

## Il ritiro di STEWART

«compiace»

FANGIO:

«Gli altri adesso cominceranno da zero!...»

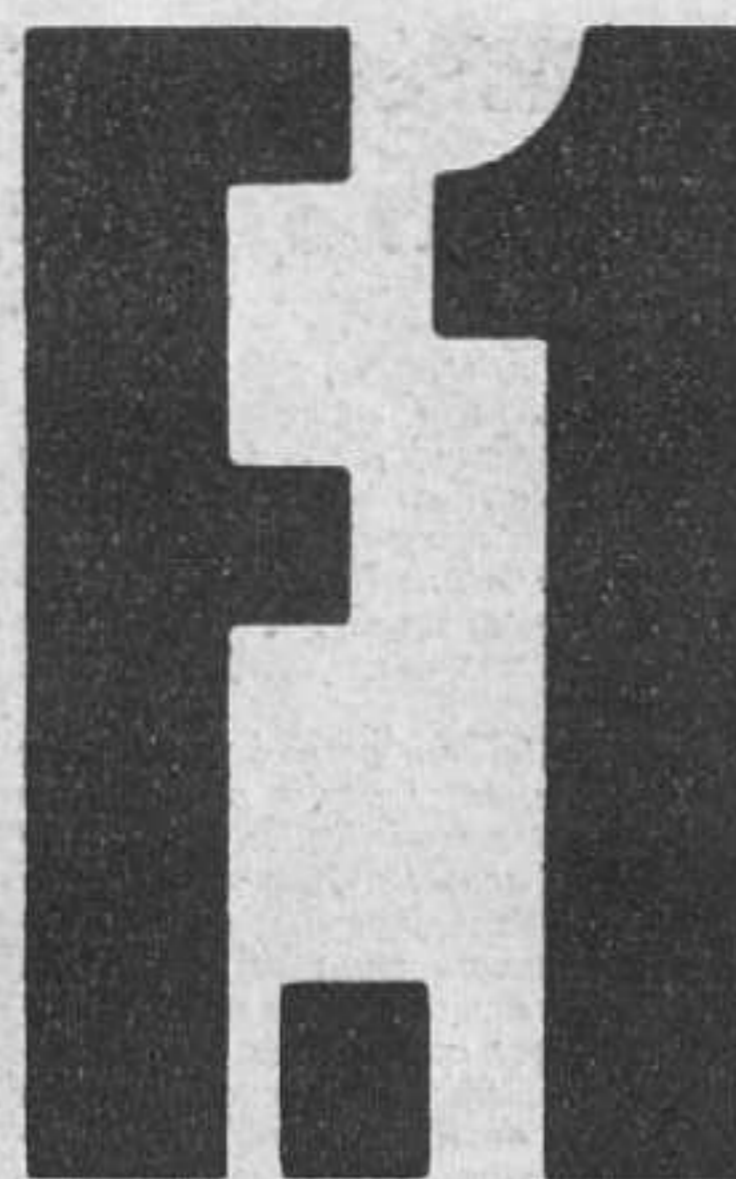
MODENA - Per Manuel Fangio la decisione di Stewart di « lasciare » è stata quanto mai saggia. Il cinque volte campione del mondo è del parere che non si può chiedere l'impossibile all'uomo quando ha raggiunto le massime soddisfazioni. Fangio però, sotto sotto, fa capire che ai cinque titoli rimane solo lui. « Sarà impossibile raggiungerli? » « Ritrattosi Stewart gli altri dovranno iniziare da capo... » sottolinea « El Chueco ». « Comunque Stewart è stato grandissimo, ha dimostrato che con diversi mezzi si è saputo imporre. Il dolore provato da Stewart per la scomparsa di suoi amici e compagni come Cevert è stato pari al mio per tanti cari amici fra i quali "El Pinocho", Onofre Marinon, la cui morte mi sconvolse veramente. »

Guerino Bertocchi sottolinea: « Ha fatto come Fangio; poteva vincere ancora, ma col raggiungimento di determinate condizioni, l'impegno, l'assillo, le rinunce debbono aver fine, altrimenti il pilota diventa un automa, un robot egli stesso. Le corse affascinano, ma oggi i piloti fanno bene anche a considerare altri loro interessi personali e di famiglia. »

L'ing. Aurelio Bertocchi: « Stewart ha dimostrato di essere grande anche in questa occasione. Sono pochi coloro che sono capaci di simili gesti e quei pochi si distinguono non solo come campioni, ma come uomini. Mollare quando si è campioni del mondo è un gesto che indica la grande personalità di Stewart, che non perde il titolo in gara e che può godere dei risultati (naturalmente soprattutto economici) derivati dallo stesso titolo. »

Infine, il comm. Vittorio Stanguellini: « Ha fatto come Fangio, due grandi piloti e due uomini superiori. »

Mario Morselli



# ECCO le SQUADRE

# 1974

## ormai quasi al completo

SQUADRA	SPONSOR	PILOTI	DIRETTORE TECNICO	DIRETTORE SPORTIVO	PNEUMATICI	CARBURANTE	MOTORE	INDIRIZZO
BRABHAM	Yardley?	C. Reutemann A. de Adamich? M. Hailwood?	Gordon Murray	Keith Green	Goodyear	Esso-YPF	Ford Cosworth	Motor Racing Development - Weylock Works Byfleet Road - New Haw Weybridge (Surrey) GB Tel. Weybridge 46626
BRM		A. Merzario? J.P. Beltoise?	M. Philbeam	Tim Parnel	Firestone	BP	BRM 12 cil.	BRM Ltd. - Bourne (Lincs) Tel. Bourne 2327 GB
ENSIGN		von Opel	Morris Noon	Morris Noon			Ford Cosworth	Ensign Cars - Brineton Street Walsall (Staffs) Tel. 24496 GB
FERRARI	(Fiat)	C. Regazzoni N. Lauda		M. Forghieri	Goodyear	Shell?	Ferrari 12 Boxer	V.Le Trento Trieste 31 Modena - Tel. 24081 - Italia
HESKETH RACING		J. Hunt	B. Hoarsley		Firestone		Ford Cosworth o 12 cil. Wood	Unit 9 - Lye Trading Estate old Bedford Road - LUTON - Bedfordshire
ISO	? Marlboro	H. Ganley	(Ron Tauranac)	F. Williams	Firestone	Fina	Ford Cosworth	
ISO	Beta	V. Brambilla	Paolo Dallara	D. Audetto			Ford Cosworth	
LOLA	Embassy	C. Hill Morgan?			Goodyear		Ford Cosworth	Lola Cars Ltd. - Glebe Road, St. Peters Hill - Huntingdon GB
LOTUS - JPS	JPS	R. Peterson J. Ickx	Colin Chapman	Peter Warr	Goodyear? Firestone?	Shell?	Ford Cosworth	Lotus - Norwich, Norfolk Nor 92 W - Wymondham 2777 GB
MARCH	Gitanes	J.P. Beltoise? J.P. Jarier M. Beuttler	Robin Herd	Peter Briggs	Goodyear		Ford Cosworth	March Engineering Ltd. - Murdock Road Bicester (Oxon) - Tel. 3993 GB
	LEC	D. Purley					Ford Cosworth	
McLAREN - MARLBORO	Marlboro	E. Fittipaldi D. Hulme	G. Coppuck	Peter Kerr	Goodyear	Texaco	Ford Cosworth	Bruce McLaren Motor Racing Ltd. David Road - Colnbrook (Bucks) Tel. 2291 GB
RONDEL		T. Schenken	Ron Tauranac					
SURTEES	Fina	C. Pace J. Mass	John Surtees	John Surtees	Firestone	Fina	Ford Cosworth	Team Surtees Ltd. - Station Road Edenbridge (Kent) - Tel. 3773 GB
SURTEES - ROB WALKER		M. Hailwood?	John Surtees	Rob Walker			Ford Cosworth	
TYRRELL	ELF	J. Scheckter P. Depailler	Frank Gardner	Ken Tyrrell	Goodyear	ELF	Ford Cosworth	Tyrrell Racing Organisation - Long Reach, Ockham, Woking (Surrey) Tel. Ripley 2525 GB
UOP - SHADOW	UOP	P. Revson	Tony Southgate	Alan Rees	Goodyear	UOP	Ford Cosworth	

## 300 milioni l'anno alla TYRRELL senza scozzese

Con Merzario che è in Inghilterra a provare la BRM F. 1 mentre AUTOSPRINT arriva in edicola, le « tessere » del mosaico F. 1 sono ormai quasi tutte al loro posto e le squadre F. 1 sono delineate per la stagione 1974. Una stagione della più grande incertezza, la stagione « dopo Stewart ». E i molti candidati alla successione già hanno iniziato anche la battaglia psicologica. Emerson Fittipaldi, nelle pause delle sue prove minuzzate al Castellet, in una intervista su chi saranno i candidati al titolo '74, non ha indicato solo i piloti Ferrari. Intanto Peterson, non si è fatto pregare a mostrarsi deciso, specie ora che Chapman non ha voluto dargli Schenken come n. 2, preferendo accettare l'auto-candidatura di ICKX, che era rimasto senza troppe vie di uscita alle sue ambizioni. Se non andava così gli sarebbe rimasta valida solo l'offerta ISO!...

Chi non è rimasto entusiasta della scelta Ickx è stato Peterson. Egli teme che, se nelle prime gare di F. 1 la fortuna (tecnica) non sarà dalla sua e Ickx farà dei punti, Chapman rivolga tutte

le proprie attenzioni al belga dandogli motori migliori e curandolo di più. Un po' come è avvenuto quest'anno quando il patron si è convinto che Fittipaldi se ne sarebbe andato.

La McLaren-Marlboro dal canto suo ha definito, anche se non annunciati, i programmi '74: correrà con Fittipaldi e Hulme, mentre la Yardley, che l'aveva sponsorizzata l'anno scorso sembra aver rivolto le sue attenzioni alla Brabham. Le trattative sono in corso perché la Brabham di vent'anni Yardley. Contemporaneamente risulterebbe che Pagnossin avrebbe scritto ad Ecclestone di non poter accettare le condizioni postegli perché finanziariamente troppo pesanti, anche in abbinamento a un secondo sponsor. In questo modo « balla » il programma de Adamich, che in questi ultimi tempi è stato fatto segno di voci strane e contrastanti che lo hanno messo in... alternativa a Serblin. Quel Serblin che proprio de Adamich ha contribuito a valorizzare dandogli la sua F. 2 (e non è vero che non fosse competitiva: lo ha di-

mostrato recentemente Stommelen all'Estoril). La squadra Brabham (Yardley?) così potrebbe risultare formata da Reutemann (sicuro) e dal tedesco Stommelen, se questi troverà uno sponsor che copra le spese per la seconda macchina di Ecclestone.

Definita infine anche la squadra di TYRRELL. La Elf ha imposto il francese Depailler a Tyrrell, che affiancherà così Scheckter per la stagione '74. La Elf sponsorizzerà anche la squadra di F. 2 con vetture March per Stuck e Depailler, ed è interessata anche ad una F. 2 da affidare a Combes per il pilota Leclere.

La casa di benzina francese ha in questi giorni riconfermato la sua fiducia alla Tyrrell del dopo-Stewart, pagando per un contratto quinquennale un miliardo e cinquecento milioni: è come dire trecento milioni l'anno. Il che dimostra che non è poi così insignificante la cifra che la FIAT dà alla Ferrari (500 milioni l'anno).

Giancarlo Cevenini

## Tempi difficili anche? con i patrocinatori?

LONDRA - Fra le chiacchiere nell'ambiente inglese delle corse, una cosa è largamente ovvia: la McLaren si è giocata molto del rispetto che riscuoteva ovunque, quale una delle veramente oneste squadre di Grandi Prix. Ora forse di questo tipo resta soltanto in Tyrrell. Praticamente, tutti gli altri hanno qualche « tara », nata da racconti (che, ammettiamolo, in certi casi potrebbero essere infondati oppure nati da malignità) su dubbi affari con fornitori, o piloti, o patrocinatori. D'accordo, questo è un mondo ove i direttori di squadre a volte devono ricorrere all'astuzia, non possono sempre essere del tutto onesti, però sono fatti che danno un poco piacevole aspetto al nostro sport.

A parte la questione morale, la faccenda Yardley-McLaren potrebbe avere altre ripercussioni. Potrebbe allontanare patrocinatori che, lo si voglia ammettere o meno, sono diventati una parte essenziale dello sport motoristico. In Inghilterra si scorgono perfino ripercussioni provenienti da Indianapolis. Alcuni potenziali patrocinatori si chiedono se non rischiano forse di danneggiare l'immagine della loro società, ponendo piede in uno sport che è sempre tanto pericoloso. La L & M ha proclamato negli Stati Uniti di ritenere che il suo interesse nelle competizioni non dava utili adeguati. Notizie di questo genere trapelano da oltre Atlantico e certi consiglieri di amministrazione si stanno chiedendo: « se non vale la pena per gli americani, vale la pena per noi? » Non dovremmo forse, si domandano, investire il nostro denaro nel golf, nella vela, o nei concorsi ippici?

Pare che la Philip Morris stia esitando a investire denaro nelle corse, al di fuori del team JPS, operazione che dal suo punto di vista funziona bene. Anche se la decisione non è definitiva, sembra che l'anno prossimo patrocinerà di nuovo un campionato, però di F. Atlantic, come avevamo del resto già ventilato, forse patrocinando anche due o tre importanti gare di F. 3, ma non un campionato di tale formula.

Il fatto è che ci sono state esitazioni anche in una società bene impiantata nelle corse e la faccenda Yardley non può essere stata di aiuto. E ammesso che la Yardley era un patrocinatore ideale, che ha dato allo sport, oltre a ricavarne benefici in modo intelligente. E le competizioni non possono permettersi di perdere patrocinatori di questo genere, altrimenti si arriverà al punto che la Marlboro rinuncerà e tutto l'edificio finirà per crollare...

d. h.



Patrick McNally nel corso della sua intervista concessagli da Ronald H. Thomson, presidente della Philip Morris Europa

Questa doppia intervista esclusiva per AUTOSPORT (Londra) e AUTOSPRINT chiarisce molti dubbi

La MARLBORO apparve vistosamente sulla scena dell'automobilismo sportivo nel 1971, patrocinando il team BRM. I parties sontuosi e le varie trovate pubblicitarie, così come la sua famosa diligenza e le belle modelle scandinave, non riscosero sempre approvazione unanime, ma non si può negare che creassero un'atmosfera che richiama l'attenzione, risvegliando molto interesse anche fuori del mondo dello sport automobilistico.

Ora siamo giunti al termine della stagione 1973 e la Marlboro ha rotto completamente i suoi legami con la BRM. La Philip Morris è in procinto di annunciare i suoi piani per



risponde

### RONNIE THOMSON

Presidente della Philip MORRIS Europa



### L'errore di STEWART

— In Austria Louis Stanley suscitò non poca ilarità, annunciando che aveva deciso di buttare a mare la Marlboro. Qual'è la verità?

RONNIE THOMSON - « Nessuno ha buttato a mare nessuno. Avevamo un accordo per due anni con la BRM, con l'opzione per rinnovarlo. Decidemmo di non farlo, dato che l'opzione era nostra, non di Mr. Stanley. »

— Ritenete di avere ricavato vantaggio dal vostro legame con la BRM?

« Un vantaggio assai più tangibile di quanto avessimo mai previsto, per molti motivi. Prima avevamo pensato che la BRM ci avrebbe fatto parecchia pubblicità vincendo gare. Il fatto che ne vinse una sola ci fu di vantaggio, perché ci costrinse a prendere l'iniziativa in mano. Dovevamo essere molto più creativi, nel campo promozionale. Secondo me, anche se perdemmo in quasi tutte le competizioni, vincemmo, più o meno, in ogni mossa promozionale. »

« Ci rendemmo anche conto che avremmo dovuto assumerci noi il compito di scegliere squadre e piloti. La BRM ci costrinse a diventare patrocinatori attivi, anziché passivi, e ci obbligò ad avere idee creative, dando così un buon contributo a questo sport. Per esempio, il Premio Rouge et Blanc Joseph Siffert. »

— Secondo lei, le competizioni di Grand Prix vengono organizzate in modo abbastanza efficiente, per conservare la partecipazione di grossi patrocinatori come voi?

« La partecipazione della Philip Morris non è piccola. Negli ultimi due anni le corse automobilistiche sono notevolmente maturate, in fatto di professionalismo. Per un patrocinatore, il punto più importante consiste nel fatto che gli venga dato tempo sufficiente per programmare. Se ha speso una grossa somma di denaro per una gara importante come un Grand Premio, è inconcepibile che tale Gran Premio possa venire annullato con meno di una settimana di preavviso. Se è prevista una ripresa televisiva su piano nazionale o mondiale, non può esistere questione di annullare la gara all'ultimo momento. Pertanto i programmi, il denaro in ballo, i piloti, le misure di sicurezza sui circuiti, devono tutti essere decisi all'inizio della stagione. Credo che ora le cose stiano così ma penso che la CSI dovrebbe avere un maggior controllo su queste questioni. »

— Jackie Stewart fece alcune osservazioni poco lusinghiere, su quanto lei dichiarò a Monza, alla riunione dei patrocinatori. Che cosa disse, per irritarla?

« Penso che la riunione dei patrocinatori, alla quale Mr. Stewart decise di partecipare, consentì ai patrocinatori come me di dichiararsi d'accordo con lui, sul fatto che sarebbe necessario limitare i lasciapassare per i boxes, per motivi di sicurezza. Comunque, problemi simili dovrebbero essere affrontati dalla CSI, insieme con tutte le parti interessate, e i piloti non dovrebbero agire unilateralmente. Quali patrocinatori, noi fummo particolarmente offesi, dato che l'azione arbitraria di costruttori e di piloti era unicamente a svantaggio della stampa, dei fotografi della TV e di altri professionisti, senza i quali le gare di Grand Prix non esisterebbero. »

— La Philip Morris ha intenzione di patrocinare le competizioni quanto ha fatto quest'anno?

« Dal punto di vista dell'investimento, credo che la nostra partecipazione sarà per lo meno altrettanta quanto lo è stata in passato. Pensiamo però di distribuire il nostro budget in maniera più efficace. »

— Non prevedete di trasferire parte dei vostri sforzi alle altre vostre attività sportive?

« No. La Philip Morris è già interessata a molti altri sport, soprattutto quelli ad alto livello e di ottima qualità, che riteniamo adatti per la Marlboro. In questo campo tendiamo a cercare di creare un'immagine generalmente maschile. Tutto il tema della Marlboro, fino dalla sua creazione, è stato mascolino e virile (ne è tipico il cow-boy Marlboro). Secondo me, le competizioni, i conduttori, il pericolo, l'atmosfera e lo spirito che anima l'ambiente, sono tutti compatibili, in modo diretto, con il tema pubblicitario della Marlboro. »

— Il vostro bilancio-corse è controllato dagli Stati Uniti o dall'Europa?

« L'Europa controlla oltre il 25 per cento degli utili mondiali della Philip Morris Inc. e questo ci consente una ragionevole libertà, nell'agire in maniera indipendente. Dato che per l'Europa le spese di marketing superano i 40 milioni di dollari, ci si può rendere conto che le competizioni automobilistiche non sono che una piccola parte del nostro programma. »

risponde

### PAT DUFFELER

Direttore della « promozione »

### La sfida con BRM



— Perché la Philip Morris decise di legarsi con la BRM, prima di tutto, e quando decideste di cercarvi un'altra squadra?

« Penso che Louis Stanley avesse un'idea interessante, quando si rivolse a noi. Avevano vinto i Gran Premi d'Austria e d'Italia, piazzandosi secondi negli Stati Uniti. Tenendo conto del successo del team, dal luglio 1971 fino alla conclusione di quell'anno, è chiaro che la BRM stava andando eccezionalmente bene. A metterci in contatto con Stanley fu Jo Siffert, che già da un paio d'anni aveva legami con la Marlboro. Ronnie conobbe Louis Stanley al GP di Francia e gli parlavo a Monza, il giorno in cui vinse Gethin. Stanley si era preparato bene e durante la premiazione aveva già un piano abbastanza nutrito d'idee. Il concetto base consisteva in un team multi-nazionale. Eravamo lungi dal sapere che si trattava di un concetto inattuabile e il primo anno lo dimostrò. Lo scoprimmo noi, prima che se ne rendesse conto Stanley. »

« Ci tuffammo nelle competizioni e imparammo in fretta... alla maniera dura. Arrivati al GP di Monaco, lo scorso anno — lo ricorderà — organizzammo una delle più spettacolari feste del week-end sul nostro yacht, che avevamo nel porto. Era soltanto il nostro primo anno, nel mondo delle corse, però vennero tutti. Sapevamo che Stanley e la Yardley si erano lasciati sbattendo la porta e questo per noi era una sfida. Cercammo di rispettare lo spirito che anima le competizioni automobilistiche. »

« Quando i concetti di Stanley si dimostrarono inattuabili, lo spronammo a ridurre il numero di vetture iscritte ad ogni gara. Come dice Emerson Fittipaldi: "per ottenere il successo, un team ha bisogno di una assoluta concentrazione", cosa che mancava invece alla BRM. Per i nostri scopi promozionali il successo non è di un'importanza totale, però volevamo essere competitivi e ispirare fiducia. »

« Arrivati al G.P. d'Olanda di quest'anno, avevo già detto a Louis Stanley che volevamo aperte tutte le nostre opzioni e che non avremmo rinnovato il contratto per il 1974. Io ritengo che ci siamo lasciati in buoni rapporti. Ho sempre trovato Stanley un uomo simpatico e alcuni dei suoi recenti commenti mi hanno meravigliato... anche se li ho trovati divertenti. Si è trattato di una decisione d'affari e, quando siamo stati interrogati dai più importanti quotidiani inglesi, abbiamo dichiarato che la nostra decisione era basata sui risultati (o meglio sulla mancanza dei medesimi). »

— Commentando sul fatto che Regazzoni fu lasciato a piedi nel GP del Canada, Stanley, si dice, avrebbe asserito che non riguardava la Marlboro a chi lui affidasse le sue vetture e che vi aveva comunque mandato un telex, come atto di cortesia. Lei che commenti ha da fare, sulla faccenda?

« Restammo male, che Clay non corresse nella gara. La decisione fu presa senza che fossimo consultati, fatto che non teneva fede agli accordi del contratto firmato da Stanley. Ritenemmo, in ogni modo, che i motivi impliciti e la mancanza di un avvertimento fossero inadeguati. »

— Stanley ha dichiarato in più occasioni che la partecipazione finanziaria della Marlboro rappresentava soltanto una piccolissima percentuale del budget BRM per le corse. E' vero?

la prossima stagione, dopo mesi di congetture, periodo nel quale il nome di quasi tutte le squadre è stato fatto, in rapporto alla Marlboro, una settimana dopo l'altra. Benché non si sia ancora avuto un annuncio ufficiale, alla TV europea si è dichiarato (dichiarazione ripresa dalla stampa in tutto il mondo) che la Marlboro, in collaborazione con la Texaco, patrocinerà il team McLaren. Piloti Emerson Fittipaldi e Denny Hulme.

Prima che apparisse in scena la Marlboro, la BRM era patrocinata dalla Yardley e anche se la ditta di cosmetici parve felicissima di dare l'addio a quella squadra nel 1971,

ora invece non è molto soddisfatta per l'imminente perdita del team McLaren, che ha riscosso tanti successi.

Per fare maggior luce sui concetti di uno dei più importanti patrocinatori del mondo delle corse, ho intervistato Ronnie Thomson, presidente della Philip Morris Europe, e Pat Duffeler, un dirigente della Philip Morris Europe e direttore dell'Oreca, la società promozionale della Morris.

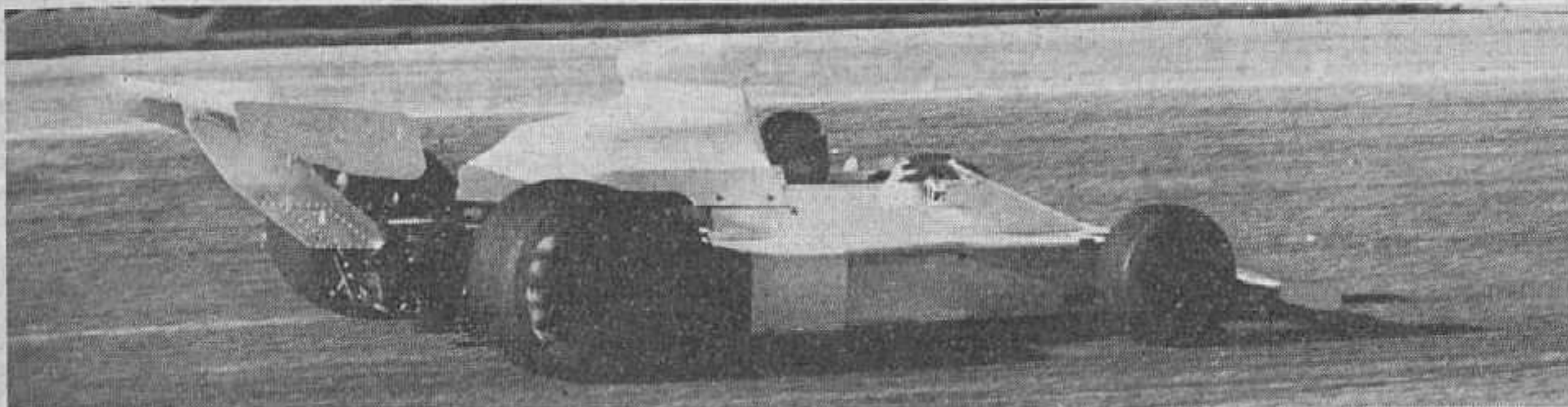
L'acuto senso di competitività, che in Ronnie Thomson si sviluppò durante gli anni nei quali era un giocatore della squadra internazionale scozzese di rugby e un noto atleta di una grande università

inglese, gli è molto utile nella sua veste di presidente della Philip Morris Europe. Posizione che ricopre da ormai quattro anni. Nato a Londra nel 1936, di discendenza scozzese, si laureò in scienze economiche all'Università di Cambridge, oltre ad essere ragioniere.

Pat Duffeler, americano nato a Bruxelles, è un economista. Entrò alla Philip Morris tre anni fa, ma è già direttore della Morris Europe; exploit non piccolo, all'età di trent'anni. Ebbe il suo primo assaggio dello sport motoristico, quale spettatore non soltanto « dilettante » al G.P. di Monaco del 1970.

Lo SPONSOR che è al vertice degli impegni nelle corse non ha intenzione di tirarsi indietro (nonostante la BRM): anzi collaborerà a un sistema nuovo di cronometraggio anche a vantaggio del pubblico

# MARLBORO spenderà di più!



LE CASTELLET - Questa anonima Formula 1 completamente bianca è la McLaren M23 con la quale Emerson Fittipaldi ha fatto i suoi primi approcci, sul circuito francese del Castellet (vedi pag. 29) con la vettura che piloterà nel '74. Chapman fino al 31 dicembre non ha consentito evasioni agli impegni del brasiliano. Perciò fino a gennaio la Marlboro e la McLaren non daranno notizia dell'abbinamento.

« Non ha mai perso un'occasione per ricordarcelo. Dato che il nostro accordo si basava soprattutto sui premi d'arrivo, Stanley avrebbe potuto facilmente, con moderato successo, raddoppiare l'utile che gli veniva dal patrocinio. »

— In questo momento, la grande domanda che tutti si pongono è la seguente: l'anno prossimo, quale sarà esattamente la situazione?

« In questo anno praticamente ogni squadra ci ha contattato: Tyrrell, Lotus, Brabham e McLaren. Al momento non posso dirle ufficialmente quale è esattamente la situazione, perché i piloti e squadre hanno impegni che non vorrebbero compromettere. Anzi, alcuni dei commenti che ho letto su alcune riviste specializzate, circa il futuro, sono inesatti. Potrà essere interessante per i suoi lettori sapere che i nostri rapporti con altri grossi patrocinatori, e anche con altre società competitive, sono stati ottimi. Ci siamo dati ospitalità a vicenda, nei rispettivi luoghi riservati a occasioni del genere. Ormai squadre e conduttori dovrebbero sapere che non possono fare il gioco di mettere una società contro l'altra. »

— Ogni pilota della BRM, più o meno, si è lamentato di non avere ricevuto il compenso dovutogli per contratto. Chi si era impegnato a versare tali compensi: BRM o Marlboro?

