

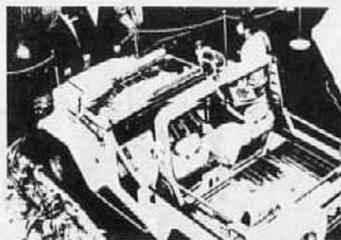
LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

La lettera
di MUNARI



CAN-AM '74
con formula
di consumo



«GIALLO»
sprint

il pallottoliere
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

3 IL CALENDARIO
DELLE CORSE

34 KARTING
MOTORAMA

46 TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI
rimarremo amici

50 COMPRAVENDITA



Ecco la raggante Donatella de Adamich con GORDON nella prima foto ufficiale. A proposito del de Adamich jr., qualcuno dice di aver capito la scelta del nome anglosassone. Visto mai dovesse sorgere anche per lui il problema di assunzione come pilota nella Ferrari del 1993, potrebbe sempre far credere di non essere italiano...

● Da una simpatica cartolina ricevuta con piacevoli espressioni per AUTOSPRINT: «... sono Dino Mantovani di Genova, proprietario di uno zoo viaggiante con animali vivi, domatore di mestiere e sostenitore del pilota Andrea de Adamich...» I «nemici» di Andrea sono avvertiti. Se non vogliono «addomesticarsi», c'è chi ci pensa...



E' il momento dei TRIBUNALI nel delicato mondo della F.1

Vietato LAUDA alla FERRARI?

ARTURO
OSELLA
(chi molla?)

● Continua il tentativo di convinzione di Osella con Merzario. Ma il comasco non sente ragioni. «Con le tue macchine che portano i motori e le scritte Abarth non ci corro!». E allora Osella pare abbia fatto arrivare due motori BMW, per un insolito gemellaggio della sua nuova «porschizzata» due litri '74. «Ma dovrai lo stesso scrivere il nome Abarth sulle tue vetture e la situazione non cambia!». Arturo non è un tipino docile se ha una idea in testa. Anche se ha il rammarico di fare un torto a Osella. Il costruttore torinese, che in questi anni di sacrifici si è fatto dignitosamente largo nel mondo delle corse, ha dovuto accettare il rinnovo dell'accordo con l'Abarth di mamma Fiat. Nel '74 correranno solo le sue macchine: nell'Euromarche 2000 due vetture ufficiali avranno solo il nome ABARTH (che ha rinunciato al prototipo direttamente progettato in corso Marche); tutte le altre vetture che Osella schiererà porteranno il nome abbinato, con qualsiasi motore corrono. Di qui la reazione di Merzario. E anche del progettista Tomaini, pare. L'unico dubbio di Arturo è se non fare nemmeno un provino di messa a punto della nuova Osella 2000. Per convincerlo a non compromettere il buon Enzo si è limitato, come avete visto nella scorsa copertina di AUTOSPRINT, a mantenere per ora anonima in colori e scritte la sua nuova creatura. Almeno per i (primi) collaudi non ci sono contratti vincolanti in quanto a simboli.

● Avete visto nei Caroselli TV la bellissima Veruska, donna-pubblicità di un certo orologio? Bene, adesso la vedrete — sempre lei e sempre per lo stesso scopo — in una ambientazione anche rallystica, con Sandro Munari come partner.

● Siccome quella certa industria di cuoio non è vero che abbia un rapporto di «sponsorizzazione» con Regazzoni, il pilota svizzero adesso viaggia abitualmente con una completa dotazione di oggetti in pellame di raro pregio. E accetta ordinazioni dagli amici.



Questa proprio non la sapevamo! Ma Regazzoni, allora, è stato colpito già dai fulmini di mr. Stanley!... «Il Corriere degli Italiani» di Buenos Aires si dice sempre bene informato...



DIECI GIUBBOTTI
ai vincitori
del Voto-CASCHI

Fra i Soci (tantissimi!) del Club AUTOSPRINT che nei termini richiesti hanno inviato la scheda di votazione per il CASCO D'ORO AUTOSPRINT, indicando esattamente i nomi di Vittorio Brambilla (Casco d'Oro), Gabriele Serblin (Casco d'Argento) e Lella Lombardi (Casco di Bronzo), sono stati scelti, a sorteggio, DIECI FORTUNATI:

- Alfredo CANTA, Via Dante 26, Cambiago (MI)
- Bruno CERA, Via Sterni 10, Bassano del Grappa (VI)
- Gioacchino BARRACO, Via Boccherini 16, Torino
- Fabio TRAPASSI, Via Montalbuccio 4, Siena
- Walter MANFRIN, Via Roma 81, Soverzene (BL)
- Alessandro LANZARINI, Via Casanova 1, Bologna
- Francesco MARCALETTI, Via Cadorna 33, Verbania-Pallanza
- Laura CECCHI, Via Pontormo 53, Firenze
- Graziano ORTOGNI, Via Mazzini 1, Flero (BS)
- Giuseppe GARDINI, Via Paisiello 32, Roma

● Considerato che quest'anno la nostra premiazione è stata trasformata (dopo il bando elettorale) in manifestazione «open» e che tutti gli interessati ad assistervi hanno tempestivamente richiesto il biglietto d'invito, AUTOSPRINT ha pensato di sostituire per i DIECI SORTEGGIATI l'annuncio INVITO PERSONALE inviando in sostituzione a ciascuno di loro dieci, il GIUBBOTTO MARLBORO che è tanto richiesto ed è finora stato riservato ai vincitori dei nostri altri CONCORSI in famiglia. La spedizione è già avvenuta.

La NAZIONALE difficile

Nell'intervista della scorsa settimana di GABRIELA NORIS, ai due piloti che si sono disputati il titolo tricolore F. 3, Giorgio e Colombo, era «saltata» una botta e risposta. Forse la più «piccante». Non ha perso certo attualità. Leggete un po'...

— L'iniziativa della CSAI e di Dragoni è un vantaggio per i piloti italiani?

Giorgio. Se è fatta in modo di evitare ogni simpatia e favoritismo è un vantaggio... però questa è una cosa che mi sembra molto difficile in Italia. Per fortuna fino ad ora si sono rotti solo i motori...

Colombo. Per me c'è il rischio di chiudersi la strada, abbiamo già visto cosa succede con le squadre nazionali. Nel momento in cui si decide che un pilota ha delle doti gli si deve dare modo di correre seriamente responsabilizzandolo nella scelta della macchina ed appoggiandolo in una squadra dove possa correre tranquillamente tutta la stagione. Non è una cosa impossibile, si è visto quest'anno cosa ha fatto Coulon in queste condizioni e si è visto anche che a fine stagione i risultati c'erano.

Forse adesso si capisce meglio un po' dello sfogo (al miniconvegno CSAI milanese) del «Valcareggi» automobilistico.

● Altalena di candidati per la direzione dell'autodromo del Mugello (sempre sotto l'ala di Pampaloni): l'incarico piacerebbe a Maffezzoli, De Luca e Romolo Tavoni (nel dubbio di Modena). Ma adesso salgono le azioni di Remo Cattini, per ora in parcheggio a Misano.

● La polemica di certi minicostruttori contro il prezzo del telaio di F. Italia (circa 700 mila lire) non ha ragione di essere. Perché, prima della nascita della Formula tricolore che ha calmierato il mercato, i prezzi praticati erano ben superiori!

● Al Rally dei 333 Minuti gli organizzatori del Jolly sono entusiasti del record di adesioni ottenuto. 220 iscritti, cioè quasi cinquecento tra conduttori e copiloti, come dire un quarto dei «licenziati» CSAI di tutta Italia! Ma come faranno a non far svolgere più le corse... (E qui non si tratta di cartoline-precetto).

● La progettata articolazione delle gare F. Italia in due gruppi a tre cicli di 8 gare su 8 autodromi nel '74, ha fatto dire a qualcuno: adesso avremo la Formula in pillole!

«Ci sono poche macchine competitive e molti buoni piloti da accasare». Chi sintetizzò così felicemente il difficile «mercato» F. 1 per la stagione '74, fu Emerson Fittipaldi, nei giorni tormentati del suo sibilino riserbo sul divorzio dalla Lotus. Però, forse, nemmeno il furbo brasiliano pensava che le acque degli ingaggi si intorbidassero come avvenuto. Da Chapman, che alla fine ha fatto di tutto per non mollarlo, alle autocandidature di altri avversari per i pochi abitacoli buoni disponibili. Ma, quel che è peggio, le diatribe non sono rimaste solo tra piloti ed ex patròn, ma hanno finito per coinvolgere anche gli sponsor.

Tra questi e alcuni costruttori si sono create situazioni pesanti. Sono sciocchezze le vicende Tecno-Martini di fronte a quello che sta capitando tra McLaren-Yardley-Brabham e Marlboro, nella complessa operazione che ha portato appunto Fittipaldi fuori dal controllo Chapman. Ne è venuta fuori una gamma di querele incrociate e la stagione F. 1 comincerà (e forse si risolverà, problemi del petrolio a parte) in Tribunale. Ma di questo leggerete meglio in altra parte di AUTOSPRINT.

La prestigiosa sede del Tribunale londinese dovrà interessarsi intanto anche di un'altra vicenda che potrebbe diventare clamorosa per i colori italiani, perché stavolta la cosa riguarda la Ferrari. Il rubicondo e bollente mr. Stanley, patròn della BRM, non pago delle cause che ha con i tre piloti della sua stagione '73 (i quali lo hanno citato per non aver ricevuto — affermano — i compensi pattuiti per gli ingaggi stagionali) è partito violentemente al contrattacco. E i suoi legali hanno avuto mandato di citare sia Niki Lauda che Regazzoni, vale a dire i due piloti che — a suo dire — lo hanno tradito. Con l'austriaco l'ira è assoluta perché, afferma Stanley, egli avrebbe in mano una opzione di tre anni. E invece Lauda, affermando di essere libero, ha firmato tranquillamente il suo contratto con la Ferrari per il '74.

L'Inghilterra non è l'Italia — avrebbe gridato Stanley — e a Lauda gli farò vedere io! Non vuol rispettare il suo impegno con me? E allora non guiderà per nessuno; con la Ferrari non potrà mettere piede in Inghilterra e non vi salirà su nessuna pista!

Pare che Stanley non abbia dubbi assolutamente sull'off limits al neo ferrarista. Ma l'ira non si ferma qui. E Clay Regazzoni, reo di averlo citato alla vigilia del G.P. Canada, quando poi egli l'appiedò dalla BRM con secca reazione dello sponsor Marlboro, è il secondo protagonista di un'altra istanza legale di Stanley: «Me la pagherà - dice - per aver guidato in prova una Ferrari questa estate a Fiorano, quando era ancora sotto contratto BRM».

Insomma, per uno sport che dovrebbe svolgersi nella tranquillità e serenità dei protagonisti al volante, è proprio il clima migliore... E poi questi signori hanno il coraggio di andarsela a prendere con i giornalisti? Ma diamo piuttosto loro l'esempio della misura e del buongusto! Lo debbono almeno agli appassionati di questo sport.

Marcellino

P.S. Come dire, dopo letto sopra, che quanto Ferrari aveva voluto evitarsi con JARIER e la MARCH, se l'è ritrovato con LAUDA... Sembra una favola di Esopo!



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la Speciale Segreteria AUTO-SPRINT. Conoscerete classifiche, tempi, posizioni. Vi invitiamo a chiedere informazioni telegrafiche per consentire alla segreteria di soddisfare tutte le chiamate, specialmente nei giorni delle prove mondiali. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.

DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 24-11 al 30-12-73 in Italia e all'estero

NOVEMBRE

| DATA | CORSA | A.C. ORGANIZZATORE | LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO | ORARI | VALIDITA' | TIPO DI GARA | VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI |
|-------|----------------------------|--------------------|--|---------------------------|--------------------------|----------------------|--|
| 24 | 30 Ore di Lorenzo Marques | Mozambico | | | ●●● Serie Springbok | Velocità in circuito | |
| 24 | Rally di Colonia | Germania | | | ●●● | Rally | |
| 24-25 | 3. Giro Valli Imperiesi | Sc. Imperia Corse | Part. Imperia Arr. Imperia - km 397 | ore 21 (24) ore 5 (25) | ● Trofeo Rally Naz. | Rally | Ballestrieri (Fulvia HF 1600) |
| 24-25 | Scuola Piloti Morrogh | Scuola Morrogh | Circuito di Misano - Santamonica | | ● | Scuola di pilotaggio | |
| 24-25 | V Trofeo degli Etruschi | AC Viterbo | Tarquinia | ore 15 | ● | Regolarità | Pertusio (Lancia Fulvia) |
| 25 | 11. Coppa Salvo D'Acquisto | Gentleman's M.C. | Circuito di Vallelunga di km 1,670 | ore 9,30 ore 16 | ● F. 850, Gr. 1, 2, 3 | Velocità in circuito | A Vallelunga si effettua per la prima volta |
| 25 | Criterium delle Cevennes | Francia | | | ●●● | Rally | Therier-Callewaert (Alpine) |
| 25 | Corsa a Interlagos | Brasile | | | ●●● F. Indy | Velocità in circuito | |

DICEMBRE

| | | | | | | | |
|-------|---------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------------|--|----------------------|---|
| 29-2 | Giro del Portogallo | Portogallo | | | ●●● | Rally | |
| 1 | 3 Ore di Goldfields | Nuova Zelanda | | | ●●● T. GT. S Serie Springbok | Velocità in circuito | Gethin-Birrell (Chevron-Hart BDA) media kmh 164,550 |
| 1-2 | Gara di chiusura | Germania | Circuito di Hockenheim | | ●●● T. GT. S, F.3, F.F., F.V. F. Super V | Velocità in circuito | |
| 1-2 | Tour di Corsica | Francia | Part. Ajaccio Arr. Ajaccio | ore 14,30 (1) ore 15 (2) | ●●● Camp. mond. marche rally | Rally | Andruet-Biche - (Alpine) |
| 1-2 | Scuola Piloti Morrogh | Scuola Morrogh | Circuiti di Misano e Vallelunga | | | Scuola di pilotaggio | |
| 8-9 | Rally Costa del Sol | Spagna | | | ●●● | Rally | Babier-Antolini (Seat 124) |
| 8-9 | Corsa a Manfeild | Nuova Zelanda | | | ●●● Tasmania Cup | Velocità in circuito | |
| 9 | Selezioni per Ford-Mexico | Scuola Piloti Morrogh | Circuito di Misano - Santamonica | | | Scuola di pilotaggio | |
| 9 | Autocross delle Vedettes | Belgio | | | ●●● | Autocross | |
| 9 | Gara a Vallelunga | Gentleman's M.C. | Circuito di Vallelunga di km 1,670 | | ● F. 850, Gr. 1, 2, 3, 4, 5 - 1. Div. | Velocità in circuito | |
| 13-16 | Safari di Caledonia | Francia | | | ●●● | Rally | |
| 15-16 | Goodyear-Kocaeli Rally | Turchia | | | ●●● | Rally | |
| 15-16 | Scuola Piloti Morrogh | Scuola Morrogh | Circuiti di Misano e Vallelunga | | | Scuola di pilotaggio | |
| 16 | 3 Ore di Roy Hesketh | Nuova Zelanda | Pietermaritzburg | | ●●● T. GT. S Serie Springbok | Velocità in circuito | |
| 22-23 | Scuola Piloti Morrogh | Scuola Morrogh | Circuiti di Misano e Vallelunga | | | Scuola di pilotaggio | |
| 28-30 | 5. Rally del Baudama | Costa d'Avorio | Part. e arr. ad Abidjan tot. km 4.000 | | ●●● | Rally | Nessun concorrente all'arrivo |
| 29-30 | Scuola Piloti Morrogh | Scuola Morrogh | Circuiti di Misano e Vallelunga | | | Scuola di pilotaggio | |
| 30 | Corsa a Bay Park | Nuova Zelanda | | | ●●● Tasmania Cup | Velocità in circuito | |

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

guardate a pagina **42** c'è la riproduzione al naturale della

SORPRESA che Vi regaleremo

nel n. **AUTO SPRI NT**
48 di



Di Jackie Stewart si sono dette moltissime cose, e altre se ne diranno ancora per un pezzo; però a nessuno è mai venuto in mente di affermare che lo scozzese è un modello di bellezza maschile, atto ad attrarre soltanto con le sue sembianze. Proprio il contrario di quanto accade di regola ai giovanotti che fanno da indossatori alle sfilate di moda. Eppure è proprio come indossatore, che Stewart è comparso in Giappone, sul circuito di Fuji e anche a Tokyo, per presentare una nuovissima collezione di giacche, pantaloni e camicie che una grossa ditta giapponese di confezioni ha messo sul mercato sotto la sigla JS. Nelle nostre foto Stewart è appunto ritratto con indosso una delle nuove giacche, e nel momento in cui sta rapidamente cambiandosi, un vero strip-sprint, passando da un modello all'altro. Bello forse non lo è, ma il JS è lui. P.S. Perciò non stonerà, nella Festa d'Oro AUTOSPRINT la sfilata-sprint dei modelli femminili e maschili in tessuti a maglia SILAN, sul tema « La donna e l'automobile » (anche da corsa), tanto più che proprio una donna, Lella Lombardi, avrà uno dei nostri caschi.

Un'altra **SORPRESA** nella grande
PREMIAZIONE **AUTO SPRI NT** dei **CASCHI d'ORO**

La prima corsa



1. Gran Premio Zele-Autosprint

EletTROFEO FIAMM

Circuito della Fiera di Bologna.

Prove di qualificazione di 3 giri.

