesco a sapere la verità.

« Non è Salvatore quello che guida; quello non capisce niente di auto, non sa guidare. Fa finta di essere lui perché quello che porta le macchine non si può scoprire. E adesso lui ci marcia, si fa pubblicità. E il padre è d'accordo ».

Uno dei tanti che mi racconta la « vera storia » del minipilota mi confessa di aver fatto il ladro. Un altro, anche se non lo dice chiaramente, mi fa capire di « arrangiarsi a piazzare la roba che scotta ». Altri ancora sono negozianti: si conoscono tutti lì intorno. Sanno tutto ma parlano poco o niente. Una parola qui, una frase, un accenno dalle altre parti e il mosaico è completo. Le versioni, anche se incomplete da parte di ciascuno, sono identiche. Non vi sono più dubbi: Salvatore Cannavò minipilota spericolato, possibile futuro campione è un bluff. Il vero autore di queste scorribande automobilistiche da formula 1 è Abraham, un ragazzino di colore, uno zingaro di dieci anni che vive — o almeno viveva fino agli ultimissimi episodi — in una roulotte posta su una collinetta, tra le baracche e alcuni alti palazzoni della borgata Prenestina.

## Non lo fanno per passione

« Se beccano Abraham lo mandano via. Lui non è italiano, lo cacciano ».

E' un bambino piccolissimo, svelto, furbo, come solo gli zingari sanno esserlo; abilissimo nello sgattaiolare via, senza farsi riconoscere. Ma in borgata tutti ne parlano, con ammirazione. « E' un fenomeno », dicono.

A insegnarli a portare la macchina è stato il cugino, Johnny, di tredici anni. Ora è ferito; è evidente che si tratta di quel Giuseppe Mastini sorpreso alla guida della Porsche e poi ritrovato nella roulotte degli zingari.

« Ma questi ragazzini, Johnny e Abraham, hanno veramente la passione per le automobili? ».

Macché passione. Lo fanno per divertirsi, per dimostrare che sono « grandi », che sono dei duri, che sanno anche loro, come gli adulti che li circondano, « farla franca con la Madama ».

Allora Salvatore non c'entra per nulla? « No. Salvatore fa parte della combriccola. Ma non sa neppure da dove si comincia. E adesso ne approfitta. Gli hanno detto che gli faranno fare un film; gli hanno promesso settecento mila lire per andare a farsi intervistare alla Rai. Ma è tutta una balla. Salvatore ci sta, ma è soprattutto il padre a far tutto, ad approfittare della situazione ».

Mi dicono, in diversi, che il padre del ragazzino « si arrangia a vendere tutto ». Fino a qualche settimana fa stava sul marciapiede all'angolo della strada e vendeva alberi di Natale; si dice anche

che sia riuscito per tre volte a farsi assegnare la casa e a rivenderla per tornare nella baracca. « Ora non può più fare 'sto scherzo e allora approfitta di tutta questa pubblicità per far soldi con Salvatore. Tanto Abraham non può dire niente. Lui deve stare nascosto se vuole restare qui ».

Abraham, ragazzino di colore introvabile anche dalla polizia, pare non abbia i genitori. « Vive con degli zii, dei parenti, con qualcuno, insomma... Chi ci capisce niente con quelli là ». Sono gli zingari, quelli che stanno appollaiati sulla collinetta. Vorrei andarci: « Ma scherza? E che ci va da sola? Accompagnarla? No! Quelli so' di coltello facile. Manco la fanno arrivare... Non ci va nessuno da quelli, fanno paura ».

« E' Abraham », sento ripetere ancora, « ma nun se po' di' ».

« Io gliel'ho detto al padre di Turiddu... sei un incosciente. Sono i giornalisti che t'hanno messo in mezzo? Ma piantala, gli ho detto, e chi nun te conosce a te! Sei furbo, te. Ma stai attento... Gliel'ho detto al padre di Turiddu. E se poi lo provano, a tuo figlio? Quello non sa guidare... Ma il padre è capace che qualche cosa gli insegna in questi giorni e così... così ci fa i soldi, facile ».

## Le corse « brave »

Torno alla carica, con altri, con le stesse domande: e le risposte sono sempre le stesse. Un fatto è certo: Abraham, il ragazzino di colore che tutti indistintamente indicano come l'autore delle imprese, è a Roma da soli tre mesi. E sono solo tre mesi che si parla di questo « avvenimento ». Come mai, prima, Salvatore non aveva mai dato manifestazioni della sua presunta bravura? E come mai al volante della Porsche, al momento della fermata della polizia, guidava un altro, forse Johnny, e non Salvatore? Come mai Turiddu rifiuta di nominare il compagno fuggito?

« Abbiamo un codice d'onore », pare che abbia detto. Ma, in definitiva, il motivo appare chiaramente un altro. Abraham non può comparire e quindi perché mandare sprecata una simile occasione?

In definitiva le « bravate » compiute fino a questo momento non avevano dato molti frutti. I ragazzini non rubano le macchine, le « prendono ». Vanno soprattutto nei garage, la notte, si intrufolano tra le macchine posteggiate, scelgono quelle di maggiore cilindrata e con le chiavi nel cruscotto. Poi « filano via ». Per la benzina fanno delle collette: la sera si riuniscono tutti in un piccolo bar di Via Venezia Giulia e si fanno dare un po' di lire dai più grandi. Può sempre capitare di trovare una macchina « a secco ».

Perché lo fanno? « E che debbono fare? Si divertono. Però finiranno male... ». Forse, ripetono in diversi, solo Salvatore riuscirà. A far cosa?

« A fare un film, a beccare soldi... ». Ma allora è lui che... « No, non è lui. Sì, è vero, si è fatto fotografare su una Jaguar E. Ma da fermo. Non sa guidare, neppure per scherzo. Lo conosciamo bene, noi. E' Abraham il fenomeno. Lui va a duecento all'ora, la Madama gli corre dietro e non lo prende. Perché lui frena di colpo e quelli... beh, lasciamo perdere... quelli proseguono. Lui sterza e sparisce. E la Madama è fregata... ».

« Solo Abraham è capace di cose del genere. E' un vero fenomeno ».

E' un'opinione corale: ma non perché il ragazzino sa portare la macchina, non perché può raggiungere certe velocità, non perché potrebbe avere delle possibilità da Campione. Perché lui, così piccolo, riesce a farsi beffe della polizia. E qui, alla borgata Prenestina, la polizia non è gradita...

g. l.



Una guida alla stampa

In 390 pagine, formato tascabile e copertina in plastica, l'Ufficio pubbliche relazioni della UNIROYAL AG ha condensato, nella edizione 1973, tutto quanto si desidera conoscere sulla stampa automobilistica internazionale: testate dei giornali, giornalisti dell'automobile (e loro indirizzi), associazioni di categoria, ed una infinità di altre notizie utili.

Una pubblicazione necessaria per chi diuturnamente ha contatti con il mondo dell'automobile.

Uniroyal AG  
GUIDE DE LA PRESSE AUTOMOBILE

Publicazioni Kroll  
Marchi 19 (L. 3.600 circa)

## A.A.A. AIUTO!

Il rag. ZUGAN, segretario della SCUDERIA NETTUNO di Bologna, da 20 giorni desidera parlare al telefono con il segretario della CSAI dr. ERASMO SALITI. Non essendoci riuscito, LANCIA QUESTO APPELLO attraverso AUTOSPRINT, chiedendo per cortesia, a chiunque ne abbia l'occasione, di informare il succitato segretario della CSAI di questa sua necessità urgente.

AVVISO A PAGAMENTO