« Noi abbiamo un personale contratto promozionale con ogni pilota della BRM, del tutto staccato dal loro accordo per gareggiare, e i compensi dovuti da noi sono tutti stati pagati in pieno. »

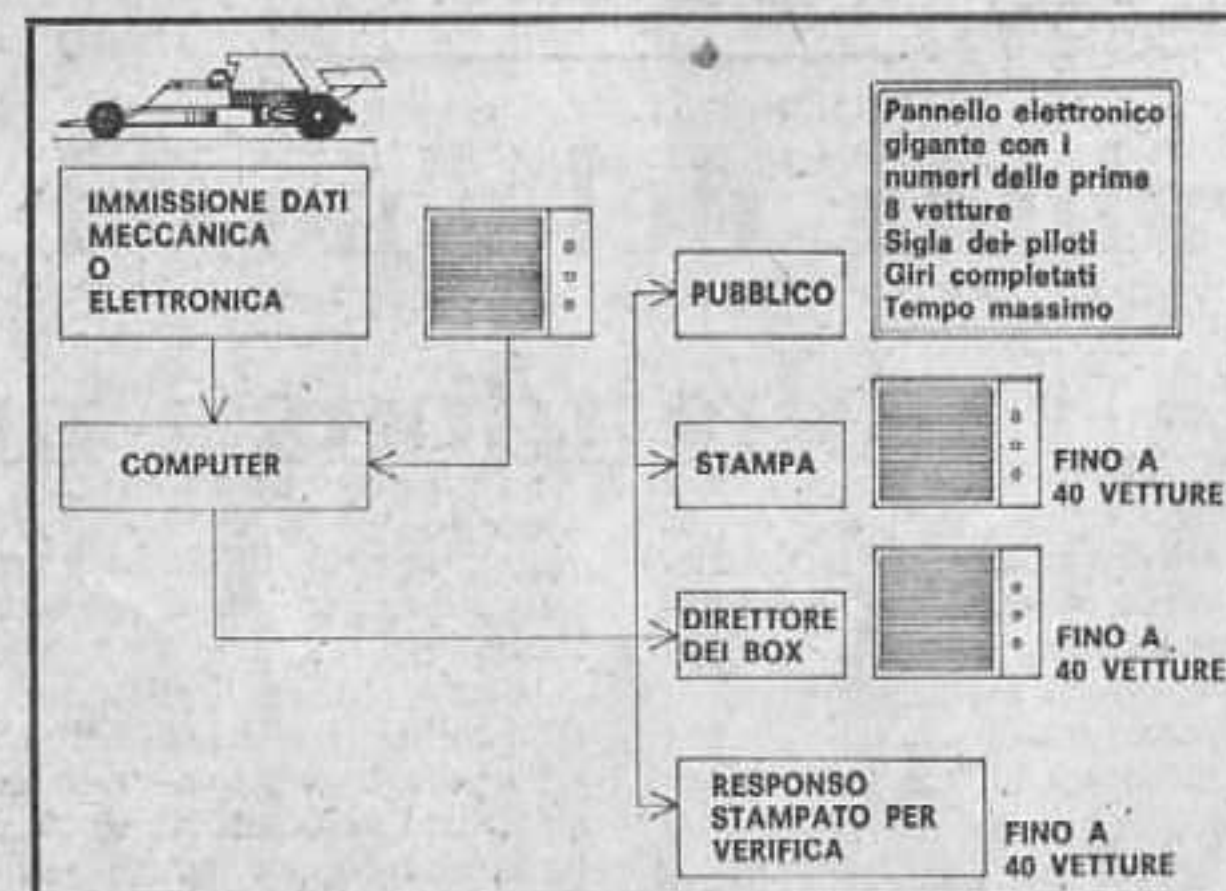
— Per la prossima stagione avete in animo di seguire lo stesso genere di attività promozionale? C'è chi giudicava i vostri parties un assoluto spreco di denaro e le vostre belle ragazze ai boxes e nel parco macchine una presenza piuttosto inutile. »

« Cambieremo il quadro delle nostre attività promozionali. Non riteniamo che i nostri parties stiano stati uno spreco di denaro e probabilmente li hanno giudicati tali le persone che avremmo più desiderato non vedervi. Jackie Stewart ha detto: "Uno degli ingredienti principali della scena dei Grand Prix sono la sua immagine affascinante e il contributo apportato dalle sue belle donne." Speriamo dunque di avere aggiunto qualcosa a quest'immagine. Fra parentesi, le nostre ragazze hanno severe istruzioni di non essere d'intralcio, mentre si sta svolgendo la gara. Penso che

siamo riusciti, in complesso, a dare impulso alle competizioni. Abbiamo desiderato che altri patrocinatori fossero attirati e che l'interesse del pubblico in generale fosse risvegliato. In molti grandi premi l'unica pubblicità fu svolta per il nostro tramite. »

— Secondo lei il patrocinatore dovrebbe avere più voce in capitolo, nell'organizzazione delle gare? »

« Che cos'è un patrocinatore... qualcuno che paga 500, 50.000 o 500.000 sterline? La parola patrocinio è molto vaga. Certo, l'entità dell'interesse e della partecipazione deve avere un corrispondente contributo, quando vengono prese le decisioni. Le consultazioni hanno una base di critica: né la GPDA né i costruttori di F.1 possono permettersi di prendere decisioni unilaterali, senza tenere conto dell'effetto che queste possono avere sugli investimenti del patrocinatore, o sul livello nazionale delle competizioni in un dato paese. E, parlando di questo, pensiamo che un più stretto lavoro con la CSI farà migliorare l'organizzazione complessiva delle gare. Io vedo un ruolo più vasto per le grosse società che aiutano lo sviluppo delle competizioni. Si tratta di uno sport veramente internazionale e



Questo è lo schema del tabellone luminoso che la Marlboro provvederà ad installare nei circuiti da lei patrocinati. Potrà visualizzare una notevole serie di informazioni per direttori sportivi, pubblico e stampa

prevedo un'aggiunta di ulteriori grandi premi in calendario, forse in Giappone, in Venezuela e in Australia. Sarebbe un bene per lo sport, però richiederebbe fondi e collaborazioni internazionali. »

— Quali vantaggi tangibili trae la sua Società dalle corse, e quali sono le vostre mete?

« Non soltanto "fare conoscere la marca": anche la "messa in luce" della corporazione, perché tutti sanno che la Marlboro è la Philip Morris. Poiché quello delle competizioni è un mondo dall'interesse tanto fenomenale, ci ha aperto la strada a molti contatti. Credo che le competizioni in generale racchiudano in loro una grande ricchezza di talento, se si pensi ai costruttori e ai progettisti, oltre che ai piloti e ad alcune delle persone che hanno stretti contatti con quel mondo. Per noi le competizioni sono state un veicolo per fare divertire distributori, amici di altre società consorelle, agenzie e persone con le quali facciamo — o speriamo di concludere — affari. La Società ritiene di avere tratto grandissimi vantaggi dalle corse... però abbiamo lavorato sodo e anche dato molto. »

— In che modo valutate i risultati?

« Abbiamo fatto tests sulle reazioni del pubblico, circa la nostra partecipazione alle corse, e i risultati sono stati assai più favorevoli di quanto prevedessimo. »

— Per quanto tempo avete intenzione di restare nel mondo delle corse? »

« Non si tratta di un flirt passeggero, nelle nostre intenzioni. Per esempio, i nostri accordi con i circuiti Paul Ricard, Nivelles e altri, hanno la durata di dieci anni. Sapevate che stiamo investendo notevolmente in un sistema di cronometraggio speciale, lavorando in collaborazione e con la Heuer? Per questa iniziativa, speriamo di avere la completa collaborazione delle squadre. »

— L'anno prossimo quali piloti patrocinerete su basi personali?

« Saranno in minor numero di quanto siano stati quest'anno. Presumo che continueremo con Lauda e Regazzoni, oltre naturalmente ai piloti del nostro team. Questo, lei lo capisce, dipenderà dal contratto individuale di ogni pilota, col suo team. »

— Le attività promozionali della Marlboro partiranno sempre da Losanna?

« La programmazione delle attività corse avrà ancora origine dalla sede europea. Come abitudine, noi ci mettiamo d'accordo con il personale di ogni mercato individuale per completare tali attività. Abbiamo aperto un piccolo ufficio a Londra, che controlla la "flotta" di camioncini per la promozione, le nostre dodici copie di vetture di F. 1 e le nostre "forze in campo" che — unite all'assistenza locale — assommano complessivamente a circa cento persone, per alcuni grandi premi. »

— Quel è il budget previsto per le corse del 1974?

« E' ovvio che non posso rispondere. E, comunque, le variazioni nella valuta hanno complicato questo punto. In complesso ci sarà un lieve aumento nel budget, dovuto soprattutto alla nostra partecipazione nel nuovo team. »

— Quando si avrà l'annuncio ufficiale, riguardante la nuova squadra?

« Agli inizi del gennaio 1974. »

Patrick McNally

L'ex ferrarista belga spiega in questo articolo esclusivo perché, dopo i contatti con la McLaren e Tyrrell la JPS era diventata l'ultima carta

# Sarò alla pari con PETERSON

Copyright per l'ITALIA

**AUTOSPRINT**  
presenta



GLI ARGOMENTI di

Ebbene, sarà JPS-Ford! L'accordo di principio è stato preso il venerdì 5 ottobre a Watkins Glen, le modalità del contratto sono state discusse il giovedì 11, ed è stato firmato il lunedì 15. Un contratto di «Joint First Driver» come si dice in Inghilterra, cioè che Ronnie Peterson e io saremo entrambi primo pilota, come era il caso per il tandem Peterson-Fittipaldi. Se la notizia è stata ritardata fino ad oggi è per motivi di affari. Oso sperare che nessuno mi porterà rancore per il mio silenzio.

Tuttavia; mi sembra abbastanza strano che JPS-Ford non sia venuto all'idea di nessuno, né in Belgio, né all'estero, quando non si è forse mai altrettanto parlato di trasferimenti come quest'anno e che si sono fatte delle ipotesi senza fine.

Come sono arrivato alla squadra Lotus, che fa correre

nuta di un accordo fra il mio «sponsor» Marlboro e McLaren (la sola squadra che pareva potersi prestare) per fare correre una terza vettura indipendente. Le cose andavano così bene fra le due parti e avevo ricevuto io stesso tante assicurazioni che consideravo le cose come fatte, anche se non era ancora stato possibile ai soci di regolarizzare il loro accordo.

Ed è per questo che non ho potuto accettare l'offerta che Ken Tyrrell mi ha fatto il 5 agosto, al ritorno dal Gran Premio di Germania, di sostituire Jackie Stewart nella sua squadra. E fu allora che il mio eccellente amico John Gossens è entrato nel giro e che il programma è evoluto verso un triplice accordo McLaren-Marlboro-Texaco. Un po' più tardi mi fu chiesto se vedevo degli inconvenienti in Emerson Fittipaldi coinvolto

nella nostra associazione. Non ne vedevo.

Poi, il giovedì 27 settembre, il giorno in cui avrei dovuto firmare il contratto, ho appreso che non c'era che un posto disponibile e che Texaco aveva ottenuto di far passare il suo rappresentante al mio posto. Questa, è la legge degli affari.

Ho evidentemente ripreso contatto con Ken Tyrrell, ma il posto che mi aveva proposto non era più disponibile. La squadra Lotus diventava allora come un'ultima carta, ma teorica soltanto perché Colin Chapman si è generalmente fatto un punto d'onore di reperire dei principianti promettenti e farne dei campioni.

Ma quando ho preso contatto con lui, oso dire che in tutta la mia carriera non ho avuto un accordo rapido come il nostro.

Voglio qui esprimere pubblicamente tutta la mia gra-

titudine a Marlboro, con la quale ero sotto contratto fino alla fine del 1974 e che mi ha liberato con perfetta buona grazia, per permettermi di legarmi col suo concorrente JPS.

## Il ritorno all'ovile

Entrare nella squadra JPS-Ford rappresenta per me un ritorno all'ovile, perché avevo fatto parte del team Lotus nel 1966 e 1967 quando ho corso le competizioni britanniche su vetture turismo al posto di Jim Clark che le aveva abbandonate. Ma quando venne il momento di fare i miei inizi in Formula 1 il team Lotus aveva Jim Clark e Graham Hill e non aveva evidentemente nessun bisogno di me.

Però, posso dire che dopo la morte di Jim Clark, sono stato il primo pilota col quale il team Lotus prese contatto per raggiungere la sua squadra di F. 1 nel 1969. Ma ero allora molto soddisfatto alla Ferrari. Da allora, non avevo più avuto contatti con il team Lotus per la buona ragione che, da quella data, non mi sono più trovato sul mercato dei piloti. Nel 1969 il mio ritorno alla Ferrari era stato il primo trasferimento della stagione, e, da allora, sono stato incondizionatamente fedele a Maranello.

## Che cosa rappresenta JPS-Ford?

C'è bisogno di ricordare che è il nome contemporaneo delle vetture di F. 1 Lotus, e che Lotus è, con 54 vittorie, il detentore del record assoluto dei Gran Premi? E, quel che è ancora meglio, che Lotus ha iniziato molto modestamente in F. 1 nel 1958, ha ottenuto queste 54 vittorie in 168 confronti soltanto?

La serie di vittorie 1973 di JPS-Ford è senza dubbio ancora in tutte le memorie: sette vittorie, dieci «pole position», sette record del giro più veloce e 2.549 chilometri in testa (il doppio di ogni altra Casa) in quindici Gran Premi.

Questo significa che disporrò nel 1974 di una vettura che mi permetterà di difendermi come ai bei tempi delle Brabham-Ford BT26 e della Ferrari 312 B-1. Ma sia detto per inciso, il brutto periodo che sta per finire non sarà stato tempo perso (eccetto dal punto di vista elenco di vittorie) perché credo che non esista miglior allenamento della battaglia, al volante di una vettura che manca di prestazioni.

## I nuovi padroni

Per quello che farò, oltre alla Formula 1, sarei ben imbarazzato nel parlarne per ora, perché i fabbricanti di sigarette sono infinitamente più esclusivi che i costruttori. Persino Enzo Ferrari, ultimo guardiano della grande tradizione di un tempo, ha spesso accettato che i suoi piloti di vetture sport diventassero suoi avversari in F. 1. Coloro che operano in un solo settore lasciano ai loro piloti ogni libertà di correre per altri costruttori in altri settori.

Ma il fabbricante di sigarette non intende che il pilota di una squadra che sovvenziona, corra in nessun caso per una squadra sovvenzionata da un altro nome del mondo del tabacco. Così ho dovuto scegliere, per il 1974, fra la Formula 1 e la vettura Sport. Scegliere non è senz'altro la parola esatta perché non vi è esitazione possibile fra l'una e l'altra. Ciò che voglio dire è che, passando alla JPS-Ford, escludevo automaticamente la squadra che mi attendeva per il campionato del mondo marche.

Che piloti vetture da Turismo l'anno prossimo, non è nemmeno dubbioso, ma non saprei ancora dire né la Casa, né il programma, perché nulla è ancora deciso.

Non è d'altronde impossibile che rimanga semplicemente «libero», pronto a rispondere alle offerte che mi piaceranno. Perché, per quanto sia diventato pilota professionista per la forza delle cose, mi piace disputare per puro piacere corse che mi divertono. Forse la stagione '74 mi porterà anche questa soddisfazione?

Jacky Ickx

CHAPMAN, NONOSTANTE CERTE DICHIARAZIONI DI 'PIERINO' RIGUARDO LA 'LOTUS-CHE-PERDE-LE-RUOTE', HA INGAGGIATO IL BELGA, DESTINANDOGLI PERÒ UNO SPECIALE TELAIO...  
... SENZA RUOTE, IN MODO CHE ICKX (E LA TEXACO) NON ABBIANO DA RIDIRE.



## Per la rabbia del «no» Fittipaldi CHAPMAN abbandona i motoscafi

LONDRA - Colin Chapman è più che seccato, per la defezione di Emerson Fittipaldi, e una delle conseguenze è l'accantonamento di attività d'interesse minore, quale la sua impresa di motoscafi. Si occupa invece molto della nuova JPS, più di quanto si sia mai occupato di qualsiasi vettura da corsa da quando la JPS era ancora in uno stato relativamente «grezzo». (La nuova, a proposito, sarebbe la Lotus 75 se non fosse una JPS). Uno dei risultati di quanto è accaduto sarà che la nuova vettura apparirà più radicale di quanto si fosse previsto e che il team prevede il genere di periodo «doppio» che si ebbe all'apparizione della 72 quando le 49 vennero usate come rinforzo. Questa volta si avrà un «72/75» e per stare nel sicuro si ag-

giorna un paio di 72. La nuova vettura è naturalmente in terribile ritardo, ma si spera che sia pronta per la fine dell'anno.

Come sempre il direttore di squadra, Peter Warr, è astutamente imparziale nei suoi commenti sul divorzio: «Emerson è un pilota super intelligente — dice — ma non altrettanto bravo in affari. Si è lasciato influenzare troppo facilmente da una stampa partigiana e dalle pressioni della TV. Guardate i risultati: noi e Tyrrell abbiamo vinto nei recenti anni circa l'80% dei Grandi Premi e questo dovrebbe essere un fattore di grande importanza, da prendere in considerazione, prima di passare ad altre squadre.»

d. h.

le JPS-Ford? La cosa vale essere raccontata come esempio in più del modo col quale, talvolta, gli avvenimenti ci conducono. Quando il commendatore Ferrari e io abbiamo deciso di separarci di mutuo consenso (e nel migliore dei modi, tengo a ripeterlo, perché aveva capito, come me, che non potevo fare le spese dei dissensi interni della Casa), fare dei piani per il 1974 richiedeva un certo sforzo d'immaginazione, perché le tre squadre-regine erano al completo e non parevano essere oggetto di mutazione alla fine della stagione.

E' così che l'idea mi è ve-

Al Castellet si prova

## PETERSON dà 1 secondo a FITTIPALDI in Mc LAREN

LE CASTELLET - In un magnifico fine settimana d'autunno, sotto il sole della Provenza il circuito Paul Ricard ha ospitato, in una stessa seduta di allenamento protrattasi per due giorni, tre fra i sicuri protagonisti della stagione '74 di Formula 1: Ronnie Peterson, con la sua consueta

Lotus-John Player Special, Jody Scheckter, neo-acquisto della Tyrrell, con la Tyrrell-Ford già di Stewart, ed Emerson Fittipaldi, al suo primo contatto con la McLaren M23.

Ovviamente, il più rapido è stato Peterson, che non ha certo bisogno di affiatarsi con il mezzo, che ha ottenuto un magnifico 1'12"1. Scheckter ha girato in 1'14" circa, mentre nei suoi molti giri di prova Fittipaldi non è sceso sotto all'1'13". Teddy Mayer, il direttore dell'equipe McLaren, non cercava dei tempi ma semplicemente cercava che il suo nuovo pilota prendesse confidenza con la macchina, una confidenza che, da parte del brasiliano, c'è in pratica già. Infatti, Emerson si è dichiarato entusiasta della vettura come di tutta la sua nuova équipe.

La McLaren di Fittipaldi, che dal 1974 sarà dipinta in rosso e bianco, i colori della Marlboro e della Texaco (che sono i suoi nuovi sponsor), in occasione di queste prove al Ricard era completamente bianca, e senza adesivi pubblicitari che non fossero quelli della Goodyear. Si tratta di una clausola imposta da Chapman, per il quale Fittipaldi è ancora sotto contratto fino al 31 dicembre di quest'anno, ed infatti sul casco di Emerson spiccava ancora il marchio JPS.

Secondo Fittipaldi, che ha firmato un contratto biennale con la McLaren i suoi più seri avversari alla corsa verso il titolo sono il suo ex-compagno di squadra, Peterson, poi Ickx, Hulme, ed i « giovani lupi » Scheckter ed Hunt. Mentre si svolgevano queste

prove di formula 1, in pista c'era anche una Matra-Sport pilotata da Beltoise, al cui fianco per qualche giro si è seduto Ken Tyrrell. Queste prove Matra avevano sia lo scopo di girare un film pubblicitario per la Elf, sia di fare delle prove vere e proprie.

Per questa settimana è attesa al Ricard la squadra Ferrari, che in verità si prevedeva fosse della partita con la sua B3 modificata assieme a Lotus, Tyrrell e McLaren, tanto più che si trattava di prove Goodyear. Ma forse era proprio questa « compagnia » che non era cercata (al paragone dei cronometri multipli...). E' probabile però che il maltempo che ormai sta allontanando l'anticiclone, eviterà a Lauda e C. preoccupanti paragoni.

J. P. P.



Ken Tyrrell con il suo nuovo pupillo, il giovane ma già affermato Jody Scheckter, che nelle prove al Ricard ha usato la F. 1 di Stewart



Si lavora alla JPS di Ronnie Peterson. In questa sessione di prove Goodyear lo svedese è stato il più veloce, con la già conosciuta Lotus

KEITH DUCKWORTH (tornato in circolazione dopo una malattia di cuore) non pensa di cambiare per il 1974 il suo imbattibile COSWORTH 8 DFV

# «Perché cambiarlo se non lo battono?»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - E' stato un piacere rivedere Keith Duckworth di nuovo in circolazione e potere scambiare con lui una di quelle conversazioni sempre stimolanti. E' magro, dopo la sua lunga malattia di cuore («lo saresti anche tu, vivendo con una dieta di 1000 calorie al giorno», ha detto per spiegare perché i suoi calzoni gli ballavano addosso). Il guaio di queste conversazioni stimolanti è che in complesso, sono improntate allo scherzo, senza contare i commenti diffamatori, comunque qualche punto di interesse salta sempre fuori!

Duckworth è perplesso per il fatto che il suo DFV domini ancora in F. 1 e, si direbbe, in modo più netto che mai dopo sei anni. Ammette che questo è piuttosto lesivo per il progresso che, in teoria, le corse dovrebbero portare. Come molti fra noi, anche lui è sconcertato che i teorici vantaggi di un motore a dodici cilindri non abbiano condotto a risultati pratici, comunque non favevi l'idea che questo lo renda infelice!

Non ha intenzione di apportare cambiamenti di spicco al DFV per il 1974 («dopo tutto, quest'anno non è stato battuto, vero?») e ripete che nessuna squadra ha

la minima priorità. I teams passano gli ordini e i motori vengono forniti appena sono completi, in perfetta rotazione di tempo. Pertanto non dovrebbero esserci dei «buoni» DFV, né dei «mediocri» DFV, come ad alcune squadre piace asserire, anche se Duckworth ammette che per qualche motivo non troppo chiaro alcuni motori risultano effettivamente un poco migliori di altri. Non ci sono gruppi propulsori «speciali», che si coprono di polvere su un ripiano, in attesa del giorno in cui un altro motore sarà pari al DFV e la Cosworth non ha nessuna intenzione di rifare l'unico DFV con monoblocco in lega (costruito alcuni anni fa e usato sulla sua vettura a trazione totale) perché dovrebbero fonderne dodici prima di ottenerne uno utilizzabile.

Sull'argomento dei DFV «buoni» o «mediocri», Keith parla in tono molto acido di certe squadre e fra le imprese che rivedono e riparano i DFV appaiono soltanto Nicholson (che prepara i motori McLaren) e Wyr. Parlando di Brabham e Surtees è particolarmente poco lusinghiero. «Mandiamo fogli e fogli d'istruzioni su cose come la circolazione dell'olio, per esempio, e per quanto mi risulta ai teams li stracciano poi si lamentano

perché i motori non vanno quando manca l'olio. La gente crede di poter apportare migliorie e, invariabilmente, non ci riesce e deve tornare a quanto ho progettato io.»

A questo punto è interessante osservare che Stewart ha detto che nelle prove e nelle corse di quest'anno non ha mai avuto un guasto al motore, fino a quello abbastanza piccolo a Monza. I risultati ottenuti dalla Tyrrell coi DFV sono notevoli e Keith dice che questo è dovuto semplicemente al fatto che Ken sa che è meglio non ficcarci il naso. E' anche vero che Tyrrell dispone di uno stock più che adeguato di motori: tredici, all'ultimo conteggio.

La Cosworth ha costruito 150 DFV da corsa, più alcuni gruppi propulsori non da corsa, per scopi dimostrativi (ha ordini per altri di questi ultimi, ma il problema è che in giro ci sono monoblocchi danneggiati che potrebbero essere usati a questo scopo, se non che manca il tempo per fare le testate). Una revisione standard per un DFV richiede 85 ore e abbiamo sentito dire che lo stesso lavoro per un motore BMW di F. 2 ne richiede 135 (a meno che non ci sia un Brambilla, supponiamo). Cifre notevoli,

che confermano la barzelletta secondo la quale il DFV è un motore di F. 1 di serie.

Ricordate quando fu annunciato il DFV? Duckworth disse che la sua meta in fatto di potenza erano i 400 HP. Un po' meno della sua meta per il motore derivato dal Ford V6 che porta a circa 3400 cc. E' generalmente ritenuto che erogherà circa 425 HP per essere utilizzato nel gruppo 2 il prossimo anno. Ci sono in giro una o due squadre di grand prix che non sarebbero scontente di ottenere 425 genuini HP da motori inferiori di soltanto 400 cc e con un doppio numero di cilindri!

Duckworth sta di nuovo pensando a un motore da corsa di due litri, per il quale ritiene che continuerà a esserci un mercato (anche se è perplesso da categorie come la sport due litri, ritenendo che dovrebbe logicamente sparire visto che nessuno ci guadagna denaro, fama o altro).

Keith è un uomo che usa molto spesso le parole «istinto, intuizione» e, se non fossimo meno inibiti, potremmo parlare di genio perché pare esservene un po' in quasi tutti i suoi motori da corsa. E' stato proprio un piacere, rivederlo in giro.

David Hodges

## Un'alternativa a STANLEY nella BRM?

LONDRA - Viene fatto di chiedersi che ne sarà della BRM, nel suo venticinquesimo anniversario. Si sente parlare sempre più spesso delle conseguenze quasi disastrose della cattiva amministrazione di Louis Stanley e per molti rimane un mistero che ci sia ancora qualcuno nel mondo delle corse che prende sul serio quel buffone. Le voci più scoraggianti che circolano sono quelle riguardanti i debiti della BRM e il fatto che molte delle sue consorelle abbiano chiuso i battenti, per fornire capitali liquidi alla Casa (da quando la Owen Organization se ne è disinteressata, la BRM ha creato consorelle per costruire parti, come ruote, e Stanley ha sempre sostenuto che davano buoni utili).

A quanto pare la possibilità che nel 1974 la British Airways patrocinii il team è diminuita fino quasi a sparire e la speranza di un patrocinio da parte della Benson & Hedges (sigarette) non si concretizzerà. E allora, «Big Loo», dove si va? Se non si potrà dimostrare che la BRM è una buona fonte di relazioni pubbliche, non si può certo dire che abbia qualcosa per attirare le somme di denaro di cui ha bisogno, anche se può forse esistere qualche società abbastanza ingenua per lasciarsi intrappolare. La miglior politica, per la Casa, sarebbe che il signor Stanley desse le dimissioni e lasciasse che fosse una persona competente a rifare della BRM la buona squadra che merita di essere...

In tal caso Stanley potrebbe dedicarsi soltanto alle apparizioni sui circuiti, con la più costosa vettura esistente sul mercato, per pontificare su estintori da portare in spalla, oggetti che, come gli può dire qualsiasi addetto alle misure anti-incendio, non hanno nulla di pratico (altrettanto gli direbbero le società che si occupano professionalmente di tali questioni se lui si abbassasse al punto di ascoltare i loro consigli), oppure per dare vita a un'altra campagna in favore delle barriere Armco, adesso che la loro inadeguatezza è così tragicamente lampante. Forse, se vuole veramente fare del bene allo sport motoristico, dovrebbe semplicemente sparire di scena.

● Peter Gethin ha osservato che preferirebbe essere nei gruppi di testa della F. 5000, l'anno prossimo, piuttosto che in fondo in F. 1.

● Cose che abbiamo già sentito dire più volte, ma ora sembra veramente che i famosi boxes di Brands Hatch stiano per essere rifatti. Durante l'inverno si costruirà una strada a due carreggiate proveniente dal parco macchine, sarà allargata la via di accesso dietro i boxes e la stessa strada del boxes verrà allungata fino al bordo della pista. Buone notizie per qualsiasi squadra che ha mai dovuto gareggiare seriamente a Brands Hatch, soprattutto tenendo conto che nel 1974 il circuito verrà utilizzato per il GP d'Inghilterra e per la British Airways 1000 (a quanto pare nome in esame per la gara che prenderà il posto della BOAC 1000). Speriamo che questa volta non si tratti soltanto di promesse verbali...

● Pare che non ci siano stati recenti sviluppi, circa la F. 1 di cui si era parlato per il team di Graham Hill. Le due parti hanno avuto contatti piuttosto vaghi, ma la Lola presume che Graham si sia guardato attorno. Comunque, alla Lola si ritiene difficile un ingresso completo nella F. 1, dato che dirigere una squadra porterebbe troppe interruzioni al normale lavoro (che dà utili) di costruzione di vetture da corsa di serie (in questo momento si lavora al massimo, trattandosi della stagione morta). Se dovesse crearsi una situazione tanto allettante da potere giustificare più dell'attuale costruzione di vetture, probabilmente la Lola creerebbe un settore completamente staccato. Potrebbe succedere se apparisse qualcuno con un patrocinatore generoso, dato che Broadley ha in fondo sempre desiderato di tornare ai Grandi Premi.

d. h.

● Secondo indiscrezioni che circolavano a RIVERSIDE quella CAN-AM è stata l'ultima corsa di Jackie Oliver, che si ritirerebbe dalle gare definitivamente. Per questo alla Shadow, dove era in molta considerazione, stanno cercando il secondo pilota da affiancare a Revson per le gare del 1974, visto che con Follmer il rapporto è concluso.



## Sconfitto l'agguato ecologico

### sarà l'ORO NERO a bloccare le corse?

La crisi del petrolio ha impaurito gli organizzatori di gare, che visto la guerra in Medio Oriente e ora i ricatti arabi col petrolio ai Paesi filoisraeliani come un malaugurato problema supplementare in aggiunta a quelli già esistenti. La Gulf in America ha abbandonato le corse, perché fra l'altro riteneva poco saggio decantare il proprio legame con le competizioni, mentre gli automobilisti in certe regioni del paese non riuscivano a ottenere benzina data la scarsità su piano nazionale. Negli Stati Uniti la crisi del petrolio è soltanto un altro peso da aggiungere a quelli che presentano già le competizioni. Molti circuiti lottano in tribunale per evitare di dovere chiudere come fonte di rumore e di inquinamento.

Molti non sanno che quest'anno un gruppo di esperti federali, in fatto di controllo per l'inquinamento, è andato a Indianapolis a provare le emissioni degli scarichi degli Offenhauser e dei Ford con compressore. Se le prove avessero dimostrato che le vetture erano fonte d'inquinamento, è molto probabile che i «grandi» avrebbero «ucciso» le corse, quale sacrificio nazionale per la causa dell'ecologia. All'atto pratico, poi, ripiegarono le loro tende e se ne andarono silenziosi nella notte, con una serie di risultati dai quali si rilevavano emissioni minori di quanto ammetta la legge federale. Questo è un bel punto a favore dell'efficienza tecnica, nella progettazione di vetture da corsa. La Cosworth rilevò la stessa cosa (anche se siamo certi che Duckworth ne era sempre stato al corrente) quando la sua nuova versione 16 valvole del motore Chevrolet Vega superò i test felicemente.

«Istruttivi» programmi del Presidente dello AC Modena ORLANDI

## Un laghetto per pescare a Marzaglia

TORINO - Incontrato qui a Torino il presidente dell'AC di Modena, ing. Angelo Orlandi, che ci ha fatto interessanti dichiarazioni sul costruendo autodromo di Marzaglia. Orlandi espone, come carrozziere di fama, il «Meteor», nuova edizione dell'autobus GT lusso su Fiat 343, e un prototipo di autobus interurbano per esportazione.

«Sono già pervenute — sottolinea Orlandi — le domande per l'ammissione alle gare di appalto da parte di imprese di tutta Italia; ce ne sono però alcune del modenese che potrebbero avere una certa considerazione, sia per essere modenesi che per avanzare offerte buone. La scadenza dei tempi è quanto a noi interessa soprattutto, oltre ai costi. Stiamo arrivando in porto ma quante traversie! Sono già stati collocati picchetti sull'area. I sondaggi che abbiamo fatto eseguire per constatare il grado di umidità del terreno ci hanno recato una grossa sorpresa: abbiamo trovato un fondo di ghiaia. Pensi che fortuna!