Finale di 5 giri (per i piloti con i cinque migliori tempi)

Inizio ore 15

i PILOTI INVITATI

Jackie STEWART
Ronnie PETERSON
James HUNT
David PURLEY
Stirling MOSS
Henri PESCAROLO
Gerard LARROUSSE
Arturo MERZARIO
Andrea DE ADAMICH
Sandro MUNARI
Vittorio BRAMBILLA
Lella LOMBARDI
Giancarlo MARTINI, ecc.

Vetture ammesse:
6 ZELE 1000 (Zagato)

Ecco l'IDENTIKIT della ELETTRICA 1000 di ZAGATO

Presentata al Salone di Torino 1972 la ZELE 1000 oggi è in circolazione in 50 prototipi. Ecco la sua scheda tecnica:

Carrozzeria: chiusa, 2 porte, 2 posti

Motore: elettrico a corrente continua, 24 volts, 1000 watt, potenza fiscale 3 HP

Trasmissione: trazione posteriore diretta

Cambio: commutatore a 3 velocità più RM con comando sul cruscotto

Freni: a tamburo sulle 4 ruote

Sospensioni: anteriori indipendenti e posteriori semi-indipendenti

Impianto elettrico: trazione ad accumulatori in 4 gruppi da 12 volts per una capacità di 160 ampere/h - Servizi tensione 12 volts

Dimensioni: lunghezza mm. 1950; larghezza mm. 1350; altezza mm. 1615; passo mm. 1300; carreggiata ant. mm. 1100; carreggiata post. mm. 1080; raggio sterzata: circa 3 metri

Pneumatici: 145x10

Peso in ordine di marcia: kg 550

Prestazioni: velocità 40 kmh

Autonomia: 60-70 km

Consumo: 6 KW per ricarica



Nella seria crisi energetica che potrebbe coinvolgere anche lo sport automobilistico proviamo la... Nuova Frontiera delle CORSE (e anche della circolazione normale)

elettrica!

A una settimana dalla Festa d'Oro di AUTOSPRINT, di quella cerimonia, cioè, nel corso della quale il nostro settimanale assegnerà gli ormai tanto agognati Caschi ai migliori rappresentanti italiani e stranieri dell'automobilismo sportivo, il mondo dell'automobile sta vivendo ore drammatiche. La « crisi del petrolio » sta mettendo in forse innumerevoli servizi ed attività, non ultima delle quali l'attività sportiva automobilistica.

Di fronte a questo stato di cose, il « resto » del mondo colpito dalla crisi sta correndo ai ripari, imponendo un po' ovunque limitazioni

la costruzione di altri propulsori e per l'uso di altri propellenti.

Così, fra le tante attrattive della Festa d'Oro AUTOSPRINT, gli invitati potranno anche assistere a questo 1. Gran Premio ZELE-AUTOSPRINT che su vetture strettamente di serie e tutte uguali (anche noi, quindi, sforneremo una nuova edizione della corsa dei campioni), vedrà impegnati il campione del mondo Jackie Stewart, (se non considererà questa sortita un... ritorno alle corse) il delfino Ronnie Peterson, la promessa James Hunt, l'Uomo di Zandvoort David Purley, uno dei vincitori ex aequo del G.P. al Computer, e cioè Stir-

i «big» correranno con questa ZELE

più o meno drastiche in attesa di quasi impossibili schiarite. Tutto ciò, invece di pungolare gli organismi tecnici perché riescano a sopperire ai fabbisogni dell'umanità con altre sorgenti energetiche. Naturalmente gli automobilisti ancora una volta sono i più colpiti, come leggerete in altre pagine del giornale, e fra le altre cose si parla, tout court e assai semplicisticamente della soppressione delle corse automobilistiche.

Noi di AUTOSPRINT non siamo di questo parere e traendo lo spunto dalla nostra premiazione, che riunirà a Bologna una sceltissima rappresentanza dei migliori piloti del mondo, e grazie alla gentilezza dell'amico Elio Zagato che ha messo a disposizione le « ZELE 1000 », così, fra il serio e il faceto, diamo una indicazione su quella che potrebbe anche essere la strada da seguire per il futuro dell'attività agonistica dell'automobile, organizzando una corsa che senza dubbio non ha precedenti in proposito.

Un « elettro Gran Premio » nel quale le monoposto di Formula 1 saranno sostituite da quelle vetture a propulsore elettrico che Zagato ha costruito per « la città » e per combattere l'inquinamento atmosferico e che, nel numero di 50 esemplari, già circolano con al volante elementi qualificati del mondo dell'automobile, vetturine che, pur sfruttando, per ora, fonti energetiche che traggono anche origine dallo sfruttamento del petrolio, possono dare, comunque, una incentivazione alla ricerca per

ling Moss, i campioni mondiali vetture sport Pescarolo e Larrousse, nonché gli italiani Arturo Merzario, Andrea de Adamich, Vittorio Brambilla, Sandro Munari, Giancarlo Martini e la piccola, ma grande, Lella Lombardi che ha incantato le folle d'Inghilterra.

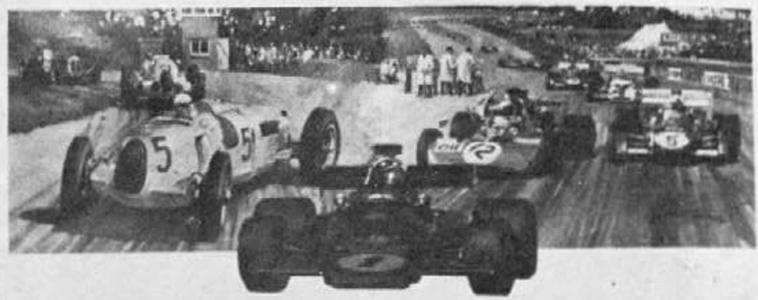
Il campo di gara, un piccolo circuito della lunghezza di circa 300 metri, è stato tracciato all'interno del recinto della Fiera di Bologna, e su questo percorso, a vetture eguali, si affronteranno i campioni che vi abbiamo indicato.

Il 1. Gran Premio ZELE-AUTOSPRINT, che avrà in dotazione un Elettro-Trofeo FIAMM (tanto per essere in carattere), si articolerà su prove di qualificazione di tre giri e una finale di cinque giri alla quale saranno ammessi i 5 piloti con i migliori tempi. La gara avrà inizio alle ore 15 precise e la finale è prevista per le ore 15,20 cioè proprio per l'orario fissato per il « via » ufficiale alla manifestazione.

Un gioco? Forse, ma un gioco che dovendo essere condotto secondo tutti i crismi dell'attività agonistica vera e propria, offrirà ai dirigenti italiani ed esteri dello sport dell'automobile presenti alla nostra festa, materia di studio e di ponderazione. Noi faremo... pagare ai concorrenti « prese di corrente » e « piattina per antenna televisiva » quali tassa di iscrizione e di reclamo. Auguriamoci che questa cosa « provocatoria » sia benaugurale per lo sport automobilistico, con i tempi che corrono...

**Abbiamo
scrutato
to dieci-
ne di mi-
gliaia di
SCHEDE**

GRAN PREMIO **AUTO SPRINT** al COMPUTER



Questa **PANTERA**
è il 1° PREMIO
del **totoSPRINT**

il concorso legato alla sfida per il
Campionissimo del volante di tutti i tempi



Alla FESTA d'ORO sveleremo il VINCITORE della PANTERA

In questa settimana laboriosa e imaginifica che precede di dieci giorni la Festa d'Oro di AUTOSPRINT, possiamo assicurarvi che abbiamo indefessamente lavorato ad altre attività che non fossero quelle aduate della compilazione del giornale. Lavorato per mettere a punto tutti i dettagli della manifestazione, per scrivere e spedire gli inviti, per preparare il teatro della cerimonia e il campo di gara per l'« Elettro Gran Premio », ma, e soprattutto, per risolvere il secondo mistero del GRAN PREMIO AL COMPUTER per il Campione di tutti i tempi, mistero nel quale si contempla il nome del fortunato vincitore della PANTERA DE TOMASO, primo premio del « Totosprint » abbinato al Gran Premio al Computer.

E' stata davvero una dura fatica in quanto detto secondo mistero (il primo è stato risolto dal « cervellone » elettronico che ci ha dato il nome dei due vincitori pari merito e degli altri piazzati) doveva essere risolto con lo spoglio delle migliaia e migliaia di schede pervenute, operazione che ha riunito per molto tempo attorno al grande tavolo del salone delle riunioni, una decina di scrutatori, sotto la sorveglianza del notaio.

Per vincere, e coloro che hanno partecipato al concorso lo sanno bene, bisognava, « conditio sine qua non », indicare il nome del vincitore altrimenti si era fuori gioco. Quindi gli scrutatori sono stati impegnati nella caccia di coloro che hanno indicato i nomi di Ascari o di Moss, facendo la selezione delle schede esatte.

In questa enorme rassegna non sono mancati i « casi » particolari come, ad esempio, quello del sanremese Ciucci, sistemista accanito, il quale nelle sue 400 e passa schede ha tenuto per i primi quattro posti altrettanti piloti « base » — sbagliandoli tutti — ruotando poi tutti gli altri nelle restanti posizioni; oppure come quello del signor Stefano Lari di Miramare di Rimini che, nello « spazio per scrutare » ha stilato, vedi per Moss, questo giudizio: « Ottimo

pilota, pieno di grinta e di verve, ma anche molto sfortunato. Farebbe ottima figura anche oggi ». Indubbiamente centrata la definizione, non altrettanto l'indicazione del posto in classifica che dopo tanta stima non è andata al di là del quarto posto; oppure, infine, come quello di un concorrente « timido » (si è qualificato infatti indicando un numero di patente con rispettiva città) che ha indicato sette, diconsì sette, primi a pari merito, scagliando però i due nomi che importavano.

Fra le risatine che commentavano queste piacevolzze, d'un tratto una esclamazione di meraviglia: un concorrente, perfetto, ha indicato primi a pari merito Ascari e Moss e passa in testa decisamente. Dopo attimi di perplessità di fronte a tanta... scienza, si va avanti e di « perfettissimi » ne escono altri due. Con tre premi e tre premiandi il gioco sembra fatto. Anzi, « sembra facile... » come diceva il simpatico caffettiere televisivo! Invece, sia pure con lo spoglio facilitato, di « plus che perfetti » ne troviamo altri cinque ed accumuliamo, alla fine, un totale di otto concorrenti che hanno esattamente indicato i due vincitori pari merito del Gran Premio al Computer.

Da restare allibiti, soprattutto se pensiamo che da anni giochiamo al totocalcio e mai, o quasi mai, siamo riusciti ad andare al di sopra di nove risultati azzeccati. Qui invece, su alcune migliaia di schede e con due risultati utili da indicare su dodici, ben otto persone hanno colto il bersaglio!

A questo punto, il rappresentante dell'Intendenza di Finanza e il capo degli scrutatori, regolamento alla mano si sono messi nuovamente al lavoro per la cernita definitiva, per conoscere, cioè, chi, fra gli otto, fosse il primo, chi il secondo e chi il terzo, ovvero i vincitori dei premi in palio.

Dunque, i « 3 magnifici 3 » sono: ... E no, cari amici, siamo cattivi sino all'ultimo: il mistero sarà svelato soltanto martedì 27 novembre.

IL NOSTRO LUBRIFICANTE E' MOLTO COSTOSO



OVVIAMENTE!

Il Mobil SHC è costoso perchè non è un olio motore, è « il lubrificante ». Si basa infatti su un concetto completamente nuovo nel campo della lubrificazione e ha richiesto per essere realizzato studi complessi e notevoli investimenti di tempo e denaro.

Vi spieghiamo subito che cosa c'è di così radicalmente nuovo in questo lubrificante.

Il Mobil SHC è il lubrificante « tuttosintesi », cioè non è stato ottenuto direttamente dall'olio grezzo, ma dalla sintesi di idrocarburi pregiati. I vantaggi che offre nei confronti degli oli tradizionali sono tali che non si può assolutamente parlare di « miglioramento »: si tratta della concretizzazione di un concetto rivoluzionario nel campo dei lubrificanti.

Il principio è molto semplice. L'olio convenzionale è composto da molecole di idrocarburi « buone » e « meno buone ». Le buone sono stabili e posseggono una viscosità perfetta, le altre sono deboli, instabili, con basso indice di viscosità e sono proprio queste ultime che condizionano il rendimento dell'olio.

Ne consegue che l'olio ideale dovrebbe contenere solo molecole del primo tipo.

Ci siamo perciò chiesti: visto che non è possibile selezionare le molecole buone dalle altre, perchè non tentare di fabbricarle?

I nostri scienziati ci sono riusciti ed hanno ideato un procedimento catalitico che ha consentito di « costruire » questi preziosissimi idrocarburi. Così è nato il lubrificante Mobil SHC.

Le sue caratteristiche:

1. un indice di viscosità che raggiunge i 220! mentre i migliori oli tradizionali superano a malapena i 190. Inoltre la viscosità del Mobil SHC, va al di là delle comuni classifiche: a temperature bassissime la sua prestazione è migliore della zona 10W e alle alte temperature è superiore alla zona 50W.

2. la provenienza da sintesi del Mobil SHC consente una eccezionale stabilità alle alte temperature ed una notevole resistenza all'ossidazione.

3. mentre gli oli tradizionali contengono paraffina e cera, il Mobil SHC ne è praticamente privo perchè sono state selezionate solo le molecole « buone ».

Che cosa significa per il vostro motore

1. PULIZIA

La pulizia del motore dipende dalla stabilità dell'olio alle alte temperature, dalla sua resistenza all'ossidazione e dalle sue proprietà detergenti-dispersive. Tutte le prove hanno dimostrato che in fatto di « pulizia » il Mobil SHC supera facilmente i requisiti più severi.

Con SHC niente depositi, niente accumuli di morchie.

2. PROTEZIONE

Per proteggere il motore è necessario un olio che crei un velo di giusto spessore alle alte temperature e che raggiunga immediatamente tutte le parti del motore alle basse temperature.

Il Mobil SHC con il suo altissimo indice di viscosità 220, garantisce la protezione di tutti gli organi del motore con un velo omogeneo né troppo spesso né troppo sottile.

3. PARTENZA CON TEMPO FREDDO

Provato in comparazione con un olio speciale per regioni artiche (un olio 5W) l'SHC ha fornito una prestazione di gran lunga superiore. Con SHC la vostra auto partirà al primo colpo anche a temperature di -24°C.

4. PRESSIONE COSTANTE

L'elevato indice di viscosità dell'SHC mantiene la pressione costante anche durante le alte velocità. Non più spia dell'olio accesa sul vostro cruscotto. Non più apprensione per il vostro motore.

5. RIDUZIONE DEL CONSUMO DELL'OLIO

Il consumo dell'olio è soprattutto dovuto alla evaporazione delle molecole leggere ed all'usura delle fasce elastiche dei pistoni. Con Mobil SHC non più molecole leggere, meno usura ed un consumo ridotto dal 20% al 35%. Questo risultato è stato confermato da molteplici prove in laboratorio, nei rallies e su centinaia di autopubbliche.

6. MISCELABILITA'

Infine una proprietà di grande importanza pratica per evitare noie: il Mobil SHC si miscela perfettamente in qualunque proporzione con tutti gli altri oli tradizionali.

Il lubrificante SHC è ora in vendita nelle stazioni Mobil e Aral e nelle migliori autorimesse che distribuiscono prodotti Mobil.

Mobil SHC il lubrificante "tuttosintesi"



per rivederle così non occorre essere fotografi,
basta scegliere gli obiettivi giusti
dimostrazioni pratiche

PHOTO-DISCOUNT

Milano Piazza De Angeli 3 - Novara Corso Cavour 9 - Concesio (BS) La Rinascente

Una proposta per l'ACI:

perchè dopo aver « allenato » gli istruttori di guida a Vallelunga non pensare ai patentandi?

Gli autodromi a tempo pieno

ROMA - Ore 15, lezione di guida. La scolaresca è composta da cinquanta istruttori di scuola guida del Lazio, gli insegnanti sono o sono stati piloti di un certo nome e come aule viene adibito l'autodromo di Vallelunga, nel quale è stato creato un percorso obbligato, tale da permettere di valutare le attitudini degli allievi nelle varie condizioni di guida. Si tratta del 1. Corso di Aggiornamento per Istruttori di scuola guida, ideato dall'ACI Italia per avere un quadro del valore medio di questi particolari docenti del volante e per conoscere quelli sono i loro principali difetti. I « maestri » prescelti Gabriele D'Annunzio, Lucio De Sanctis, Cristiano Del Balzo, Claudio Francisci, Carlo Giorgio, Enry Morrogh, Massimo Natili, Elio Pandolfo ed Angelo Pelatelli, hanno preso molto sul serio l'incarico, assumendo subito una vera aria professionale, sottolineata dal registro personale sotto al braccio e nel quale gli scolastici voti erano stati sostituiti da giudizi: sufficiente, buono, ottimo.

Al contrario, gli istruttori di guida, alcuni dei quali più che cinquantenni, almeno inizialmente avvertivano un clima di esame a loro certo non congeniale perchè in Italia questi ultimi sono tutti autodidatti, come agli albori del motorismo. Intendiamoci, non che guidassero male ma, una volta tanto, erano nelle esatte condizioni psicologiche in cui si trovano i loro allievi nella macchina a doppi comandi.

Il corso ha avuto l'appoggio della Fiat che ha fornito le automobili, tutte 128 seminove. Vallelunga dunque aveva un volto leggermente diverso perchè la Fierstone aveva provveduto a montare il « percorso speciale » segnato dai con in gomma, nel quale normalmente il suo pilota D'Annunzio collauda i pneumatici. Davanti alle tribune vi era la prova di slalom sul bagnato: una lunga S. perennemente innaffiata dall'acqua, terminante con uno stretto « gomito ». Poco prima dei Cimini vi era un tortuoso slalom sull'asciutto e subito dopo la prova di sorpasso con il percorso segnato da birilli. Per la sbandata controllata — una prova veramente pittoresca — era stato alluvionato il tornantino con 20 cm di acqua, capaci di mettere in seria difficoltà chi entrava appena più forte del necessario.

I « piloti professori » erano tenuti a guidare per alcuni giri prima di passare il volante agli allievi e bisogna dire che la loro origine corsaio si notava, soprattutto nel lungo ed insidioso slalom sul bagnato che tutti cercavano di pennellare nel migliore dei modi. Qualcuno però (senza fare nomi per carità di patria) ha osato troppo e più di una volta ha dovuto ricorrere alla marcia indietro per uscire dalla stretta curva a gomito che completava lo slalom.

Gli allievi, a parte quello che — tutto felice — quando ha visto Vallelunga ha chiesto se si poteva « sgommare », guidavano tutti

con calma, cercando di concentrarsi sul corretto uso dei pedali e del volante. Erano proprio quelli di impostazione gli errori più comuni: alcuni guidavano con il volante in bocca come dei novellini, mentre altri, invece di fare scorrere il volante, lo stringevano come un'ancora di salvezza.

C'era anche una prova stradale su un percorso ad andamento misto lungo 45 km che si snodava attorno a Vallelunga. In questa sede molti allievi perdevano il timore reverenziale nei confronti dei maestri e non pochi, per essere alla loro altezza, guidavano alla garibaldina, dimenticando distanze di sicurezza, linee continue e cose simili. Il tragitto di solito veniva percorso in 50', ma questi ultimi sono riusciti a scendere a 45', anche se pare che i maestri non siano sempre stati tranquilli. I maligni affermavano che si trattava della vendetta di quelli che alla voce « corretto uso del retrovisore » si ritrovavano un sufficiente perchè il maestro, senza dare nell'occhio, aveva malignamente spostato lo specchietto, per avere la prova, dopo qualche minuto, che questo veniva ignorato.

Un po' come a scuola, quando il professore ci invitava di colpo a proseguire una lezione rendendosi conto della nostra disattenzione.

Indubbiamente questo ritorno ai « banchi di scuola » per gli istruttori, anche se in forma un poco scioccante sarà stato utile ai maestri, abituati sin dai tempi più remoti a compiere con gli aspiranti alla patente il solito giro quotidiano a meno di 40 km all'ora. E questo soprattutto in funzione di una nuova regolamentazione nel campo della patente di guida, che vorrebbe i futuri esami in due tempi, con una prova pratica cioè in un percorso senza traffico e in seguito una seconda prova su strade aperte.

Naturalmente verrebbe sfruttato a pieno il tempo trascorso in appositi impianti fissi (e gli autodromi ci sembrano i percorsi più adatti) per insegnare ai giovani aspiranti qualcosa di nuovo che non si è mai insegnato con le scuole guida tradizionali. Ad esempio la marcia sull'autostrada, irta di pericoli appunto per la velocità elevata con la quale genericamente si percorre tale arteria: sono più di un milione e duecentomila i giovani che arrivano all'automobile ogni anno e una gran parte di essi affronta l'autostrada senza aver mai saputo in che maniera dovranno comportarsi. Quale per ciò migliore modo e occasione di rendere produttivi gli investimenti negli autodromi con questa realizzazione con pratica funzionale? Speriamo che l'ACI faccia buon uso di questi primi tests e si renda conto, assieme agli organi preposti a questo, della necessità di tale insegnamento.

Rinnoviamo gli uomini, e la metodologia: gli impianti e i mezzi per farlo sono già tra noi.

Daniele Buzzonetti

Un episodio che trascende la vicenda agonistica in un Paese che non riduce i legami con lo sport automobilistico anche nelle mutazioni politiche

PERON torna in autodromo

BUENOS AIRES - Aria di festa all'Autodromo: nel palco ufficiale il presidente della nazione, Juan Domingo Peron, accompagnato dalla moglie e da un numeroso seguito. A pochi giorni dall'assunzione del potere, Peron dimostra subito di essere ancora il sostenitore dello sport, specie quello automobilistico che fu tanto in auge durante le sue precedenti presidenze. E se nel palco v'è tanta autorità, in pista, in magnifiche combinazioni bianche, di fianco a tante fiammanti Fiat 125, ecco Juan Manuel Fangio, cinque volte campione del mondo e Oscar Galvez, il famoso asso di TC oggi DT della scuderia Ford, Ernesto Petrini, Rosendo Hernandez, Alberto Crespo, Gesù Riccardo Iglesias, Alfredo Pian, Taddeo

Taddia, Marcos Ciani e Angelo Lo Valvo, tutti nomi che rappresentano per gli argentini una epoca di grandi corse, di passioni popolari attorno ai nomi di Fangio e Galvez che destarono qui tanta passione come in Italia Nuvolari e Varzi.

Tutti questi piloti tornano in pista per una corsa che voleva essere «del ricordo», e la loro consumata maestria faceva di questa breve gara, un esempio di come si corre e si vince, anche quando i capelli bianchi e un poco di pancetta indicano che il volante serve ora solo per le passeggiate domenicali e, logicamente, per andare a vedere le corse degli altri.

Estratte a sorte le vetture per mano di Peron, partenza fulminea degli ex assi che do-

vrebbero effettuare 10 giri. Mentre tutti partono leggeri, senza copilota, Fangio si carica gli 80 kg di Di Palma. In testa subito «l'aguilucho» (aquilotto) Oscar Galvez seguito da Petrini, ma di dietro si fa luce con arte Fangio che 35.000 spettatori in piedi applaudono a perdifiato. Nelle curve Di Palma deve mettere mezzo corpo fuori per bilanciare la vettura che rasenta i cordoli su due ruote. Al sesto giro l'emozione raggiunge punte da pazzia, visto che Fangio corre quasi appaiato a Galvez in un duello titanico, di maestri che non hanno dimenticato come si corre e ancora insegnano. Sul rettilineo i due sono vicini, Galvez mezzo metro davanti a Fangio, quando una bandiera finale si abbassa

concludendo la corsa sulla distanza. Fangio ridendo non se la prende, ma farà capire che era convinto di fare 10 giri, perché anche con la pancetta e il cuore provato da un infarto, una vittoria è sempre una vittoria.

Una corsa da ricordare tutta una vita, anche se il premio era soltanto una stretta di mano del presidente. E quando hanno chiesto a Galvez se pensava all'inizio di andare piano, la risposta era determinante: «Se cercano di portarmi via il primo posto, certamente no».

La giornata non si basava solamente sulla corsa delle «vecchie glorie», ma anche su un complesso programma. Reutemann ha compiuto alcuni giri con la vecchia Brabham F. 2, una corsa F. 1 e

una F. 4 per il campionato ed una F. 2 non valida.

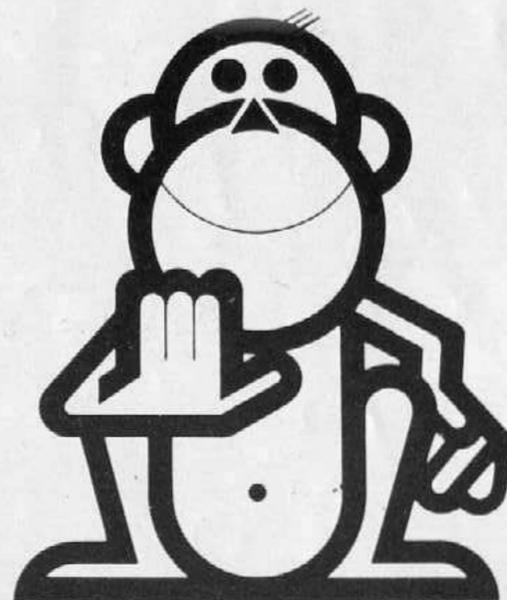
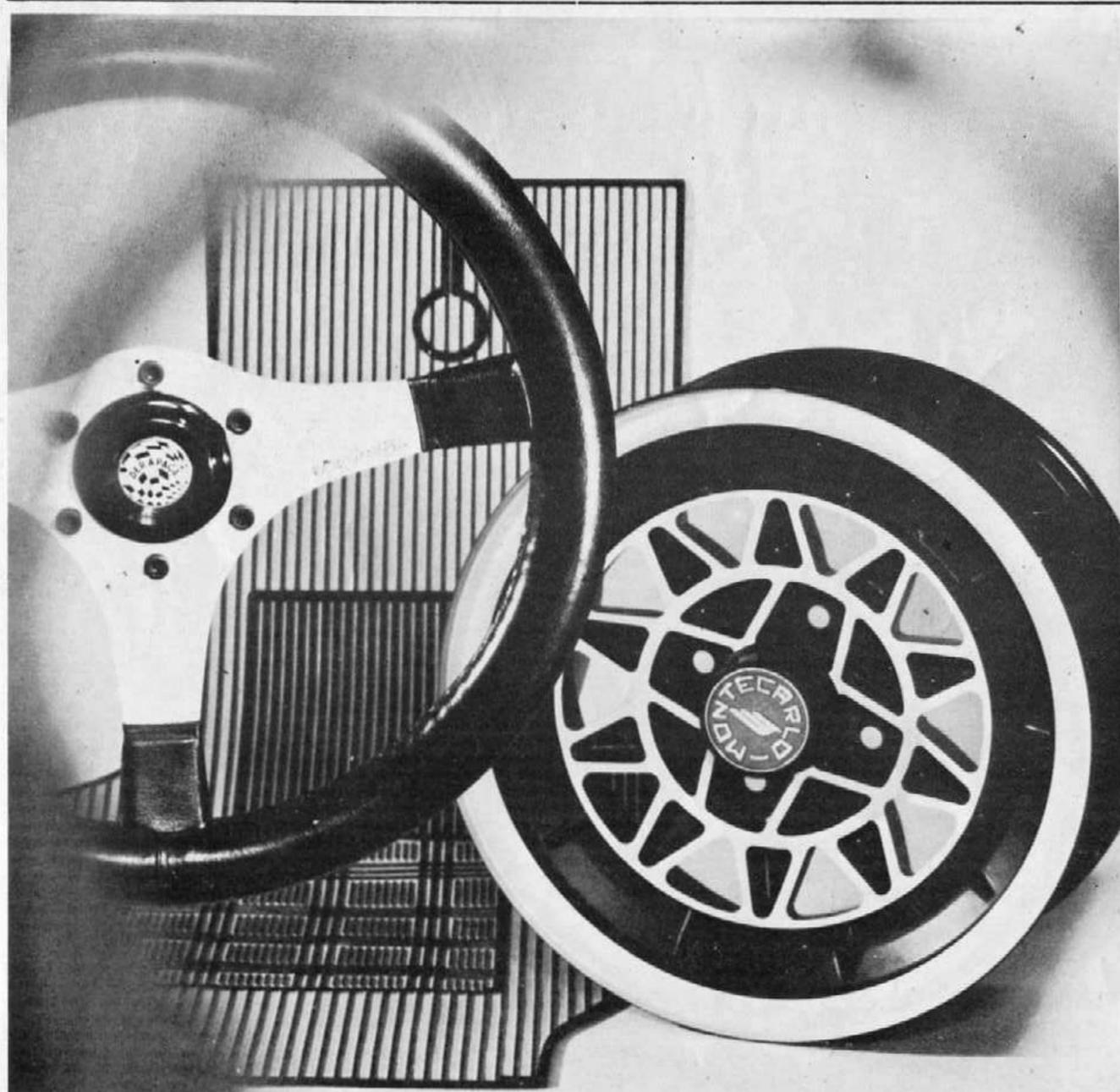
AUTODROMO DAY - Buenos Aires, 5 novembre

LE CLASSIFICHE

F. 1 - Meccanica nazionale
1. Garcia Velga (Berta Tornado) 46 giri in 4.05'39"9, media 140,617; 2. Di Palma (Berta Tornado) 1.05'51"; 3. Bianchi (Berta Tornado) 1.07'26"3; 4. Bulla (Berta Tornado) 1.07'54"0; 5. Marito Garcia (Chevrolet) a 1 giro; 6. Ternengo (Tornado) a 3 giri; 7. Sotro (Ford) a 3 giri; 8. Roux (Chevrolet) a 5 giri; 9. Andrea (Tornado) a 7 giri; 10. Pauloni (Chevrolet) a 9 giri.

F. 2 - Meccanica nazionale
1. Cocho Lopez (Fiat) in 1.01'03"9, media 132,411; 2. Brea (Fiat) 1.01'58"2; 3. Ferdinandino (Fiat) 1.02'05"6; 4. Lopez (Renault) 1.03'20"6; 5. Alvarez (Fiat) a 2 giri; 6. Draghi (Peugeot) a 9 giri; 7. Montone (Fiat) a 12 giri; 8. Jarque (Renault) a 12 giri.

F. 4 - Meccanica nazionale
1. Guerra in 21'22"7 alla media di 119,369; 2. Laskac, 21'27"4; 3. Barattucci, 21'33"3; 4. De Amorrortu, 21'43"8; 5. Guimil, 22'07"7; 6. De Rossi, 22'08"3; 7. Andretta, 22'09"3; 8. Pisano, 22'10"1 (tutti su Renault).



per gli accessori fidatevi di noi!

Pensateci! Con poche aggiunte, la Vostra auto sarà un'altra, più elegante, più sportiva, più sicura, più vostra! Datele l'impronta del vostro gusto scegliendo nella vasta gamma dei nostri accessori.

EVEREST ACCESSORI DI FIDUCIA
MANIFATTURA GOMMA

Direzione: 48010 Fusignano (Ra) Tel. 77644 (5 linee) / Telex EVEREST 55039
Filiali: TORINO Via G.B. Niccolini 22 / Tel. 711827
MILANO Via Lancetti 48 / Tel. 6884477 - ROMA Via R. R. Pereira 180 / Tel. 3498077
Depositi: NAPOLI Via F. Persico 50 / Tel. 357361



SANDRO MUNARI scrive
la sua gioia della sta-
gione due volte **RECORD**
per i lettori di **AUTO
SPRINT**

Lo riconoscete?

Questa foto, che risale al lontano 1961, la si potrebbe anche definire un... documento storico. Si tratta di Sandro, anzi Alessandro Munari, Campione d'Europa rallies, ritratto dopo una delle sue tante vittoriose esibizioni kartistiche, un'attività che aveva cominciato nel 1959 quando, assieme ad alcuni amici, perdendo molte ore notturne di nascosto dal padre aveva costruito uno dei tanto famigerati «trabiccoli». Ma la prima esperienza di guida Sandro la ebbe all'età di sette anni: senza che lo zio se ne accorgesse mise in moto una jeep, meritandosi subito dopo una solenne dose di sculaccioni

La mia prima reazione alla telefonata di Mario Mannucci, che dal Belgio informava della impossibilità ormai per Rorhl di raggiungerci nella classifica dell'europeo rally, fu particolarmente egoistica, perdonatemi. Mi dissi: «Meno male, così ora potrò dedicarmi in questo (breve) intervallo, prima di iniziare le prove per Montecarlo (ma riusciremo a farla questa corsa con l'inverno nero del petrolio che si annuncia?), a completare la casa di Bologna e a stare qualche ora di più col piccolo Matteo...».

Poi venne la gioia, che mi cresceva dentro man mano. Gioia per me, per Mario, per tutti i miei collaboratori della Lancia Corse, una gioia che non potrei mai descrivere nella sua compiutezza. Una gioia unica come quella di vincere una corsa. Immagino sia la stessa gioia di un calciatore che segna un gol!

E' il mio primo campionato europeo, nel secondo anno in cui mi sono dedicato alla sua «caccia». La prima volta fu nel '71, quando finii secondo, grazie a quello strano regolamento d'allora e perché la Lancia decise di farmelo rincorrere quando si era già a metà stagione. Prima di allora non avevo mai voluto parteciparvi per una ragione molto semplice: per il gran numero dei rallies validi ai fini del punteggio. E poi anche perché la maggior parte di queste prove si svolge nei Paesi dell'Est, dove ritengo che i rallies non siano molto selettivi ed abbiano una scarsa partecipazione di piloti.

Un campionato poi è contrario al mio temperamento, perché impegnarsi in queste classifiche a punti vuol dire rinunciare in genere alla lotta per la vittoria, perciò dosarsi nelle varie prove con una tattica di calcoli, risparmiando la macchina e accontentandosi a volte della piazz

za d'onore o del terzo posto.

E il mio temperamento l'ho fatto prevalere anche quest'anno. Perché due delle quattro vittorie che contavano le ho ottenute conducendo in testa dal principio alla fine. Però è stata una bella esperienza, un bel campionato molto combattuto ed interessante, per aver mantenuto la sua incertezza fino al termine.

Tutti quelli, fra noi, che aspiravano alla corona europea si sono impegnati per rendere la vita difficile ai diretti avversari. E questo certo ha contribuito, come accade a un qualsiasi atleta che va a caccia di record e che quindi viene incentivato nelle sue prestazioni dalla sollecitazione del competitore, a concludere la stagione con un RECORD al quale tengo molto.

Ho partecipato nel '73 a 10 rallies più la Targa Florio, totale undici corse, con i seguenti risultati:

- ritirato al «Montecarlo» mentre ero in prima posizione;
- sei vittorie assolute (S. Marino, Sicilia, Costa Brava, Firestone, S. Martino di Castrozza, Tour de France);
- due secondi posti (Targa Florio e Cecoslovacchia);
- un terzo posto in Romania e un settimo (forzato) all'Isola d'Elba. Più naturalmente il... riassuntivo titolo di campione d'Europa!