— Per quanto riguarda il

NOTIZIARIO  
CSAI



programma di massa dell'attività?

«Punteremo, soprattutto, alla pista per collaudi, una pista-laboratorio e, in quanto a corse, le debbo dire che cercheremo di avere anche il G.P. d'Italia.

«Io sono per la rotazione della sede della massima manifestazione di F.1 in Italia. E perché ci dobbiamo standardizzare a Monza? Il massimo rispetto per questa pista della quale ci stiamo interessando in sede ACI. Ma ci sono altri autodromi che ne avranno diritto e fra questi c'è Modena.

— Qualche anticipazione in fatto di opere collaterali?

«Sono in grado di anticiparle che abbiamo pensato di realizzare un laghetto che sarà un motivo coreografico per chi vorrà intrattenersi anche per pescare.»

— Un orientamento sul nome che darete all'Autodromo... Si è fatto quello di Ascarì.

«Pensiamo, intanto, alla costruzione e poi sarà indicato il nome più appropriato.»

Mario Morselli



Folla di appassionati, davanti agli ingressi della Ferrari, a Maranello. Questa volta non per questioni di carattere automobilistico, ma per la presenza della squadra della Juventus in «visita» di piacere

I tifosi della JUVE e della FERRARI scatenati hanno travolto i cancelli di... TORINELLO

## ZOFF è CAPELLO dubbiosi sulle B.3 a pilota - avanti

MARANELLO - «Prendi ti potranno servire per 'tagliare' il traguardo» esclamò Altafini, mentre fra l'ilarità generale degli juventini porgeva a Regazzoni (che stava commentando a Fiorano delle riprese televisive in 'replay' sulle prove ferrari) un grosso paio di forbici...

Con questa battuta del simpatico José, la squadra della Juventus in visita a... TORINELLO dalle 11 del mattino di sabato scorso, si è un po' rinfanciata dopo la delusione patita di non poter vedere la F.1, perché la macchina era partita per Le Castellet dove lunedì e martedì i tecnici della Ferrari con i piloti Regazzoni e Lauda faranno prove Goodyear. Le stesse prove che una settimana prima hanno svolto Fittipaldi con la McLaren C.

La via Giardini di Maranello, antistante il cancello d'ingresso alla Ferrari era intasata già parecchie ore prima dell'arrivo della Juventus, da tifosi (di calcio...) che premevano contro i cancelli. Ci riusciranno poi, quando il grosso pullman dei campioni d'Italia entrerà nel cortile: sarà impossibile allora trattenere i fans di Bettega e di Altafini che se li troveranno sempre vicini anche dentro al «santuario» dove vengono costruite le macchine da corsa.

La visita della Juventus era stata una iniziativa dell'avv. Montezemolo, ed è riuscita molto simpaticamente, anche se poi Ferrari la snobberà rifiutandosi di farsi fotografare in compagnia dei

giocatori juventini a Fiorano, occasione che aveva pur lasciato al Bologna-Calcio.

Alcuni operai dal canto loro si sono rammaricati che una iniziativa del genere non abbia indotto la direzione a tenerli al corrente. E invece hanno dovuto apprenderlo dai giornali!

A fare gli onori di casa c'erano l'avv. Montezemolo, i piloti Regazzoni e Lauda. Viola, l'unico dei giocatori della Juventus a parlare inglese, è stato affidato a Lauda che gli parlerà ininterrottamente per due ore spiegando la (sua) tecnica di guida. Regazzoni si è preso invece in consegna Altafini (che cercava disperatamente una Ferrari d'occasione, che costasse poco e quasi è svenuto a sentire il prezzo della BB...!). Invece Zoff, appassionato come pochi d'automobilismo sportivo, passava all'ing. Forghieri, quando il portiere della Juventus ha azzardato una domanda (molto) tecnica all'assistente del Presidente «Pennabianca». Bettega, cui poco prima Regazzoni aveva detto che — forse — il ruolo che lui aveva nella Juventus poteva essere il suo se avesse continuato a giocare a calcio invece che scegliere l'automobilismo agonistico, era in estasi anche lui davanti alla BB e si informava sul prezzo. Saputolo, ha detto rivolto verso Vycpalek: «Mister, se vinciamo il campionato gliela regaliamo». Il trainer bianco nero ringrazia, ma sembra poco convinto.

Intanto Zoff continuava a martel-

lare di domande l'ing. Forghieri su questioni tecniche, quando interveniva Capello a chiedere se la soluzione del posto guida del pilota avanzato di 15 cm. con cui la Ferrari sembra orientata a correre il prossimo anno, non creerà troppi scompensi. Tutti i giocatori della Juventus sono ammutoliti dalla sorpresa! Forghieri spiegherà le ragioni tecniche della scelta e dopo molti compagni della mezz'ala juventina andranno a stringere la mano al loro compagno, per la bella figura che aveva fatto fare alla squadra con una domanda così tecnicamente inaspettata. Altafini invece continuava la prova della BB che gli appariva un po' stretta. «Per comprarla — aggiunge — si dovrebbero vincere tre coppe dei campioni». Al che deduzione facile del premio partita per la Coppa: 6.500.000 lire!

Per Causio la vettura di produzione Ferrari più bella è la Daytona, a Capello piace il Dino 308 GT4, mentre Zoff da buongustaio d'automobilismo si è seduto sulla sport 312 P chiedendo lumi al solito Forghieri.

Intanto Altafini non si arrendeva e, constatata l'impossibilità di vincere tre Coppe dei Campioni per avere la BB, offriva, a Forghieri, Bettega e Anastasi in cambio della super vettura di produzione Ferrari! Rifiuto del tecnico perché, dice, «la squadra dell'officina Ferrari ha vinto il torneo fra le 130 fabbriche di Modena iscritte e in blocco l'undici campione è stato riconfer-



A sinistra, Clay e José si scambiano confidenze sul loro prossimo futuro. La visita alla Ferrari non è stata poi molto propizia alla vigilia dell'incontro con il Bologna... A destra, tutta la squadra stretta attorno ai due «tecnici», Capello e Zoff (in macchina), cui Altafini chiede lumi. Presiede l'avv. Montezemolo, mentre è stata notata l'assenza dell'ing. Ferrari, poco cortese con il socio Fiat



# Adesso si affittano le F.1 Brabham di Finotto?

MONZA - Se dall'alba si può riconoscere un buon giorno dovremo certamente dire che la neonata scuderia Finotto non ha trovato nella sua prima uscita (un po' clandestina) il miglior ritmo per una discreta partenza. Pochi giri della pista junior, con un testa-coda miracolosamente terminato senza conseguenze e un motore già arrosto sono le prime dolenti note di un team che ancora oggi non è riuscito ad avere le idee chiare per il futuro. Unico dato di fatto positivo è stata la presa di posizione del patron Finotto che ha ammesso coram populi di avere commesso un grosso errore di valutazione e di trovarsi già prima della partenza con grossi problemi per la gestione delle sue due Brabham (alle quali si aggungerà una terza vettura nuova).

Svanito l'accordo con una grossa marca di amari italiana che voleva assolutamente Jacky Ickx al volante della prima vettura, si è tornati se non altro sulla nobile strada della «valorizzazione dei piloti italiani».

E infatti, dopo gran parlare di piloti, pare che il primo (che entro pochi giorni dovrebbe provare una vettura) sarà Claudio Francisci,

l'unico a quanto sembra, a detta di Fiorelli che rimane il general manager della squadra, in grado di garantire una certa copertura, anche in caso di eventuali incidenti. (Qualcuno parla di... noleggio per cifre a svariati milioni).

Ormai tutto è pronto per iniziare: è già stato trovato un capannone nei dintorni di Milano, mentre il grosso camion attrezzato per il trasporto delle vetture sta per essere ultimato. Per lo staff tecnico sono ancora in corso trattative con Mike Parkes, mentre alcuni meccanici (a partire dall'australiano Robby Steve ex meccanico di de Adamich) sono già stati contattati.

Inoltre pare che il programma della scuderia Finotto non si limiti alla F. 1: si vogliono coltivare anche formule minori e le prime due F. 2 (una per Gaudenzio Mantova) saranno acquistate al più presto. Anche nel campo della F. 3 almeno tre macchine saranno schierate, sempre con i colori della scuderia Finotto: ma per queste vetture si verrà incontro ai giovani solo parzialmente, concedendo cioè un 50% mentre il resto rimarrà a carico del pilota.

Dalle decisioni  
CSI a quelle  
CSAI per il '74

## Si «strozza» la F.1

Nel suo bollettino n. 75, del mese di ottobre, la FIA fa il punto sulla validità futura delle varie formule internazionali attualmente in vigore.

**FORMULA 1:** la Formula 1 attuale resterà in vigore fino al 31 dicembre 1975. Attualmente, la CSI ha intenzione di mettere allo studio una nuova regolamentazione della massima formula di gara, sulla base dei seguenti parametri: monoposto • peso minimo più elevato • dimensioni dei pneumatici ridotte • alettoni proibiti • trazione totale proibita • carburante commerciale • restrizione dell'alimentazione dell'aria per un controllo della potenza.

In sostanza, oltre alle limitazioni relative a gomme ed appendici aerodinamiche di cui già si sapeva, pare che la CSI sia intenzionata a mettere la «strozzatura» anche alle Formula 1, come alle F. 3. Non sappiamo quanto questo si possa conciliare con la definizione di massima libertà tecnica che dovrebbe essere mantenuta almeno nella Formula numero uno. Il che tra l'altro dovrà perlomeno decidere a far svolgere verifiche tecniche serie in questa formula finora tabù.

**FORMULA 2:** la Formula 2 attuale resterà in vigore fino al 31 dicembre 1977, con la possibilità di allargamento della larghezza minima della carrozzeria fino a 130 centimetri onde incorporare, già dalla prossima stagione, le strutture deformabili che diverranno obbligatorie dal 1. gennaio 1975. Questo obbligo sarà accompagnato da un aumento del peso minimo a 500 chili.

**FORMULA 3:** la nuova regolamentazione della Formula 3 che entrerà in vigore dal 1. gennaio 1974, sarà valevole almeno fino a tutto il 1976, come minimo. Come è noto, la F. 3 di prossimo debutto prevede motori la cui cilindrata è stata portata da 1600 a 2000, sempre con il vincolo di derivazione da vetture omologate in gruppo 1.

● Fra le altre informazioni contenute nel più recente bollettino FIA, troviamo confermato l'aumento da un anno a due anni per il periodo minimo di produzione dei 500 esemplari necessari per l'omologazione di una vettura in gruppo 4. Questa norma, però, entrerà in vigore solo dal gennaio 1976.

● Sempre in tema di Gran Turismo, nel Campionato d'Europa GT del 1974 le vetture saranno divise come segue: fino a 1600, fino a 3000 ed oltre 3000. E' stato inoltre deciso che se un pilota, nel corso di una gara, cambierà vettura, non potrà ottenere punti per il campionato. L'allusione ai «fatti di Monza» è scoperta. In occasione della Coppa Intereuropa, infatti, Schickentanz guidò a turno sia la vettura di Kremer sia quella di Neuhaus. La CSI ha deciso di non convalidare la vittoria di Schickentanz, e per questa ragione la vittoria finale nel Campionato dovrebbe andare a Ballot-Lena, anche se pare che si finirà per assegnare il campionato ex-aequo.

● Inoltre, la FIA conferma la esclusione, già a partire dalla prossima stagione, delle vetture gruppo 5 dai campionati d'Europa e del Mondo rallies, motivandola vagamente con «raisons de sécurité».

● Infine, alcune note relative ad una nuova prassi per gli schieramenti di partenza. Dopo aver ricordato che nelle prove del Mondiale Piloti di Formula 1 una stessa fila non potrà schierare più di due vetture, con una disposizione a scalare rispetto alla fila precedente, la FIA afferma un nuovo principio riguardante l'attribuzione dei tempi in prova, in F. 1 ed in F. 2, esclusivamente al pilota.

Pertanto, un pilota potrà allinearsi a seconda del proprio miglior tempo ottenuto anche se utilizzerà, in gara, una vettura diversa da quella con la quale ha ottenuto quel tempo; a condizione che la vettura sia identica come tipo, marca, gruppo e cilindrata. In caso contrario, partirà in fondo allo schieramento.



Sopra, ecco il pullman con i giocatori della Juve uscire dal cancello di Maranello. Sotto, l'allenatore di uomini, Vyckpalek, e quello di ...HP, Forghieri, ritratti assieme all'interno del reparto corse



mato». Altafini allora tornava da Regazzoni per informarsi sulla dieta di un campione d'automobilismo prima della gara. «Io faccio solo colazione al mattino — gli dice "Rega" — perché con le accelerazioni che hanno le macchine in gara è meglio avere lo stomaco vuoto». Anche José è dello stesso parere: «Anche io non mangio nulla prima di una partita».

Finita la visita alla fabbrica, tutti a Fiorano, un giro sulla pista con il pullman poi l'incontro a «porte chiuse» (per i giornalisti) con Ferrari nella «casetta». Il solito Altafini porterà un quadriglietto trovato nel prato dietro i box (ma lo sapeva che era lo stemma dell'Alfa?). L'ing. ENZO comunque mostrerà di non masticare... amaro. Prima di andarsene, sempre Altafini chiederà un paio di motori Ferrari per dare un po' di sprint alla Juventus anti-Bologna. Ma 27 ore dopo, il pareggio confermerà che i motori Ferrari al momento non servono allo scopo...

g. c.

### La signora Enrichetta a Caserta

CASERTA - La scuderia «Caserta Corse-Ocean» ha realizzato un «Raduno Automobilistico» per i propri soci. La gara, svolta sulla strada privata del monte Summaco, ha richiamato anche i soci residenti in altre città come Napoli, Salerno e Frosinone. I concorrenti, divisi in tre classi: fino a 750 cc, 1150 cc, e oltre 1150, hanno affrontato tre prove speciali di cui due prettamente regolaristiche e tradizionali con tempi accessibili e una di abilità.

Una formula veramente interessante che ha riscosso unanimi consensi. Alla fine delle due prove di regolarità era in testa la signora Enrichetta Pappalardo seguita nell'ordine da Ferraresi, Duina e Cimino, poi, la prova di abilità sconvolgeva la classifica e Cimino balzava dal quarto al primo posto. Questa prova è costata alla signora Pappalardo il primo posto nella gara e nel campionato sociale.

#### CLASSIFICA

1. Cimino (Simca rallye 1), penalità 23,3; 2. Pappalardo (Fiat 127) 26,2; 3. Papale (A 112) 30,3; 4. Sartori (Abarth 695) 30,8; 5. Duina (Renault R5) 30,9; 6. Letizia (128 coupé 1300) 35,5.

Mentre questo numero di AUTOSPRINT era in corso di stampa, si è svolta lunedì 5 novembre a Milano l'annunciata riunione consultiva fra la CSAI ed i suoi abituali interlocutori sui vari temi (tecnico-sportivi) che saranno tenuti fuori dal Congresso dello Sport Automobilistico in programma a Mantova un mese dopo.

Questa riunione, della quale daremo resoconto nel prossimo numero, sarà stata presumibilmente piuttosto importante, in quanto era in questa sede che si prendevano le decisioni finali in tema di tecnica, sicurezza, campionati e regolamenti. A Mantova, infatti, il 5-6 dicembre si parlerà esclusivamente della riforma delle strutture organizzative del nostro sport, quindi gli altri problemi si è fatto in modo di esaurirli fra il convegno estivo di Rimini e quello appunto consultivo di Milano.

A Mantova, quindi, campo libero alla «politica» di democratizzazione che, da tanti anni auspicata, pare ora non possa sfuggire ad una definizione che speriamo soddisfi tutti, sportivi e ACI, «base» e reggitori tradizionali dello sport automobilistico.

Il programma dei lavori è quindi piuttosto lineare; la giornata di mercoledì si aprirà con un omaggio a Tazio Nuvolari, che prevede una Messa alle ore 9 alla Rotonda di S. Lorenzo e quindi, alle 10, la posa di una corona al busto del campione mantovano. Alle 11, inaugurazione del Congresso al Teatro Scientifico, in via Accademia. Alle 12,30, si aprirà una mostra nella Loggia della Pescheria. Alle 15,30, il Congresso entrerà nel vivo con la relazione del presidente della CSAI, ing. Rogano.

Al termine della relazione, ci sarà il dibattito generale. La giornata di giovedì sarà inizialmente dedicata alla definizione dei calendari agonistici nazionali della velocità, alle ore 8,30, e dei rallies-regolarità, alle ore 11,30.

Nel pomeriggio, il convegno verrà concluso dalla replica del presidente Rogano. Ricordiamo che al congresso possono partecipare, oltre ai rappresentanti delle commissioni sportive degli Automobile Club ed ai membri delle sottocommissioni della CSAI, anche i commissari sportivi e tecnici nonché organizzatori, rappresentanti di scuderie, delle varie associazioni di categoria, rappresentanti dell'industria, preparatori e piloti.

### Per i rallisti appuntamento il 14

Così come è stato per il settore velocità, la CSAI ha indetto una riunione consultiva anche per il settore rallies e regolarità in vista del congresso di Mantova il quale, essendo interamente dedicato al tema della riforma delle strutture dello sport automobilistico, non concederà tempo agli argomenti consueti.

La riunione dedicata alla discussione definitiva — dopo quanto è stato detto al congresso estivo di Rimini — dei problemi del settore rallies e regolarità è stata fissata per mercoledì 14 novembre, alle ore 9,30, presso l'Automobile Club di Milano, in Corso Venezia 43.

Sono invitati a parteciparvi, oltre ai rappresentanti degli automobile clubs e delle associazioni di categoria, anche organizzatori, preparatori, rappresentanti di scuderie e piloti.

# Il regolarissimo pilota dell'ALPINE non è caduto anche a LIVORNO per la COPPA LIBURNA nella morsa del duo -LANCIA Pregliasco e Pelganta

## Il...feroce SARACINO non serve (1° Polese)

LIVORNO - L'attività sportiva, soprattutto nel settore rallies, si rifugia nella notte con sempre maggior frequenza. Questo fatto, che pur esprime uno stato di necessità che proietta sul futuro non trascurabili preoccupazioni, accresce e sostanzia per altro verso il fascino che emana da queste manifestazioni, oltre a renderne più crudo il profilo tecnico e più stimabile il valore sportivo.

La notte, comunque, è stata degna del calendario tra sabato 3 e domenica 4 novembre, sia sul lungomare livornese, sia al Castellaccio dove ci eravamo portati per accogliere i piloti della 7. Coppa Liburna, valida per il Trofeo dei Rallies nazionali e constatare «de visu» se il tempo imposto era alla portata dei più quotati partecipanti. Effettivamente i tratti di nove prove speciali fra le dodici in programma sono risultati piuttosto facili. Piccola (o grande?) malignità dei competenti organizzatori che questa volta avevano abbandonato le strade completamente sterrate per rifugiarsi sull'asfalto o sul misto asfalto-sterrato. La sola prova speciale del Saracino da ripetersi 3 volte aveva un tempo base che non è stato rispettato da nessun concorrente.

Questo discorso per introdursi al distacco effettivo al termine delle dodici prove speciali tra Polese-Pregliasco (un secondo in quanto gli altri 76 sono stati racimolati dall'ufficiale della Lancia HF ai controlli orari di Cammilli Pneumatici e d'arrivo, secondi necessari per permettere a Boretto d'insediarsi al 2. posto assoluto e porre una serissima ipoteca sulla coppa CSAI Gruppo 3. Il binomio Polese-Alpine Renault, sponsorizzata dall'industria trevigiana Turbosel e magnificamente preparata da Silvio Terrosi, ha concesso il bis, un applauditissimo bis alla gara già da lui vinta nel '71. Pietro Polese non è l'uomo dalla sparata facile. Sapeva che le sue speranze di aggiudicarsi il Trofeo gli imponevano di vincere anche in virtù di una regolarità che ad un certo punto poteva sembrare perfino antipatica. Eccolo dunque con la

collaborazione di quel perfetto navigatore che si chiama Lino Bonamigo, sempre lì nelle prove speciali, sempre pronto vogliamo dire a rientrare nel numero dei primi piazzati.

Ed eccolo il pronto ad approfittare del primo errore avversario e della prima defaillance della macchina dei rivali per balzare al comando. Ed è puntualmente successo nel corso del primo giro quando Pregliasco uno che invece le «sparate» le ama e le fa bene, ha sparato all'inizio della quarta prova speciale concludendo con un ritardo di 12 secondi nei confronti del portacolori della Piave Jolly.

E' stato qui comunque che si è visto il Polese rallista di vaglia. Abituato quest'anno, causa la presenza nei rallies nazionali, di piloti «ufficiali» Lancia, a far da cacciatore e costretto invece adesso a fungere da lepre. Polese ha chiaramente dimostrato di avere le braccia ed il cervello per poter interpretare anche questa parte, e chiaramente, per il suo temperamento, la più difficile.

Dimostrando un ottimo controllo di nervi, ha risposto attacco su attacco a tutti i tentativi di Pregliasco che con il passare dei cronometri si faceva sempre più audace, teso com'era ad impedire la vittoria al trevigiano che si è così riportato in piena lizza per la vittoria finale. E nella prova del Saracino quando ormai solo più 6 secondi lo dividevano da Pregliasco ha gettato sulla bilancia tutto quello che rimaneva della propria vettura ed anche del proprio fisico riuscendo a mantenere quel secondo di vantaggio necessario per aggiudicarsi la gara. Insomma la conferma di un rallista dilettante che sottovalutare sarebbe peccato grave.

Se Polese è stato il vincitore della manifestazione, Pregliasco è stato una volta di più un degnissimo protagonista, avendo interpretato nel modo migliore il ruolo di «ufficiale» Lancia. Costretto ad uscire allo scoperto dalla foratura, co-

stretto a rinunciare alla collaborazione di Pelganta che con le sue «tirate» avrebbe potuto benissimo mettere in crisi psicologicamente Polese, Pregliasco ha fatto tutto da solo mai dandosi per vinto. E tutto sempre con il sorriso sulle labbra, senza mai offendere la propria vettura presentata a Livorno con un nuovissimo motore notevolmente migliorato e potenziato.

Canè, Biasuzzi e Montaldo hanno conquistato le altre piazze d'onore confermandosi ottimi «mannici» ma fuor di dubbio la maggiore sorpresa è stata offerta da Boretto che ha fatto spettacolo nello spettacolo, così come la brava Serena Pittoni che senza troppo arrischiare troveremo al tredicesimo posto assoluto della gara, posto che praticamente la laurea vincitrice del Trofeo rallies nazionali femminile.

Un discorso a parte lo meritano Sciascia e le Opel Ascona di Presotto, Tabanelli, Zandonà, Bompani, Gregori che hanno conquistato rispettivamente l'ottavo posto assoluto (Sciascia) ed il settimo, nono, decimo, undicesimo e dodicesimo gli altri cinque.

Fin qui i veri e propri protagonisti, quelli insomma che hanno battagliato per le posizioni di testa solleticando la fantasia degli spettatori presenti sempre in larghissimo numero, anche nelle ore piccole, dimostrando un entusiasmo senza pari.

E' ovvio ad ogni modo che tutti gli arrivati meritano il massimo elogio, ed ancor più ovvio che questo elogio debba essere decuplicato nei confronti di coloro che si sono presentati alla gara per la prima volta.

Concludendo poi non si può passare sotto silenzio la buona prestazione, perché arrivare al traguardo equivale ad una bella prestazione messa insieme da Zanrosso, Fano, Volpi, «Nestore», Piscitelli, Giovacchini, Ceccato, Brocchi, Contesini, De Luca, Di Nasso e Pantaleoni.

Carlo Burlando

### 10 mila dollari di premi '74 per il rally USA

ALMA (Michigan) - Il «Press on Regardless», il rally più importante d'America, che fa parte del campionato mondiale — deciso un mese fa circa — ha preso il via dalla Island Park di Detroit, salutato da un sole quasi primaverile che ha richiamato circa 15 mila spettatori scaglionati lungo i primi chilometri. Poi il cielo s'è oscurato e per alcune ore ha rovesciato una pioggia gelida uggiosa che ha reso il percorso spesso sdruciolevole, tuttavia non ha causato incidenti di sorta.

Boyce in coppia con Woods, su Toyota Corolla, assunse subito il comando — che terrà sino alla fine delle tre giornate di gara — staccando anche il gruppo degli inseguitori.

C'è stato un certo disappunto per la mancanza di vetture europee «ufficiali», e viva era l'attesa per la presenza di Munari, che è molto famoso in America.

Nel corso delle premiazioni, in un hotel di Alma, nel pomeriggio di domenica, i dirigenti hanno annunciato che l'anno prossimo il monte premi salirà quasi sicuramente a 10 mila dollari «onde far gola anche ai grossi nomi italiani ed europei».

a. m.

«PRESS ON REGARDLES» Alma (Michigan), rally valido per il campionato mondiale marche - 31 ottobre - 4 novembre 1973

#### LA CLASSIFICA

1. Bolca-Wood (Toyota Corolla) punti 41709; 2. Walter-Palmer (Volvo 142) 43863; 3. Hardey-Beckman (Fiat-Polsky) 44798; 4. John e Carol Smiskol (Datsun 240Z); 5. Buffum-Zitkus (Escort 1600); 6. Rogers-Brooks (Datsun 510); 7. Muha-Zyszkowski (Fiat-Polsky 125); 8. Doda-Kren (Capri); 9. Caillon-Hays (Datsun 510); 10. Dorr-Andersson (Datsun 510).

### PAGANELLI ritrova la vittoria!

FARO - Dopo un paio di stagioni a bocca asciutta, finalmente la coppia Paganelli-Russo ha riassaporato il piacere della vittoria andando a dominare il Rally dell'Algarve, corso in due tappe di 500 chilometri l'una, nella parte meridionale del Portogallo.

Il rally comprendeva 16 prove speciali per un totale di 150 chilometri, di cui cinque nella prima tappa e undici nella seconda. Nella prima parte della gara, il tempo è stato molto buono, mentre la seconda tappa si è svolta sotto la pioggia. La coppia romagnola ha portato subito all'attacco la sua 124 spider, guadagnando nella prima parte della gara 1'12" su un equipaggio locale poi ritirati, e 1'30" sulla coppia Neto-Coentro, anch'essi su Fiat 124 spider, che sono poi giunti secondi assoluti.

Nella seconda frazione, Paganelli-Russo si sono limitati a controllare la gara, pur vincendo ugualmente alcune prove speciali, quelle a loro più congeniali.

Fra i 48 equipaggi che avevano preso il via, c'era anche l'Ascona gruppo 2 di Fausto Carello, in coppia con il figlio del console italiano a Madera, che purtroppo si è dovuto ritirare nel corso della penultima prova speciale per rottura del differenziale. C'era anche un altro equipaggio italiano al via, quello composto da Bonvito e Cartotto, che ha però avuto la disavventura di rompere subito dopo l'inizio della prima parte la coppa dell'olio nella sua Fiat 1800 spider.

#### RALLY DELL'ALGARVE, rally internazionale - Faro (Portogallo) 3-4 novembre. LA CLASSIFICA

1. Alcide Paganelli-Ninni Russo (Fiat-Abarth spider) 1.54'34"; 2. Neto-Coentro (Fiat 124 spider) 1.56'07"; 3. Giovanni Salvi-Barbosa (Porsche 911S) 1.56'53"; 4. Martorel-Cortez (Opel Ascona) 1.59'14"; 5. Concalvez-Batista (Austin 1275 GT) 2.01'03"; primi del gruppo 2.

#### VII COPPA LIBURNA, prova valida per il Trofeo dei Rallies Nazionali - Livorno, 3-4 novembre 1973.

##### LA CLASSIFICA

1. Polese (Alpine R.) 1.02'35"; 2. Boretto (Lancia HF) 1.03'39"; 3. Pregliasco (Lancia HF) 1.03'52"; 4. Canè (Porsche) 1.04'01"; 5. Biasuzzi (Lancia HF) 1.04'44"; 6. Montaldo (Lancia HF) 1.04'55"; 7. Presotto (Opel A.) 1.04'55"; 8. Sciascia (Lancia) 1.04'56"; 9. Tabanelli (Opel A.) 1.04'58"; 10. Zandonà (Opel A.) 1.05'13"; 11. Bompani (Opel A.) 1.05'33"; 12. Gregori (Opel A.) 1.06'11"; 13. Pittoni (Lancia HF) 1.06'12"; 14. Zanrosso (Fiat 124ST) 1.06'13"; 15. Fano (Porsche) 1.06'19"; 16. Volpi (Opel A.) 1.07'08"; 17. Nestore (Alpine) 1.07'15"; 18. Piscitelli (Opel) 1.07'47"; 19. Giovacchini (HF) 1.08'03"; 20. Ceccato (Fiat X-1/9) 1.08'35"; 21. Brocchi (Opel A.) 1.09'08"; 22. Contesini (Fiat 128) 1.09'18"; 23. Di Luca (Opel A.)

1.09'26"; 24. Di Nasso (Opel A.) 1.09'46"; 25. Pantaleoni (Fiat 128) 1.09'57"; 26. Cavicchi (Fiat 125) 1.10'; 27. Re (Opel A.) 1.10'02"; 28. Legnani (NSU 1200) 1.10'04"; 29. Poltono (Lancia HF) 1.10'30"; 30. «Eolo» (Lancia HF) 1.10'35"; 31. Di Stasi (Simca) 1.10'42"; 32. Rossi (Fiat 128) 1.11'07"; 33. Riccardi (Opel A.) 1.11'09"; 34. Bartolini (Renault) 1.11'14"; 35. Pratelli (Ford Mex.) 1.11'24"; 36. Pescucci (A.112) 1.11'30"; 37. Zordan (Fiat 128) 1.11'36"; 38. De Leo (Fiat 128) 1.11'44"; 39. Civolani (Fiat 127) 1.11'54"; 40. De Maestri (Fiat 128) 1.12'06"; 41. Borghi (Fiat 850) 1.12'24"; 42. Augustin (Opel A.) 1.12'29"; 43. Baldacci (Simca R.) 1.12'33"; 44. Castagnazzo (Mancia) 1.13'06"; 45. Sbabo (Simca GL) 1.13'11"; 46. Negri (Simca R.) 1.13'26"; 47. Biccchi (Simca R.) 1.13'32"; 48. Lo Bello (Lancia HF) 1.13'43"; 49. Bardi (Ford 1300) 1.13'50"; 50.