Non dovrei essere felice e orgoglioso? Perché tutti i records si possono battere, ma certo occorrono le condizioni adatte. Ma certo che anch'io non penso di poter aspirare a ripetere una stagione così, in una specialità come quella dei rallies, dove riuscire a vedere la bandiera a scacchi è già una grossa impresa. Figurarsi terminarne 9 su 10 con i risultati appena

citati. Ha ragione, poi, quel certo proverbio latino sulla fortuna.

E' stata infatti una annata anche ricca di colpi di scena nella quale la fortuna ha avuto un ruolo importante. C'è però una cosa di cui mi rammarico: non essere riuscito a mantenere una promessa fatta tra di noi, a Mario Mannucci e al mio direttore sportivo Daniele Audetto: quella di vincere otto gare. Invece ne abbiamo vinte solo sei. Spero che mi concedano una attenuante: quella di essere stato costretto al riposo forzato di oltre un mese. E questo mi è costato la rinuncia a diverse corse. Senza aggiungere che le ultime tre prove in calendario — come sapete — non hanno avuto regolare svolgimento.

Ed ora lasciate che concluda questo che non è un articolo, ma una lettera, una lettera che sono stato felice di scrivere in questo mio momento magico a tutti i lettori di AUTOSPRINT, che sento tanto vicini a questo sport e perciò anche a me, permettete che la concluda — dicevo — con un «grazie» a tutti coloro che mi sono stati vicini e compagni in questo entusiasmante romanzo agonistico che è andato dalle nevi delle Alpi alla polvere delle strade più incredibili di Europa: il mio straordinario navigatore, pardon... copilota, lo staff tecnico Lancia, i meccanici del reparto corse HF e — perché no? — i giornalisti che mi hanno seguito da vicino in tutte le fasi di questa intensa stagione. E voi tutti, lettori e spettatori che, con la vostra passione ineguagliabile, esaltate le nostre imprese, e tutti insieme costituiamo quel famoso meccanismo che è l'automobilismo agonistico, che chissà perché alcuni vorrebbero guastarci...

Sandro Munari



LOS ANGELES - Guardate la vignetta qui sotto: è stata pubblicata dal Los Angeles Times la vigilia della ultima gara della Can-Am, quella che è conosciuta con la «Corsa dei campioni» che ha riunito su dodici Porsche Carrera dodici grandi piloti.

Dice la leggenda della vignetta che Mark Donohue è stato il più in vista dei piloti americani dell'anno, e ricorda che ha vinto il campionato delle corse stradali nel 1967 e 1968, Indianapolis nel 1972, la Can-Am e il campionato Trans-Am nel 1973. L'unica gara che Donohue non era ancora riuscito a vincere, nonostante la sua buona volontà, era il Times Grand Prix, la corsa di Riverside. E, segue la leggenda, egli sperava proprio di rimediare a questa lacuna. Il fumetto messo in bocca ad un concorrente è altrettanto esplicito: «Se vince anche questa gara lo denuncio per violazione della legge anti-trust.»

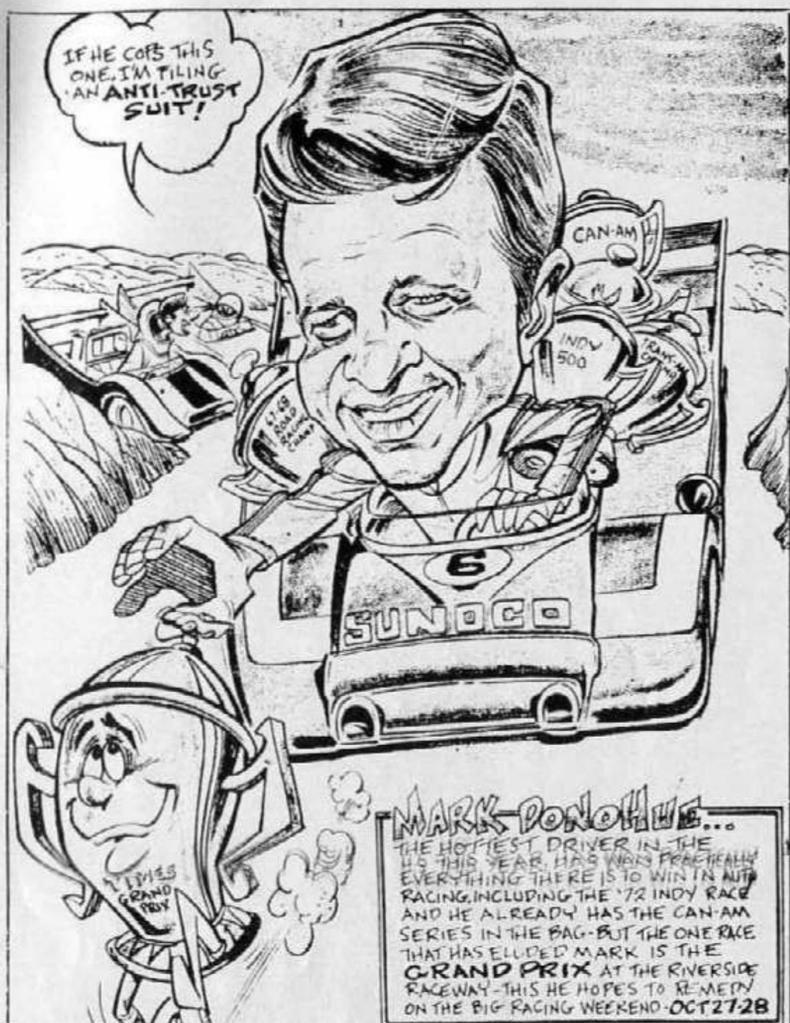
Mark Donohue, incurante, ha vinto anche il Times Grand Prix, e così ha concluso in bellezza non soltanto una stagione felicissima, ma anche la sua carriera che è stata tra le più sostanziose sotto ogni punto di vista. Una conclusione

che è stata felice anche sul piano sportivo con la duplice vittoria nelle manches della Corsa dei Campioni, che sono servite a dare risalto alle qualità di Donohue, che certo non potevano essere esaltate dalle troppo facili corse della Can-Am.

Tutto l'insieme è stato un festival della Porsche, che, con l'abbinamento della esibizione delle sue mostruose «turbocompresse» della Can-Am con la «Carrera» (più civili e comprensibili) ha ovviamente ottenuto in California l'apoteosi di una stagione estremamente fruttifera, sul piano della «immagine di marca» che ha consolidato in America.

Tuttavia se con la originale Corsa dei Campioni la Porsche ha portato qualcosa di nuovo e divertente, almeno per gli americani, con la sua presenza nelle gare della Can-Am la casa tedesca ha provocato una situazione di disagio che in sostanza ha accelerato, facendola diventare acuta, la crisi che le gare Can-Am avevano denunciato negli ultimi anni.

Intendiamoci: non è certo colpa della Porsche, se le gare Can-Am sono de-



SALVATO IL «TURBO» MA VARATA

ECONOMY CAN-AM '74

LA FORMULA-CONSUMO (dimezzato)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NEW YORK - Mentre ad Indianapolis la federazione USAC svolse il suo «meeting» annuale in un clima burrascoso, quello della SCCA (Can-Am) si è valso di un'atmosfera di comprensione che ha unito sempre più i costruttori e i dirigenti della Federazione. Tecnicamente parlando, la riunione di Chicago non ha dato frutti saporosi e vistosi, comunque ha riconfermato una cosa molto importante: il «turbocompressore» vivrà, nonostante sia stato insultato, screditato, respinto dalla maggioranza e definito il pomo della discordia capace di far morire questa specialità.

«I costruttori sono molto contenti, infatti in questi ultimi tempi quasi tutti preparano i turbocompressori», mi ha detto un vice presidente della SCCA al telefono da Denver, nel Colorado dove risiede il quartier generale. «Tuttavia, abbiamo apportato delle modifiche al regolamento che consideriamo «salutari e generose».

Il primo taglio apportato dallo Sport Car club of America è quello della riduzione del carburante, per due motivi, si dice, e cioè per risparmiare più possibile l'oro liquido dei motori, secondo per rendere le vetture senza turbo più competitive e meno handicappate rispetto alle avversarie blasonate. I giri di 75 miglia, per le batterie e quelli finali di 125 miglia restano intatti.

Le vetture con compressore dovranno ridurre il «buster» o sistema per l'immissione dell'aria, onde poter percorrere 3 miglia al gallone anziché 1,5, come nel passato. La quantità del carburante disponibile non è stata ancora stabilita ma verrà fatto

chine in gara, mancheranno le McLaren, le quali hanno promesso che torneranno nel 1975 con le 5 litri, e cioè come tutte le altre macchine che nel 1975 avranno una cilindrata minore onde dar modo agli europei di intervenire alla grande manife-

ridurranno la potenza ai loro mostri, le macchine europee non potranno venire a gareggiare.

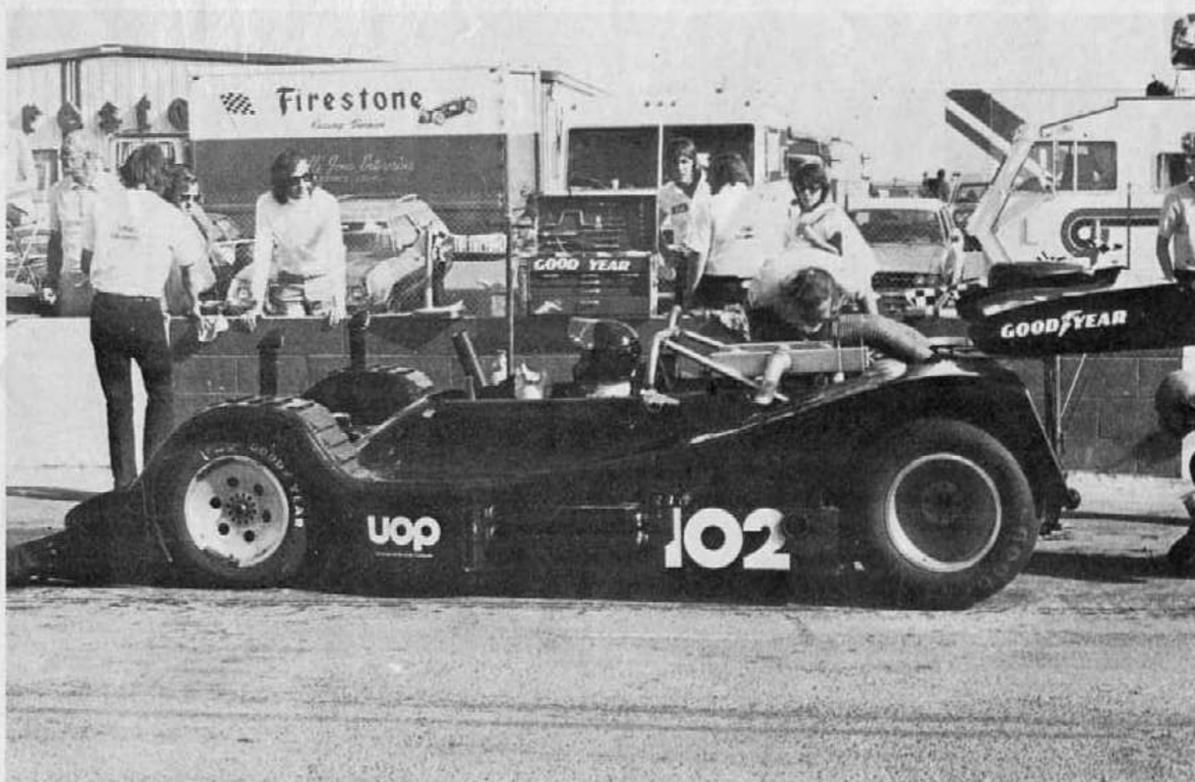
I premi sono sempre gli stessi: 75 mila dollari a gara, per otto corse sono previste altre due manifestazioni che forse verranno innestate nel calendario

disputare la corsa poiché — sotto la direzione di Roger Penske — muterà volto e tracciato completamente e sarà pronto tra un paio di anni.

Come dicevo, dal lato tecnico si sono verificate pochi cambiamenti che tuttavia serviranno a far rallentare i bolidi — ed è già qualcosa dal lato spettacolare — e terranno in vita una delle più avvincenti categorie automobilistiche statunitensi. Se i costruttori americani saranno pronti per l'estate del '74, ben quattro nuove scuderie, con vetture mai apparse prima, saranno in lizza per il monte premi e per l'ambito titolo.

Il che vuol dire che per la Porsche Penske, con turbocompressore ridotto e con meno carburante, si approssimano giorni di ripensamento e di revisione. Forse, in questo senso, il «meeting» pacifico di Chicago della SCCA è servito a qualcosa di positivo per il resto dei concorrenti.

Lino Manocchia



La UOP-Shadow con motore Chevrolet a turbocompressore è stata guidata a Riverside da Vic Elford

quanto prima al prossimo convegno.

Qual è il destino della McLaren?, ho chiesto al dirigente americano.

«Nel 1974 avremo più mac-

stazione motoristica.»

Infatti alla riunione era presente anche un dirigente-organizzatore tedesco interessantissimo il quale ha fatto capire ai colleghi americani che se non

dopo capo d'anno. Intanto il calendario, che cozzava in alcune date con la Formula Uno, ha subito dei cambiamenti. Il circuito di Michigan, alquanto antiquato, ha deciso di non far

| Ecco il calendario provvisorio della Canadian-American Challenge Cup per il 1974, così come è uscito dalla riunione SCCA di Chicago: | |
|--|--------------|
| 16 giugno | Mosport |
| 7 luglio | Road Atlanta |
| 14 luglio | Watkins Glen |
| 25 agosto | Road America |
| 15 settembre | Edmonton |
| 13 ottobre | Laguna Seca |
| 27 ottobre | Riverside |

generate. La Porsche non ha fatto altro che esaminare attentamente e razionalmente le possibilità offerte dalle regole di questo campionato, e le ha sfruttate al meglio. Tanto bene che... ha ucciso la Can-Am, con una supremazia prepotente che ha svilito questa serie di gare, diventate decisamente noiose. La colpa, è evidente, è ancora una volta della insipienza di chi ha fatto le regole, che non avendo saputo prevedere i limiti ai quali avrebbero potuto giungere i concorrenti ha praticamente lasciato la porta aperta a tutte le esagerazioni. Il concetto di base delle corse Can-Am era semplice ed apprezzabile: corse brevi, di alta spettacolarità, velocissime. Macchine libere in tutto: fate quel che volete, e chi va più forte vince.

Un concetto buonissimo, se applicato alle situazioni tecniche esistenti al momento in cui è stato formulato. Si proponeva, e nei primi anni lo ha raggiunto, lo scopo di mettere in pista una serie di macchine di grande potenza, che tuttavia avrebbero avuto prestazioni di un certo limite perché (data anche la conformazione dei circuiti previsti) per ottenere determinate prestazioni non

si sarebbe potuto andare oltre determinati equilibri tra potenza e mole.

Non avendo saputo prevedere la possibilità di adozione di soluzioni nuove, imponendo almeno qualche limitazione di base, si sono trovati di fronte dapprima ai motori da otto litri (che tuttavia conservavano pregi e difetti originali) e infine ai motori sovralimentati.

Soluzioni costosissime, ovviamente, e che forse gli animatori della Can-Am non credevano fossero mai adottate appunto perché richiedevano troppa spesa sicura per essere adottate in vista di premi soltanto possibili. Non avevano — se pure ci hanno pensato — previsto che qualcuno potesse passare sopra alla importanza degli investimenti solo per poter correre dietro alle vittorie in funzione propagandistica.

Il risultato è stato che quel qualcuno c'è stato, e la Porsche ha deciso di imbarcarsi nella avventura Can-Am con macchine di tecnica ultravanzata. Non sono certo soltanto i premi in danaro, sia pure cospicui, che le gare Can-Am offrono, ad aver spinto la Porsche su questa strada. La somma di vittorie

La sfida dei CAMPIONI anche nel 1974

Mark Donohue dominatore della Can-Am ha anche dominato le 3 prove qualificative di quella «Corsa dei Campioni» che a Riverside ha offerto almeno uno spettacolo serrato, oltre che multicolore. L'idea è nata dalla mente fervida di Roger Penske, che è senza dubbio l'uomo più dinamico ed efficace che abbia oggi l'automobilismo sportivo americano. Non è una idea nuova, beninteso, come tra l'altro abbiamo ricordato la settimana scorsa. Penske ha però avuto il pregio di adattarla magnificamente alle esigenze spettacolari, e di averla tradotta in realtà con molta intelligenza, prevedendo tutto quel che era possibile prevedere perché il confronto tra piloti avesse molte possibilità di essere equo. La scelta delle macchine è stata ovviamente effettuata in funzione utile alla propaganda della Porsche, che ha finanziato l'operazione. E dobbiamo dire che è stata una scelta felice, comunque, perché le Porsche Carrera sono macchine di conoscenza universale e quindi che potevano dare a moltissima gente una base di comprensione effettiva.

Le tre prove cui abbiamo assistito sono state tutte piacevoli, perché a differenza di quelle della Can-Am non c'è stata possibilità di noia. La dominazione netta di uno solo non era possibile, e nonostante che apparentemente i dodici prescelti fossero arrivati a Riverside con lo spirito della scampagnata, in sostanza tutti si sono impegnati a fondo, perché l'intelligente battaglia preventivo aveva posto sul tappeto i rispettivi prestiggi personali. Lo si è visto dall'impegno, talvolta persino eccessivo, con cui tutti hanno affrontato le prove.