Benedetti (A.112) 1.14'; 51. Giovanardi (Lancia HF) 1.14'04"; 52. Ricciardi (Lancia HF) 1.14'29"; 53. Dus (Mini C.) 1.15'02"; 54. Maracchi (Fiat 128) 1.15'27"; 55. Deserti (Fiat 128) 1.15'41"; 56. Filippi (Opel A.) 1.16'07"; 57. Benedetti (A.112) 1.16'58"; 58. Cavini (Fiat 127) 1.17'26"; 59. Motta (A.112) 1.17'52"; 60. Muccini (Ford 1300) 1.17'57"; 61. Malmusi (R. Gordini) 1.18'36"; 62. Accorsi (Fiat 128) 1.18'48"; 63. Corti (Inn. M.C.) 1.19'46"; 64. Mazzini (Fiat 127) 1.20'35"; 65. Pancaldi (A.112) 1.21'43"; 66. Mazza (Fiat 127) 1.22'05"; 67. Rabusin (Simca) 1.22'35"; 68. Bagardi (Fiat 127) 1.23'27"; 69. Angiolini (Fiat 124) 1.23'30"; 70. Cervone (Fiat 128) 1.27'51"; 71. Russo (Fiat 128) 1.28'10"; 72. Panichi (Lancia HF) 1.28'29"; 73. Fusetti (Fiat 128) 1.29'48"; 74. Spagnolo (Lancia) 1.37'17"; 75. Cantore (R. Gordini) 1.43'25".



# kléber vince

Alla 7. Coppa Liburna  
gara valida per il Trofeo dei Rallies Nazionali

1. assoluto  
Pietro POLESE, su Alpine Renault, della Piave-Jolly Club

7. assoluto, e 1. del gruppo 1  
Angelo PRESOTTO, su Opel Ascona, della Piave Jolly Club

13. assoluta, e 1. delle dame  
Serena PITTONI su Lancia Fulvia HF 1600, del Jolly Club



KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE





Slalom - battesimo  
nella pista battuta  
di GROPPELLO

## II «DRAGO» preferisce il mucchio

A sinistra, due Fulvia si inseguono a Gropello, mentre la Ascona di Cambiagli è «piantata» nel terrapieno. Sotto, ecco Munari durante l'esibizione

## FIorentINO «passeggia» con lo spider Chrysler. Stop di un'ora nel VAR per un'auto nella folla

**BANDOL** - Partecipanti assai numerosi, ma qualitativamente poco agguerriti al 7. Rally del Var organizzato dalla locale Associazione Sportiva nella persona di Mr. Toche con la preziosa collaborazione di un coequipier di valore internazionale quale è Alan Mahe. Dopo la rinuncia delle Ligier e della Lancia Stratos, causa i seri inconvenienti riportati da queste Case nel recente Giro d'Italia e dell'Alpine, già fortemente impegnata nella preparazione delle due vetture per il RAC (Nicolas e Therier) e delle cinque per la Corsica (di cui una verrà affidata a Manzogol), il pronostico indicava decisamente Fiorentino-Gelin su barchetta Simca CG Gr. 5, con la sola alternativa dei corsi Manzogol-Alessandri su Alpine 1800 Gr. 5 e dei locali Saliba-Rider, che con una berlinezza Simca CG Gr. 5 semiofficiale assumevano il ruolo di outsider.

Situazione analoga in Gr. 2 dove Clarr su Opel Ascona 1900 era nettamente favorito, mentre in Gruppo 3 l'assenza delle Carrera di Thiery, Roussely e Henry lasciava il solo «Gedehem» a difendersi da una muta di Alpine.

In Gr. 1 Ragnotti (Opel Ascona) reduce da un anno di F.3, Barailler (Opel Ascona) e Gamet (Ford Mexico) promettevano un'interessante battaglia, malgrado il d.s. Ford, Jean Vignatier, avesse dichiarato che la loro vettura, tuttora priva di autobloccante e rapporti corti, era presente solo in via sperimentale.

In campo nazionale 126 partenti obbligavano gli organizzatori a ridurre l'intervallo tra una vettura e l'altra a soli trenta secondi, per evitare (data la caratteristica della gara sviluppata su cinque giri identici comprendente ognuno tre prove speciali per un totale di circa cento chilometri) inammissibili ricongiungimenti. La partenza avveniva sotto una pioggia battente, e dopo un breve settore di trasferimento, la prima tornata di prove vedeva Fiorentino-Gelin assumere quella posizione di leader che avrebbero poi mantenuto fino all'arrivo.

Lotta serrata fra Manzogol e Saliba per la seconda piazza, mentre Clarr s'inseriva di forza al quarto posto assoluto e al comando del Gruppo 2. Si ritirava nel frattempo l'unico equipaggio italiano presente, Corio-Leonetti su Fiat 124 spider Gr. 4, primo di una lunghissima serie di abbandoni, che avrebbe portato al cinquantesimo per cento la percentuale degli arrivati.

Dopo la prima sosta a Collobrieres dove tutti i presenti usufruivano di circa trenta minuti di anticipo, utilissimi per l'assistenza, si doveva registrare l'unico grave incidente di questa gara: durante la prova speciale la vettura di un concorrente piombava in mezzo ad una folla di spettatori assiepata, come al solito, in uno dei punti più pericolosi, ferendone tre piuttosto

seriamente. La prova veniva immediatamente sospesa per circa un'ora per consentire il movimento delle autoambulanze ed alla ripresa, mentre le posizioni rimanevano invariate, si registrava l'abbandono di Gamet, secondo del suo gruppo tra Ragonotti e Barailler, per guasto all'impianto elettrico.

La terza tornata di prove vedeva Fiorentino aumentare il suo vantaggio a sei secondi sull'irriducibile Saliba, mentre Manzogol cominciava ad accusare i segni di quella stanchezza che lo avrebbe portato al pauroso incidente del quarto giro. Era appunto nella prima prova di questo giro che il pilota perdeva il controllo della propria Alpine all'uscita di una curva molto veloce; la vettura dopo aver urtato uno scallino in testa-coda, si impennava e ricadeva sul tetto in mezzo alla strada costringendo il sopraggiungente Clarr ad arrestarsi per aiutare i piloti, fortunatamente illesi, ad uscire dall'abitacolo.

Secondo quanto dichiarato da lui stesso all'assistenza successiva, il pilota della Opel, che in quel momento si trovava in testa al Gr. 2 ed al terzo posto in classifica generale, perdeva più di un quarto d'ora per sgomberare la strada con l'aiuto di altri concorrenti che mano a mano giungevano sul luogo dell'incidente; egli chiedeva pertanto l'annullamento della prova, ma i commissari si rifiutavano di prendere tale provvedimento affermando, non si sa in base a quali testimonianze, la sufficiente agilità del percorso.

Nella prova successiva una foratura di Saliba, tranquillizzava definitivamente Fiorentino che si avviava così con largo margine al vittorioso traguardo di Bandol, mentre il Gr. 3 era vinto da un Follin (Alpine 1600) mai troppo in evidenza. L'abbandono di Barailler autore di una gara magnifica, per rottura di un semiasse, consentiva a Ragnotti, un po' a disagio su un percorso unanimemente definito scivolosissimo, di aggiudicarsi il Gr. 1; la posizione di Clarr rimaneva ancora sub-judice, causa il reclamo dallo stesso presentato a seguito di quanto descritto precedentemente.

Dopo una riunione di tutto il collegio dei commissari veniva deciso, avendo accertato il passaggio dopo l'incidente a Manzogol della vettura di «Gedehem», di respingere il reclamo presentato da Clarr il quale pertanto veniva a trovarsi gravemente ritardato nella classifica.

Malgrado il ritardo nella comunicazione delle classifiche dovuto all'inconveniente di cui sopra, concordi rimanevano i giudizi positivi degli arrivati sulla formula e sullo svolgimento della gara; unico neo, che Fiorentino abbia potuto dichiarare di aver avuto come soli avversari la pioggia e la nebbia.

p. s.

**RALLY DEL VAR, gara Internazionale - Bandol, 3-4 novembre 1973.**

**LE CLASSIFICHE**  
1. Fiorentino-Gelin (Simca CG Gr. 5) 6.32'45"; 2. Saliba-Rider (Simca CG Gr. 5) 6.42'34"; 3. Follin-Schilder (Alpine 1600 Gr. 3) 6.48'15"; 4. Moriere-Ferrand (Alpine 1600 Gr. 3) 6.56'27"; 5. Mercier-Donat (Audi 80 Gr. 2) 7.01'44"; 6. Clarr-Lockwood (Opel Ascona Gr. 2) 7.04'41"; 7. «Gedehem»-Hugon (Porsche Gr. 3) 7.12'19"; 8. Ragnotti-Hammel (Opel Ascona Gr. 1) 7.12'40"; 9. Colombo-Davin (Opel Ascona Gr. 2) 7.15'25"; 10. Davin-Salles (Alfa Romeo Gr. 1) 7.40'.

**CLASSIFICA CAMPIONATO FRANCESE**  
1. Renaudat-Lenne (Simca CG) quattro giri in 4.41'43"; 2. Helmsen-Malaeck (Alpine A-110) 4.49'01"; 3. Pellegrin-Rigaud (Alpine A-110) 4.49'04".

## La regolarità «Borzacchini» a TERNI SANTORUM di centesimi

**TERNI** - Si è svolta a Terni l'ultima gara organizzata nella corrente stagione dalla Scuderia Borzacchini. Notevole il successo ottenuto, oltre 60 gli iscritti e fra questi i migliori nomi della regolarità italiana. Le prove speciali svolte anche in notturna sabato hanno delineato una classifica che si è rivoluzionata con le impegnative prove che si sono svolte sulle strade della vecchia Flaminia, in prossimità del valico della Somma.

La giornata splendida ha favorito l'afflusso dei numerosi spettatori lungo i tornanti, che hanno fatto grande festa ai concorrenti. Oltre i piloti anche le vetture sono state impegnate al massimo e alcune hanno ceduto. Il migliore fra tutti è stato Santorum che ha preceduto di pochi Pavanello che con questo piazzamento è riuscito ad avvantaggiarsi di qualche posto nella classifica del Trofeo della Regolarità su Piero Pertusio che in questa occasione ci è sembrato un po' in ombra. Ottime anche le prove della signora Luigina Imerito, di Taloni, Saccone e Aimone.

**TROFEO DEL VALENTINO, gara valida per il Trofeo della Regolarità - Terni, 4 novembre 1973.**

**LA CLASSIFICA**  
1. Mario Santorum (Lancia 1300) penalità 12; 2. Pavanello (Lancia 1300) 12,8; 3. Luigina Imerito (Lancia HF 1600) 13,3; 4. Taloni (Innocenti Mini Cooper 1000) 13,3; 5. Saccone (HF 1600) 15,5; 6. Aimone (Lancia 1600 HF) 15,6; 7. Pertusio



**GROPPELLO** - C'erano un po' tutti i rallyisti, tra quelli impegnati sulle vetture e quelli semplici spettatori, all'inaugurazione della prima rally-pista italiana ideata e creata in un batter d'occhio dagli appassionati sportivi pavesi che gravitano attorno all'organizzazione del già famoso Rally delle 4 Regioni.

Lo spirito che ha animato la prima serie di gare dimostrative ha divertito il folto pubblico presente (una folla che diversi autodromi italiani non si sono nemmeno sognati di avere) anche se ad onore del vero occorre sottolineare che la determinazione ed il de-

siderio naturale di vincere hanno lasciato spesso il posto all'occasione di sfoggiare plateali tecniche di guida più a favore dello spettacolo che a reali esigenze di condotta di gara.

C'erano comunque, per la gioia dei meno iniziati, i lancisti Munari e Ballestrieri ed i fiattini Verini e Bacchelli a garantire sicure performances ed i primi records sul giro da battere. Il «Drago» ovviamente non si è fatto scappare questa opportunità guidando al solito con la sua tranquillità disarmante anche nei punti più «critici» del tormentato percorso di gara, ma Ballestrieri è stato staccato di così poco da non potersi considerare battuto tanto più che la guida dei due non ci è sembrata proprio allo spasimo, come non lo era quella di Verini (anche se alla prima curva è finito subito fuori) o tantomeno quella di Bacchelli. D'altronde il copione non lo prevedeva perché lo scopo era solo quello di far conoscere al pubblico l'esistenza di questo nuovo autodromo (un nastro di terra lungo un chilometro) dove si inizierà a gareggiare «seriamente» l'11 novembre.

«E' una pista divertente — ha commentato Munari — anche se un po' troppo lenta, in cui comunque sarebbe bello correre tutti insieme e non ad inseguimento come si intende fare» e di questa opinione sono un poco tutti i piloti che hanno gareggiato saggiando (in questa prima uscita ad «invito») con curiosità il nuovo tracciato.

L'aspetto più positivo ci sembra comunque quello di offrire un valido test per prove pneumatiche, assetti o motori per vetture da rally, un'occasione più unica che rara favorita dalla possibilità di provare sulla pista durante tutti i giorni feriali ed in quelli festivi ovviamente non interessati da gare in programma, molte comunque a quanto sembra perché si punterà anche sulla stagione invernale cercando il brivido in corse sul ghiaccio sulla falsariga di quanto già avviene con successo all'estero.

Tornando per un momento ai protagonisti della prima giornata, quella dimostrativa ed utilissima per un primo collaudo anche dei posti «naturali» destinati al pubblico, non si può non sottolineare la parte da show-man recitata con consumato mestiere da Cambiagli che dopo aver entusiasmato il pubblico con sbandate a ripetizione con la sua Ascona G. 1 (finita purtroppo a muro per un guasto al comando dell'acceleratore) si è ripetuto con la più potente G. 2 sfoggiando intravventate da manuale accompagnate da una spettacolare corsa sulla scarpata con la macchina molto indecisa sul da farsi: capottare o continuare fino all'infinito su due ruote.

Isritti 62, verificati 58, partiti 56, classificati 54.

c. c.



Prodezza di BRAMEN con la PORSCHE CARRERA nel movimentato Trofeo di chiusura

# 100 all'ora a MAGIONE

A sinistra, l'Abarth OTS di Paolo Friso a ruote all'aria a Magione. La stagione d'esordio nel piccolo impianto umbro si è chiusa con questa gara, che ha visto la partecipazione massiccia di piloti di ogni classe

2. TROFEO MAGIONE, gara nazionale di velocità in circuito - Magione, 4 novembre 1973.

#### LE CLASSIFICHE

##### GRUPPO 1

Classe 850: 1. Aldo Cattaneo 19'15"3, media 77,121 kmh; 2. Ghini 19'30"4; 3. Fluzzetti 18'19"1; 4. Agostinelli a un giro (tutti su Fiat 850).

Classe 1150: 1. Umberto Campanella (A. 112) 18'22"4, media 80,808 kmh; 2. Gonzi (A. 112) 18'27"3; 3. Cappellini (A. 112/Abarth) 18'44"8; 4. Fani (Innocenti C.) 19'08"3; 5. Sartori (Fiat 127) 19'16"6; 6. Brenti (A. 112) 19'28"1.

Classe 1300: 1. G. Franco Riccitelli 17'50"8, media 83,184 kmh; 2. Pierantoni 17'51"2; 3. Chimentelli 17'53"1; 4. De Santis 17'57"2; 5. Menichetti 18'14"1; 6. Riccitelli 18'34"7; 7. Rossi 18'57"8; 8. Bruni, a un giro; 9. Buscarini, a un giro; 10. Petronin, a 5 giri (tutti su Simca R.2).

Classe 1600: 1. « Cargo » (A.R.) 18'05"9, media 82,051 kmh; 2. Heli (BMW 1600) 18'16"1; 3. Furlanetto (A.R.) 18'41"3.

Classe 2000: 1. Cesare Stefanelli 17'41"8, media 83,912 kmh; 2. Aglietti 17'43"1; 3. Boari 17'59"5; 4. Talini 18'30"1 (tutti su A. Romeo GTV).

##### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Vanni Salamina (Lancia Fulvia) 16'54"1, media 82,005 kmh; 2. Frisiani (Lancia HF) a 1 giro; 3. Coscioni (Lancia HF) a 1 giro; 4. Guerisoli (Lancia HF) a 1 giro; 5. Alibrandi (Lancia HF) a 1 giro; 6. Chianucci (Lancia HF) a 5 giri.

## Base-scuola MORROGH al Santamonica

ROMA - Nell'intento di migliorare sempre le proprie strutture e di venire incontro ad un maggior numero di appassionati, la scuola di pilotaggio di Henry Morrogh ha deciso di aprire una base permanente all'autodromo Santamonica di Misano Adriatico. La inaugurazione di questa nuova sede avverrà nei giorni 10 ed 11 novembre, mentre l'inizio vero e proprio delle lezioni coinciderà con il giorno 24 dello stesso mese. A Misano avranno sede permanente le vetture della scuola e tre istruttori. Oltre ai sabati ed alle domeniche, a Misano la scuola di Morrogh avrà a disposizione tutte le mattine fino al 10 marzo, a parte impegni del circuito. Per tutto il mese di dicembre, nel week-end, la scuola di pilotaggio terrà corsi contemporanei a Misano e Vallelunga.

Nel frattempo, domenica 28 ottobre, a Casale, si è tenuta la più recente prova di selezione per l'assegnazione della Ford Mexico. Ancora una volta il più veloce è risultato Renzo Lodola (giro più veloce in 1'18"3, tempo complessivo 6'22"7), che così si è già assicurato l'ingresso alla finale. Secondo si è piazzato Paolo Ronconi (1'16"8-6'26"9), terzo Felice Bertoni (1'18"4-6'33"9), quarto Stefano Prandi (1'18"6-6'35"0), quinto Gianluigi Pagnoncelli (1'18"5-6'40"6) e sesto Franco Peruzzi (1'20"8-6'48"0). Le prossime gare di selezione avranno luogo a Vallelunga il 18 novembre ed a Misano il 9 dicembre.

Classe 1600: 1. Bruno Bocconi (Alpine-Renault) 16'55"1, media 87,763 kmh; 2. Del Pra (Alpine-Renault) 17'29"1; 3. Bonazzi (Lancia F) a 2 giri.

Classe 2000: 1. Harald Freitag (Opel 1900) 14 giri 17'33"4, media 78,932 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Odoardo Govoni (De Tomaso Pantera) 16'41"2, media 88,976 kmh; 2. Ranzolin (Porsche 2000) 16'48"9; 3. Martignone (De Tomaso Pantera) 16'49"4; 4. « Giada » (Porsche C.) 17'07"7.

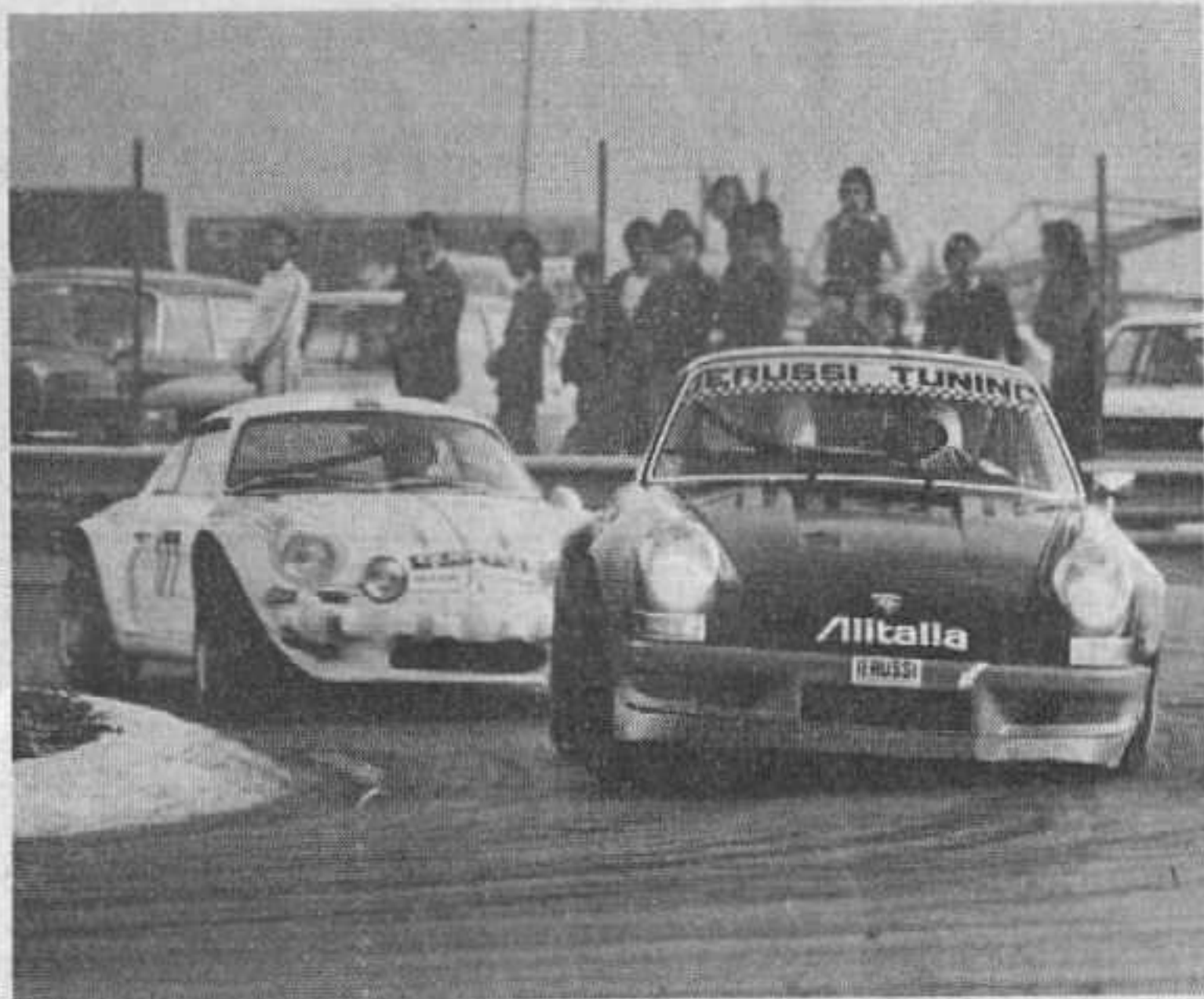
##### GRUPPO 2

Classe 500: 1. Rolando Ciardi (Fiat 500)

Classe 1300: 1. Hansyorg Brunner (A.R. GTA) 16'03"1, media 92,523 kmh; 2. Capponi (A.R. GTA) 16'39"9; 3. Galliano (A.R. GTA) a 1 giro; 4. Grilli (Fiat 128) a 7 giri.

Classe 1600: 1. Luigi Pellanda (BMW 1600) 16'39"6, media 89,135 kmh; 2. Minelli (A.R. GTV) a 1 giro.

Classe 2000: 1. Luigi Rampa (A.R. GTAm) 16'01"6, media 92,657 kmh; 2. Sacchini (A.R. GTAm) 17'09"7; 3. Prezzolini (F. Mexico) a 1 giro; 4. Crociani (F. Mexico) a 1 giro.



La Porsche Carrera di Mario Radicella, precede la Alpine 1800 dello sfortunato Sergio Rombolotti, durante la gara delle Gran Turismo

18'51"8, media 78,722; 2. Bigazzi (Fiat Giannini) 19'01"6; 3. « Razzolino » (Fiat 500) 19'06"8; 4. Francioni (Fiat 500/G) 19'11"1; 5. Amodeo (Fiat 500) 19'19"8; 6. Pesetti (Fiat 500) a 1 giro; 7. Baldanzi (Fiat 500) a 1 giro.

Classe 600: 1. Rossi (Fiat-Abarth) 19'20"2, media 76,797 kmh; 2. Orziolo (Fiat Abarth) 19'37"3; 3. Romoli (Fiat Giannini) 19'50"8; 4. Ippolito (Fiat 590) 19'54"1.

Classe 700: 1. Walter Nocchi (Fiat 695) 18'41"6, media 79,440 kmh.

Classe 1000: 1. Luigi Piacentini (Abarth 1000) 18'24"9, media 85,271 kmh; 2. Morocutti (Mini Cooper) 18'37"8; 3. Roati (Abarth 1000) a 1 giro; 4. Broccolini (A. 112) a 1 giro.

Classe 850: 1. Armido Nicolls 17'26"6, media 79,457 kmh (14 giri); 2. Pelagracci a 1 giro; 3. Braccini a 1 giro; 4. « Pantere Lucchesi » a 1 giro; 5. Pacetta a 4 giri; 6. Viotto a 8 giri (tutti su Abarth).

Classe 1150: 1. Emilio Gonelli (Fiat 128) 16'38"1, media 83,319 kmh; 2. Cappellini (Fiat 128) 16'47"6; 3. « Paperone » (Fiat 128) a 7 giri.

##### GRUPPO 4

Classe 1000: 1. P. Carlo Brambilla (Fiat Abarth OTS) 16'35"1, media 88,815 kmh; 2. Tarpani (Fiat Abarth OTS) 16'40"1

Classe 1300: 1. « Vagabondo » (Alpine Renault) 16'12"3, media 81,637 kmh; 2. Caliceti (Alpine-Renault) 16'19"1; 3. Ronchi (Lancia HF) 16'33"1; 4. Guerisoli (L. Zagato) 16'53"8; 5. Frisiani (Lancia HF) a 1 giro; 6. Chianucci (Lancia HF) a 1 giro; 7. Guerri (L. Fulvia) a 2 giri; 8. Ancilli (L. Fulvia) a 2 giri.

Classe 1600: 1. Giorgio Schon (Alpine-Renault) 15'25"1, media 96,312 kmh; 2. « Carter » (Alpine-Renault) 15'26"2; 3. Nataloni (Fulvia HF) 15'43"7; 4. Rossi (A.R. GTA) 15'47"1; 5. Papiri (A.R. GTA) a 1 giro; 6. Bocconi (Alpine-Renault) a 1 giro.

Classe 2000: 1. Vittorio Benvenuti (Porsche 2000) 16'16"1, media 91,290 kmh; 2. Sani (Porsche 2000) 15'42"4 a 4 giri; 3. Rombolotti (A. Renault) a 6 giri.

Classe oltre 2000: 1. « Bramen » (Porsche Carrera) 16'06"7, media 98,267 kmh; 2. Radicella (Porsche Carrera) 15'36"7; 3. Micangeli (Ferrari Daytona) 16'11"14.

MAGIONE - « Bramen » della Brescia Corse su Porsche Carrera ha chiuso in bellezza la prima stagione di gara della pista umbra di Magione, realizzato dal consiglio della Scuderia Carpine-Ruffo, con un exploit veramente notevole: è stato infatti il primo pilota del gruppo 4 a scendere sotto il muro del minuto primo e lo ha fatto due volte, al quinto giro in 59"9 ed all'ultimo giro scendendo a 59"4, che sui 1650 metri della pista significa una media oraria di cento chilometri netti.

In mezzo a questi due tempi da segnalare un'altra ottima prestazione, quella di Rombolotti su Renault Alpine 1600 della Giada che prima di uscire di pista ad una curva dopo un testa-coda aveva fatto segnare il tempo di 59"8, limite durato per pochi giri fino all'acuto di Bramen, che si è aggiudicato il 2. Trofeo Magione.

La gara di chiusura della pista umbra è stata una delle più belle dell'intera stagione ed ha visto la partecipazione di oltre 150 piloti, nonostante non fosse valida (o forse proprio per questo) per nessun campionato nazionale.

Il successo di quest'ultima gara della stagione è stato sottolineato anche dai numerosi record migliorati nelle varie classi di numerosi gruppi, a dimostrazione dell'impegno dei piloti ed a conferma della validità di « impianti-club » quale è quello di Magione. Le gare sono iniziate un poco in ritardo a causa della nebbia e quindi per recuperare il tempo perduto le varie classi sono entrate in pista quasi senza interruzione.

Si comincia con il gruppo 1, 850 e 1000. Nella prima vince comodamente Cattaneo davanti a Ghini, mentre più serrata è la 1000 con affermazione di Campanella su Gonzi e Cappellini. Lotta fino all'ultimo metro nelle 1150 e 1300. Nella classe maggiore la « guerra » delle Simca Rallye 2 è vinta da Riccitelli già primo di classe al recente Giro d'Italia; secondo Pierantoni per soli 4 decimi. Due decimi solo invece hanno separato il vincitore della 1150, Vasta, da Betti, entrambi su Fiat 128 coupé; decisamente sfortunata la prova di Triggiani costretto al ritiro quando era in testa, a causa della rottura di un mozzo. Il Gruppo 1 termina con le 1600 e 2000. « Cargo » non ha difficoltà ad affermarsi nella prima, mentre nella maggiore è inutile la rimonta finale di Aglietti che termina ad oltre un secondo da Stefanelli.

Un unico raggruppamento nel gruppo 3, per le 1300, 1600, 2000 ed oltre con in gara anche due De Tomaso Pantera, iscritte anche in gruppo 4 ma non accettate e così è sfumata la possibilità di vedere la lotta con una Ferrari Daytona reduce dal giro d'Italia ed appunto in gruppo 4.

Govoni non ha problemi a vincere,

mentre la lotta di Ranzolin su Porsche 2,4 per il secondo posto è alla fine coronata da successo e l'altra Pantera di Martignone è terza. Nella 1600 è Bocconi a spuntarla su Dal Prà, entrambi su Alpine, e fra i 1300 Salamina su Fulvia.

Nel pomeriggio si riprende con una gara dimostrativa piena di fumo e di olio: colpevole varie 500, alcune delle quali (5 su 12) pagano con il ritiro. Fra questi Baldazzi che è stato primo per numerosi giri davanti a Ciardi, finché un guasto al cambio non lo ha fermato a tre giri dalla fine. Come consolazione il miglior tempo sul giro. Nella 600 Rossi mette tutti d'accordo, mentre la pista si imbianca di filler contro l'olio, nella 700 Nocci è il solo dei quattro partiti a terminare.

Dodici i partiti nella 1000 e 850. Bella partenza di Viotto, 850, che però più tardi è costretto ad abbandonare; prende poi il comando Piacentini (1000) che distacca gli inseguitori vincendo, mentre nella 850 si afferma Nicolis.

Per il gruppo 2, tutti insieme dalla 1150 alla 2000, con Rampa (Alfa 2000 GTAm) con il miglior tempo, e Grilli (Fiat 128 coupé 1300) in seconda posizione. Al primo giro i due transitano nell'ordine con terzo Brunner (GTA 1300). Grilli impensierisce Rampa girando velocissimo e con un tempo di 1'02"3 (record della 2000 tre decimi in meno), fino a che il motore non cede. Rampa scende poi sotto il limite di categoria di 5 decimi, mentre nella 1600 affermazione di Pellanda su BMW e nella 1300, primo con largo margine è Brunner, secondo miglior tempo assoluto del gruppo. Nella 1150 Gonnelli ha la meglio su Cappellini.

Poi il gran finale con tutto il gruppo 4 in pista. Oltre alla notevole prestazione di « Bramen » questa gara è stata caratterizzata dalla lotta della classe 1600 fra le Alpine di Schon e « Carter »; terzo in comodità la Fulvia di Nataloni, che però non ha potuto far niente contro il passo delle berlinette. « Carter » tenta il tutto per tutto all'ultimo giro, ma una leggera sbandata gli impedisce di bissare la vittoria a Magione. Schon è brillante primo e Nataloni terzo; Rampa invece è costretto al ritiro dalla foratura di una gomma mentre era nelle posizioni di mezzo. A « Carter » il miglior tempo della 1600 in 59"9, alla media di oltre 99 orari.

Nella 1300 gli otto classificati sono stati messi d'accordo da un « vagabondo » in ottima forma su Alpine, mentre fra i due arrivati delle 1150 affermazione di Brambilla. Senza storia infine la classe 2000 con la Porsche di Benvenuti dominatrice, dopo l'uscita di Rombolotti.

Marco Grandini

Questa formula promozionale in Argentina è l'unica che sta resistendo alla crisi

# La scuola F.4

**BUENOS AIRES** - In questa claudicante Argentina, dove tutti i settori risentono enormemente le difficoltà economiche dovute alle crisi politiche che la travagliano giorno per giorno, anche l'automobilismo sportivo soffre indicibilmente. Unica categoria che, invece, sembra superare « in velocità » la crisi, è la giovane F. 4 che, essendo una brillante scuola per gli appassionati, sopravvive ad ogni colpo economico e sociale. Nata a metà dei trascorsi anni '60 per opera di un appassionato dell'automobilismo e corridore, un certo Curt Delfosse che oggi si è trasferito negli Stati Uniti, è conosciuta nei suoi primi incerti passi come la categoria « mini juniors », per l'influenza delle Junior europea, nel 1967 si è trasformata, sotto la spinta della ristrutturazione dell'automobilismo locale, con un solo imperativo: creare una categoria di poca spesa che tuttavia non lasciasse per la strada la bellezza della fase di costruzione dei piccoli bolidi e quelle della guida.

Con soli 700 cc di cilindrata agli inizi, veniva poi portata a 850 cc e la categoria si sviluppava velocemente sino ad arrivare ad un parco macchine di oltre 150 delle quali 70 in condizioni di correre. Il prezzo di acquisto di una vetturola non supera normalmente 1 milione centomila lire e il mantenimento per ogni corsa non supera le 40/50 mila lire. Cioè cifre che possono essere sopportate anche quando sulla macchina non vi siano molte decalcomanie pubblicitarie. Ma soprattutto la F. 4 risulta una impareggiabile scuola per coloro che vogliono provare le corse, seduti in un abitacolo di monoposto, a parità di motore e anche di chassis: si vede subito chi ha più coraggio ed esperienza di guida, ed avviene quindi una logica e rapida selezione che porta i migliori alla ribalta.

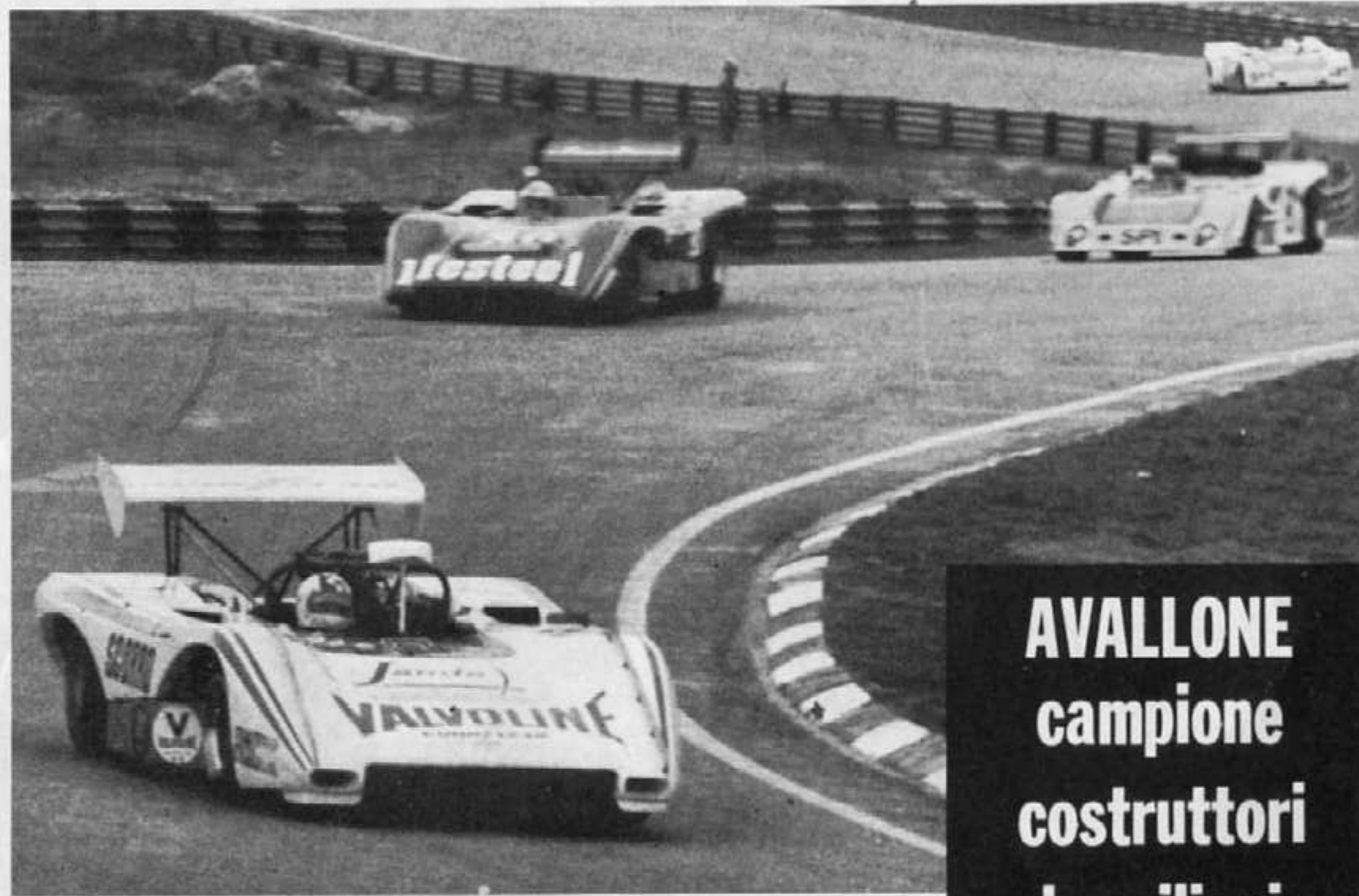
In Argentina la F. 4 è considerata categoria promozionale, ma questo non permette ai piloti che si distinguono di avere la possibilità di un salto maggiore, sempre che alle spalle non abbiano uno sponsor di discrete possibilità e/o una officina meccanica che si interessi di mantenere in buone condizioni la vettura. Perché, contrariamente a quanto si verifica in Europa, dove un buon pilota ha subito molti occhi addosso e molti interessi che si intrecciano attorno alla sua persona ed alle sue performances di corsa, in Argentina il giovane che vuole uscire dall'abitacolo di una F. 4 per passare alla locale F. 2, deve avere molti soldi per comprarsi la vettura con la quale correre ed avere poi, con il tempo, un minimo di pubblicità che lo rinsanguini delle spese sostenute. E questo, sempre che tutto vada liscio e non sfasci subito la vettura contro un guard-rail.

Così, ad esempio, un giovane pilota, Carlo Ragno, vinse nei quattro anni che vanno dal 1966 al '69 due campionati di categoria un secondo e un terzo posto finale. Nonostante avesse dominato per tanto

tempo, Ragno ha dovuto attaccare al classico chiodo la sua macchina e non corre più, perché non ha trovato appoggio o sponsor. Altri invece, come Faverio, è passato alla F. 1 di meccanica nazionale e così Carlo Andretta e Carlo Jarque, ben conosciuti dai nostri lettori, mentre invece Carlo Pedro Laskac, campione 1970 e '71 è fallito nel tentativo di passare ad una categoria superiore ed è tornato nella F. 4.

Ma anche qui le cose cominciano lentamente a mutare perché il nucleo di piloti che sta uscendo dall'anonimato è grande: Guerra, Quesada, Lago, de Amorrortu, Gibson ecc., fra gli altri sono oggetto di intensa osservazione da parte di grandi fabbriche di auto che hanno una loro scuderia ufficiale con la quale corrono nelle corse locali. La parità di potenza delle vetture porta ad una rapida selezione di uomini che lottano per potere, domani, andare in Europa e correre in formula Ford, ambizione di ogni argentino che inizia in questa categoria promozionale.

Augusto C. Bonzi



Antonio Carlos Avallone, al volante della sua Avallone Chrysler (qui inseguito da Bragantini sempre su Avallone) con il suo 6. posto a Interlagos si è aggiudicato il campionato brasiliano costruttori

**S. PAOLO** - Con il sesto posto ottenuto domenica sulla pista di Interlagos, Antonio Carlos Avallone ha vinto — con il suo Avallone-Chrysler, fatto su una pianta della Lola Engineering — il Campionato Brasiliano di Costruttori, nella Classe B (macchine di più di 2 litri). Il vincitore della gara, Pedro Muffato — sindaco di una piccola città che si chiama Cascavel, nel nord dello Stato del Parana — è arrivato secondo nel Campionato, anche lui su Avallone-Chrysler.

Muffato — le due manche a suo favore — ha compiuto 20 giri nel tempo di 1.03'57"43, media oraria di 149,647. Pedro Vitor De Lamare, il secondo, è arrivato prossimo, con 1.40'36"14.

...con un  
SIGNORE  
a sorpresa

**RAFAELA** - Una bella corsa di F. 4 e la sorpresa per parecchia gente di vedere un vincitore sconosciuto, di nome Signore, ben italiano se vogliamo. Sul circuito di 2.687 metri, i piccoli bolidi della categoria promozionale si sono dati battaglia su due serie, una rinvincita ed una finale cioè 15 giri ognuna le prime, cinque giri la seconda e 25 la finale. Gran trionfo delle conosciute Tullia XI Renault che hanno occupato quasi tutti i posti migliori, meno la prima vinta da un Avante Renault pilotata dal conosciuto Luskac che ha fatto sua la gara alla media di 155,525 portandosi via anche il giro più veloce a 158,845. La rinvincita se la portava a casa Almada alla media di 145,820 mentre la finale vedeva trionfare Oscar Signore alla media di 153,843 e giro più veloce di Luskac.

**Classifica del CAMPIONATO ARGENTINO di F. 4 dopo la gara di Rafaela:** De Amorrortu punti 106; Guerra 69; Beamonte 33; Baratucci 30; Signore 16; Gibson 12; Laskac 11; Marielli 10; Fama 9; Baruscotti 9; de Quesada 8; Balbuena 8; Segovia 6; Mazzoni 6; Muñoz Barreto 4; Rossler 4; De Rossi 4; Andretta 4 e Monilior 4.

● Il Gran Premio della Montagna per vetture Turismo Carretera si svolgerà dal 29 novembre al 2 dicembre 1973 sullo stesso percorso che in agosto ha visto la disputa della pari competizione per le vetture Turismo Nazionale. La corsa è suddivisa in tre tappe e la prima si svolgerà il 29 novembre fra Tanti e Alta Gracia per un totale di 257 km. Dopo un giorno di riposo si raggiungerà, con 229,500 km di percorso Icho-Cruz e l'ultima tappa verrà disputata sul classico percorso Carlos Paz-Mina Clavero-Carlos Paz di km 171,400. In totale una competizione di 658 km tutti strettamente montagnosi.

La vittoria che ci voleva  
per MARINCOVICH

**VIEDMA** - Finalmente un corridore che da tempo pigliava per poter superare una specie di sfortuna che lo teneva agganciato al secondo o terzo posto, in Turismo Carretera, ha potuto mettersi la corona del vincitore. Carlos Marincovich meritava questa affermazione per la quale stava lottando da mesi e che gli ha permesso di capitalizzare punti preziosi per il campionato argentino della categoria.

Quaranta vetture si sono presentate per la gara e su questo corto circuito la corsa è stata divisa in tre batterie pur togliendo così un po' di interesse alla competizione. Davanti agli avversari di sempre, che fino ad oggi gli hanno tolto qualsiasi possibilità di trionfo, Marincovich non commetteva errori ed aveva la fortuna di avere una macchina che marciava come sui binari, senza una nota stonata, né in curva, né in retta.

Dietro, spariti gli « Hermanos Suarez » che non hanno più avuto fortuna dopo aver cambiato il motore andato in pezzi a Mendoza, anche Gradassi vedeva sbucare i pezzi del cambio fra i piedi di Martinez Boero doveva ritirarsi per una sciocchezza che però gli stroncava la corsa.

**CIRCUITO DI VIEDMA** - Gara valida per il campionato TC - Viedma, 7 ottobre 1973.

**LE CLASSIFICHE**

**1. serie:** 1. Carlos Marincovich (Chevrolet) in 40'34"8, media 182,173 kmh; 2. Martinez Boero (Chevrolet) a 9"; 3. Traverso (Ford Falcon) a 10"; 4. Bianchi (Dodge) a 25"; 5. Nasif Estefano (Ford Falcon) a 40"2. **Giro più veloce:** Traverso, media 185,604 kmh.

**3. serie:** 1. Traverso, in 40'35"5, media 182,106 kmh; 2. C. Marincovich a 11"; 3. R. Marincovich a 57"; 4. Estefano a 57"; 5. Moro (Dodge) a 1'28".

**2. serie:** 1. C. Marincovich in 40'44", media 181,473 kmh; 2. Bianchi a 7"; 3. Traverso a 7"1; 4. Boero a 14"; 5. Monguzzi (Dodge) a 42"; 6. Estefano; 7. R. Marincovich.

**Classifica per somma dei tempi:** 1. C. Marincovich in 2.01'04"7; 2. Traverso, 2.01'11"; 3. Nasif Estefano, 2.04'51"3; 4. R. Marincovich; 5. Parisi; 6. Iglesias; 7. Espinosa (a 1 giro).

**La classifica del campionato TC è ora la seguente:** 1. Nasif Estefano, punti 138; 2. Hermanos Suarez, 82; 3. C. Iglesias, 60; 4. R. Marincovich, 48; 5. C. Marincovich, 44.

Col bialbero  
torna a vincere  
la IAVA 128

**BUENOS AIRES** - Un enorme numero di persone ha storicamente sopportato l'implacabile freddo, specie nelle ore notturne, per assistere allo svolgimento della « 12 Ore Turismo nazionale ». Una gara che riportava alla ribalta la vecchia lotta fra le Fiat 125 e le Peugeot da una parte e le fiammanti Renault 12 TL e Fiat 128 IAVA dall'altra.

Nella categoria maggiore, cioè nella classe C, la lotta fra Fiat e Peugeot è tornata ad essere appannaggio della marca italiana e i primi due posti in classifica sono una indicazione sempre valida del buon rendimento del bialbero che per il momento non ha rivale, almeno fino a che la Peugeot 1.800 non sia ben roduta. Nella classe B, invece, le Fiat 128 IAVA non hanno potuto rintuzzare il feroce attacco portato loro dalle nuove Renault che si sono portate a casa una vittoria meritata in quanto hanno coperto 306 giri del circuito contro i 301 della IAVA arrivata seconda.

Tutte le squadre, ma soprattutto le italiane, hanno sofferto della disorganizzazione ufficiale che si è potuta lamentare al box e anche di un problema di gomme che, per le vetture italiane, è stato spesso un problema difficilmente superabile. Anche per ciò che riguarda i rifornimenti molte le lamentele in quanto invece che permettere l'uso dei « bidoni », si è obbligato i concorrenti a far uso delle quattro pompe di cui è dotato l'autodromo, con la confusione bene immaginabile delle « ore di punta ».

**La classifica del CAMPIONATO ARGENTINO TC dopo 16 gare disputate è la seguente:**

**Classe C:** Di Nezio, punti 128; Pascualini, 121; Mayorga, 113,5; Castañon, 94,5; Zunino, 62,5; Santangelo, 57; Lopez Osvaldo, 53; Macchi, 52; Migliore, 49; Rodriguez e Canedo, 48; Garro, 47; Fangio, 40; Ferrandino, 32,5; Grossi, 30; Alcuaz, 27,5.

**Classe B:** Carlomagno, punti 169; Stillo, 118,5; Rizzuto, 91; Cano, 87,5; Massey, 86; Lascrain, 65,5; Mora, 64,5; Daray, 40,5; Bianchi, 36; Caldarella, 30; Poggio, 24,5; C. Manzano, 24; Marquez, 24; Conavino, 21; Gammerman, 21; Bajo, 19; Macri, 18.

AVALLONE  
campione  
costruttori  
brasiliani

4. Sergio Sandri (Heve P-6) 34'11"17; 5. Antonio Carlos Avallone, 35'00"02; 6. José Argentino a 1 giro; 7. Elton Rohnelt a 1 giro; 8. Mario Glauco Pati (Heve P-6) a 1 giro; 9. Paulo Lesse (Heve P-6) a 1 giro; 10. Newton Pereira a 6 giri. **Giro più veloce:** Pedro Muffato, 3'09"31, media 151,386 kmh. **Finale:** 1. Pedro Muffato, 20 giri in 1.03'57"48; 2. Pedro Vitor De Lamare, 1.04'38"; 3. Mauricio Chulan, 1.06'56"; e 87; 4. Elton Rohnelt a 2 giri; 5. José Argentino a 2 giri; 6. Antonio Carlos Avallone a 3 giri; 7. Sergio Sandri.

**Classe B - oltre 2000 cc:** 1. campione Antonio Carlos Avallone (Avallone-Chrysler) punti 107; 2. Pedro Muffato 99; 3. Arthur Bragantini 53; 4. Francisco Lameirao 52; 5. Luis Fonseca 50; 6. Pedro Vitor De Lamare 43.

**CAMPIONATO BRASILIANO DI COSTRUTTORI - Interlagos, 14 ottobre '73. Due manche di 10 giri.**

**Prima:** 1. Pedro Muffato (Avallone Chrysler) 10 giri in 31'48"45; 2. Pedro Vitor De Lamare (Avallone-Chevrolet) 32'08"74; 3. Mauricio Chulan (Heve P-6) 33'42"36; 4. Massimo Pedrazzi (Sabra Vw) a 1 giro; 5. Elton Rohnelt (Heve P-6) a 1 giro; 6. Newton Pereira (Heve P-6) a 1 giro; 7. José Argentino (Manta) a 1 giro; 8. Jayme Levy (Polar-Ford) a 2 giri; 9. « Murruga » (AC-Vw) a 3 giri; 10. Antonio Carlos Avallone (Avallone-Chrysler) a 3 giri. **Giro più veloce:** Antonio Carlos Avallone, 3'05"17, media 154,821 kmh.

**Seconda:** 1. Pedro Muffato, 10 giri in 32'08"98; 2. Pedro Vitor De Lamare, 32'27"40; 3. Mauricio Chulan, 33'14"51;



La partenza della Rothmans 5000 a Brands Hatch. In prima fila, da sinistra la Chevron di Pilette, la Trojan di Holland e la Lola di Ashley. Dietro a Pilette, vincitore del Trofeo, il vincitore della gara, Edwards (foto DPPI)

**INGHILTERRA andata & ritorno**  
a caccia di novità 1974

# Futuro3

sempre più  
made in England

**SPECIALE PER AUTOSPRINT**

**LONDRA** - Anche quest'anno, al termine di una combattuta stagione, gli inglesi hanno avuto i loro nuovi «idoli», che ancora una volta provengono dalla sempre attiva fornace della f. 3: **Ian Taylor** e soprattutto **Tony Brise**, vincitore degli ultimi due campionati disputatisi in Gran Bretagna e dominatore assoluto della finalissima a doppio punteggio di Brands Hatch. Due nomi nuovi, due ragazzi che gli inglesi porteranno certamente avanti, due personaggi che vedremo presto al volante di vetture prestigiose, c'è da scommetterlo. C'era già qualcuno che dava addirittura Brise come seconda guida alla Lotus, come spalla di Peterson, cosa che lo stesso Brise ha tenuto a smentire (a malincuore!) pubblicamente: certamente ad ogni modo lascerà la F. 3 per passare, sempre su telai March, o alla F. Atlantic o meglio ancora, se il Kent Messenger, quotidiano londinese che lo patrocina lo vorrà, alla F. 5000. Ad ogni modo l'importante è che questo ricambio ci sia stato, che queste giovani leve si siano fatte notare: certamente ci sarà chi si prenderà cura di loro (non proprio come in Italia) e li porterà avanti.

Gli inglesi — nonostante il boom 5000 — credono ancora molto nella F. 3, che in Italia ha veramente perduto molte posizioni: ad essere obbiettivi bisogna constatare che è ancora la F. 3 a sfornare i giovani più interessanti, e non è il caso di starli a citare ancora. Solamente che in Inghilterra questi giovani trovano uno sfocio altrove, nelle categorie più prestigiose, per merito di sponsors danarosi, o di scuderie efficienti, sempre protette da notevoli coperture pubblicitarie, che seguono questa politica da diverso tempo.

In Francia questa escalation è possibile lo stesso, sempre per merito di robusti budgets pubblicitari che le case petrolifere si sono imposte: e per di più ci si mette anche il travolgente nazionalismo dei francesi, che veramente si impegnano, a livello di federazioni e commissioni, a portare avanti i loro (e solo i loro) pupilli piazzandoli nelle grandi squadre che si impe-

gnano nei campionati extra francesi.

Dicevamo appunto della notevole credibilità che questa formula scuola per eccellenza, come le F. 3 gode in quasi tutti i paesi tranne che nel nostro dove, appunto per la mancanza di una possibilità di sfogo ulteriore, è considerata più come un traguardo che come una classe di transizione. E forse è per questa ragione che le maggiori novità, specialmente tecniche, vengono da queste due regioni (Francia e Inghilterra) e specificatamente dalla seconda, patria da molti anni della miglior scuola telaistica del mondo.

Giusto in questi giorni si vanno diffondendo le prime notizie per quella che sarà la F. 3 del '74, che come è noto porterà una notevole rivoluzione in campo tecnico. Dal primo gennaio entrerà in vigore il nuovo regolamento internazionale per la terza formula, che prevede l'utilizzazione di motori fino a 2000 cc (sempre derivati da unità costruite in almeno 5000 esemplari in un anno) ma questi propulsori verranno «limitati», come è stato in questi ultimi anni, da una flangia circolare di 24 mm che ne limiterà l'afflusso dell'aria, con conseguente riduzione ovviamente della potenza ottenibile. Questo artificio della strozzatura è stato adottato appunto per limitare la potenza dei motori, e soprattutto per garantire una certa robustezza dei motori stessi: sta di fatto che dai 125-128 CV attuali si potrà passare agevolmente a oltre 160.

Le gomme invece rimarranno le stesse, come dimensioni: bisognerà invece rivedere il cambio, dal momento che lo Hewland MK 8 ora usato quasi universalmente potrebbe sembrare un po' sottodimensionato alle accresciute potenze. Ma a questo problema i tecnici della casa inglese stanno già pensando da tempo: si tratterà di sfornare un nuovo cambio che stia sul piano del già esistente FT 200 (montato dalle F. Atlantic) e leggermente più piccolo dell'FG 400 che utilizzano le sport 2000.

**Leopoldo Canetoli**

CONTINUA A PAGINA 40



I due grandi protagonisti della stagione inglese della terza formula: a sinistra il grande battuto, per 2 punti, Alan Jones con la GRD-Vegantune; a destra Tony Brise, che con la March-Holbay si è aggiudicato due dei prestigiosi titoli inglesi, il Trofeo John Player ed il Trofeo Lombard F. 3. Nel 1974 la F. 3 sarà con motori 2000

# F. 3 made in England

CONTINUAZ. DA PAGINA 39

Nel campo dei telai ci saranno delle discrete novità, che certamente verranno presentate entro breve tempo: questo ad ogni modo sono le anteprime che siamo riusciti a cogliere nei retrobox dell'ultima gara di Brands Hatch.

**march**

**Il muso grosso e radiatore avanti**

La casa di Mr. Ecclestone pareva interessarsi molto poco al F. 3 per la prossima stagione: sta di fatto che questa marca gode di una grande stima, specie fra gli italiani e anche se non ha colto durante la stagione ormai trascorsa i risultati che si attendeva, pare abbia già approntato una nuova macchina per il prossimo anno. La monoposto sarà sempre monoscocca, ma a differenza della BT 41 avrà il radiatore dell'acqua piazzato anteriormente, per consentire l'applicazione di un musone tipo March che sembra molto utile specie nei curvoni veloci. Il passo e la carreggiata saranno completamente rivestiti (leggi rimpiccioliti entrambi) mentre l'alettone posteriore verrà arretrato, come già molti hanno sistemato nelle BT 41. Al più presto collauderà la nuova macchina (che è quasi pronta), l'australiano Larry Perkins, che è stato l'unico ad ottenere qualche risultato in campo internazionale con la Brabham e che probabilmente disputerà con questa vettura la prossima stagione.



**Carenata anche dietro**

Annata colma di successi per la casa di Bicester che ha vinto a mani basse sia in F. 2 che in F. 3: la macchina disegnata da Robin Herd si è rivelata molto a posto, specie nei tracciati veloci e nella terza formula ha dominato tutti e tre i campionati inglesi. Per questa monoposto plurivittoriosa solo modifiche di dettaglio, leggere migliorie alle sospensioni dal momento che la parte centrale del telaio non ha mai dato problemi. Piuttosto verrà modificata, o meglio verrà studiata una nuova coda carenata, che migliorerà di gran lunga l'aerodinamica della vettura. E' molto probabile che al più presto si possa vedere la vettura, già in avanzato stadio di perfezionamento.



**Perché la pinna**

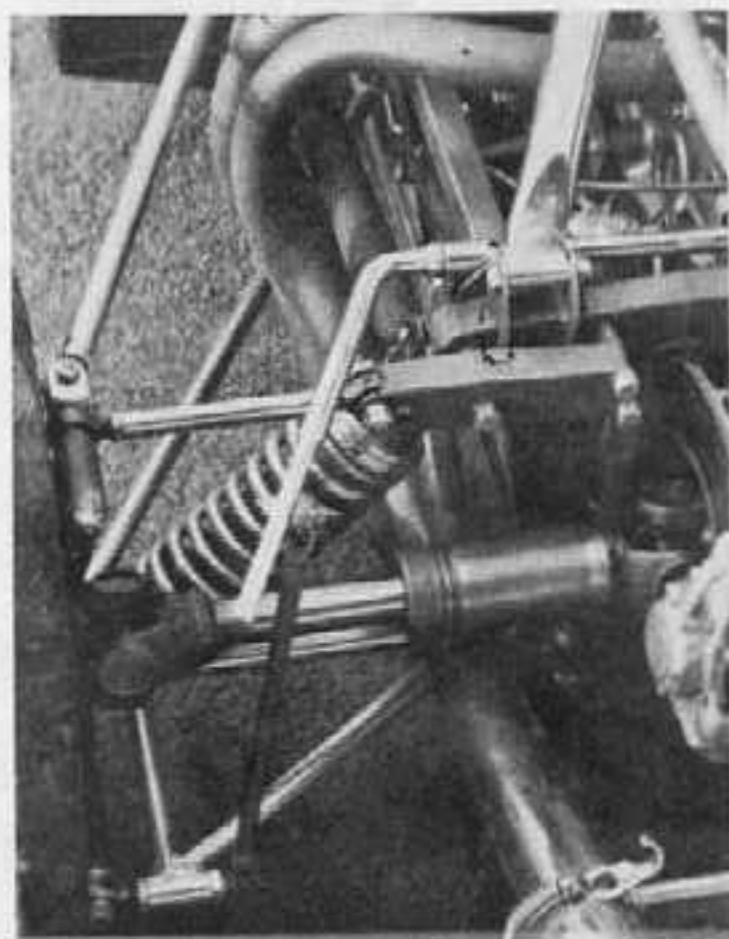
Nelle più recenti prove è riemessa dal dimenticatoio la creatura di Morris Nunn, ora troppo impegnato con la F. 1 per seguire con cura la monoposto minore. Solo un paio di recenti vittorie di Brian Henton, con l'Ensign modificata, l'hanno fatta tornare alla ribalta: il fatto è che il costruttore vi ha applicato alcune modifiche abbastanza importanti alle sospensioni, rendendola di nuovo evidentemente competitiva.



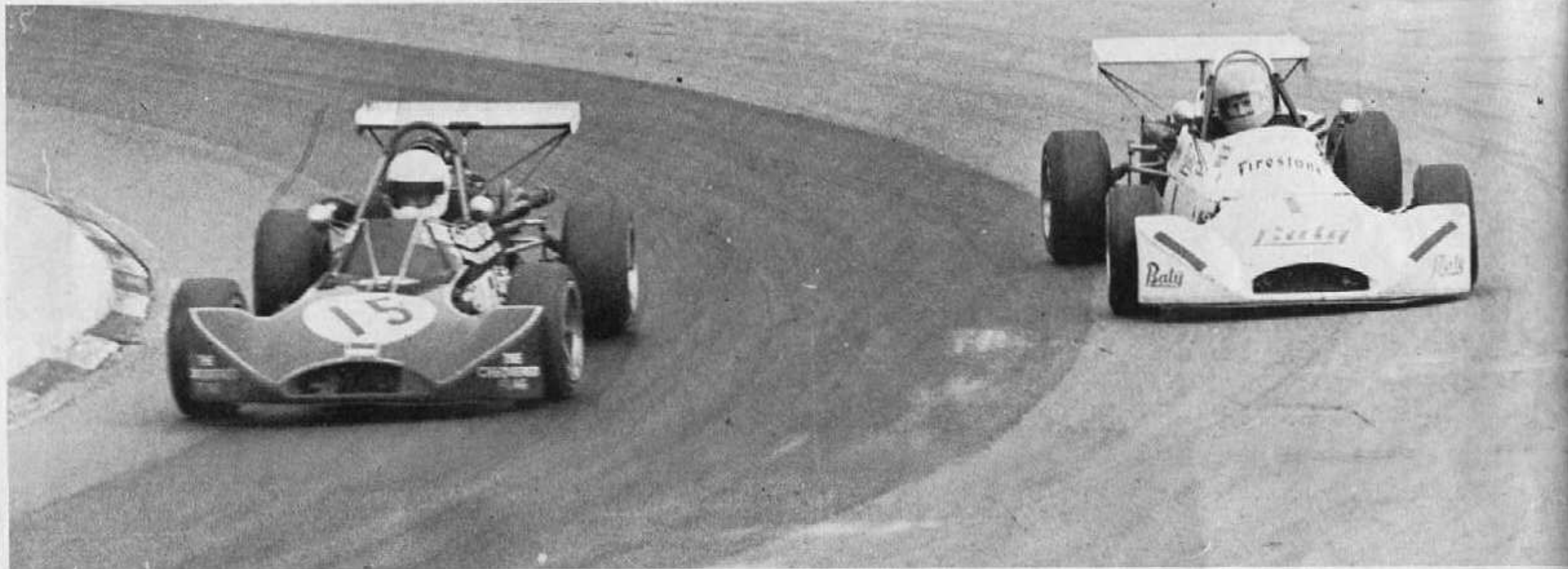
**Novità poco visibili**

ricercata cura alla aerodinamica generale della vettura.

Questo per quel che riguarda i maggiori costruttori di telai inglesi: per gli altri siamo al corrente di diversi problemi alla Royale (per la malattia che continua a tenere fermo Bob Ving suo principale animatore) mentre per quel che riguarda la Dastle, la MRE ed altri i programmi saranno anche per il prossimo anno abbastanza ridotti.



Sopra, le sospensioni modificate delle Ensign di Henton e Wunderlink; a destra, una fase della grande lotta tra le due March di Wood e Ian Taylor



# Perché si rinuncia al «16 valvole»

In campo francese purtroppo vedremo scomparire le ALPINE, costrette a ritirare la squadra di F. 3 non avendo la Renault un motore adatto per la nuova formula: è un vero peccato che le ultracarenate vetturine escano dalla scena, perché quest'anno si erano dimostrate veramente competitive con le migliori creazioni inglesi. Dal canto suo continuerà invece TICO MARTINI con le monoposto, che veramente hanno sbalordito, durante quest'ultima stagione. E c'è mancato poco che Laffite vicesse anche in Inghilterra con una vettura dal telaio tubolare, apparentemente superata sul piano tecnologico ma evidentemente molto centrata, soprattutto per quel che riguarda l'aerodinamica e la stabilità.

Ma l'interesse maggiore è focalizzato sul problema MOTORE, dal momento che questa sarà la vera novità assoluta: i telai come abbiamo visto più o meno non cambieranno di molto, mentre per i motori il discorso è del tutto nuovo. Dovendo scegliere un motore da due litri, o qualcosa meno, per farne il propulsore della F. 3 in diversi avevano pensato all'utilizzazione di un 16 valvole, dal momento che la moda e la tecnologia più recente imponevano questa raffinata soluzione. Solo che al momento, con sedici valvole, non si disponeva che del TRIUMPH DOLOMI-

TE, mentre le ventilate voci di una omologazione di una testata Ford vanno sempre più assottigliandosi.

Anche il VEGA che la General Motors vorrebbe immettere sul mercato è ancora molto indietro, per cui la scelta rimaneva molto limitata. Tra l'altro, dopo una serie di brevi calcoli, si è arrivati alla conclusione che la soluzione quattrovalvole, per un motore che aveva già difficoltà a «respirare» con la strozzatura sarebbe stata superflua: certamente la disposizione delle quattro valvole facilita la costruzione del pistone e soprattutto, con la posizione ottimale della candela migliore certamente la camera di scoppio. Ma tra l'altro la Triumph (che mantiene una distribuzione con un solo albero a cammes) ha notevoli difficoltà a fornire motori singoli: poi pare molto pesante per cui quasi tutti sono ricaduti sulla soluzione normale delle due valvole per cilindro.

Esclusa quindi la carta quattrovalvole si ricadeva sui Ford Pinto americani, i Toyota giapponesi, poi il motore BMW e i nostrani Alfa Romeo e Fiat.

Ancora fra questi vari modelli una scelta definitiva non è stata fatta: sono in tanti i preparatori che hanno in animo di provare diverse soluzioni, per poi decidere al più presto quale sarà

la migliore del lotto. Ma i programmi di massima li abbiamo già scoperti e vediamo di sintetizzarli:



**HOLBAY** - La casa inglese, trionfante in tre campionati d'oltre Manica (e del campionato francese con Laffite) è stata la prima a prendere una decisione che hanno detto definitiva. Partirà dal blocco testata-cilindri del Ford Pinto (monoalbero) e già da qualche tempo ha portato a termine il suo motore. Si parla di potenze sull'ordine dei 150 cv (ma è noto che la casa inglese è sempre stata restia a comunicare potenze) con il solito regime di utilizzazione abbastanza basso. Avrà ancora l'alimentazione ad iniezione indiretta Lucas e per molte altre caratteristiche (ghigliottina, carter secco ecc.) sarà simile al motore attuale, veramente ultracollaudato.



**VEGANTUNE** - La seconda casa inglese in ordine di importanza, nota per essere rimasta fedele ai motori a carburatori, si è già impegnata in una soluzione che definirem-

mo ibrida. Utilizzerà le vecchie testate bialbero del Cortina Lotus (quelle che tutti usavano quest'anno e che rimarranno omologate ancora per un'annata) piazzandole su un basamento Ford Escort 2000. Ovviamente questa soluzione, se accontenterà una gran parte di clienti, dal momento che continuerà ad utilizzare una gran parte del materiale già esistente, rimarrà provvisoria dal momento che per il prossimo anno bisognerà trovarne una tutta nuova.



**NOVAMOTOR** - Discorso diverso per quel che riguarda i fratelli Pedrazzani, detentori di tutto il mercato nazionale e fornitori di una grossa parte delle nazioni europee, Inghilterra compresa. I due fratelli di Novara, dopo aver scartato il Triumph e il BMW (troppo pesanti) si sono trovati di fronte a tre possibilità: o il Toyota (o meglio uno dei due modelli, poiché ne esiste pare uno bialbero e uno monoalbero) o il Ford Pinto oppure ancora la soluzione mista tipo Vegantune. Con quest'ultima soluzione avrebbe accontentato una larga schiera di clienti, ed è probabile che a richiesta forniscano tale tipo di

elaborazione: ma se dovessimo esprimere un parere saremmo molto più propensi a pensare a un Toyota-Novamotor (specie quello bialbero) del quale qualcuno si è espresso in toni esaltanti. Questo propulsore giapponese appare infatti molto ben costruito, solido, di buon materiale e con un albero motore su sei supporti (riducibili a tre) piazzato in maniera ottimale, anche per quel che riguarda un eventuale carter secco. Sono tutte supposizioni ovviamente, che gli amici di Novara sono ben restii (giustamente!) a comunicare le loro decisioni prima di essere certi di quello che faranno.

Degli altri modelli molto si dice, ma di concreto appare ancora molto poco. E' certo che l'ALFA ROMEO sta studiando la possibilità di utilizzare il proprio propulsore, come altri preparatori italiani stanno prendendo in esame anche la possibilità del FIAT. Certamente uscirà fuori qualche tedesco che proverà la carta BMW, mentre purtroppo vediamo tagliati fuori i francesi che non potranno trarre dalla produzione nazionale nessun propulsore adatto all'impiego.

I. C.



**Non è tutto rosa nella produzione automobilistica americana**  
anche se il Salone di NEW YORK sfodera cifre «monstre»

# Guideremo con i pulsanti

**SPECIALI PER AUTOSPRINT**

**NEW YORK** - Le forti pressioni del pubblico, assillato dalla crisi del carburante, hanno avuto l'effetto previsto. Il Salone dell'Automobile che ha vita al Coliseum di New York ha messo in mostra le neonate del periodo più confuso del mondo delle quattro ruote. Il pubblico aveva chiesto macchine pratiche senza tante frivolezze, capaci di offrire una sicurezza e, nel contempo, un'economia.

Per cui il Salone d'autunno del Coliseum ha fatto suo lo slogan: «Economia e sicurezza», atto in tal senso ad accontentare i meno giovani i quali, dicono i costruttori, rappresentano la base di tutto il commercio annuale.

In un certo senso è errato. Le statistiche parlano di acquisti pari ad oltre 300 milioni di dollari da parte dei giovani, somma questa che va a rendere favolosa quella totale, spesa da 1.600.000 acquirenti, complessivamente di 5 miliardi di dollari.

E veniamo al Salone che offre le novità del 1974: un milione di visitatori nei tre piani del palazzo, oltre 350 modelli esposti, per un valore di 3 milioni di dollari. Modelli dalle dimensioni ridotte per svariati motivi: l'aumento continuo del carburante salito di 6 cents. (35 lire circa) al gallone (quattro litri) in appena 30 giorni, la decisione da parte delle autorità statali di aumentare il prezzo delle targhe annuali, l'aumento di prezzo delle vetture «straniere» le quali, quest'anno sono in crisi per il mancato arrivo sul mercato statunitense in tempo opportuno e, infine, l'aumento di prezzo delle macchine a causa del nuovo contratto collettivo delle unioni automobilistiche. Nonostante tutto, nei tre piani del Coliseum c'è una stravaganza di colori, di tipi di macchine per tutti i gusti e le tasche.

**FORD** - Quest'anno è la Casa da battere. Ma la «Mustang II», la vettura più modificata e riveduta di tutta la produzione americana, fa assurgere Ford al vertice. La macchi-

na sport consuma un gallone (quattro litri) per percorrere 20 miglia, è 220 chili più leggera e si prevede che subirà una vendita di oltre 400 mila unità.

Anche la Capri ha trasformato il musetto e la coda aumentando la cilindrata di 200 cubic inches. Al Coliseum l'hanno posta, giustamente, a fianco alla sempre ammirata ed invidiata Pantera De Tomaso.

**LINCOLN MERCURY** - La Cougar ha subito una «plastica» frontale globale rispetto al primo modello del 1967. Anche il suo peso è aumentato, onde renderla più sicura. La Continental Mark IV, oltre alla pelletteria interna, ha trasformato la coda applicando il tetto «Landau» quest'anno molto di moda.

**CHEVROLET** - Lo scorso anno furono vendute 3 milioni di unità, battendo ogni record. Quest'anno la «reginetta» delle highway ha applicato un sistema di respingenti idraulici ed ammortizzatori che risultano superiori a tutti gli altri applicati nelle macchine americane. Inoltre la Chevrolet ha presentato una «sperimentale» capace di sfiorare 200 miglia, che potrebbe essere messa in produzione nel 1975. La sua linea ricorda molto le Lamborghini, e le Maserati.

**OLDSMOBILE** - La macchina «che incute rispetto», offre, (facoltativo) il sacco d'aria che si gonfia in caso di impatto ed un cristallo frontale «panoramico». Nelle «minori» si notano la «Cutlass» e la «Super 88» dalla linea molto sportiva e profilata, aggressiva.

**PONTIAC** - La Firebird ha subito i maggiori ritocchi, con freno ed acceleratore regolabili a seconda della lunghezza delle gambe. La General Motors ha investito 36 milioni di dollari per studi ed ha annunciato una ulteriore spesa di 46 milioni di dollari per la creazione di un rotore onde far concorrenza alla Mazda.

**CADILLAC** - Ci vorrebbe un capitolo a parte che riassumeremo con un aggettivo: spettacolare. Si presenta sotto for-

ma di nove modelli, tutti ricchi, dai colori seri, delle rifiniture da mani di fata. Inutile parlar di prezzi poiché il minimo è di 9 mila dollari.

**DODGE** - Nessun cambiamento poiché, si dice, non danno nessun beneficio al pubblico.

**AMERICAN MOTORS** - La AMC è orientata, quest'anno, verso i giovani offrendo loro tre modelli veramente sportivi. La Matador II, 12 centimetri più corta, viene definita la macchina «intermedia» del '74. Anche la Javelin, aiutata dalla vittoria della Transam del 1972 di Mark Donohue, ha rinforzato i respingenti, le sospensioni e si offre in due versioni sei cilindri e V8. La Saab-Scania ha ridimensionato il fronte, ed ha applicato un sedile uniforme con la testiera semi aperta ed attaccata all'intero sedile onde consentire il viaggio più confortevole. La spalliera è regolabile a volontà.

In un Salone moderno quale questo non poteva mancare la discussione sulle macchine del futuro. Dopo la Chevrolet «experimental» Dale Grimes, professore d'elettronica dell'Università del Michigan ha detto: «Entro i prossimi due anni, avremo le prime macchine guidate a mezzo radar.» Questo genere di automezzo è più sicuro se sottoposto alla direzione del radar che ha i riflessi più rapidi dell'uomo. La macchina funzionerebbe a mezzo di pulsanti.

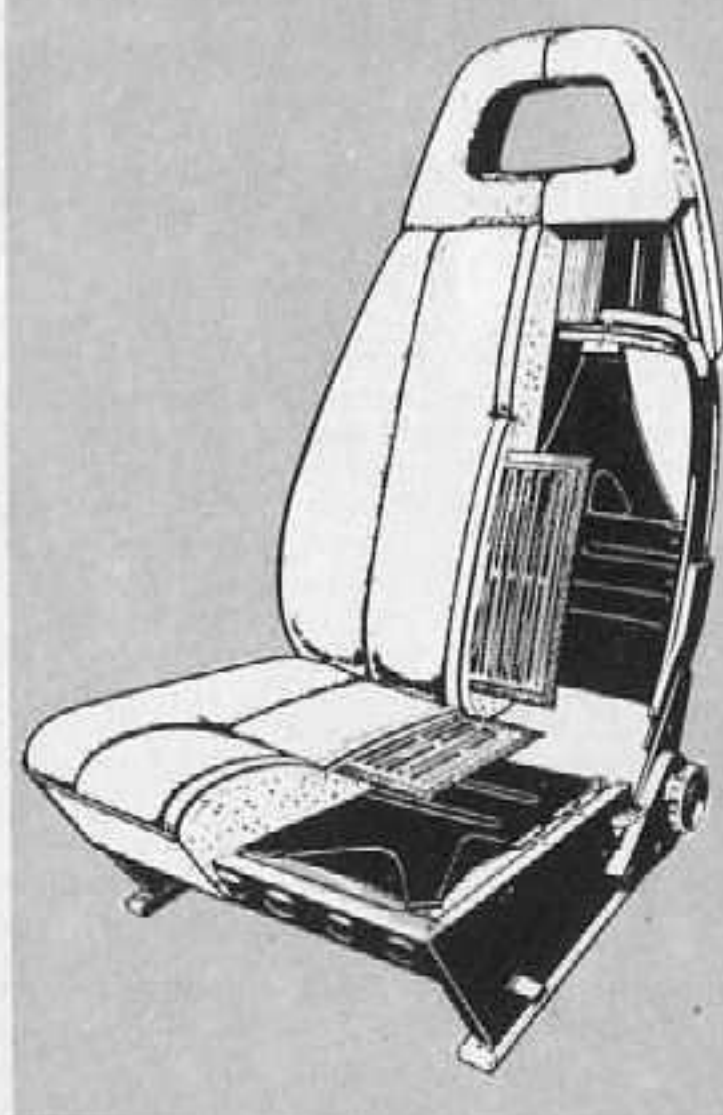
Infine, anche la Mazda ha annunciato che quanto prima entrerà nell'agone sportivo con una vettura «Mazda RX2». Già ha fatto delle apparizioni sul circuito di Lime Rock ma nel 1974 la sua presenza sarà costante e decisiva. Lassù, a Lime Rock, dimostrò di possedere velocità pur disponendo di minore cilindrata. Ora la sua potenza è stata aumentata da 97 HP a 198 HP a 8.300 giri. La velocità è salita da 110 a 130 miglia orarie.

**MANCANO le STRANIERE**

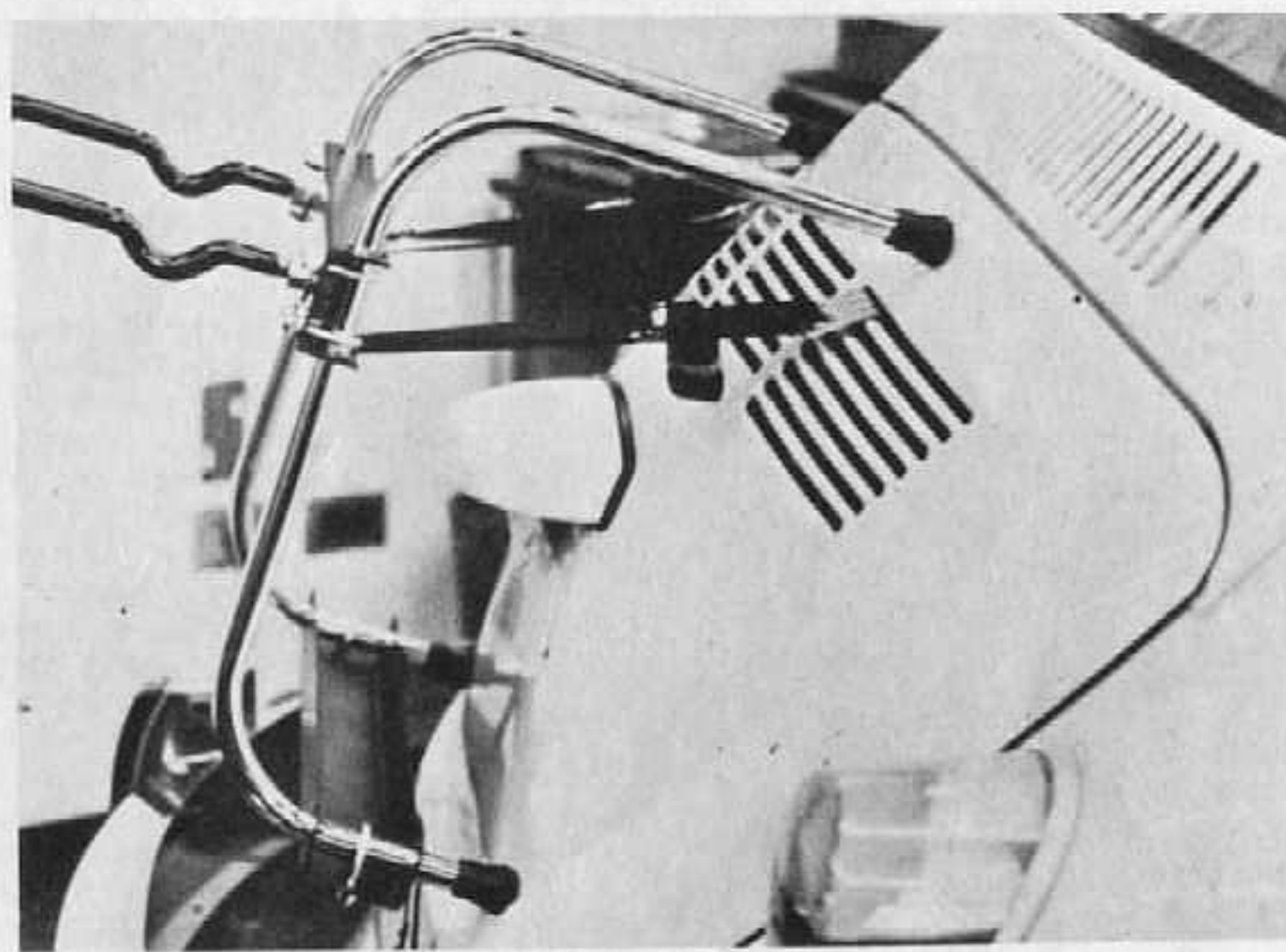
Se si dovesse giudicare dal

**Lino Manocchia**

CONTINUA A PAGINA 44



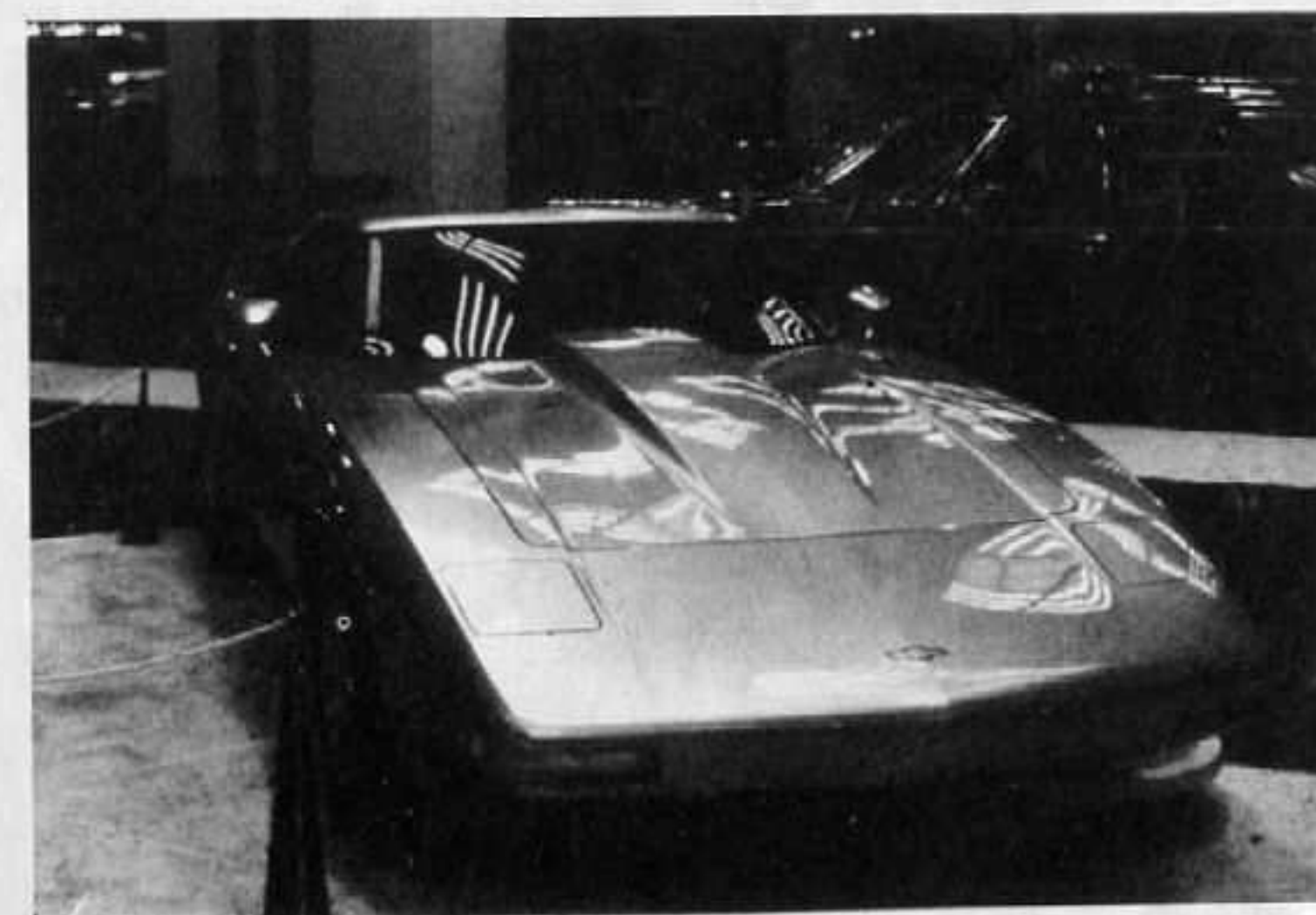
A sinistra, sopra, il nuovo sedile della Saab con testiera semiaperta ed attaccata al sedile. A destra, una modella mostra come spostare freno ed acceleratore sulle Pontiac secondo la lunghezza delle gambe



Fra le curiosità del Salone di New York, anche questo originale portabiciclette applicato dalla Volkswagen sulla coda delle sue vetture



La «Sportiva 2» della Ford ha riscosso un grande successo per la sua linea molto europea. Si prevede una vendita di 400.000 unità



Al Coliseum di New York, nel Salone d'autunno, ha fatto la sua apparizione questa Chevrolet Sxp 898 sperimentale, una vettura che dovrebbe entrare in produzione nel 1975. Può raggiungere i 315 kmh e costa sui 22 milioni. Ricorda nella linea Maserati e Lamborghini

lo sfarzo, dai colori sgargianti ed ascoltando la esasperante grancassa pubblicitaria delle case di Detroit, dovremmo dire che tutto va bene. Invece la vendita langue. Esaminando le statistiche del primo periodo (calcolato ad un mese), la vendita delle vetture 1974 è scesa dal 16 per cento rispetto al medesimo periodo del 1973. I «dealers» i rivenditori, attribuiscono la colpa alla mancanza, sul mercato, delle macchine «compatte» ed al lavoro arretrato della Chrysler a causa dello sciopero effettuato agli inizi dell'autunno.

I rivenditori non accusano l'aumento dei prezzi, ma la scarsità di automezzi. Comunque si è del parere che nel 1974, la vendita aumenterà di almeno 100 mila unità rispetto alla scorsa stagione, quando vennero vendute 1.600.000 macchine. Anche le «straniere» hanno subito aumenti, alcuni impressionanti (come le Porsche sport) il cui prezzo è salito da 630 a 1600 dollari. Ma ai rivenditori non interessano gli sbalzi di prezzi: «Ci sono gli acquirenti, ci sono i soldi — essi dicono — ma dove sono le macchine?»

Un fattore psicologico non comune va ricercato nel fatto che l'ossessione slogan: «Acquistate macchine piccole, c'è scarsità di carburante», ha fatto dimenticare agli acquirenti gli aumenti dei prezzi.

Tuttavia al Coliseum l'affluenza è stata enorme, quasi morbosa. I modelli nuovi si sono affiancati alla Maserati, Ferrari Dino (di Luigi Chinetti che ha esposto anche la Ferrari con la quale vinse nel 1959 a Le Mans) ed Alfa, insieme ad alcuni modelli di vecchissima data che tuttavia richiamano un non comune numero di appassionati.

I. m.

### Anche PANTERE alla gimcana modenese

MODENA - La «Modena Corse» ha dovuto sottostare ad alcuni inghippi organizzativi ed è stata costretta a posticipare la Gimcana Nazionale «Motore Fuso» che si doveva disputare il 3-4 novembre. La nuova data è quella del 10-11 novembre e la sede è quella del Kartodromo di Carpi. Fra le interessanti novità tecniche vedremo una 500 preparata da Gozzoli di Maranello e azionata da un... motore di F.21

Sono annunciate persino in gara anche molte Pantera, vedi quelle di Govoni, di Trenti ecc. Pare ci sia anche Vittorio Brambilla. In una gimcana, indubbiamente, pilotare una Pantera deve essere una fatica impropria!

## Modena Corse: «iniezione» al C.D.

MODENA - Nello Ugolini è entrato a far parte, con Luigi Vecchi (Dunlop) e Walter Bellei (Ford), del Consiglio direttivo della «Modena Corse». Questo passo pare sia da mettere in relazione alla candidatura ufficiale di Ugolini alla direzione del costruendo autodromo di Marzaglia che la équipe modenese proporrà a Orlandi-Grattarola (in contrappunto a quella di Romolo Tavoni).

La presenza di questi tre personaggi al vertice della Modena Corse, il cui presidente resta sempre De Niederhauser (una buona esperienza, anche se sfortunata, la sua al Giro con Brambilla), fa pensare che la «Modena Corse» voglia già assumere il ruolo che le spetterà nei programmi organizzativi modenese.

Niederhauser è disponibilissimo; ha già nel suo carnet qualcosa di valido, ma non si può accennare a progetti quando ancora non si vede il cantiere in azione nella vasta area dietro la chiesa di Marzaglia. Si valuta che l'entrata nel team di esponenti Dunlop e Ford potrà dare un certo stimolo a tutti, per quanto è chiaro che la sovrintendenza sarà dell'A.C. Modena. Ma siccome i bilanci (finanziari) non è che possano consentire grandissime cose, ecco che la presenza di esponenti di complessi che sono presenti nell'automobilismo sportivo, può indurre a lusinghiere previsioni.

Realizzato quest'anno con difficoltà

## Osteggiato a Rovigo il mini-show da corsa

ROVIGO - Nel Salone del mercato del grano della Camera di Commercio ha avuto luogo con una nutrita partecipazione di pubblico e di appassionati la ormai tradizionale mostra d'auto da competizione, la interessante e simpatica rassegna che da tre anni con ammirevole slancio e passione organizza la Rovigo Corse, gruppo sportivo dell'Automobile Club. Mario Petracca che è stato l'anima di questa bella rassegna e che ha avuto come validissimi collaboratori Piergiovanni Tenani ed Alberto Zuolo, ci ha riferito: «Quest'anno abbiamo trovato numerose difficoltà nell'ambito cittadino: ad esempio abbiamo dovuto aspettare fino a pochi giorni dall'apertura della mostra l'autorizzazione da parte del direttore della Camera di Commercio di Rovigo, insomma non c'è stata da parte dei rodigini una rispondenza sollecita per la nostra iniziativa, sicché abbiamo dovuto fare tutto all'ultimo momento con i disagi che facilmente si immaginano. Da autentici sportivi quali siamo tuttavia abbiamo saputo superare tutte le difficoltà ed anche la terza edizione della mostra d'auto da competizione è andata felicemente in porto. Per il 1974 pensiamo di migliorare ed allargare l'iniziativa, magari organizzando una serie di conferenze sul problema della guida sportiva ed invitando alcuni grossi esponenti del nostro automobilismo».

Numerosi, come abbiamo riferito, sono stati i visitatori che si sono succeduti nella visita alla mostra che raccoglieva una trentina di vetture messe gentilmente a disposizione da case automobilistiche, piloti e scuderie sportive. Al centro del salone troneggiavano l'Alfa Romeo 33t3 messa a disposizione dall'Autodelta di Milano e la nuova KMW SPORTWAGEN di Sassuolo con motore Porsche; ai lati facevano spicco le vetture preparate dal vicentino Trivellato e precisamente una BMW 2000 di Serblin, una Fiat 128 coupé e due formula 3 rispettivamente di Piergiovanni Tenani e di Paolo Bozzetto. Completavano la rassegna una XI/9 della Valtellina Racing, l'Abarth Osella 2000 di «Gianfranco», una De Tomaso Pantera GTS, ed ancora una Matra originale francese, una Gordini 1300 del pilota rodigino «Armido», una Opel Ascona 1900, gruppo 2 Conrero, una 128 coupé preparata Ceccato gruppo 2 di P.L. Merlin della Rovigo Corse ed infine due gloriose vetture la Lancia HF di Arnaldo Cavallari e la 1000 Abarth con la testata radiale del veronese Baistrocchi.

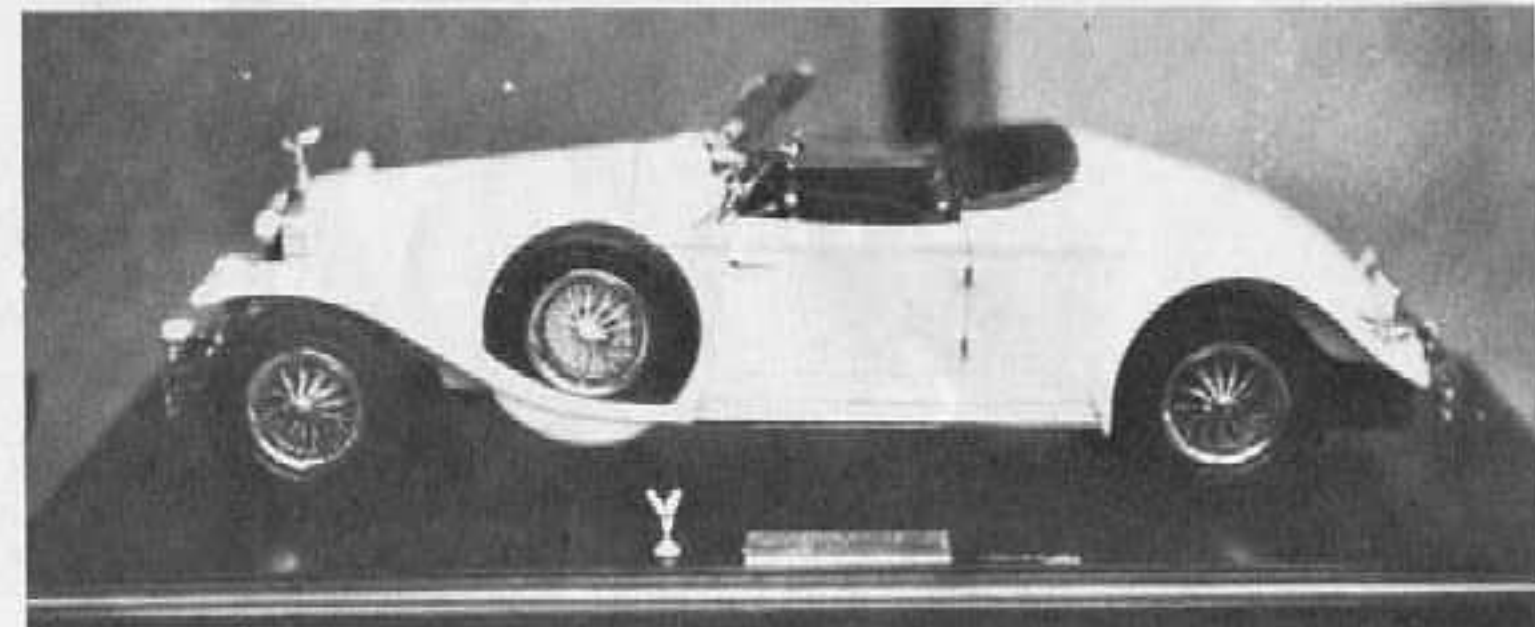
All'inaugurazione della terza edizione della mostra d'auto da competizione sono intervenute le maggiori autorità locali. Tra i presenti c'erano il prefetto dottor Ricciardi il sindaco dottor Bortulissi, l'avv. Mantero presidente dell'Automobile Club, il delegato provinciale del Coni dottor Zuolo, il presidente della Banca Popolare dottor Regazzo, mentre gli onori di casa sono stati fatti dal presidente della Rovigo Corse dottor Giannini. Durante il periodo dell'esposizione sono state proiettate alcune pellicole messe a disposizione della Shell Italiana sulla storia dell'automobilismo sportivo in Italia.

a. t.

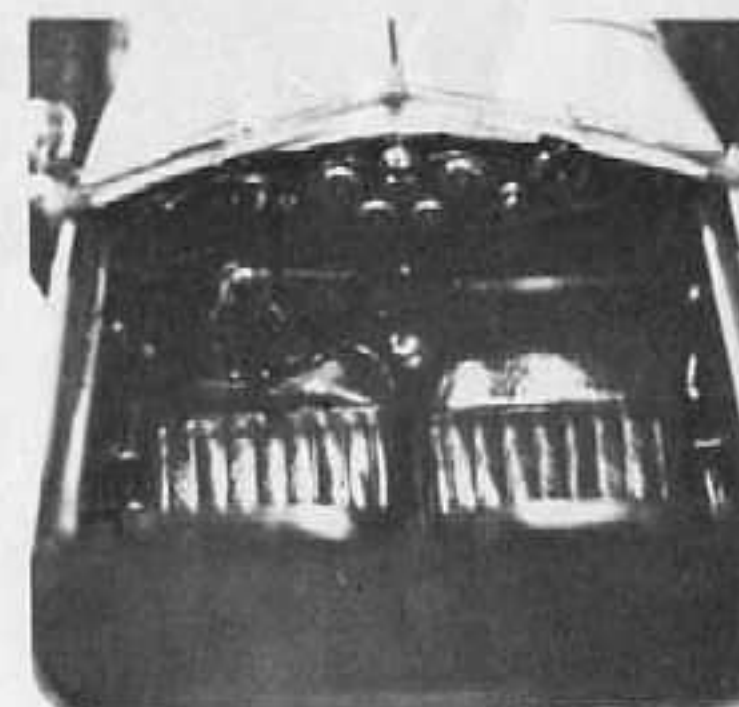


Le novità alla Mostra di Firenze

## Halta Fedeltà col... fango nei rallies



La regina della rassegna fiorentina è stata questa Rolls Royce Phantom 2 (anno 1932) inviata da Michele Conti appositamente per la manifestazione, anche se, per ora, mancante del motore



Della stessa Rolls Royce ecco l'abitacolo con la selleria in pelle rossa e l'eccezionale cruscotto completo di ogni possibile strumento per la segnalazione

FIRENZE - Il modellismo può essere anche già ricerca di nuove soluzioni: è il caso del modellino proposto da Luca Raddi è definito «studio di vettura di Formula 1», presentato nella Mostra dei minimodelli fiorentina, nella quale si è notato il crescente aumento del collezionismo di vetture corsaiole: dopo il magico momento delle formule e dei prototipi sembra ora il tempo delle vetture da Rally, come dimostrano molti modelli di varie ditte e marche completi anche del... fango e personalizzati a seconda delle gare disputate.

Per gli appassionati sportivi di questo settore la Mostra fiorentina è particolarmente interessante, dati i molti modelli in mostra in vari allestimenti ed in diverse scale. Una 128 porta anche i colori del CLUB AUTOSPRINT; il nostro giornale, inoltre, è presente nei vari scaffali con il numero speciale del «mese» dedicato al modellismo, valido argomento di discussione.

Oltre alle vetture diciamo «D'Epoca», alle sportive, alle pistaiole, alla Mostra fiorentina sono presenti anche altri «temi», non meno interessanti. Fra questi una serie di vetture di varie polizie presentata da Rodolfo Quadrelli, un'altra dedicata ai mezzi dei vigili del fuoco, infine quelle militari, dai fuoristrada ai camion, ai carri armati. Presenti anche molti modelli di aerei.

Come l'anno scorso, la Mostra allestita dai fratelli Dreoni è anche luogo di incontro e scambio fra i collezionisti, un'occasione per fare il punto sul settore. Ciò spiega la forte affluenza di pubblico, giovanissimi e non, e costituisce anche l'occasione per presentare nuovi lavori.

E' il caso del napoletano De Genaro che ha mandato a Firenze due novità, una delle quali (al vero) non ancora commercializzata. Si tratta rispettivamente della Peugeot 104 coupé e della Alfasud TI, realizzate elaborando rispettivamente la berlina Solido e quella della Politoys con buoni risultati.

Gli espositori sono stati complessivamente 120 e circa mille i pezzi esposti, quantità che pone grossi problemi per le prossime edizioni di questa mostra. L'attuale sistemazione, infatti, preclude la possibilità di attento esame dei pezzi esposti dei quali sfuggono particolari in quanto sono fuori della portata dell'occhio. Inoltre, è difficilissimo fotografare i modelli, quasi tutti sistemati dietro a vetri.

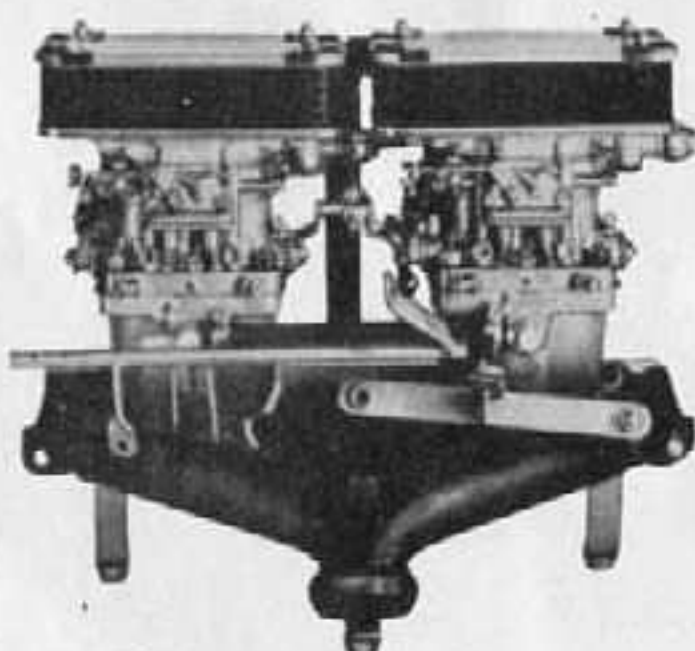
m. g.



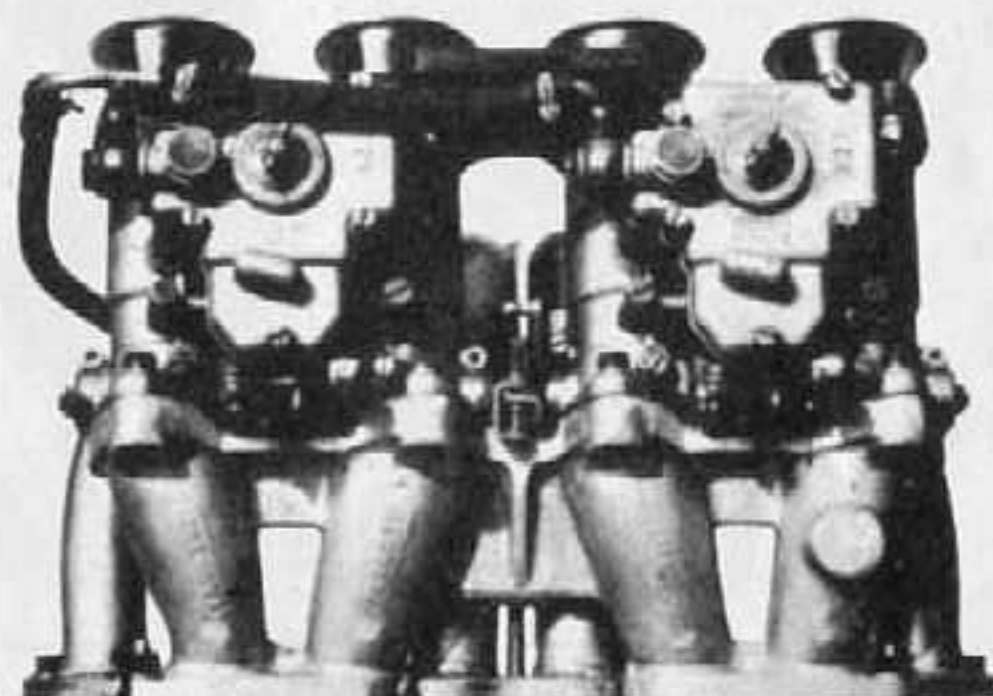
## CAMILLO ALQUATI

MATERIALE PER FIAT 128 - TUTTI I TIPI

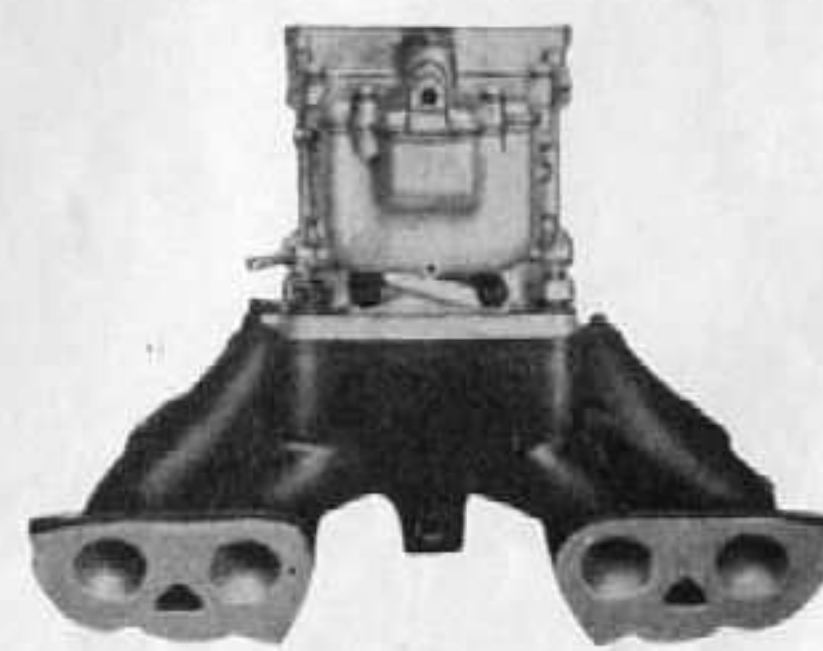
VIA DANTE, 91 - 26100 CREMONA (ITALIA) - TEL. (0372) 20 450



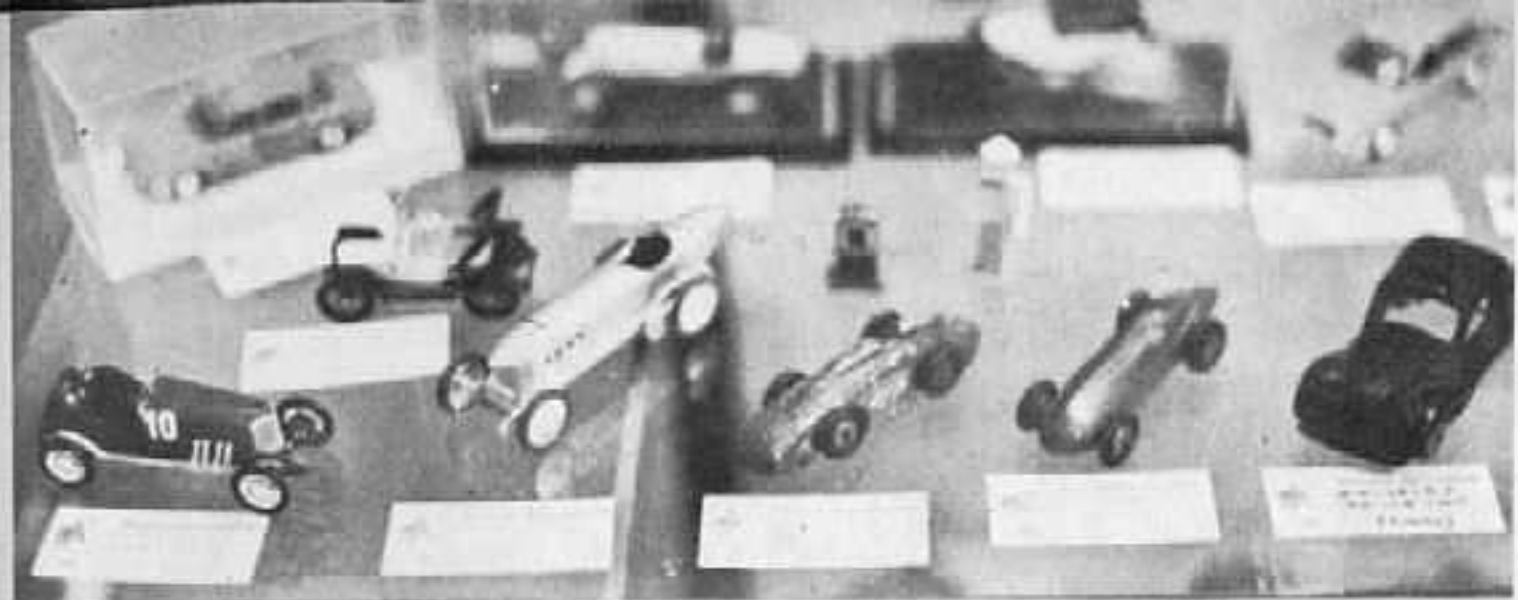
art. 52/2/40 W  
collettore aspirazione per applicazione di n. 2 carburatori WEBER 40 DCFN



art. 52/2/40 DCOE  
collettore aspirazione per applicazione di n. 2 carburatori WEBER 40 DCOE



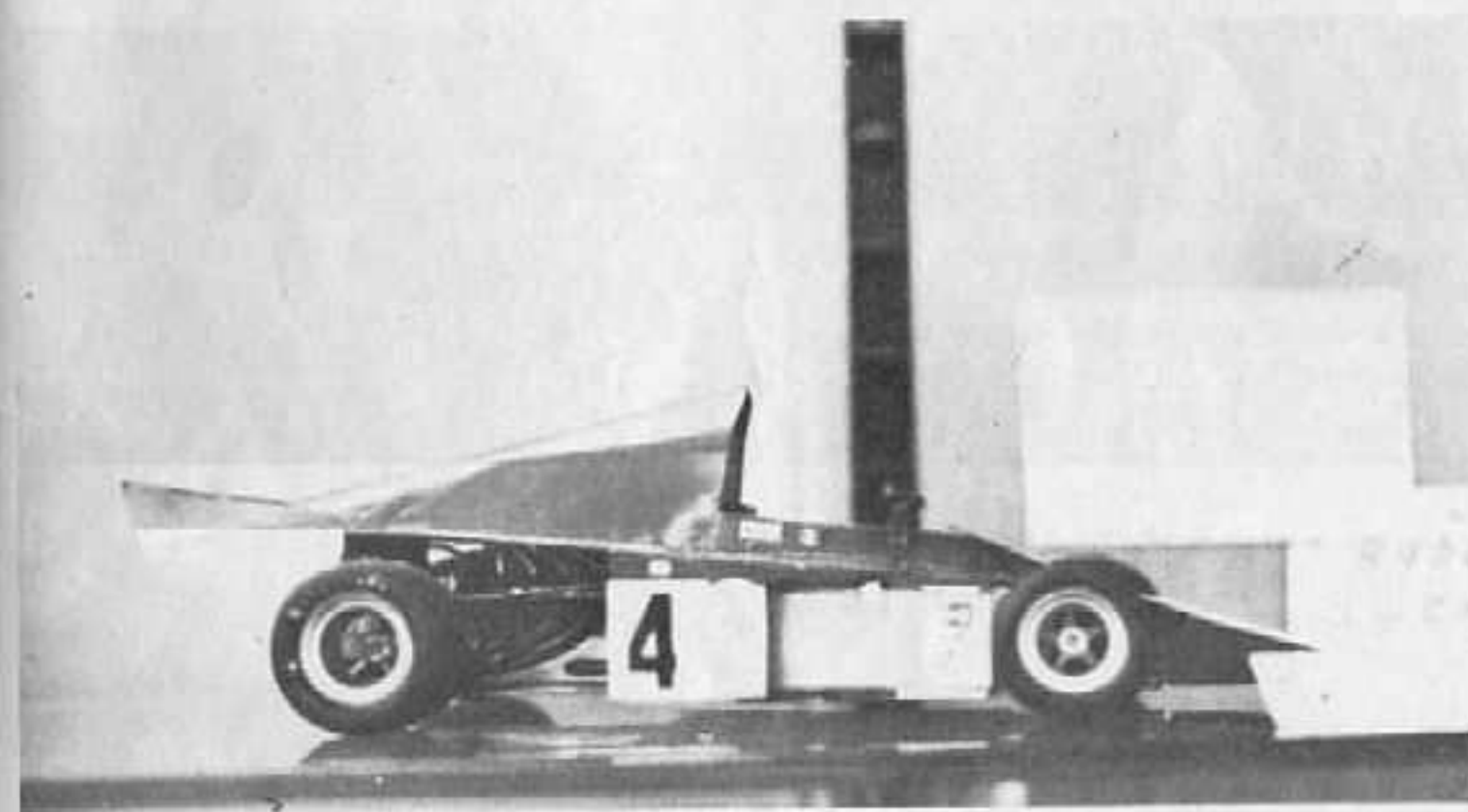
art. 52  
collettore aspirazione per applicazione di 1 carburatore D corpo da 32/34/36 mm.



I collezionisti di modelli originali, ormai introvabili, sono stati particolarmente attenti ed apprezzati, presentando delle rarità come i MARKLIN, i TIMPO e i DINKY TOYS del periodo 1930-1940



Ammiratissimi dal grosso pubblico, ma in particolare da quello sportivo, gli argentei modelli delle Mercedes da corsa e da record (sopra), mentre vivo interesse ha destato (foto sotto) questo « studio di modello per Formula 1 » realizzato da Luca Raddi



Nelle varie dimensioni della elaborazione dei modellini « di serie » ecco l'originale Fiat 128 « vestita » con i colori del Club AUTOSPRINT. A destra: l'assoluta « novità » della rassegna è stata presentata dal napoletano De Gennaro con questa Peugeot 104 coupé



Molti i materiali usati dai modellisti per la preparazione dei loro pezzi. Fra questi anche la « creta » che è servita a Marcello Santini per realizzare questo vecchio tipo di Alfa Romeo corsaiola



**LE PROSSIME GARE** 11 novembre, CIRCUITO DI MONTEROTONDO (Roma), gara naz. cl. 100 e 125 cc. 18, PISTA DEL SOLE, Firenze, gara naz. cl. 100 e 125 cc., 1. prova Torneo d'autunno. 18, PISTA OTTAVA, Sassari, gara chiusa cl. 100 cc, finale campionato regionale. 25, AUTODROMO VALLELUNGA, Campagnano di Roma, Formula 4 (ex K 250) penultima prova campionato italiano. 25, PISTA DEL SOLE, Firenze, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Torneo d'autunno. 2 dicembre, CIRCUITO DI RIETI, Formula 4 (ex K 250) finale campionato italiano. 2, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1. prova VII Torneo dei campioni. 8, PISTA DEL SOLE, Firenze, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Torneo d'autunno. 9, PISTA DEL SOLE, Firenze, gara naz. cl. 100 e 125 cc, ultima prova Torneo d'autunno.

*L'appuntamento nazionale è per il 25 novembre*

## Il convegno K a Brescia

ROMA - La CSAI ha disposto con apposita circolare da inviare a tutti i piloti e responsabili del settore, che l'annuale Convegno Nazionale del karting, su sollecitazione della Federazione, abbia luogo a Brescia il 25 novembre, nella sala delle riunioni della Camera di Commercio gentilmente offerta. E' l'annuale appuntamento di tutti coloro che in un modo o nell'altro gravitano nello specifico settore sportivo, un appuntamento però, bisogna rimarcare con disappunto, quasi sempre eluso dagli interessati. Non è il caso di ricordare, infatti, che al convegno del '72 a Roma erano presenti appena una trentina di persone e che all'assemblea della FIK a Parma, all'inizio del

'73, ancora molti meno. Il 1973 trova il karting sulla cresta dell'onda. Tutto l'intero settore lievita. Più piloti, più gare, più piste, ritorno ai successi internazionali, clima di distensione, qualificazione tecnica e sportiva, entusiasmo di giovani desiderosi di cimentarsi, e con la prospettiva di un programma organizzativo ambizioso e profondamente rinnovato. Tanti e poi tanti i problemi ormai verso la soluzione che attendono solo l'assenso o meno degli interessati per essere varati. Non ci si lamenti poi se ancora una volta FIK e CSAI, loro malgrado, saranno costrette a programmare tutto da sole.

### Il coraggio dei torinesi

TORINO - C'è voluto il coraggio di Aldo Giovanni, l'appoggio determinante dell'Assessorato allo Sport e quello di un gruppo di entusiasti, per riprendere il discorso sportivo del karting. Un complesso organizzativo della massima efficienza ha retto bene il confronto con le non dimenticate gare della Cerrina e un monte premi dovizioso ha dato il tocco finale alla manifestazione.

Con tante premesse non poteva mancare l'intero staff dei piloti piemontesi e liguri, rafforzati dalla presenza di qualche lombardo. Nella prima categoria i tre portabandiera Rossi, Alfieri e Giacometto sono stati i veri protagonisti e la vittoria finale è andata a Rossi, primo per una frazione di secondo. Anche nella seconda categoria v'è stato un trionfo e la lotta ai ferri corti tra Crema, Falco e Filippi si è risolta a vantaggio di Crema dopo una vera girandola di emozioni.

Nella terza categoria, assenti per sospensione Crepaldi e Cavalleri, Martinoli ha imposto il suo ritmo e Antonioti, che si è dannato nell'inseguimento, non ha potuto arrivarci che alle spalle con Bresciano alle calcagna.

**LE CLASSIFICHE**  
Cl. 100, 1. cat.: 1. Rossi; 2. Alfieri; 3. Giacometto; 4. Guazzo; 5. Francioli.  
Cl. 100, 2. cat.: 1. Crema; 2. Falco; 3. Filippi; 4. Lucchini; 5. Rota.  
Cl. 100, 3. cat.: 1. Martinoli; 2. Antonioti; 3. Bresciano; 4. Miliziano; 5. Marangoni.

### Ricordatevi di CHEEVER!

PARMA - Elio De Angelis sì, Elio De Angelis no, è stato il primo motivo di interesse della terza prova del Torneo autunnale. Il pilota romano, colpito da tre mesi di sospensione, non avrebbe dovuto correre, ma poco curando il futuro e opponendo giustamente la mancata comunicazione dell'organo competente, decideva di gareggiare. Niente di più giusto!

Altro motivo d'interesse, l'esordio in seconda categoria del gruppetto dei migliori della terza, come lo stesso De Angelis, Rovelli e Scarabelli. Infine, il fremente Cheever al suo esordio in prima categoria e circa una centuria di piloti tutti attori di gare ad un livello velocistico mai riscontrato sulla pista di Parma. I motivi sportivi, che interessavano i tecnici, hanno in buona sostanza annunziato che i vari De Angelis, Rovelli, Scarabelli si apprestano ad essere i dominatori nel 1974 anche della seconda categoria, se alla loro prima uscita hanno fatto mordere il freno a Masini, Bernazzoli e Lotteri per citare i più rappresentativi della seconda categoria. Ma il pi-

lota più atteso alla prova era Cheever: ebbene, c'è voluto un grande Baroni, con un grande motore per tenere la giovane speranza alla distanza di appena una ruota. Cheever sarà nel 1974 un brutto cliente per tutti; infatti i Santini, i Necchi, tanto per citare i presenti, hanno dovuto sia pure a malincuore e dopo aver lottato strenuamente, accettare la sua supremazia.

Corrado Fabi, il più giovane dei piloti italiani, è l'astro nascente della terza categoria, ed è stato il dominatore di un lotto di piloti validissimi come Roberto De Angelis, Cò, Sassi e compagni. Nella 125, prima categoria, brillante la vittoria finale di Barilli, che si è imposto nelle due manches. I suoi avversari sono incappati in avarie, vedi Vitali, Cavaciuti, Giardinieri e lo stesso Mazzola finito secondo.

La seconda categoria della 125, per la quale sono state necessarie le manches eliminatorie, ha registrato un atteso ritorno alla vittoria di Natali, che l'ha riportata su Zucchelli, Ganapini e Volta.

**LE CLASSIFICHE**  
Cl. 100, 1. cat.: 1. Baroni; 2. Cheever; 3. Santini; 4. Pasquali; 5. Necchi.  
Cl. 100, 2. cat.: 1. De Angelis E.; 2. Rovelli; 3. Scarabelli; 4. Lotteri; 5. Zani.  
Cl. 100, 3. cat.: 1. Fabi; 2. De Angelis R.; 3. Cò; 4. Santini; 5. Martinoli.  
Cl. 125, 1. cat.: 1. Barilli; 2. Mazzola; 3. Geminiani; 4. Cavaciuti; 5. Giardinieri.  
Cl. 125, 2. cat.: 1. Natali; 2. Zucchelli; 3. Canapini; 4. Volta; 5. Cavagni.

### Tra i giovani emerge NECCHI

ROMA - Erano mancati i presupposti (ed anche un tantino di coraggio sportivo) per dare ai famosi piloti CSAI un Campionato Italiano. Si è supplito con un Trofeo Nazionale (alias campionato mascherato) per mandare in onda una gara che assicurava già in partenza un contenuto agonistico di estremo interesse. Era infatti sul tappeto il confronto limite tra i superstiti del « senato 1968 » e le leve dei giovani facenti parte della « camera dei deputati » per mancata forzata successione.

Assente Beggio per malattia, Sala e Baroni facevano fronte unico anche se divisi, all'incalzare di Necchi, Gorini e Patrese i tre alfieri dei deputati. Un confronto risoltosi a favore dei giovani, perché sia Sala che Baroni sono rimasti in un certo senso spettatori alla lotta ad oltranza tra i tre, fra i quali Necchi in giornata favolosa si può dire abbia fatto il buono e cattivo tempo, tanto da rendere quasi inutile la quarta manche.

**LA CLASSIFICA**  
1. Necchi, p. 180; 2. Patrese, 176; 3. Gorini, 176; 4. Sala, 172; 5. Baroni, 168; 6. Santini, 167; 7. Pasquali, 162; 8. Giugni, 162; 9. Mazzotti 160; 10. Siena, 157.

### Le notturne non gradite

PARMA - E' un dato ormai preoccupante che la pista di Parma e le notturne in particolare denotano una diminuzione sempre più sintomatica dell'indice di gradimento dei piloti che cercano nelle gare più contenuto sportivo ed agonistico e una diversa strutturazione.

Veniamo alle gare iniziando con la terza categoria, dove, dopo Jesolo, sembra che sia tempo di Casiraghi, visto che Rovelli nelle ultime prestazioni non sembra accompagnato da tanta fortuna meccanica. La seconda categoria è ormai dominata al nord da Walter Masini, che ha trovato però questa volta a Parma un deciso e valido interlocutore in Bernini, con il quale ha diviso le vittorie nelle due manche, risultando vincitore pertanto solo per diritto di regolamenti.

Santini, nella 1. categoria, è stato categorico. Ha vinto in bellezza le due manche e nulla ha lasciato a Gabbiani e Giugni arrivati dopo. Un'ennesima vittoria di Marino Vitali, nella 125 4. categoria. Suoi avversari, e trattati di due piloti che vanno per la maggiore, il bresciano Silvestri e Levie. Lotta più aperta fra il numeroso lotto di piloti della seconda categoria della stessa classe. Due manche che hanno avuto a protagonisti Volta e Canapini che oltre ad alternarsi nelle vittorie si sono anche divisi le piazze d'onore. La vittoria è andata anche in questa classe a Volta finito a pari punti con Canapini, ma avvantaggiatosi dell'arrivo della seconda manche.

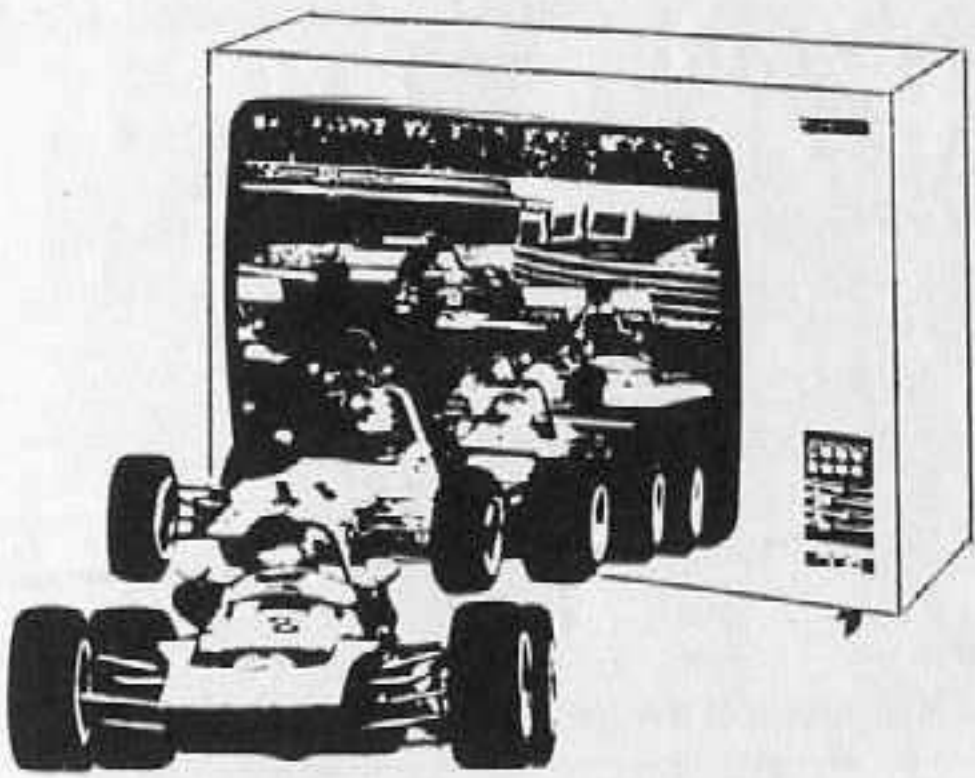
**LE CLASSIFICHE**  
Cl. 100 - 1. cat.: 1. Santini; 2. Gabbiani; 3. Giugni; 4. Coperchini; 5. Possati.  
Cl. 100 - 2. cat.: 1. Masini; 2. Bernini; 3. Raimondi; 4. Bernazzoli; 5. Bartolini.  
Cl. 100 - 3. cat.: 1. Casiraghi; 2. Ravaglia; 3. Borella; 4. Passerini; 5. Sassi.  
Cl. 125 - 1. cat.: 1. Vitali; 2. Silvestri; 3. Levie; 4. Carrara; 5. Neri.  
Cl. 125 - 2. cat.: 1. Volta; 2. Ganapini; 3. Natali; 4. Zucchelli; 5. Montanari.



I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie







Il presentatore enciclopedico ha tolto la parola al vincitore dell'AutoGIRO mentre stava rispondendo sul tema scottante dei «pilotti italiani dimenticati»

## PIGNA ha censurato CASONI!

Non ci aspettavamo certamente che la tv trasmettesse in diretta le diverse fasi del Giro automobilistico d'Italia; ma eravamo convinti che qualcosa di più di ciò che è stato mostrato andasse in onda. Il Giro, invece, cominciato e finito in sordina — solo brevi filmati e succinti commenti nei Telegiornali sport — ha avuto soltanto il conforto di vedere il suo vincitore quale ospite della «Domenica sportiva». Durante la quale, prima dell'intervista a Mario Casoni, sono state proiettate le immagini — che si riferivano agli ultimi momenti della competizione (arrivo escluso) — con relativo commento: «E' toccato a Mario Casoni e a Raffaele Minganti di riaprire il libro d'oro del Giro automobilistico d'Italia rilanciato in una nuova veste che ha riscosso successo e consensi tra i piloti e il

l'edizione dell'anno venturo». Un auspicio che ci auguriamo sia «sentito» anche dai dirigenti sportivi della tv e che gli stessi, su queste favorevoli basi abbiano anche loro programmato un diverso trattamento al prossimo Giro. Vogliamo sperare che la riuscita della gara, in tutti i sensi, abbia convinto i signori di viale Mazzini a prendere in considerazione anche questo tipo di sport — che ha richiamato un folto ed entusiasta pubblico — e che il prossimo anno si organizzi una squadra «al seguito», come per il giro ciclistico, che possa riprendere tutte le fasi salienti dell'interessante e importante manifestazione.

Per quest'anno ci siamo dovuti accontentare del breve spazio concesso anche allo stesso Casoni al quale c'è mancato poco che non venisse tolta la parola di bocca

ciò che l'ospite andava dicendo. Né aveva compreso che l'intervista non era terminata. Fortunatamente Poltronieri ha riportato i cosiddetti remi in barca e ha fatto in modo che Casoni — sia pure frettolosamente — concludesse, almeno a grandi linee, il suo discorso. Che verteva appunto, sulla carenza di campioni nazionali.

Alla domanda di Poltronieri il pilota aveva ribattuto che «la risposta è abbastanza facile e abbastanza complessa. Innanzi tutto soltanto in questo momento si sta facendo qualcosa in Italia come tipo di formule addestrative. Anzi, a questo riguardo, io penso che oltre alle attuali Formula Italia — vetture che dal mio punto di vista non sono sufficientemente formative per un pilota — si dovrebbe scegliere anche un'altra soluzione di vetture; cioè di tipo gruppo 3, che possano andare per strada, entrare in un circuito, fare la corsa, uscire; quindi, non costose. Vetture dotate di motori diversi, ce ne sono tantissimi...».

«Forse anche meno pericolosi — ha aggiunto Poltronieri — come è la tesi di questo Giro».

A questo punto la strana e inspiegabile interruzione di Pigna cui ha fatto da contrappeso, tuttavia una certa «imbarazzata» risolutezza di Poltronieri che, rivolgendosi a Casoni, ha detto: «Beh, ma forse lei voleva finire...».

E' evidente che se si pone un quesito a una persona questa abbia non solo il dovere di rispondere ma anche e soprattutto il diritto di arrivare sino in fondo. E in questo caso, dato che Casoni non si era certo prolungato in inutili sproloqui — come spesso avviene — esisteva l'obbligo di fargli concludere la risposta. Non foss'altro che per cortesia.

Infatti il pilota, contentissimo ma evidentemente contrariato, ha soggiunto: «Volevo arrivare al punto conclusivo, che era questo: favorire questi giovani e al momento che siano arrivati a mettersi in luce e considerato che c'è un po' una situazione di scaricabarile... le Case dicono una cosa, i piloti ne dicono un'altra, la CSAI un'altra ancora... quindi ritengo che la CSAI potrebbe e dovrebbe finanziare (come, in effetti, un esperimento di questo tipo, con Baghetti, fu già attuato tanti anni addietro) e con una Casa nazionale possibilmente, evidentemente, l'attività di un pilota che venisse impegnato. A questo punto poi, se il pilota andasse bene, se le cose procedessero nel senso voluto, desiderato, auspicato dagli italiani, di altri problemi poi — permanenza di questi eventuali piloti in seno alle Case nazionali — questi dopo...».

Naturalmente il problema (e la domanda posta dal telecronista) non ha potuto essere viscerato.

Ma se lo stesso Pigna, in fase di presentazione di Casoni, avesse lasciato «subito» la parola a Poltronieri senza le inutili (ma probabilmente necessarie, per la tv) precisazioni sui «brividi» di Casoni (brividi causati dai due incidenti di cui anni fa fu protagonista) l'intervista al pilota sarebbe stata più interessante e certamente più completa.

Gio' Luni



## FIRESTONE tutta AMON

Le trattative fra LOTUS e FIRESTONE sono naufragate di fronte all'insistenza di Chapman per un contratto di tre anni (di cui avevamo già parlato), per cui probabilmente adesso il solo nuovo team che utilizzerà i Firestone nel 1974 sarà quello di Amon, con la nuova vettura progettata da Fowell (a quanto pare Chris ha deciso che se vuole continuare in F. 1 l'unico modo è con un team e una vettura suoi). A parte questo, gli accordi in fatto di pneumatici restano immutati.

E' stato difficile ottenere conferma alle voci insistenti, secondo le quali inizierebbe fra poco alla GRD la costruzione di una nuova grand prix progettata da Maurice Phillippe. Le voci parlano di Bell e di Schenken per questa macchina, che dovrebbe, si dice, essere pronta a correre verso la metà del 1974. Lo crederemo quando la vedremo. C'è però una cosa sicura: Ferguson, con il quale Phillippe è sempre stato molto legato, adesso ha a che fare con la GRD.

## Redman no BRM

Corre voce che REDMAN sia il più recente pilota ad avere rifiutato grosse offerte da Stanley per correre per la BRM nel 1974. Brian si dedicherà di nuovo alla F. 5000.

La MARCH prevede che il suo team l'anno prossimo avrà soltanto motori BMW di F. 2 completamente ufficiali. Fanno capire che anche se motori BMW saranno offerti ad altre squadre ufficiali scelte, verranno soltanto sviluppati dalla Casa, che non si occuperà però della manutenzione e del futuro lavoro di sviluppo durante la stagione delle corse. Probabilmente la March avrà due piloti non classificati, miranti al campionato, ma userà un «divo» in due o tre gare importanti di F. 2. La situazione della F. 1 è ancora molto fluida.

La RONDEL prevede di gareggiare in F. 2 su scala ridotta nel 1974 (forse con due vetture) però dipenderà dall'esito delle trattative di metà novembre. Il futuro della Rondel di F. 1 pare incerto ora (nel 1973 sembrava ottimo, ma i costi sono stati più alti del previsto e hanno costretto a una riduzione del programma).

Anche se in settembre c'è stato un aumento nelle immatricolazioni di autovetture in Italia, rispetto allo stesso mese del 1972, continua a esserci un leggero calo nei confronti dello scorso anno.

La DUNLOP annuncia che la divisione Austin Morris della British Leyland sarà la seconda Casa a montare il complesso cerchio-pneumatico di sicurezza Dunlop Denovo. Questo pneumatico può essere montato facoltativamente sulla Mini 1275 GT e può essere ordinato in Inghilterra a partire da questi giorni.

Il 14 novembre prossimo ricorrerà il secondo triste anniversario della scomparsa, in competizione, dell'indimenticabile GIOVANNINO SALVATI, campione di audacia, lealtà, umiltà. Tutti coloro che lo ricordano sono invitati ad intervenire ad una messa di suffragio che avrà luogo alle ore 19 dello stesso giorno, nella chiesa della Madonna di Pompei, in Via Rosselli a Milano.

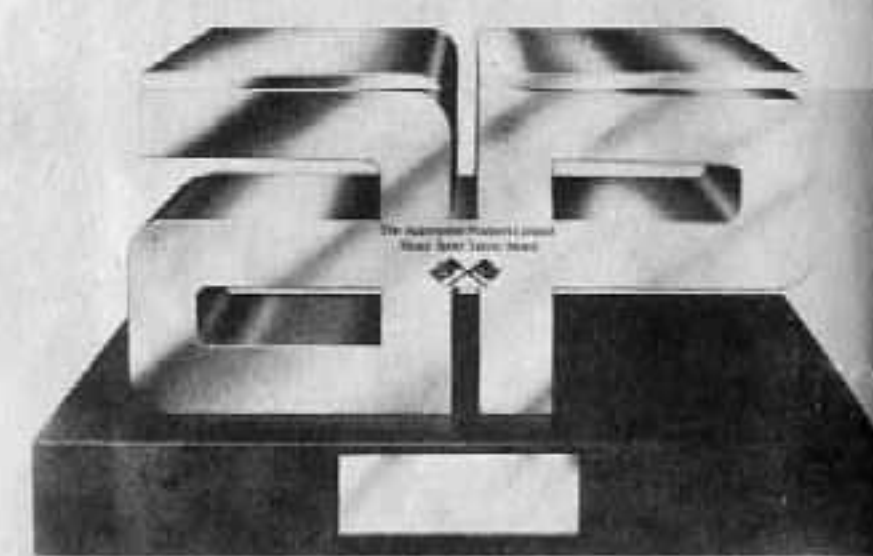
La Scuderia GIOVANNI SALVATI che, nel ricordo del campione scomparso, ha il fine di aiutare i giovani che vogliono praticare l'automobilismo agonistico, ha concluso la stagione 1973 con tante affermazioni le più importanti delle quali sono la conquista del Trofeo Cadetti da parte di Cavallini e del campionato italiano di autocross con Busi.

L'anno prossimo all'EAST AFRICAN SAFARI, che avrà un percorso di km 5000, dopo l'Uganda verrà «saltata» anche la Tanzania, per utilizzare soltanto le piste del Kenia. Sono stati motivi amministrativi a impedire che le richieste della Tanzania venissero accettate.

Lo svedese GUNNAR PALM, che da qualche tempo ha lasciato le corse, ha ricevuto il Trofeo d'Oro dei coequipieri, offerto dalla ditta svedese Haldex. Il premio ricompensa ogni anno il coequipier che si è messo più in luce durante la stagione.

Anche se il direttore della LOLA aveva categoricamente negato, meno di due settimane fa (e questo c'indusse a dare dunque una notizia sbagliata) che la Lola fosse seriamente impegnata in un progetto di F. 1, adesso si dice che Graham Hill abbia provato la prima Lola T370 di F. 1 a Snetterton. Nessuna informazione sulla vettura.

Nei prossimi due anni la VAUXHALL stanzerà ventotto milioni di sterline per sviluppare ed ampliare le sue serie di vetture.



La AUTOMOTIVE PRODUCTS Ltd. di Leamington, ha istituito un nuovo speciale riconoscimento che verrà assegnato al singolo, all'organizzazione, alla società commerciale o all'industria che si sia particolarmente distinta nella lotta per la sicurezza nelle corse. Il premio (che riproduciamo nella foto) verrà assegnato a giudizio di un comitato di sei persone il cui presidente è il noto giornalista John Blunsden. Del comitato fanno parte anche Jackie Stewart e il nostro Franco Lini.

WILHELM GIESCHEN un ingegnere dirigente della BMW, andrà a riposo al termine del 1973, dopo avere compiuto, il 2 novembre, il 65. anno di età. L'ing. Gieschen entrò alla BMW nel 1961 dopo essere stato alla Hansa Lloyd, alla fabbrica di aeroplani Focke-Wulf e alla Borgward.

Ci sarà ancora in Inghilterra un MOTOR RACING SHOWBOAT, che svolgerà sul ferry Free Enterprise dal 5 al 20 gennaio. Sarà patrocinato dal giornale Evening News e da Radio Lussemburgo e organizzato da Webb e da Epstein. Saranno in mostra oltre cento vetture.

L'AUTOBIANCHI riproporrà al Salone internazionale del veicolo industriale, in programma a Torino dal 3 all'11 novembre prossimo, il suo «Furgoncino 500», derivato dalla nota «Giardiniera», veicolo che ancora oggi, per la sua robusta meccanica e la razionalità della carrozzeria, costituisce una garanzia per un duraturo e remunerativo utilizzo.

tv

radio

**Programmi dal 6 al 12 novembre**

<p><b>DOMENICA 11</b></p> <p>Programma nazionale</p> <p>Ore 22,15 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b></p> <p>Programma nazionale</p> <p>Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale Sport).</p> <p>Ore 19,45 - Telegiornale sport.</p> <p>Ore 20,40 (al termine del telegiornale) - Sport.</p> <p><b>TV Svizzera</b></p> <p><b>MERCOLEDI' 7</b></p> <p>Ore 23,00 - Notizie sportive</p> <p><b>SABATO 10</b></p> <p>Ore 22,50 - Sabato Sport, notiziario</p> <p><b>DOMENICA 11</b></p> <p>Ore 17,55 - Domenica Sport</p> <p>Ore 22,10 - La Domenica Sportiva (parzialmente a colori).</p> <p><b>LUNEDI' 12</b></p> <p>Ore 19,45 - «Obiettivo sport» Commenti e interviste.</p>	<p><b>SABATO 10</b></p> <p>Secondo programma</p> <p>Ore 11,35 - Ruote e motori</p> <p><b>DOMENICA 11</b></p> <p>Secondo programma</p> <p>Ore 12,00 - Anteprima sport</p> <p>Ore 17,00 - Domenica sport risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p><b>LUNEDI' 12</b></p> <p>Programma nazionale</p> <p>Ore 8,00 - Lunedì sport</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b></p> <p>Secondo programma</p> <p>Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.</p> <p><b>SABATO-DOMENICA</b></p> <p>Programma nazionale</p> <p><b>Giornale Radio:</b> ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.</p> <p>Secondo programma</p> <p><b>Giornale Radio:</b> ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.</p>
--	---

pubblico» è stato detto. E' ancora: «La formula di corsa, che riprende quelle similari delle gare italiane del '54 e del '65, è piaciuta al pubblico — numerosissimo anche di notte — e ai piloti perché concentra in pochi giorni una serie di interessanti gare in un utile confronto fra guidatori affermati e nuove leve».

Ma c'è di più. «L'auspicio di tutti — ha detto, a conclusione, il commentatore — è che la continuità della manifestazione venga assicurata, con percorso prolungato e maggior numero di prove. In questo senso è già prevista

prima che arrivasse alla conclusione del suo discorso. Infatti il pilota (al quale era stato chiesto da Poltronieri a che cosa si dovesse attribuire la scarsità, per non dire la mancanza, di grandi conduttori italiani e del livello dei francesi e degli inglesi) stava spiegando il suo pensiero quando, non si sa bene perché interveniva Pigna per dichiarare chiusa la seduta. Evidentemente il tempo da dedicare all'automobilismo (già poco, in verità) era scaduto e il solerte show-man della rubrica domenicale non si era minimamente preoccupato di

## La scorciatoia non fa squalifica!

● I risultati del Rally Semperit restano immutati. L'OSK ha ora deciso, infatti che primi sono stati Russling e Weis, secondo Rohrl, terzi Barbasio-Macaluso. Come si ricorderà Russling era stato accusato di avere preso una scorciatoia, nel tratto speciale di Weinebene. Sul sentiero erano state trovate tracce che rispondevano alle ruote della sua Porsche, ma ora, anche se non è escluso che la scorciatoia sia effettivamente stata usata, l'OSK ha detto che il regolamento non era abbastanza chiaro per capire se fosse vietato farlo. E ciò avvantaggia l'Euroclassifica di MUNARI.



## Hanno battuto la LELLA

**BRANDS HATCH** - Ma chi può essere al volante di questa Mexico della Shell Sport? Ma è semplice: è ancora Lella Lombardi, che non contenta delle vittorie a ripetizione in Italia ora cerca uno sfogo oltre Manica. E proprio la Shell Sport la avrà in squadra il prossimo anno: peccato che in quest'ultima gara automobilistica-ciclistica (una delle tante formule spiritose dei meetings a Brands Hatch) la nostra Lella sia stata battuta dal trio che vedete sotto sorridente. Per la cronaca, la pilotessa della triade vincente (però battuta da Lella nella fase automobilistica della gara), è la fedele segretaria di mr. John Webb.



● Le trattative in corso fra la **BERLIET** e la **VOLVO** sono state interrotte. La Michelin (che controlla la Berliet) ha rifiutato di lasciare alla Volvo il controllo sul 51% del capitale della Berliet.

● L'aumento del prezzo della benzina in **JUGOSLAVIA**, entrato in vigore in questi giorni, ha sorpreso chi era andato oltre confine dall'Italia per fare rifornimento. Il nuovo prezzo è di lire 178 per un litro di super, anziché di lire 125.

● In **FRANCIA** il rincaro della benzina sarà di 10 centesimi al litro (circa L. 14) e la super verrà quindi a costare circa L. 191. L'aumento è già entrato in vigore.

● A partire dal 4 novembre in **OLANDA** gli automobilisti non potranno più circolare la domenica. Lo ha deciso il governo avendo il Bahrein e la Libia interrotto le loro forniture di petrolio all'Olanda, per protesta contro «l'atteggiamento filo-israeliano» dei dirigenti olandesi. Inoltre gli automobilisti sono pregati di non superare i cento orari, per ridurre il consumo di benzina.

● Negli otto mesi terminati alla fine di agosto la bilancia positiva delle esportazioni automobilistiche inglesi rispetto alle esportazioni ha raggiunto la cifra record di 548 milioni di sterline, con un aumento del 9 per cento rispetto allo stesso periodo del 1972.

● Per tutti i modelli **ROLLS ROYCE** esportati negli Stati Uniti sono prescritti nuovi paraurti ad assorbimento di energia, messi a punto per garantire che un urto frontale o dal retro a 80 orari lasci la vettura indenne.

● Il governo norvegese ha ordinato per oltre tre milioni di sterline di versioni militari della **LAND ROVER**. Si tratta dell'ordine più grosso mai ricevuto dalla consociata norvegese della British Leyland, la British Leyland Norge.

● Per il secondo anno consecutivo la **FORD CORTINA** è stata l'automobile più venduta in Gran Bretagna nei primi nove del 1973. Ne sono infatti state vendute 156.681, cifra record che supera le 65.000 Morris Marina.

● Parlando della nuova Taunus GXL con motore di due litri, Jackie Stewart ha detto: «Le nuove sospensioni sono veramente eccezionali. Passando dal traffico cittadino all'autostrada si ha la sensazione che si adatti alle circostanze. Più morbide sul fondo irregolare delle strade urbane, sembra che s'irrigidiscano quando si marcia a forte velocità sulle piatte autostrade. Il motore dà l'impressione di avere sempre una buona riserva di potenza, in qualunque situazione e una ripresa trascinante.»

● E' stato inaugurato a Trappes Elancourt, vicino a Versailles un nuovo stabilimento **FIAT FRANCE**. Si tratta della fabbrica di montaggio Unic-Fiat.

## Auto inglesi in CINA?

● Una delegazione dell'industria **AUTOMOBILISTICA INGLESE**, composta di 13 dirigenti, parte in questi giorni da Londra per compiere una prima visita ufficiale all'industria della repubblica popolare cinese. Scopo della visita è di studiare le possibilità di commercio e di collaborazione tecnica con l'industria automobilistica e con i servizi di manutenzione cinesi.

● La **RETE AUTOSTRADALE** italiana si estende progressivamente, avvicinandosi all'obiettivo dei 6700 chilometri previsti per il completamento dell'intero programma.

● Nel 1973 in **GERMANIA** la rete autostradale ha raggiunto km 5.643. Dei 1.150 km ora in costruzione, circa 183,4 verranno terminati entro la fine dell'anno. In fatto di costruzioni autostradali in Germania si era lavorato di più nel 1972, con l'apertura di km 400 di nuove strade.

● Il nuovo rappresentante austriaco presso la CSI è **GUSTAV TIROCH**. Suo rappresentante sarà Peter Soche, segretario dell'OSK, la maggiore autorità del paese in fatto di sport automobilistico. Tiroch è un avvocato e presidente dell'STMSK, club organizzatore del G.P. d'Austria.

## Le gomme russe

● E' terminata a Kamatz, in Tartaria, la costruzione di una grande fabbrica di **PNEUMATICI** che fornirà completamente Togliattigrad e l'insieme delle fabbriche di macchinario agricolo.

● La **AUTOMOTIVE PRODUCTS**, Casa inglese che costruisce parti per automobili, ha comprato una fabbrica ad Angers, in Francia, come base per la propria futura espansione in Europa.

● La **TVR Eng.** inglese ha annunciato che offrirà una garanzia anti-corrosione di cinque anni per tutte le vetture TVR immatricolate a partire dal mese di ottobre scorso. Si tratta della prima garanzia del genere mai concessa e non comporta ulteriore spesa per il primo acquirente.

● Lord Stokes, della **BRITISH LEYLAND**, ha detto che le attuali pressioni verso una standardizzazione europea dei veicoli avrà come probabile conseguenza, una perdita d'identità una diminuzione dell'iniziativa e un impoverimento dell'industria.

I «catalizzatori» sembrano sconfitti

## La HONDA antigas preoccupa DETROIT

**NEW YORK** - La tecnologia impiegata per realizzare il motore della «Superutilitaria» giapponese Honda ha ottenuto un nuovo significativo riconoscimento negli Stati Uniti nel settore della lotta contro l'inquinamento: la EPA (Environmental Protection Agency) ente federale per la protezione dell'ambiente, ha accertato infatti che essa può essere positivamente impiegata anche nelle auto di cilindrata standard e non soltanto superutilitarie, per soddisfare tutte le prescrizioni previste dalla legge anti-inquinamento che entrerà in vigore nel 1976.

Per i suoi «test» la EPA ha usato una Chevrolet Impala con motore a 8 cilindri. Secondo gli esperti dell'ente questa è stata la prima volta che una vettura di tale cilindrata abbia soddisfatto le norme anti-inquinamento senza l'impiego di catalizzatori, cui — come è noto l'industria automobilistica USA ha deciso di ricorrere nonostante la loro efficacia sia tuttora in discussione.

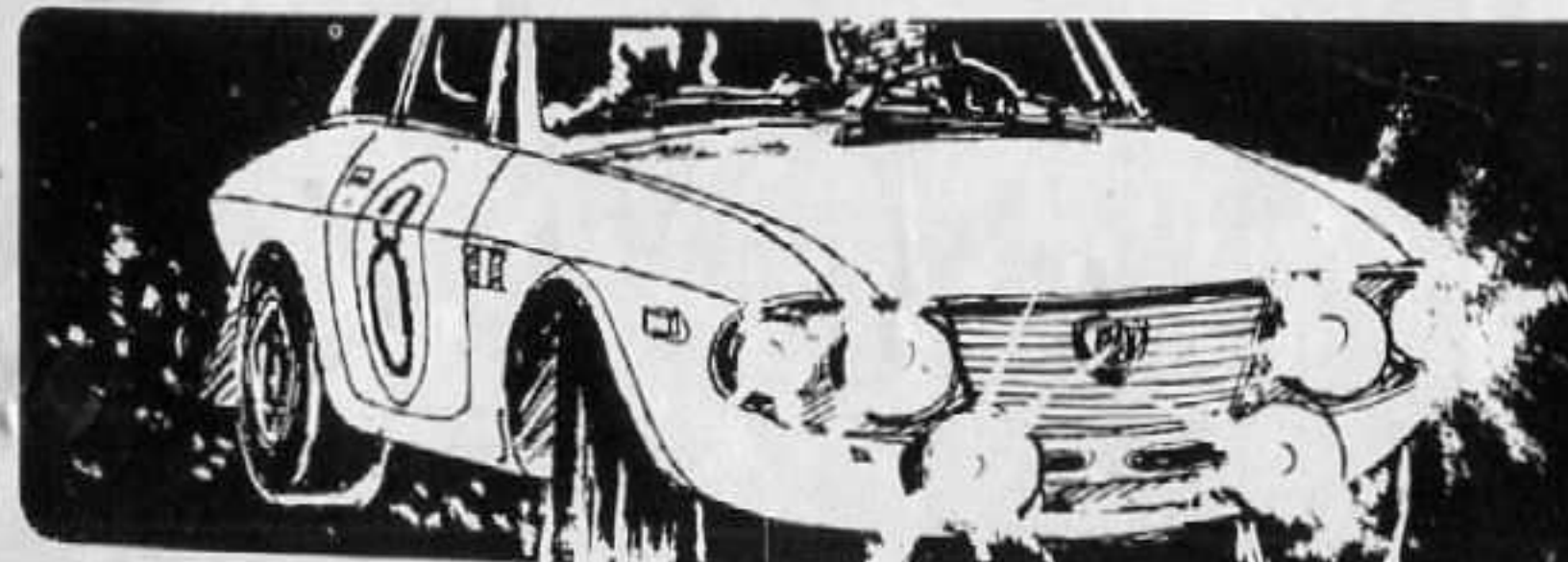
Tuttavia i medesimi esperti hanno tenuto a far rilevare che l'impiego di una tecnologia per la produzione in massa di vetture standard, munite soltanto di motori Honda a doppio carburatore, richiederebbe peraltro anni di preparativi e modifiche radicali alle catene di montaggio.

Mentre da un lato i «catalizzatori» eliminano un'alta percentuale delle sostanze inquinanti scaricate dal motore, dall'altra sembrano accentuare l'emissione di sostanze solforose estremamente dannose all'organismo.

La questione è ora oggetto di studio (e polemica) da parte degli esperti, e non si esclude che ciò possa portare ad un ennesimo rinvio dell'entrata in vigore delle norme anti-inquinamento se non addirittura alla rinuncia dei catalizzatori poiché i motori della Honda avrebbero superato da mesi i limiti previsti per il 1976.

Ma come reagiranno i «mostri» di Detroit? Si lasceranno prendere il polso dalla tecnologia e produzione giapponese?

l. m.



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE...  
**MAZDA**  
LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI  
richiedetele presso i migliori elettrauto