Unico grosso neo, ai fini di una effettiva etichettatura di «corsa dei campioni» è stata la scelta dei piloti. Neo doppio: dapprima perché non vi era una effettiva perequazione, e poi perché il dover correre con macchine dotate di gomme Goodyear ha comunque escluso quei campioni che corrono con le Firestone (tipo Andretti).

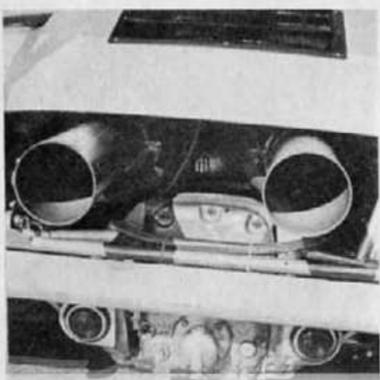
La scelta dei dodici è stata effettuata partendo dal presupposto che le specialità fossero le tre americane e la Formula Uno. Così sono stati scelti tre uomini rappresentativi delle corse USAC, tre delle corse NASCAR e tre delle corse SCCA. Vale a dire tre specialisti delle macchine Indianapolis, tre degli stock-cars e tre delle gare Can-Am o Trans-Am; più tre della Formula 1. Con Stewart, Fittipaldi e Revson, quelli della Formula Uno potevano essere ben rappresentati, ma la defezione di Stewart ha provocato un netto squilibrio, anche perché a sostituirlo è stato chiamato Foyt (USAC) considerando Hulme come F. 1 anziché come Can-Am come nei primi momenti.

Sapete come è andata, poi, con Fittipaldi, penalizzato nettamente e troppo brutalmente già dalla prima prova. Il risultato è stato che alla finale di febbraio, a Daytona, andranno soltanto piloti americani, il che forse non è del tutto gradito alla Porsche. Ci si penserà per l'anno venturo, quando la corsa sarà ripetuta. Intanto aspettiamo la finale di Daytona.

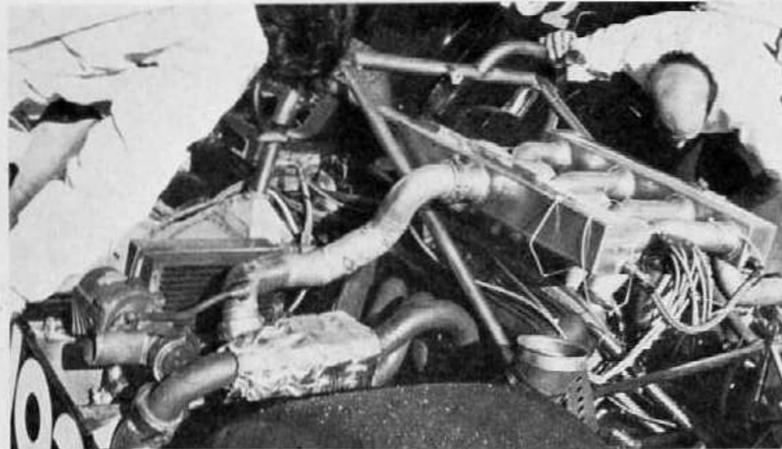
Franco Lini



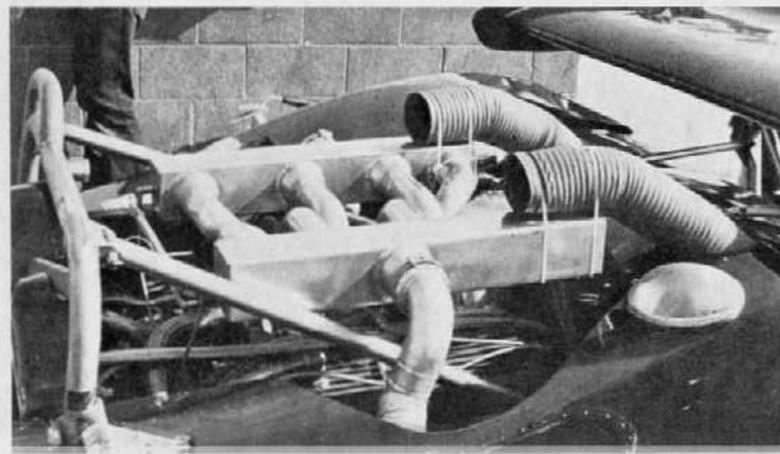
Sopra: Mario Andretti ha guidato una McLaren M20 turbocompressa per sperimentare pneumatici Firestone non giunti per scioperi



A sinistra, la McLaren di Andretti aveva un nuovo cambio disegnato da Peter Weissmann



Due immagini del motore Chevy sovralimentato della Shadow. La potenza supera pure i 1250 CV. I turbocompressori sono due, uno per lato. Nella parte superiore dei cassoncini di alimentazione (foto sotto), sono stati fissati due manicotti flessibili per i freni posteriori

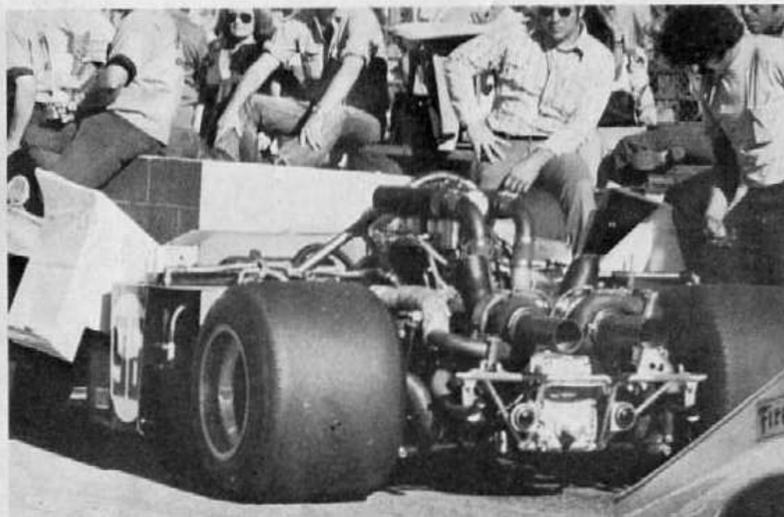


ottenute, con lo sfruttamento pubblicitario immediato che ne ha fatto la organizzazione Porsche-Audi-Volkswagen in America, hanno ripagato largamente il costo della operazione; ed allo stesso tempo le sperimentazioni necessarie alla messa a punto delle macchine col turbocompressore hanno portato avanti i tecnici della Porsche sulla strada delle ricerche avanzate nel settore dei motori, in funzione degli studi che tutte le case stanno compiendo per trovar soluzione ai problemi posti dalle sempre più strette norme volte a limitare la emissione di gas nocivi e inquinanti.

Cosicché, valutate e soppesate tutte queste cose, la Porsche ha deciso di dedicarsi alla Can-Am. Il risultato è sintetizzato in una serie impressionante di vittorie, tali da consigliare la McLaren (che aveva avuto dalla Can-Am tanta gloria e tanti dollari) ad abbandonare il campo. Dopodiché si è instaurata una nuova dominazione, quella della squadra di Roger Penske. Dominazione più grave di quella della squadra McLaren, perché adesso non sono più soltanto macchine di una stessa marca a disputarsi la vittoria, ma non c'è più disputa, e la vittoria è di una macchina soltanto. Eliminata ogni forma di competizione, per la troppo manifesta superiorità di una sola macchina le gare della Can-Am hanno gradatamente perduto interesse. Quella di Riverside, con la facilissima passeggiata di Donohue, è stata soltanto l'ultima della serie.

Sinceramente non ci pare che valga la pena di continuare ad andare a vedere queste corse, se le cose non cambieranno, perché proprio non hanno niente di interessante da offrire, almeno allo stato attuale. Potrebbe accadere che in futuro qualcuno riesca a far altrettanto bene delle Porsche 917/30 che abbiamo vista guidata da Donohue, ma deve essere un qualcuno che oltre a idee e possibilità tecniche di rilievo abbia anche tanti soldi da spendere.

E per adesso gli unici che pare siano avviati su questa strada sono gli uomini della UOP Shadow e quelli della Firestone. Lo abbiamo visto con le macchine dotate dei motori sovralimentati guidate a Riverside da Vic Elford e da Mario Andretti.



Due turbocompressori anche sullo Chevrolet preparato dalla Commander Motor per la M20 di Mario Andretti. La vettura è apparsa alla altezza delle Porsche, ma è stata fermata dai pneumatici non adatti



A ruote alzate, i campioni si danno da fare con le loro Carrera. Si tratta di Allison, Petty e Revson, che poi supererà gli avversari



Revson tenta di superare Johncock, che poi lo «chiuderà» con una manovra che è abituale nelle gare di Stock-car che si corrono in USA

NOI & I'



Un'immagine senza bisogno di commenti su quanto si dovrebbe tenere a mente quando si costruisce un nuovo circuito automobilistico. Riverside non avrà il fascino di un'ambiente «naturale», sarà considerato un po' brullo e squallido, ma non crediamo che capiterà mai che un pilota vi muoia per aver urtato un guard-rail. Nella foto, le McLaren M20 di Hobbs ed Andretti durante la recente gara Can-Am. A destra, una Porsche Carrera sbiellata in una via di fuga che sembra un rettifilo.

Queste foto panoramiche di RIVERSIDE fanno esempio ideale a questa eccezionale testimonianza vissuta del nostro MAGRI in tema di sicurezza delle piste, su quanto contano

gli spazi liberi





In tema di corse automobilistiche, c'è un problema che ha la priorità assoluta e che è unanimemente sollevato dai fautori e dai detrattori delle competizioni: il problema della protezione del pilota in caso di uscita di strada.

In un periodo in cui non si fa che parlare di sicurezza, e non solo per i tracciati di gara, solo apparentemente si hanno le idee chiare su quanto è veramente efficace per minimizzare, alla vettura come al pilota, gli effetti sempre deleteri di un errore di guida o di un guasto meccanico. Se si pensa allo spreco assurdo (questo veramente assurdo) di vite umane prima che si decidesse a dotare le autostrade di guard-rails, non ci si meraviglia allora se anche in campo sportivo si assiste ad una farragine di interventi ed indicazioni tendenti, di volta in volta, a definire la protezione « ideale ».

Ad ogni modo, sarebbe meglio parlare « delle » protezioni ideali, in quanto è in funzione dell'ambiente circostante la zona di uscita ed in funzione delle caratteristiche della curva che è necessario studiare il rimedio più adatto. Quello che forse manca è invece una ben definita casistica al di fuori da alcuni clamorosi incidenti mortali (nei quali si trova sempre, purtroppo, un « errore » nella sistemazione delle protezioni) abbastanza ricca da poter determinare pochi e ben delineati casi di « uscita-tipo » in base alla quale studiare protezioni efficaci nella maggior parte degli incidenti.

Si potrebbe arrivare ad interessanti conclusioni anche attraverso una organizzata indagine di laboratorio, ad esempio « sparando », su una pista sperimentale, una vettura senza pilota contro vari tipi di barriere. Ma se questo può andare bene per ricerche sulle barriere autostradali, ad esempio, in cui l'angolo di impatto, la velocità e la massa della vettura si possono ragionevolmente dare per scontati,

Marco Magri





corsa, dalla piccola Turismo alla monoposto di Formula 1.

Ma c'è un'altra strada di indagine; quella dell'analisi degli incidenti già accaduti, molto di più a buon mercato (una volta fatto il danno...) e soprattutto molto più realistica. Un'analisi non solo degli incidenti più clamorosi e dolorosi, ma anche dei tanti incidenti senza troppe conseguenze che accadono praticamente ad ogni corsa. Ed è proprio indagando sul « perché » certe uscite di strada non sono risultate gravi che si dovrebbe arrivare alla definizione di quello che è il meglio in questo campo.

In questo senso ha intenzione di muoversi la CSAI, che nella prossima stagione inviterà ogni pilota reduce da più o meno felici «avventure» a fornirle una relazione il più possibile particolareggiata sul perché e sul come si sono svolti i fatti. Un'iniziativa molto intelligente e lodevole, alla quale intendo dare subito il mio contributo, sperando di essere di esempio, raccontando un incidente risoltosi bene. Il mio.

E' stato durante la prima tappa del recente Giro d'Ita-

lia, nella prova di velocità in linea di Casale. Avevo già notato come la BMW che avevo a disposizione fosse particolarmente sensibile ad un eccessivo riscaldamento dei freni, con preoccupante tendenza ad un progressivo «fading» dovuto a formazioni di bolle di aria nel liquido frenante.

Per di più, il circuito di Morano è particolarmente impetuoso per i freni, poiché ne prevede l'uso ad ogni curva: quattro frenate violente, una frenata media ed una di semplice rallentamento su un totale di sei curve, con i quattro interventi più duri in curve successive, i tre tornanti e la curvona dopo il traguardo.

La macchina avverte...

Fin dal terzo o quarto giro avevo cominciato ad accusare dei problemi, che la macchina molto onestamente mi aveva anticipato allungando progressivamente la corsa del pedale necessaria alle decelerazioni. Avevo continuato così, anticipando leggermente le frenate e «pompando» vigo-

rosamente per riportare in pressione il circuito: eravamo ancora tutti in gruppo e mi seccava perdere il contatto. Davanti a me c'erano Piazzi, con l'Alfa, che aveva un certo vantaggio, poi «Mici» con l'altra BMW fino a quel momento risparmiato dai miei problemi e l'altra Alfa di Pezzali, che attendeva il momento opportuno per passare «Mici». Nel frattempo, sembrava che il problema di surriscaldamento ai miei freni si fosse stabilizzato. Ero riuscito a risparmiare una frenata, affrontando la velocissima curva a destra che precede il primo tornante semplicemente staccando un attimo il gas, e lasciando la quarta. Fra l'altro, era l'unico punto in cui avevo la possibilità di riprendere il contatto con i miei avversari, che ad ogni frenata mi guadagnavano qualche metro.

Ad un certo punto, mi accorgo che anche al mio collega in BMW i freni cominciano a dare noia. Lo vedo nettamente da come si scompono cercando di contenere Pezzali, che lo «punta» ad ogni curva fino a che riesce a superarlo nella ennesima frenata. Penso che sia arrivato il mio turno di tentare il sorpasso, quando il mio eccesso di fiducia mi gioca un brutto scherzo ed i freni, che ho continuato a sollecitare senza farli «riposare», decidono di mollarmi.

Accade sul rettilineo principale dell'autodromo, dove si arriva a 6.000 giri di quarta, a circa 155 kmh. Inizio la solita manovra di preparazione alla curva a destra che conclude il rettilineo, staccando piuttosto presto e «pestando» ripetutamente il pedale del freno. Inutile cercare di descrivere la sensazione di stupore prima, e di terrore poi, quando sento che il pedale, invece di venire su, si appoggia al pianale, a fondo corsa, senza che la macchina dia il benché minimo segno di rallentamento.

Senza avere la più pallida idea di quanto mi aspetta mi infilo, quindi, come un siluro nel tratto erboso che conclude il rettilineo, senza neppure accennare la curva. Ricordo di aver notato le vetture degli spettatori, parcheggiate dietro alle recinzioni, venirmi incontro a velocità impressionante. Delle barriere di contenimento mi accorgo pochi attimi prima di piombare sulla prima. Ne abbatto tre, l'ultima mi ferma definitivamente in una decelerazione progressiva che ha dell'incredibile, considerando la velocità, il peso della vettura e l'angolo di impatto, praticamente perpendicolare alla «linea» difensiva.

Incrocio lo sguardo di stupore degli spettatori a pochi metri da me. Non so se sono più spaventato io o loro... Poi rimetto in moto, retromarcia, ributto giù le reti che nel frattempo erano ritornate in piedi e via, a concludere (con prudenza) la corsa.

Non solo non ho subito il minimo danno personale, ma anche la vettura è uscita da questa che poteva essere una bruttissima avventura senza un graffio, e nel pieno possesso delle sue facoltà meccaniche: meglio di così non mi poteva andare, veramente.

E' stato un caso, oppure in «quella» curva di «quel» cir-

cuito le protezioni di «quel» tipo sono indiscutibilmente le più adatte a «quel» tipo di uscita di strada? In realtà, la quadruplicata barriera di reti ha funzionato egregiamente: non si è rotta, ma ha ceduto progressivamente finendo per appiattirsi sotto la vettura dopo avere assorbito un bel po' della sua energia cinetica; non si è strappata, quindi non ha danneggiato i pneumatici e non si è aggrovigliata alle ruote o al tubo di scarico; non si è alzata, e questo fa pensare che non avrebbe provocato danni al pilota di una vettura scoperta.

Indispensabili le reti

La prima constatazione da farsi è questa. Si parla tanto di spazi all'esterno delle curve ma, per quanto ampi, questi spazi non possono essere infiniti. Dietro ad essi c'è sempre un terrapieno, degli alberi, delle tribune. Pertanto le reti sono indispensabili per fermare una vettura. Nel mio caso, non ho avuto la sensazione di aver rallentato granché durante l'attraversamento della zona erbosa precedente le barriere; e si tratta pur sempre di una quarantina di metri. Sono certo che senza le barriere sarei arrivato a contatto con il terrapieno ad una velocità ancora largamente preoccupante.

Una variante alle reti sono gli spazi sabbiosi, tipo parabolica di Monza. I quali, se sono praticamente ideali per le monoposte, possono innescare ribaltamenti in vetture con il baricentro un po' alto. Cosa d'altra parte improbabile, in quanto è quasi la regola che chi arriva troppo lungo faccia il classico «dritto» e non provi neppure a fare la curva.

Il problema grosso nasce quando si devono mettere barriere a protezione di ostacoli molto vicini alla pista, che è poi il problema «vero» di ancora troppi impianti. Ma quando lo spazio esternamente c'è, bisognerebbe fare di tutto per utilizzarlo interamente, lasciandolo a disposizione di ogni tentativo di correzione ad errori non macroscopici ed infine delimitarlo con una bella fila di reti montate a regola d'arte.

Potrebbe sembrare persino inutile fare certe precisazioni, se la pratica domenicale non ci avesse portato ad osservare guard-rails posti, chissà perché, subito dopo il nastro d'asfalto, magari con dietro decine di metri di inutile spazio libero. Andare a Misano, per credere. Il guaio è che il concetto di «sicurezza» ha troppe varianti ed interpretazioni, a seconda di chi lo deve mettere in pratica. E così si continua a passare attraverso bucelli di guard-rails, a sfiorare alberi e muri, a scoprire magari che le barriere non resistono, o che si sollevano, dopo però che hanno ucciso un pilota. Un poco alla volta questi «punti neri» spariranno, c'è da augurarselo, mentre forse nuovi tipi di protezioni verranno ideati e sperimentati. Ma nel frattempo, se proprio dovete uscire di strada, scegliete un tratto di pista con molto spazio all'esterno e tante belle reti in fondo.

CONTINUAZ. DA PAG. 15

è largamente inadatto nel caso delle corse automobilistiche, in cui la varietà degli incidenti e dei tipi di vetture coinvolti è tale da sconvolgere ogni programmazione.

Al limite, bisognerebbe riprodurre sperimentalmente ogni curva di ogni circuito, e per ognuna di esse fare delle prove con almeno tre o quattro tipi di vetture da

Parafllu

para il caldo, para il freddo



Il liquido per radiatori Parafllu non si toglie mai: d'inverno è anticongelante fino a -30°, d'estate raffredda meglio il motore perché mantiene l'acqua pulita, evitando corrosioni e incrostazioni. Parafllu non evapora e dura anni. Presso tutti i Punti di Assistenza Fiat.



La versione 2+2 della nota Datsun-Nissan coupé, siglata ora 260 Z e dotata di un motore bialbero 2600 a 6 cilindri in linea. E' per gli Stati Uniti, dove già aveva molto successo la coupé 240 Z



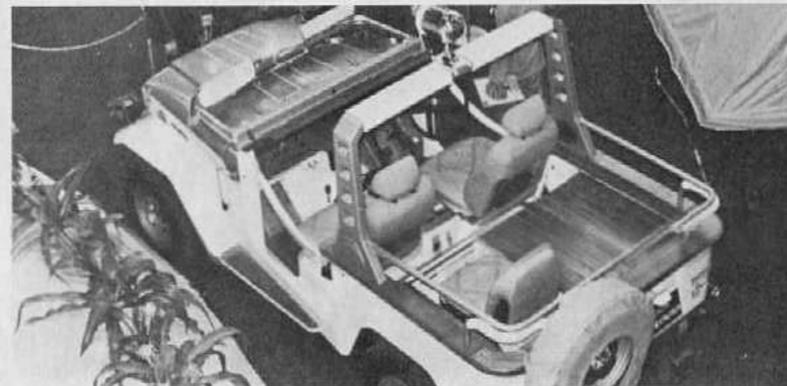
La già nota Civic della Honda è stata presentata al Salone di Tokyo in una versione con cambio automatico. La Civic è importata in Europa



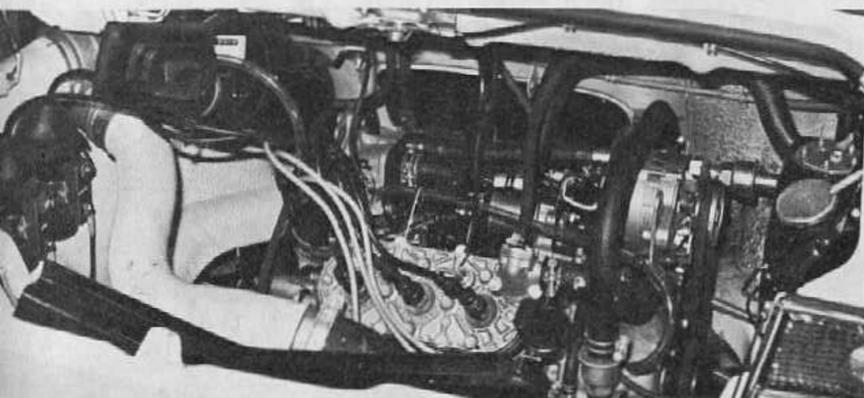
La « Revo » della Mitsubishi è ricavata da meccanica Lancer



La Leone RX Special è una versione speciale della coupé Leone preparata dalla Subaru espressamente per il Salone del ventennale



Fantasia questa fuoristrada della Toyota, Marine Cruiser



Il piccolo 3 cilindri 2 tempi da 356 cc della Suzuki «Fronte» è stato migliorato. La dotazione ora prevede un alternatore. Potenza 35 CV



La proposta Mazda per un veicolo « individuale », il CVS

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TOKYO - Il Salone di Tokyo ha festeggiato il suo ventesimo anniversario ingrandendosi, così come hanno fatto le vetture giapponesi ed i loro costruttori. Ma, nel Giappone di oggi, il Salone non è più un luogo per mostrare semplicemente delle nuove vetture, quanto piuttosto per mostrare l'evoluzione di tecnica e di stile dei costruttori giapponesi: da quanto facevano nel passato a quanto prevedono di fare nel prossimo futuro.

Il « ritmo » delle novità

La concorrenza interna è tanto forte che il rinnovamento dei modelli ha preso un ritmo « americano », tant'è vero che ormai le case giapponesi non aspettano più il Salone per fare uscire le loro novità, più o meno quello che già accade in Europa. E quindi, ormai il Salone è diventato un festival per entusiasti del motore e dei modelli futuristi. Come negli anni scorsi, anche in questa 20. edizione facevano spicco molti dreamcars e molti progetti futuribili, come vetture ESV e antinquinamento. Fra i primi, al-

che nello stesso anno ha prodotto 3.815.000 veicoli, e tripla rispetto all'Italia.

Con un mercato interno vicino alla saturazione, il Giappone guarda con avidità sempre crescente i mercati europei ed americani, sui quali si è già saldamente consolidata, e sforna novità a getto continuo per non perdere nulla della sua competitività, di anno in anno sempre maggiore. Questo ha un riscontro immediato nei tassi di incremento del '73. Dai dati relativi ai primi sei mesi di quest'anno, infatti, si rileva che la produzione giapponese ha avuto un balzo del 16% rispetto allo stesso periodo del 1972, mentre l'incremento tedesco è stato solo del 7%. In diminuzione invece altre due nazioni europee, cioè la Gran Bretagna (meno 4,8%) ed Italia, il cui tasso di diminuzione è stato pari al 9,5%.

Per quanto riguarda le esportazioni, il Giappone ha esportato nel '72 il 31,2% della sua produzione verso i mercati principali dei quali sono gli USA, il Canada e l'Australia. Un totale di 1.965.245 veicoli. Al contrario ha importato solo 25.329 veicoli, e questo senza che vi siano, come comunemente si crede, dei forti tassi di importazione. La ragione è probabilmente più semplice, e consiste nel fatto che le Case non giapponesi sono ancora poco organizzate nel paese. Basti pensare che, non ostante il Salone di Tokyo fosse internazionale, non c'è stata nessuna Casa europea od americana a ritenere opportuno presentarsi!

Avanguardia antipollution

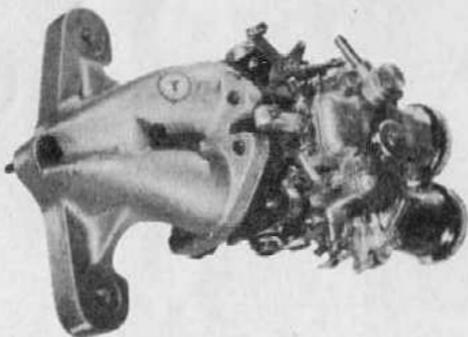
Ma c'è anche un altro motivo. Non ostante se ne parli da tempo, ed il pericolo sia reale, le Case europee ed americane non hanno ancora affrontato il problema dell'inquinamento con la stessa decisione del governo giapponese, che impone ormai delle soluzioni antinquinamento molto drastiche, anche per via della poco felice situazione del paese sotto questo aspetto. Le esigenze in materia di sicurezza sono altrettanto severe, ed è già successo di vetture europee rimandate al paese d'origine per non avere i sedili predisposti al montaggio del poggiatesta.

Non bisogna poi dimenticare che quello che una volta era definito come « pericolo giallo », è attualmente una realtà. Il Giappone è, con 6.294.000 veicoli prodotti nel 1972, il secondo costruttore del mondo dopo gli USA, con una produzione quasi doppia rispetto alla prima nazione europea, cioè la Germania Ovest

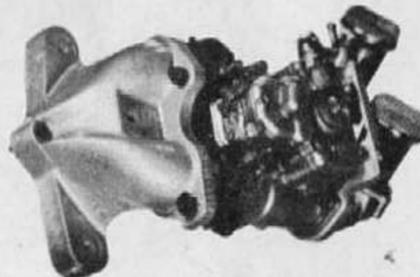


CAMILLO ALQUATI

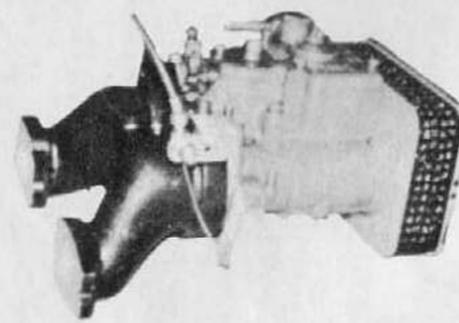
VIA DANTE, 91 - 26100 CREMONA (ITALIA) - TEL. (0372) 20 450



art. 4
collettore d'aspirazione per Fiat 500-126 e derivate per applicazione di 1 carburatore D corpo da 32 mm.



art. 4/1
collettore d'aspirazione per Fiat 500-126 e derivate per applicazione di 1 carburatore D corpo da 40 mm.



art. 80
collettore d'aspirazione per Innocenti MINI per l'applicazione di 1 carburatore WEBER 40 DCOE



PSICOLOGIA e GEOGRAFIA degli sponsor italiani

Verso la fine della stagione automobilistica 1973, c'è stato qualcuno che ha cercato di mettere sotto accusa gli « sponsor » delle squadre da corsa. Anzi, proprio alcuni giornali che a suo tempo ne avevano sollecitato l'impegno, hanno cercato di condizionare l'ulteriore interesse nello sport dell'automobile. Un gioco fin troppo scoperto, anche di falso moralismo che non è servito granché. Perché, al di là delle naturali componenti pubblicitarie del loro intervento, gli « sponsor » ne hanno alcune passionali e personali verso questo sport che li attrae in modo singolare. AUTOSPRINT che aveva già cercato di sondare la psicologia di questi mecenati '70, ripropone questo viaggio tra gli sponsor dai più ai meno economicamente impegnati nel settore, con grandi case o con piccole scuderie. Questa inchiesta che pubblichiamo a puntate, curata dalla nostra GABRIELA NORIS, ci offrirà una vera Carta Geografica e uno identikit psicologico di questo modo diverso di affrontare l'impegno pubblicitario in uno sport che è sempre di verità inappellabile, tecnica e umana.

VICENZA - L'ultima volta che Pino, quello dei fratelli Trivellato impegnato con le macchine da corsa in « prima linea », aveva assistito a un monopostrato era stato ai tempi della Trivellato Junior, una macchina a motore anteriore che guidata da de Adamich esordiente aveva ottenuto qualche buon piazzamento quando già i « ragnetti » inglesi imperversavano coi motori posteriori. Sembrava che a Vicenza fosse arrivato il momento di affiancare alle fortissime auto da turismo — molti ricordano le 850 Abarth di quei tempi — le monopostrato. C'erano precisi accordi con Kurt Bardi-Barri e Rindt per spostare in Italia il Team Cooper dei due giovani austriaci. Poi l'incidente stradale a Bardi-Barri, il finanziatore, e Rindt che continua da solo, fanno cadere il progetto ed a Vicenza si torna alle auto da turismo. Dopo le super-vittoriose Abarth arrivano le 128 Fiat ed i successi continuano coerentemente alla evoluzione tecnologica di questi preparatori-costruttori che in tutto l'arco della loro carriera hanno potuto mantenersi sempre sulla cresta dell'onda (« però i costi erano diventati alti con le macchine da turismo che c'era perfino da pensare di smettere! »).

Nel 1973, dieci anni dopo l'unica e-

avuto i nostri problemi per i ricambi che non arrivavano e gli accordi economici, poi tutto ha cominciato ad andare bene anche perché le macchine si sono messe a vincere ».

« Un po' di fatica l'abbiamo fatta con il Campionato Europeo Sport 2000 » ora è Francesco che parla « perché la 73S non era ancora a posto ed avremmo avuto molti più risultati se non ci fossero state tante stupidaggini a fermarci. La macchina della Voxson è arrivata seconda ad Enna e prima a Roma. Serblin, con quella di Pagnossin, ha fatto delle bellissime corse... Comunque è stato un anno di esperienze durante il quale abbiamo seminato. Adesso le macchine sono perfette e quelle '74 già pronte: i risultati verranno certamente ».

Quali sono i programmi '74 di Trivellato? « Certamente Serblin farà l'Europeo Formula Due e la seconda macchina verrà guidata da uno tra i due o tre piloti che oggi si trovano in ballottaggio. Poi dobbiamo decidere per le Sport ma questo dipende un po' anche dalla March. Naturalmente continueremo con la F. 3 ma non penso che punteremo su di un pilota in particolare come quest'anno per Carlo Gioglio. Ora abbiamo molti clienti e non c'è bisogno... anzi. Re-



A colloquio con Massimo Lunari, del marketing della Voxson

Grazie a Ufo e VOXSON racing team quadra il bilancio-corse dei fratelli TRIVELLATO.

Il pub



I fratelli Trivellato: Pino (a sinistra) e Francesco



I fratelli Zanella, della UFO: Bernardo e Giuseppe

pendo intuire al momento giusto cosa il pubblico avrebbe voluto indossare, hanno puntato sulle corse per proporre i pantaloni da loro prodotti, ad un pubblico giovane e moderno. VOXSON si è rivolto allo stesso pubblico che oltre a volere i pantaloni alla moda non può rinunciare alla macchina con impianto autoradio e mangiacartucce.

Come avevamo già fatto in primavera per altri sponsor, siamo andati anche da loro per capire le ragioni di una scelta che si intuiva giusta ma dietro alla quale si sono inevitabilmente trovate valutazioni e forse incertezze. La premessa per i fratelli Zanella non è stata semplice: da sarti ad industriali di classe di pantaloni eleganti, si sono trovati nella necessità di coprire quella importante fetta di domanda che veniva dalla moda dei Jeans. Impossibile fare i pantaloni di sapore americano col loro nome rischiando di non far contenti gli acquirenti con una marca troppo italiana e di abbassare il livello dei prodotti tradizionali. Perciò la scelta di una marca americana che sta sotto la sigla UFO, Unidentified Flying Objects (oggetti volanti non identificati), i famosi dischi volanti.

Per Zanella andare col suo nuovo

dove la macchina corre in modo da preparare quelle azioni di supporto di cui c'è bisogno, ecc... Insomma, è un rapporto di serietà ».

E cosa potrebbe allontanare uno sponsor come Zanella dalle corse?

« Oggi come oggi non ci sarebbe motivo di lasciare l'automobilismo: i risultati sono stati incoraggianti, e non solo quelli sportivi, anche quelli di mercato... evidentemente si pensa d'andare avanti anche se in ogni caso ci sono limiti di investimento oltre i quali, coerentemente ai nostri obiettivi aziendali, non si può andare ».

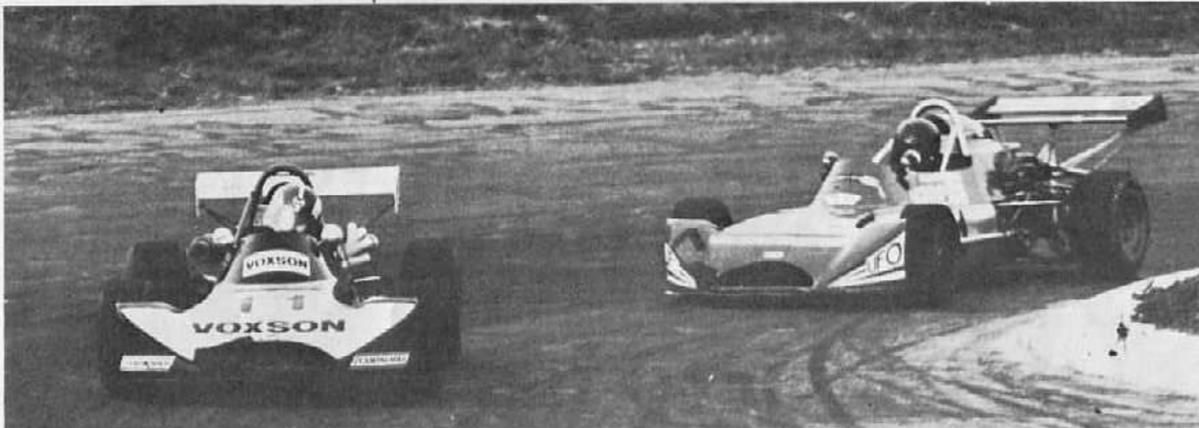
Possiamo fare un appunto? Con tutti i successi di quest'anno i fratelli Zanella non sono mai andati ad una gara. Ora gli obiettivi della UFO sono a livello europeo ed è probabile che questo voglia dire Formula Due: sarebbe il colmo che anche alla fine del 1974 i dinamici fratelli vicentini non avessero visto ancora una corsa!

Con una serie di autoradio che si chiamano Hockenheim, Monthlery, Nurburgring e così via la Voxson, portando il suo nome sulla March BMW 2000 di Hezemans e sulla March F. 3 di Flammini, ha fatto un passo molto coerente. Se la pubblicità tra-

« Una parte della nostra produzione è rivolta all'automobilista: il Sonar Stereo 8 ad alta fedeltà, le autoradio ecc., sono prodotti molto coerenti con le auto da corsa. L'abbinamento è stato un tentativo di quest'anno del quale non abbiamo ancora potuto trarre i risultati esatti: dovremo vedere quanto si è parlato di questa iniziativa, ma quando ci è stata proposta è sembrata buona ».

In effetti il problema di quanto sia efficace la pubblicità non l'ha ancora risolto nessuno: è famosa la battuta di quel grande industriale americano che affermava di saper benissimo che la metà dei soldi da lui spesi in pubblicità era del tutto inutile, l'unico problema restava il fatto di non sapere quale fosse la metà inutile!

Alla Voxson hanno scoperto una nuova formula per parlare col pubblico ed il fatto che sia nuova deve essere già di per sé incoraggiante... « Ieri a Vallelunga abbiamo vinto ancora, è vero, ed è importante avere una macchina vincente. Evidentemente la scritta Voxson sulla macchina non basta, per questo abbiamo riempito Vallelunga dei nostri adesivi da dare al pubblico. Ma se possiamo fare una osservazione, forse perché era il pri-



Due March vincenti, nell'ultima gara F. 3 a Vallelunga: sono Flammini-Voxson e Giorgio-UFO-Zanella



La March 73S, sponsorizzata dalla Voxson, a Misano con Hezemans

sperienza, quando Pino si ripresenta sui campi di gara con uno stuolo di March F. 3, i più scettici tendono a non credergli: le monopostrato sono molto cambiate e anche tutto il mondo attorno a loro. Ma chi non crede sbaglia: dopo l'ultima prova del Campionato Italiano a Vallelunga, Carlo Gioglio, con la March dei Jeans UFO finanziata dalla Zanella, è Campione Italiano e Flammini, con la macchina gemella dei colori Voxson, è il vincitore.

Pino è felice, ce l'ha fatta ancora una volta e pensa al futuro incoraggiato dall'ottimo livello che hanno raggiunto le March delle quali è concessionario esclusivo, insieme al fratello Francesco, per l'Italia: « Siamo stati fortunati con la March, era l'unica Casa che non aveva un rappresentante in Italia e noi abbiamo pensato che fosse interessante importare auto da corsa ora che di circuiti ce ne sono tanti anche qui. All'inizio abbiamo

steremo anche nel Turismo con la 128 per il Campionato Europeo ».

Per la Formula Tre nel prossimo anno ci saranno i nuovi motori 2000 e la presenza dell'Holbay sulla macchina ufficiale di Trivellato nelle ultime gare stagionali fa capire da sola quale sarà l'offerta di motori a Vicenza.

« La scelta del motore dipenderà dai clienti: la March ci ha proposto di provare l'Holbay e nei prossimi giorni dovrebbe essere pronto il nuovo 2000 per delle prove. Se lo venderemo lo daremo a chi lo vorrà... d'altra parte pensiamo che sia giusto offrire una alternativa ».

Trivellato, come coloro che svolgono l'automobilismo per vincere, deve all'aiuto dei due sponsor che hanno dato il nome alle sue macchine, Zanella con i jeans UFO e Voxson, una parte del suo attuale successo.

Giuseppe e Bernardo Zanella, uomini che si sono fatti da soli sa-

marchio su di una macchina da corsa non era una esigenza di vendita. « Vendiamo più di quello che possiamo produrre » ma un modo per staccarsi dalla massa dei concorrenti. Per il pubblico dei jeans l'automobilismo era lo sport giusto per il prodotto giusto. Ed i risultati si sono visti: « Sono entrati nei negozi a chiedere gli UFO perché li avevano visti alle corse »; « Vendiamo di più nelle zone dove ci sono gli autodromi e la passione per l'automobilismo è maggiore » dicono soddisfatti il direttore commerciale Giuseppe Muner ed il responsabile della pubblicità Lele Rossi Molinari.

Un dubbio che spesso si pongono i piloti è quali siano i loro doveri nei confronti dello sponsor: « Il pilota deve fare il suo mestiere, poi i risultati dipendono dalla fortuna » prosegue Zanella « uno sponsor più che risultati vuole un programma chiaro e rispettato, vuole sapere in anticipo

zionale resta la strada principale per farsi conoscere nel modo giusto, con gli argomenti giusti, al momento giusto, non si può negare che farsi vedere su di una macchina da corsa rappresenti il modo più brillante per essere ricordati in mezzo ai tanti concorrenti che non hanno la fantasia di mettere un piede al di fuori della tradizione. A Roma, nel grande stabilimento della Voxson, alla centrale di comando del marketing delle tre linee di prodotti della marca (autoradio e riproduttori di nastri per auto, televisori in bianco e nero ed a colori, apparecchi ad alta fedeltà per la riproduzione sonora stereofonica) il capo-ufficio marketing dott. Lanari ed il dott. Mariuccini della agenzia di pubblicità, parlano di automobilismo. Anche loro non hanno mai visto correre le loro macchine... peccato, questo non giova all'entusiasmo, ma la scelta che hanno fatto è quella giusta.

mo anno, non sempre ci sono stati quei collegamenti fra noi e Trivellato che avrebbero permesso di organizzare azioni di supporto alle manifestazioni. E' una critica?

« No, ci siamo trovati di fronte ad una cosa nuova. Certamente crediamo che sia interesse nostro e di Trivellato ottenere la miglior riuscita dall'abbinamento. Se decideremo di proseguire cureremo molto questo aspetto ».

Se la Voxson smettesse sarebbe un peccato; la marca che fornisce ufficialmente la Ferrari e la Rolls Royce è arrivata per prima anche nell'automobilismo sportivo parando il colpo che stanno portando i giapponesi: molti piloti del Sol Levante sono appoggiati da aziende del settore radio-TV-alta fedeltà e come si sa ogni anno la loro presenza in Europa aumenta. E' una questione di fiducia, quella di aver preso per primi la strada buona.



Chi ha convinto la
EVEREST lo chiamano
il «Tyrrell» di Lugo...



Giancarlo Minardi
del Passatore

olico giusto

LUGO DI ROMAGNA - Dire che Giancarlo Minardi, presidente della Scuderia del Passatore, è il Tyrrell di Lugo non è una battuta da bar. Proviamo a pensare a questi fatti: ha cominciato ad occuparsi di automobilismo due anni fa, ha saputo trovare denaro per la Scuderia convincendo con argomenti (non chiacchiere, che in Romagna non attaccano) la Everest ed altre Aziende ad entrare nell'impresa, ha preparato le macchine in maniera perfetta senza farsi mai sorprendere dalla mancanza di questo o quel pezzo di ricambio, ha portato Martini al titolo e Leoni al vertice della Formula Italia in pochi mesi ed ha consentito a ben tre dei suoi piloti di essere convocati per le selezioni della squadra italiana di F.2. Ma questo non basta, ha programmato l'attività futura secondo una formula che è ben più attuale e realistica di quella delle Scuderie vecchia

dietro l'altro fino ad avere anche lui l'invito per la squadra della CSAI... ha doti naturali e voglia d'andar forte ».

Dall'altra parte del tavolo il dottor Lolloi, direttore commerciale della Everest Gomme, l'Azienda che ha più aiutato la Scuderia del Passatore (insieme al consorzio dei vini tipici di Romagna, effigiato dal barbuto Passatore ed alla ditta di abbigliamento Liverani), segue compiaciuto. In effetti questi risultati sono merito anche della sua azienda che ha saputo investire su di una squadra giovane:

« Noi produciamo accessori per auto come tappeti, copri-radiatori, volanti e ruote in lega col marchio ESAP ed il nostro amministratore delegato, Angelo Gallignani, è appassionato di automobilismo e di auto d'epoca. Siamo quindi di famiglia con le macchine ma non siamo entrati nelle corse per

di noi. Piuttosto credo che i giornali che si occupano di automobilismo dovrebbero tenere più in conto le esigenze degli sponsor perché si tratta di un "giro" comune: i piloti fanno le corse, gli sponsor la pubblicità, i giornali vendono. Se uno sponsor si vede citato e messo in evidenza dai giornali finisce che spende anche più soldi in pubblicità perché al giorno d'oggi si è alla ricerca di forme nuove per raggiungere il pubblico ». (Il discorso è nato da una foto pubblicata da AUTOSPRINT di uno dei piloti Everest, sulla quale l'unica cosa che non si vedeva era proprio la pubblicità!)

Quali sono i programmi 1974 del Passatore e della Everest? « Per il Passatore quello di fare una scuderia che miri ai risultati: pochi piloti validi come Martini, Ciccozzi, Leoni, ed altri di quelli che abbiamo o che hanno chiesto di correre per noi. Ora l'



Il bellissimo «van» utilizzato dalla ESAP, con la collaborazione della Everest e della Giomo

maniera: pochi piloti competitivi e basta, in una vera e propria squadra del Passatore.

I Tyrrell si sono fatti così, né più né meno: hanno trovato gli Stewart da far correre in F.3 e gli Ickx per la F.2 quando erano giovani e ne hanno fatto i Campioni che conosciamo. I Tyrrell non sono dei mostri, sono persone che sanno intuire da che parte vanno le cose senza restar legati a discorsi fatti e rifatti. Minardi è così per natura ed è questa la forza che gli ha fatto trovare consensi nella sua terra, successi e le premesse per salire altrettanto bene alla F.3 ed oltre.

« Io credo che la cosa fondamentale di una squadra sia l'organizzazione che deve essere ottima. Per delle macchine praticamente uguali come sono quelle del giorno d'oggi il merito di una vittoria va attribuito per il 50 per cento all'organizzazione, per il 25 per cento alla macchina e per il 25 per cento al pilota. Le gare molto spesso si perdono per delle stupidaggini ed essere ben organizzati vuol dire non correre questo rischio, o ridurlo. In questo modo si dà anche tranquillità al pilota che non deve pensare ad altro che a guidare, ed anche questo è importante. Forse è proprio questa serenità che permette ai nostri cinque piloti della Formula Italia di essere uniti come cinque fratelli. »

Che questi argomenti non siano chiacchiere si capisce solo ascoltandoli ma se ci fossero dubbi basti pensare a Martini ed ai suoi successi a catena, al bravo e dotato Ciccozzi che malgrado qualche disavventura ha avuto il giusto riconoscimento dell'invito da parte di Dragoni, ed a Leoni che cominciando a correre a luglio, ventenne senza esperienza, ha attirato l'attenzione di tutti: « Abbiamo cercato di insegnargli noi e di fargli fare tutta l'esperienza possibile prima di lasciarlo correre. Quando siamo stati sicuri ha cominciato infilando un risultato

questo: le corse a noi servono perché chi va a vederle e chi legge i giornali di automobilismo è una persona che spende per la sua auto. Con la pubblicità tradizionale e quella sulle piste noi possiamo selezionare il pubblico giusto per i nostri prodotti... pensi se avessimo in più anche la fortuna che qualcuno di questi giovani diventasse un campione! »

La Formula Italia è stata quella che ha dato più soddisfazioni al Passatore ed alla Everest Gomme: « E' un'ottima formula addestrativa, il telaio è robusto e sicuro, chi va forte emerge. Peccato che ci sono dei problemi oggi: i preparatori cominciano ad occuparsi troppo dei motori e la CSAI non è ancora intervenuta con punizioni e sanzioni esemplari ».

E i costi? « Alti, altissimi purtroppo, soprattutto i pezzi di ricambio Abarth che sono cari, e le gomme. Una stagione in Formula Italia fatta come l'ha fatta Martini viene a costare oltre i 4 milioni escludendo le spese di trasferta personali e le rotture gravi. Questo costo è anche la conseguenza di un Campionato troppo lungo: 22 gare vuol dire correre tutte le domeniche, non ha senso. Si dovrebbero fare una dozzina di gare valide più altre locali o chiuse in modo da lasciar tirare il fiato e di dare qualche opportunità di vincere anche a quelli che nelle corse di Campionato arrivano dietro ».

Cosa pensa dei costi la Everest? « Gli investimenti pubblicitari nelle corse debbono essere fatti con un certo programma: se si spende un milione su di una macchina si deve investire ben di più al di fuori per farlo rendere. Noi per esempio, a parte tutto il vantaggio che può derivare dalla gente che segue lo sport, abbiamo una serie di contratti pubblicitari con giornali di automobilismo ed essere nelle corse ci permette di fare un discorso fresco ed interessante quando questi giornali ci offrono spazio per parlare

esperienza c'è e possiamo pensare anche alla F.3. E' ancora presto per dire quali saranno i programmi esatti ma è sicuro che non abbandoneremo la Formula Italia perché i rincalzi a Martini li abbiamo e due macchine anche ».

E la Everest? « Noi pensiamo che sia valida la formula della Scuderia: finanziare un singolo pilota può portare ad alti e bassi mentre con una Scuderia quello che viene offerto è un pacchetto di risultati. In più si ha la certezza di una organizzazione alle spalle e la possibilità di avere i rapporti non con i singoli piloti ma col direttore che ha un preciso impegno da mantenere. Per il prossimo anno penso che ci sarà una certa espansione da parte nostra ma le cose anche da parte della Scuderia del Passatore dovranno essere fatte al meglio: per esempio le macchine dovranno avere i colori dello sponsor, cosa che quest'anno, proprio per inesperienza non è stata fatta ».

Si potrebbe parlare ancora molto della Everest e del Passatore: i due dinamici dirigenti romagnoli hanno riempito quattro bobine parlando con l'entusiasmo misurato di chi fa i suoi interessi con piacere. Ci saranno altre occasioni.

Quello che può essere utile per dare la dimensione dei loro grandi obiettivi è il ricordo di due fatti: la Everest insieme alle ruote ESAP ed alle cucine Giomo ha finanziato e mandato per gli autodromi il più grosso e lussuoso camion di assistenza e bilanciatura ruote che ricordiamo di aver visto sulle nostre piste. Martini, a Vallelunga ha vinto una coppa tanto alta, grande e lucente che dovevano essere in due a portarla, anche questa una cosa di dimensioni inusuali per i nostri circuiti. Il grande è di casa a Lugo: una buona premessa ad un successo futuro in proporzione.

Gabriela Noris

Una FOTO
per una
vostra
BATTUTA

Ve la siete
cavata bene

Sono oltre 900 le risposte giunte questa settimana per il nostro concorso « Voi ci mettete la battuta, noi il premio ». Evidentemente la foto di Reutemann che guarda le tre Ferrari ha mosso la fantasia dei lettori non solo per l'eventuale premio. Nelle tante, tantissime risposte c'è anche un motivo polemico. Tra tutte le « battute » abbiamo scelto quella che, pur esprimendo il concetto generale, lo fa con un tono scherzoso, utilizzando una nota filastrocca. L'idea è della signora o signorina Elisabetta Lolloi, via Bellaria 16, Bologna che ci ha inviato questa battuta: « Ambarabà cici cocò, tre Ferrari dentro al box, che facevano rumore, tanto fumo e poco onore ».

Alla vincitrice sarà inviato in premio il GIUBBOTTO MARLBORO.

Visto il successo del concorso (in redazione sono già centinaia le battute per le foto in cui figurano Forghieri e Peterson) abbiamo pensato di fare una sosta nel proporre nuovi soggetti per non accavallare troppo le risposte. Nel prossimo numero quindi il vincitore e le nuove foto.



BATTUTA: Ambarabà cici cocò tre Ferrari dentro al box che facevano rumore tanto fumo e poco onore
Nome Elisabetta Esaroma Lolloi
Indirizzo Via Bellaria 16
40139 Bologna

novità automirage



Hard top in vetroresina
con apertura
ad ali di gabbiano

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

automirage

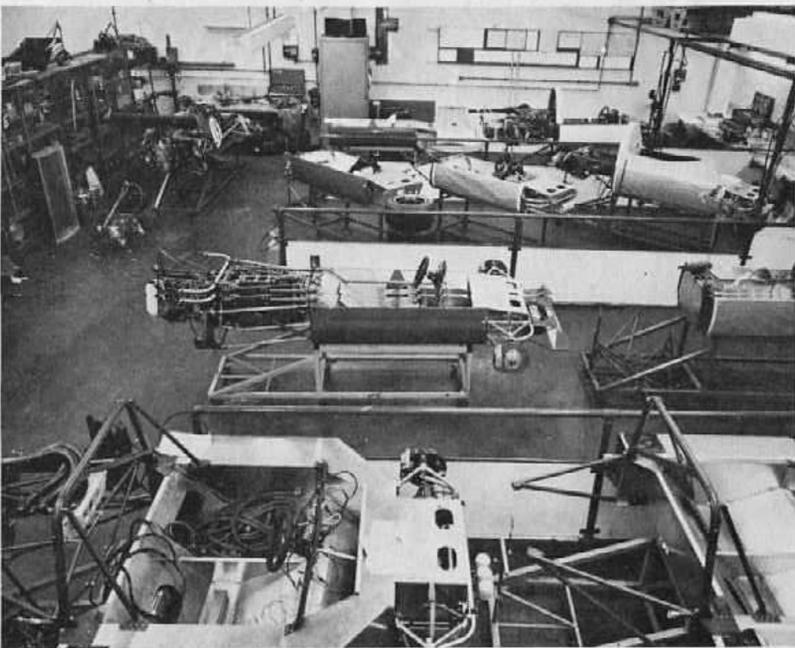
Amministrazione e stab.:
Via Mazzini, 26
tel. 051 307886 377456
40138 Bologna (Italy)

cercasi concessionari per le zone libere



Oltre 100 modifiche (e carenatura piena)

Saranno vendute da un italiano le nuove MARCH



In alto, i modelli '74 della March, la Sport e la monoposto per la F. 2. Assieme agli altri nuovi modelli della Casa di Bicester, incorporano moltissime migliorie. Qui sopra, un interno del reparto assemblaggio

LONDRA - Il nuovo direttore vendite della March, Angeleri, deve pensare con piacere al 1974 (forse con qualche rara preoccupazione circa la crisi del petrolio che oscura l'orizzonte) perché la March ha tutta l'aria di apprestarsi ad occupare un posto preminente sul mercato della vettura da corsa per la clientela. Possono sfruttare i successi quest'anno, pare molto probabile che un importante costruttore rivale per vetture per la clientela sparisca di scena e le nuove March sono pronte e già state provate con buon anticipo.

I mutamenti esterni apportati ai nuovi modelli sono evidenti nelle fotografie. Nelle monoposto - 742 per la Formula 2, 743 per la Formula 3, 74B per la Formula Atlantic/B - scopo comune è stato di ridurre, la resistenza aerodinamica, aumentando la forza verso il basso aerodinamica, di migliorare la maneggevolezza e di ottenere un maggior rendimento in curva e trazione più buona. La March asserisce che sulla 742 e sulla 743 sono state apportate rispettivamente 117 e 118 modifiche.

I motori standard sono il BMW M12 per la 742, il Holbay-Ford per la 743 e il Ford BDA per la 74B, ma si può sempre avere la possibilità di alloggiare uno qualsiasi di questi motori, con qualche cambiamento. La finitura standard delle vetture è di ottimo livello, certamente superiore a quello di alcune March del passato.

La produzione funziona in pieno e pare che si assuma personale extra per far fronte alla richiesta. Sembra che nell'elenco di chi ha ordinato vetture vi siano parecchi sud americani: Pedro Delamare, che farà la stagione sport due litri (ammette di avere trentasette anni, ma dice «la mia età non è uno svantaggio»), poi Pedro Chateaubriand di Sao Paulo, Alex Dias Ribeiro, il campione brasiliano della Formula Ford, Jose Moraes, «Telec» e forse altri (si dovrà parlare bene il portoghese, l'anno prossimo, per fare a dovere i servizi sulle gare di F. 3).

d. h.

stelle per auto

Dalla più avanzata tecnologia, Aries le ruote in lega leggera per correre più sicuri.



via Belgirate, 20 - 20125 Milano
tel. 679985 - 6888013



BRASILE F. 1 annullato?

● Corrono voci insistenti sull'annullamento del GP DEL BRASILE e si dice che la causa sarebbero dissapori fra gli organizzatori e i patrocinatori. Se il Grand Prix sarà annullato, è quasi certo che avverrà la stessa cosa per il GP d'Argentina.

● Il team MARCH di F.2 per il 1974 si annuncia forte. Certo ormai che Dépailler piloterà una delle 742 con motore BMW e che Stuck farà parte del team. La Elf ci tiene che Dépailler vinca qualche corsa di F.2 e pensa che non gli sarebbe facile farlo, con l'Alpine con motore Ford.

● Confermato che nel 1974 la JOHN PLAYER patrocinerà il campionato di Formula Atlantic, in primo luogo della Yellow Pages che lo ha patrocinato dal giorno della sua nascita. La serie, che si chiamerà John Player Atlantic International, prevede quindici prove, di cui undici in Inghilterra e in Irlanda mentre per le altre sono in corso trattative con Svezia, Austria e Germania. Di tanto in tanto la John Player patrocinerà anche due o tre gare internazionali di F.3.

E la benzina per gli ETRUSCHI?

VITERBO - Superate le difficoltà a causa delle quali fu rinviata, il 2 settembre scorso la 5. edizione della manifestazione di regolarità Trofeo degli Etruschi si svolgerà (benzina permettendo) sabato 24 e domenica 25 novembre nei dintorni della città di Tarquinia. Le iscrizioni dovranno pervenire all'ente organizzatore (via Marini 16, Viterbo) accompagnate dalla tassa di lire 1.500 entro il 21 novembre. Le verifiche sono previste a Tarquinia sabato 24 a partire dalle ore 9, mentre la prima prova speciale si svolgerà alle 15. Previste tre classi: A, oltre 1300, B fino a 1300, C fino a 1000.

● C'è stato il solito pranzo, seguito da ballo, che il BARC organizza ogni anno in un albergo londinese. Chapman ha ricevuto una medaglia d'oro, mentre trofei sono stati assegnati a tutti i vincitori di campionati BARC. Sorpresa della serata, la presentazione da parte della Wella del suo Trofeo di FF all'americano Ted Wentz, il quale si aspettava un quadro e si è visto invece assegnare una March Formula Atlantic.

● Coi lavori che procedono bene, sul circuito di DONINGTON PARK, non si è ancora avuto però un annuncio sulla ripresa delle corse su questa pista, ma pare che la prima competizione verrà organizzata in agosto o in settembre. Si sa che Wheatcroft ha piani molto speciali, per questa gara di apertura.

Solo CAN-AM per WILSON



SAN PAULO - Wilson Fittipaldi, rientrato da qualche giorno in Brasile, ci ha rilasciato in esclusiva alcune significative dichiarazioni. Alla domanda sul perché Emerson non aveva rinnovato il contratto con Chapman, Wilson ha detto: «Colin Chapman ha fatto il possibile perché Emerson restasse alla Lotus. Mio fratello va alla McLaren e credo che ciò sia giusto in quanto, come gli ho fatto notare, Chapman, che fa il tifo per Peterson voleva averlo nella sua squadra per dar modo a Ronnie di vincere senza preoccupazioni. Ora che Stewart ha smesso di correre e che Cevert, malauguratamente, non c'è più, solo Emerson può rendere la vita difficile a Chapman.» Gli hanno, allora, fatto notare che la Tyrrell con Scheckter è molto minacciosa, ma Wilson ha ribattuto: «Senza Stewart e nonostante Scheckter, Tyrrell non può fare nulla. E' inferiore a Emerson e a Peterson.» Per quanto riguarda la sua attività 1974, Wilson ha dichiarato: «Nella prossima stagione voglio fare la Can-Am con il Porsche-turbo. Farò tutte le corse con la squadra di Willy Kauhnen e forse farò anche qualche corsa Interserie. La Porsche è la più moderna delle vetture e supera la Formula 1 nei freni, nell'aerodinamica e nella tenuta di motore.»

● Si dice che BRABHAM è di nuovo stato in Sud America e si unisce questa voce al fatto che Wilson Fittipaldi potrebbe restare in patria per organizzare il team brasiliano di F.1. Ecclestone dice che l'anno prossimo avrà vetture ufficiali «verniciate di bianco, dato che non vediamo patrocinatori all'orizzonte».

● JOHN WICKHAM, ex direttore della squadra Surtees di F.2, torna al BARC come vice direttore. Prima, infatti, era segretario del settore corse appunto del BARC.

● Si dice che ci saranno molte OPEL competitive, offerte a giovani ricchi o che dispongono di un patrocinatore per la prossima stagione in Inghilterra.

• Ogni tanto è interessante arrivare alla fonte delle voci che si sono udite passare di bocca in bocca. Pare che se la LOTUS non fosse riuscita a procurarsi un pilota abbastanza «grosso» da essere il numero uno, si sarebbe rassegnata a prenderne vari di livello inferiore, forse su prolungate basi «sperimentali» (pensavano probabilmente al fatto che Dave Walker non è mai riuscito ad adeguarsi alla potenza della F.1, per quanto brillante fosse in F.3). E così, fra quelli avvicinati per vedere se al caso sarebbero stati disposti a correre due gare per una, c'erano veramente Pryce e Morgan...

• E' ormai deciso che l'anno prossimo il Team Dempster Developements parteciperà alle gare di F.5000, con MIKE WILDS come pilota.

RONDEL OK. '74

• Ron Dennis ha detto che la RONDEL F.1 procede bene e dovrebbe essere finita in dicembre. Per ora sono stati ordinati due DFV, il primo dei quali sarà consegnato in gennaio. Dennis dice che il team non ha intenzione di andare né in Brasile né in Argentina (ammesso che le gare si svolgano) perché, non essendo soci dell'associazione di F.1, l'operazione sarebbe troppo costosa. Dopo avere riflettuto, ha aggiunto: «Sì, credo che Schenken piloterà la vettura anche se ha molte altre allettanti offerte».



• Il MINISTRO DELL'ECONOMIA della Germania occidentale dà il buon esempio. Ha infatti annunciato di avere comprato una bicicletta, che secondo lui rappresenta il miglior sistema per economizzare carburante.

• In OLANDA, il paese più colpito dalla mancanza di carburante, nella seconda domenica del divieto di circolare in automobile i contravventori sono stati circa duecento (come la domenica precedente) e alcuni stranieri, con i quali la polizia non sa bene come comportarsi; comunque, non sembra che agli stranieri facciano le stesse altissime multe inflitte ai pochi olandesi «disubbidienti».

• L'ing. NICOLA G. DA VINCI, già presidente della Ford Italiana e successivamente direttore centrale presso la Ford d'Europa, ha rassegnato le dimissioni dalla Ford Motor Company per assumere un importante incarico con sede a Roma, in seno ad una nota società internazionale operante nel settore della consulenza manageriale.

BENZINA stop di notte

• Nella GERMANIA OCCIDENTALE quasi tutti i distributori automatici di benzina resteranno chiusi di notte. Inoltre il prezzo del carburante continua a salire e i benzinai si rifiutano di riempire contenitori con capacità superiore ai cinque litri.

• La CHRYSLER FRANCE ha prodotto dal gennaio all'agosto 1973, 374.831 veicoli, contro 330.756 dello stesso periodo del 1972, con un aumento del 13,32 per cento.

• Dal 16 al 27 gennaio 1974 i Palazzi del Centenario a BRUXELLES ospiteranno di nuovo vetture, moto e biciclette, in occasione del 53. Salone internazionale. Saranno inoltre esposti telai, accessori, pneumatici ecc.

Qualche sorpresa nei PREMI GROVEWOOD

Ecco i «nuovi» inglesi

LONDRA - Gli annuali Premi Grovewood hanno un valore di prestigio che supera di gran lunga quello finanziario e i piloti ai quali vengono assegnati in generale richiamano una certa attenzione. Alla cerimonia di quest'anno molta gente pensava alla minaccia che rappresenta per lo sport automobilistico la crisi del petrolio, ma a parte questo l'atmosfera era allegra, in parte anche perché la «padrona di casa», cioè la Grovewood Securities, aveva fatto sapere che quest'anno sui suoi circuiti l'afflusso di pubblico era notevolmente aumentato.

Normalmente, questa è un'occasione in cui si raccolgono voci sulla stagione in arrivo. Dato, però, che a parte le discussioni sul contratto di Ickx, le novità erano poche, si congetturava soprattutto sulle questioni del momento, per esempio sulle prove (che in quel momento erano di attualità) della Tyrrell al Ricard, la gente cercava di smistare la verità dalle mezze verità, discutendo anche sulle delusioni che sembrano essere state una triste caratteristica dell'autunno.

Il primo premio Grovewood è andato al gallese Tom Pryce che iniziò a correre in Formula Ford nel 1969, passando poi dalle Super V alle F.3 (fu coinvolto nell'increscioso incidente avvenuto l'anno scorso a Monaco). Dopo si dedicò alla Formula Atlantic, con una Royale RP12, ottenendo già agli inizi tre belle vittorie quest'anno, a Mallory Park, Snetterton e Brands Hatch, prima di passare alla F.2 con una Rondel. Per l'anno prossimo i suoi programmi sono incerti, per via dell'altrettanto incerto avvenire della F.2. Il ventiquattrenne Pryce, comunque, prevede di fare una stagione in F.2 o in F.5000.

Molti pensavano che il primo premio sarebbe andato a Brise, che invece ha dovuto accontentarsi del secondo. Brise appartiene a una famiglia di piloti, infatti suo padre gareggiava regolarmente nella prima F.3, con le Cooper di 500 cc, e anche quest'anno ha partecipato a varie corse con una GRD. Tony fu campione inglese di karting, prima di passare alla Formula Ford nel 1970, nel 1971 vinse trenta competizioni di Formula Ford, passando poi come tutti alla F.3, nella quale nel 1972 ottenne sette vittorie con Brabham e GRD. Quest'anno come si sa, si è laureato campione John Player F.3, con GRD e March. Anche lui per l'anno prossimo ha intenzione di correre in F.2 o in F.5000.

Terzo premio a Donald MacLeod, uno scozzese che si può ritenere destinato alle alte vette. Ammette sinceramente che è deciso ad arrivare alla F.1 coi mezzi più rapidi. Per ora, però, i suoi successi si sono limitati alla Formula Ford e alle turismo gruppo 1 con una BMW. Nella seconda metà di questa stagione ha gareggiato in Formula Ford con una van Diemen FA73, mettendo in luce doti a volte brillanti (le van Diemen, a proposito, sono progettate e costruite da Ralph Firman, ex meccanico di Fittipaldi alla Lotus). Per la prossima stagione MacLeod ha intenzione di correre in Formula Atlantic o in F.2.

Riconoscimenti speciali Grovewood sono andati, al pilota di F.3 Russell Wood e al pilota di Formula Atlantic Geoff Friswell.

David Hodges



Tom Pryce



Tony Brise



Donald MacLeod



Russell Wood Geoff Friswell



Non brindi però a whisky...

VALLELUNGA - Con dieci vittorie, quattro secondi posti e tre terzi nel recente Trofeo CSAI di F. Italia, Giancarlo Martini si è anche aggiudicato oltre al titolo italiano, il trofeo «Black e White», posto in palio dalla nota casa per il pilota più combattivo della stagione. E i risultati appena accennati ne danno conferma: anche nell'ultima gara a Vallelunga, il ragazzo di Lavezzola ha dimostrato le sue capacità, vincendo di forza il duello con il suo compagno di squadra Leoni. «Sapevo che mi avrebbero premiato, dal momento che ero in testa nella classifica del trofeo e mi sembrava brutto concludere senza una vittoria nell'ultima prova di F. Italia». E così è stato e sul podio del vincitore è stata consegnata dal sig. Giacchini della CSAI la pesante coppa d'argento (nella foto).

Nella classifica del trofeo vediamo al secondo posto Duilio Truffo, che in queste ultime gare in seguito alla squalifica non ha potuto gareggiare, e poi amareggiato ha lasciato perdere la F. Italia; ancora alle loro spalle Piercarlo Ghinzani e Giuseppe Bossoni.

CLASSIFICA FINALE TROFEO «BLACK & WHITE»
1. Giancarlo Martini punti 104; 2. Duilio Truffo 88; 3. Piercarlo Ghinzani 63; 4. Beppe Bossoni 53.

• L'altro giorno il BARC doveva assegnare il TROFEO JACK BRABHAM al vincitore, Syd Fox, ma si è trovato in una imbarazzante posizione, in quanto il trofeo non c'era. Il vincitore dello scorso anno, Johnny Gerber, non lo aveva restituito ed è scomparso in Messico.

• La CASTROL patrocinerà il campionato inglese turismo nel 1974, riservato alle vetture del gruppo 1. Poiché l'anno segnerà il settantacinquesimo anniversario della fondazione della Castrol, la serie si chiamerà «Campionato turismo - Anniversario Castrol».

• La Cygnet Films ha completato uno «speciale» televisivo della durata di un'ora, che descrive la vita e i tempi di GRAHAM HILL. Nel film, che si chiama «Graham», recita anche l'attore Paul Newman che fa la parte di un pilota. Inoltre fanno apparizioni Grace di Monaco e marito, Moss, Stewart, Surtees, Hulme, Rob Walker, Tyrrell, Chapman e altri.

MOSCA difficile

• A MOSCA i possessori di automobili vivono cercando ove parcheggiare. Il governo non si è trovato pronto per l'aumento della motorizzazione e la gente incorre nelle ire dei vicini, parcheggiando nei loro cortili. D'altro canto chi non rispetta le rare restrizioni, in fatto di parcheggio, subisce multe modeste, oppure è costretto ad assistere a una conferenza sul traffico, della durata di tre ore. Più grave il vandalismo stradale per 250.000 possessori di automobili di Mosca, che nascondono sempre i tergicristalli nel vano porta oggetti, quando parcheggiano.

• La HALDA, in Svezia, ha annunciato che alla fine dell'anno assegnerà un trofeo d'oro al miglior coequipier. Fra la giuria ci saranno Erik Carlsson e Gunnar Palm. Il trofeo è una copia d'oro di un Tripmaster Halda, montato su piedistallo.



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

Fibershell Contasecondi antiurto. Presa sicura. Modello speciale per scienza e ricerca. La cassa Fibershell è protetta contro gli acidi e contro l'acqua. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 508.901



Montreal Cronografo automatico impermeabile. Segna e misura il tempo. Con pulsometro per misurare le pulsazioni. Con tachimetro per misurare la velocità. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 110.503



Tagliando

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

Nome _____

Via _____

CAP/Località _____

Riempire il tagliando e inviarlo a:

HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO