

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

Il modello di BRAMBILLA



Lo «statuto»
della CSAI
«democratica»



PORSCHE
al minimo

il pallottoliere
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

31 IL CALENDARIO
DELLE CORSE

34 KARTING

44 LE PROVE
AUTOSPRINT

46 MOTORAMA
TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI
rimarremo amici

51 COMPRAVENDITA



Chi pagherà la penale per LAUDA?

• La vertenza LAUDA con la BRM è adesso diventata ufficiale. La causa di Stanley è avviata in Tribunale. E pare ci siano ben poche speranze di sbloccare la situazione in senso favorevole al pilota austriaco. Il giovane neo ferrarista ha creduto di poter facilmente sottrarsi a certi precisi impegni sottoscritti e adesso è nei pasticci seri. Perché, sembra acclarato che oltre ad aver firmato l'anno scorso un contratto di un anno con la BRM con l'opzione già per i due anni seguenti, a giugno aveva firmato il rinnovo

proprio di questa opzione. La Ferrari, cioè si è trovata nelle condizioni che avevano bloccato i suoi contatti con Reutemann e poi erano serviti ad annullare l'accordo di massima raggiunto con Jarier. In questi due casi i timori di penali con Ecclestone e March avevano bloccato le operazioni, invece Lauda deve essere stato convincente nel garantire di non avere impegni e a Maranello si sono fidati troppo. Ora come si risolve la questione? Con la necessità di soldi per il suo team che ha Stanley, la Ferrari dovrà pagare una penale per tagliare la testa al toro?



REALTA'
ROMANZESCA

L'avevate letta?

L'ing. HRUSCHKA all'ALFA BRASILE

• Mentre sembra dissolta l'alzata d'ingegno del Ministro Gullotti contro il Presidente dell'Alfa Luraghi, accusato (proprio lui!) di non voler impiantare al Sud una nuova fabbrica Alfa (che figura, vero signor Ministro, con questa storia delle centrali elettriche che è saltata fuori ora e che ci siamo giocate con quelle briscole ecologiche inventate dall'on. Fanfani?...), nei nuovi stabilimenti di Pomigliano d'Arco si stanno rimescolando sostanzialmente le massime carte dirigenziali. Dopo certe accuse pesanti rivolte ad alcuni dirigenti del settore Appalti, diversi di loro non figurano più negli organigrammi. Inoltre sono stati nominati due direttori generali (amministrativo e per il personale) che hanno sollevato dai pesanti incarichi multipli l'ing. Hruschka, che è stato con Luraghi il vero artefice del miracolo Alfa sud (in 4 anni fatta la fabbrica, costruito il prototipo, iniziate le consegne e produzione ora a 600 unità giornaliere). Questa riduzione di responsabilità del sempre amministratore delegato (che non è stato scelto tedesco a caso, a parte i finanziamenti che furono trovati soprattutto in Germania per questa azienda che si presenta oggi modello agli occhi dei visitatori) sembra ci sia la preparazione di sua ulteriore e diversa destinazione. Per le sue qualità di programmatore di nuove aziende auto, l'ingegnere che era prima alla Fiat e che si fece un nome per aver creato la «catena» della Volkswagen, sarebbe destinato a trasferirsi in Brasile per essere impegnato a fondo nella fabbrica Alfa del continente sudamericano.

AUTOMOBILISTI SI URTANO CON LA TESTA A CAUSA DELLA NEBBIA
(ANSA) - BRESCIA, 19 NOV - DUE AUTOMOBILISTI SONO STATI PROTAGONISTI DI UN INSOLITO INCIDENTE: L'UNO HA URTATO LA TESTA CONTRO QUELLA DELL'ALTRO MENTRE ENTRAMBI ERANO ALLA GUIDA DELLE RISPETTIVE AUTOMOBILI.



L'ABARTH non solo con OSELLA

Giovedì scorso sera, verso le ore 21, Enzo OSELLA ha ufficialmente di nuovo legato le sorti della sua azienda sportiva all'Abarth (Fiat). Settimane di delicate trattative, che l'hanno visto di fronte al neo amministratore delegato Abarth ing. Lampredi e al direttore generale dr. Avidano, si sono concluse con la sua decisione di accettare questa sponsorizzazione rinnovata per le vetture sport due litri destinazione Euro Marche '74. Macchine che si chiameranno soltanto Abarth, ma potranno avere una (piccola) scritta Osella, come si chiamerà sempre Abarth qualsiasi altra macchina del genere che lui costruirà anche se la equipaggerà con un diverso motore, a richiesta di clienti (pare che un nuovo telaio Osella già venduto infatti possa montare un propulsore di Romeo Ferraris per un noto pilota).

La combinazione con la Casa di Corso Marche prevede che Osella con la sua squadra partecipi per l'Abarth all'Europeo Marche con una squadra di quattro vetture. Sarà l'Abarth a fornire i motori. Per quanto riguarda i piloti le trattative più avviate sono con il francese LAFOSSE (una volta risolto il problema di sponsorizzazione della Gitanes). Per Vittorio Brambilla, che interessa molto ad Avidano ci potrebbero essere degli ostacoli se il monzese disputerà — come spera — il campionato del mondo F.1. Infatti sono gli impegni per campionati più importanti che possono frenare certe combinazioni. Altri piloti si sono offerti come Craft e Wollek, ma certo che l'obiettivo sia dell'Abarth che di Osella resta sempre Merzario. «Una macchina per Merzario è sempre lì pronta — garan-

tisce Avidano — anche se ora lui è così duro nel non voler accettare la guida di vetture... Fiat». Osella è deciso a insistere, ma adesso potrebbe esserci un nuovo ostacolo: cioè l'altro aspetto dell'accordo. La combinazione con Osella non ha fermato infatti il progetto dell'altra nuova sport due litri inedita, realizzata questa volta in Corso Marche, «dal sig. Colucci» ci tengono a precisare, mentre l'ing. Jacoponi continua a pensare solo ai motori. Questa macchina è stata un po' il pomo della discordia con il clan Osella, espresso non solo da Merzario (prima del divorzio ferrarista) ma anche dal progettista Tomaini che aveva lasciato l'Abarth quando essa venne assorbita dalla Fiat. Ora che a Corso Marche si insiste sulla «macchina fatta in casa», anche se per essa si prevedono impegni agonistici inizialmente limitati, potrebbe anche complicarsi la situazione Osella con il diretto collaboratore (lusingato da Merzario a una eventuale operazione di una due litri di loro combinazione). Però la situazione potrebbe essere risolta dalla ritrovata presenza dell'ing. Carlo Abarth in persona, che si sta di nuovo impegnando nei suoi compiti di consulente, dopo una parentesi dedicata ai suoi costruiti palazzi a Vienna. E' l'ing. Abarth che supervisionerà la prima uscita del nuovo prototipo di Colucci (prima di Natale), è lui che ha favorito il rinnovo del rapporto con Osella e che non dimentica il valore di Tomaini come la simpatia affettuosa che lo lega a Merzario. La situazione è dunque fluida da questa angolazione. In ogni modo per l'Abarth-Abarth i nomi dei piloti candidati per i collaudi, comprendono oltre il Casco d'Orto '73, anche Andrea de Adamich.

• Mentre a Pomigliano d'Arco si battezzava con i giornalisti l'Alfasud ti-2 porte, con chiare prospettive di possibilità rallystiche, in quel di Torino il preparatore Monzeglio (che non è certo diviso da contrasti con l'Alfa) ha fatto vedere la sua Alfasud col turbo. Così da 70 cavalli sarebbe cresciuta a 120. La frenata non preoccupa.

• Intanto de Adamich, nonostante quanto affermano certi suoi abituali «carissimi nemici» ha già rinnovato l'accordo con l'Alfa per la prossima stagione. E intanto si sono riaperte anche possibilità in F.1 (sempre con Brabham-Pagnossin). In attesa ha ri-

preso gli allenamenti a Casale con la sua F.2 per prendere del tutto confidenza con la macchina da corsa, dopo la lunga astinenza post Silverstone.

• Uno dei tanti Premi economici assegnati a Roma, sotto l'ala di illustri politici, è il «Marc'Aurelio». Ne ha ricevuto uno anche Mario Casoni come «giovane industriale che nei ritagli di tempo vince il Giro d'Italia (automobilistico)».

• Il conte Zanon, pur operando adesso come Presidente onorario della Federazione Auto di S. Marino, è rimasto nella CSAI anche come Presiden-

te dell'Operazione Azzurri di Dragoni. Ufficialmente ha lasciato solo la Presidenza della Sottocommissione Velocità.

• Remo Cattini è già operante al Mugello come factotum manageriale del nuovo autodromo toscano. Ai dubbi di Misano l'attivo esperto di direzione autodromi ha preferito le certezze toscane. Sempre sotto l'egida Pampaloni. Naturalmente Kira Cattini, dopo qualche dubbio sulle nebbie mugellesi, darà la sua adeguata collaborazione.

• Il clan Abarth era sotto lo choc delle severe economie di «guerra» del Governo italiano per il superamen-

to della crisi (non solo) del petrolio, ma l'ing. Carlo Abarth a chi esprimeva preoccupazioni replicò: «Correremo a carbonella, io sono esperto nel preparare le mie macchine col gasogene. Durante la seconda guerra mondiale già lo feci bene. C'era un comando militare tedesco che aveva problemi con le sue vetture a gasogene di non poter sfuggire ai blocchi dei partigiani, per la limitata potenza delle sue macchine. Così mi si ordinò di fare qualcosa. Io ne preparai cinque e al primo agguato, grazie alla "preparazione" velocistica, quattro sfuggirono al blocco».

Marcellino



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.

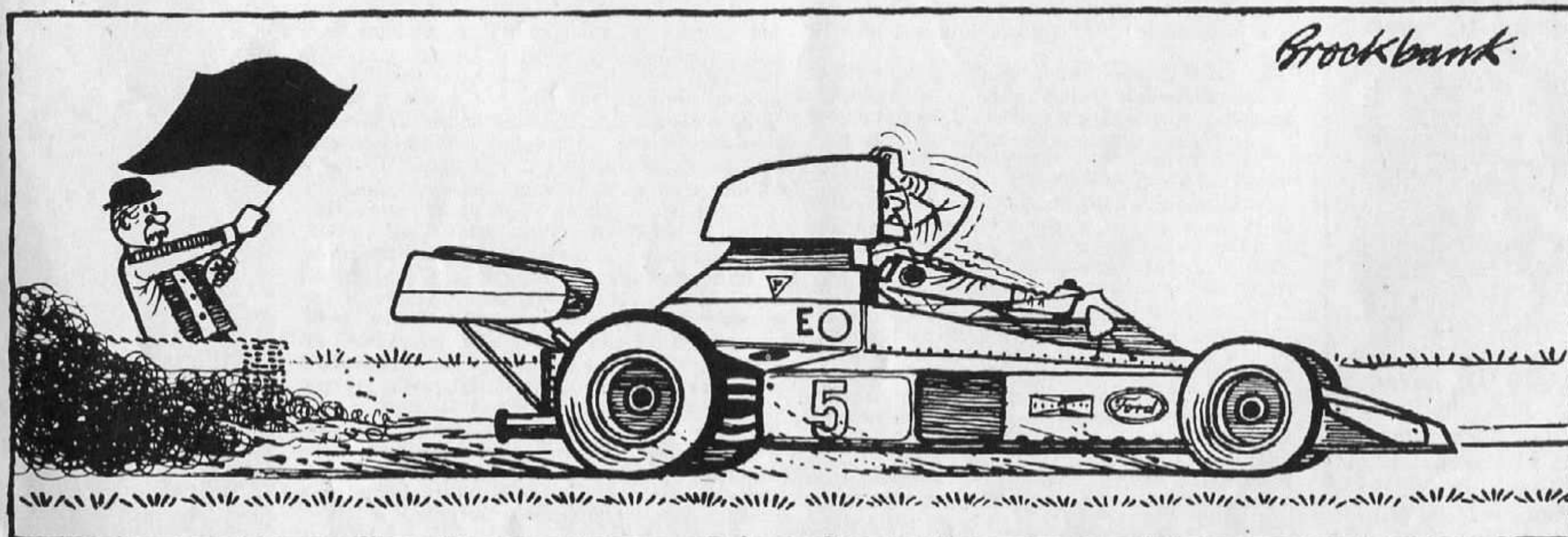


Le corse in calendario dal 29-11 al 30-12-73 in Italia e all'estero

DICEMBRE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
29/11- 2/12	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 Valtellunga			Scuola di pilotaggio	
8-9	Rally Costa del Sol	Spagna			●●●	Rally	Babler-Antolini (Seat 124)
8-9	Corsa a Manfield	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 Valtellunga	Gentleman's M.C.	Circuito di Valtellunga 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 Valtellunga			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 Valtellunga			Scuola di pilotaggio	
22-23	1. Rally del Golfo di Salerno	Az. Autonoma di Soggiorno di Salerno	Part. p.zza Amendola Arr. p.zza Amendola tot. km 423,5	ore 20 (22) ore 5 (23)	●	Rally	Si effettua per la prima volta
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 Valtellunga			Scuola di pilotaggio	
30	Corsa a Bay Park	Nuova Zelanda			●●● Tasmania Cup	Velocità in circuito	

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





La premiazione dei CASCHI d'ORO di AUTOSPRINT coincide con un momento particolare non soltanto dell'automobilismo agonistico, ma dell'automobilismo tutto, messo in crisi dalla mancanza della principale fonte energetica. La speranza è che a primavera torni il sereno. In altra parte del giornale potrete leggere degli episodi sconcertanti cui la « crisi del petrolio »

ha dato origine e delle ultime decisioni ministeriali sulla legislazione automobilistica che riguardano la circolazione stradale e i documenti di guida.

Ad ogni modo, quando tutto il mondo è in subbuglio e alla caccia di molti ipotetici accomodamenti, e mentre il giornale sta raggiungendo le edicole di tutta Italia, la nostra manifesta-

BOLOGNA 27 novembre 1973: la premiazione dei CASCHI I nel delicato momento dell'automobile in tutte le sue dimensioni è insieme testimonianza di rispetto per il coraggio e di

Il giorno d'oro

I premiati, sono essi i veri « personaggi » del meeting: il Casco Iridato d'Oro JACKIE STEWART che per la terza volta riceve tale riconoscimento e quelli d'Argento e di Bronzo RONNIE PETERSON e JAMES HUNT, ovvero i giovani che promettono di dare ideologica continuazione alle gesta del rinunciatario « scozzese volante »; il Casco d'Oro VITTORIO BRAMBILLA e GABRIELE SERBLIN (Argento) e LELLA LOMBARDI

(Bronzo) piloti italiani cui è andato il riconoscimento, in seguito al voto quasi plebiscitario dei soci del club AUTOSPRINT. Ad altri sette piloti vengono assegnate altrettante medaglie di oro per essersi segnalati, pari merito, all'attenzione del comitato di redazione e dei soci del club. Essi sono: Giovanni BORRI, Paolo BOZZETTO, Lamberto LEONI, Mauro PREGLIASCO, Duilio TRUFFO, Maurizio VERINI e Renzo ZORZI.

Poi, i Trofei assegnati que-

st'anno a due costruttori e ad uno « sponsor » con le seguenti motivazioni:

alla MATRA-SIMCA « che ha fatto ritrovare esaltante alternativa agonistica al vertice del Mondiale Marche per vetture sport »;

alla McLAREN « che onora con la crescente vitalità agonistica in Formula 1 la generosità sportiva e tecnica del suo irriducibile Bruce »;

a Lord ALEXANDER HESKETH « che ha saputo ripro-

porre nell'ambiente della Formula 1 i valori quasi dimenticati da sponsor della sola passione sportiva ».

Infine un Trofeo speciale dedicato al pilota David Purley, l'eroe di Zandvoort, « per il suo disperato gesto di generosità umana e sportiva che conferma l'automobilismo agonistico come scelta di coraggio ».

Un cenno particolare merita il RACING SHOW, vero polo d'attrazione per gli appassionati che vi possono ammirare 18 vet-

Ci scusiamo con 500

Il successo dei TAGLIANDI-INVITO alla festa dei Caschi d'Oro di Autosprint è stato travolgente ma, nonostante la premiazione « open » abbia permesso di accontentare un numero molto più alto di appassionati, molti sono rimasti senza invito. Siamo spiacenti, ma era evidente che più di un certo numero di inviti non potevamo stampare, ed avevamo chiaramente detto che avremmo accontentato i primi a farcene richiesta. Pertanto, a partire da martedì 13 novembre, non abbiamo più potuto soddisfare le ulteriori richieste (sono oltre 500) pervenuteci da tutta Italia. Scusateci, sarà per il 1974!

DAVID PURLEY Un «eroe» tra i premiati

In due su un paracadute

Il coraggio di DAVID PURLEY, nell'incidente in cui perse la vita Roger Williamson, non fu uno « sprazzo » nato sul momento. Infatti Purley è un personaggio un po' speciale, non soltanto un coraggioso pilota automobilistico.

Già da ragazzino manifestava una particolare predilezione per le attività pericolose: quando era in collegio correva a balzelli su un trattore in giro per i campi vicini, durante le vacanze portava i villeggianti che frequentavano la spiaggia di Bognor, ove abita, in giro a bordo dell'aereo privato del padre. A diciassette anni era la persona più giovane in Inghilterra ad avere la licenza di pilota. Insomma i rischi spettacolari sono sempre stati la sua specialità e lo si è visto anche in varie occasioni sulle piste.

Prima di arrivare ai circuiti, comunque, volava in giro per l'Europa per effettuare le consegne di parti di frigoriferi (costruiti dal padre) e andò perfino in Nigeria con un Comanche 250, con il quale nelle paludi del deserto del Sahara e nella Sierra Leone si abbassò pericolosamente perché voleva vedere meglio i cocodrilli. Dice che per un pelo non servì loro da cibo perché l'aereo stentava a risollevarsi, per un guasto, e che quando arrivò a Bathurst aveva perso un bel po' di chili, a furia di sudare!

Avendo i suoi familiari deciso che sarebbe stato meglio fargli fare un altro mestiere s'im-

piegò a Londra come demolitore, ma arrivato l'inverno si stancò ed entrò nell'esercito ove, giudicato « buon materiale militare » venne mandato al Collegio militare di Sandhurst per un paio di anni e, quindi, spedito ad Aden col corpo dei paracadutisti. Ormai, però s'interessava già alle corse, avendo assistito ad alcune competizioni col suo amico e vicino di casa Derek Bell. Nel 1968 decise di formare una società con un cugino per fare correre una AC Cobra modificata per gare GT, ma la vigilia della gara si rompe una caviglia, lanciandosi per la prima volta da un aereo Hercules da trasporto. « Poco pratico della tecnica — racconta — urtai la plancia dell'aereo, il mio paracadute s'impigliò con quello del mio sergente, che si era pure lanciato, e galleggiai scendendo da una bella altezza, seduto in cima al suo paracadute, guardando attraverso il buco al centro del suo elmetto. Se avessi cercato di togliermi da quella posizione e se poi il paracadute non si fosse aperto, sarei stato finito. Così non feci nulla: il sergente stramazza a terra col paracadute mezzo sgonfio, e io gli piombai sulla testa da un'altezza di poco meno di dieci metri. Lui svenne secco e io mi fracassai la caviglia ».

Dopo due mesi di convalescenza cominciò a correre con la Cobra e il resto è storia dei nostri giorni. Anche con quell'eroismo di Zandvoort.



zione, mai come quest'anno « festa d'oro », si svolge con il più entusiastico gradimento di tutti coloro che vi partecipano. Una manifestazione poliedrica nei suoi tanti aspetti, dalle premiazioni al Racing Show e dal mini-elettro Gran Premio ai films proiettati, che auguriamoci non rimangano nel futuro soltanto un... ricordo nostalgico!

ORO AUTOSPRINT ha assunto
ioni un significato particolare:
accusa per chi vuole negarlo

giovane

ture molto significative, e cioè: la MATRA-SIMCA 670 sport, vincitrice del Campionato Mondiale Marche 1973; l'ALFA 33 tt12 il bolide dell'Autodelta che dovrà contrastare il passo alla Matra nel prossimo mondiale marche; la TECNO F. 1 croce e delizia di Luciano Pederzani; la BRABHAM BT40 F. 2 della Scuderia Nettuno; la DE TOMASO PANTERA vincitrice del Giro automobilistico d'Italia; la SIGMA GRAND PRIX di Pinfarina; la STRATOS, la TRA-

PEZE e la MARZAL di Bertone; la KAIMANO di Giugiaro; la SIMCA BAGHEERA; la OPEL ASCONA della G.M.; la FIAT 124 spider Abarth; la PANTERA Gr. 3; nonché la FIAT 126, la PORSCHE CARRERA e l'ALFETTA trionfatrici del referendum « Automobilissima '73 ». Fra le vetture aveva trovato posto anche il MOTORE 8 cilindri 2000 BOXER dal quale Luciano Pederzani spera di avere tante soddisfazioni.

La corsa
del...
futuro



Una gara assolutamente non poteva mancare — prima o dopo — in una manifestazione « sprint » come quella del nostro giornale. Una gara, anzi mini-gara, proiettata nell'immediato futuro, che assume un particolare significato nel travagliato momento d'oggi. Una piccola competizione resa possibile dalla Carrozzeria Zagato che ha messo a disposizione le sue «ZELE 1000», piccole vetture per città azionate da un motore elettrico, sviluppano una velocità massima di circa 40 kmh. Ma il successo

della competizione cui prendono parte tutti i piloti invitati, fa ora sorgere il dubbio: dando per scontata la nuova fonte energetica, chi avrà tanta « elettricità » da potere far disputare questo tipo di corse?

Ad ogni modo, siamo soddisfatti di poter dire che attorno al piccolo circuito, riprodotto l'andamento dell'autodromo di Imola in tutte le sue curve e rette, si vedono fior di personaggi molto cogitabondi. Forse che AUTOSPRINT ha loro « illuminato » la strada?



PRONTO, chi parla ?

E' il signor TAMBURLINI
di PALMANOVA?...

Lei ha vinto la



La « Festa d'Oro » di AUTOSPRINT (mai definizione fu tanto appropriata come in questo caso) serve inoltre a risolvere una misteriosa equazione, a svelare, cioè, il nome del fortunato concorrente che con il Totosprint abbinato al GRAN PREMIO AL COMPUTER per il Campione di tutti i tempi, fra gli otto solutori che hanno esattamente indicato i nomi dei « pari-merito » ASCARI e MOSS, con le altre indicazioni della scheda è riuscito ad accumulare il maggior punteggio e ad aggiudicarsi, così, la PANTERA DE TOMASO, primo premio del concorso.

Quindi, udite udite, accompagnato dal clangore delle trom-

be d'argento, il nome del FORTUNATO DI TUTTI I TEMPI è quello del signor MARCO TAMBURLINI - Piazza Garibaldi, 2 - Palmanova (Udine) che ricevuto il mazzetto delle chiavi, si dileguerà ad altissima velocità nell'oscurità della sera a bordo di quella PANTERA che AUTOSPRINT, fra l'altro, ha dotato anche di un certo quantitativo di preziosissimo carburante. Con il vincitore assoluto, vengono premiati anche il sig. ERMINIO MATTIONI - Via Piave, 23 - Collina (Ancona) che ha vinto un viaggio omaggio per un Gran Premio della stagione 1974, e il sig. MAURO SEU - Via Nazionale (Sirai), 84 - Carbonia (Caglia-

ri) che ha vinto un « treno » di gomme Cavallino della FIRESTONE. Il « placet » per la consegna dei premi è stato firmato dal rappresentante dell'Intendenza di Finanza di Bologna, dal notaio dott. De Socio e dal legale rappresentante dell'Editoriale Il Borgo.

Naturalmente i premi non vanno soltanto ai vincitori del « Totosprint », ma, e a maggior ragione, ai vincitori pari merito del G.P. al COMPUTER, i piloti ALBERTO ASCARI il cui SUPERCASCO viene ritirato dalla gentile signora MIETTA ASCARI, e STIRLING MOSS che ha voluto ricevere personalmente il significativo riconoscimento.

Abbiamo tenuto segreto fino all'ultimo il nome del vincitore della DE TOMASO PANTERA. Giovedì scorso, però, ultimate le ultime battute (di carattere burocratico) per la definizione dei vincitori abbiamo cercato telefonicamente MARCO TAMBURLINI di Palmanova in provincia di Udine.

La centralinista ci comunica che « dall'elenco non risulta nessun Tamburlini in Piazza Garibaldi ». Come fare? Un telegramma, naturalmente, ma arriverà solo domani, e poi il dubbio, l'indirizzo sarà scritto esatto? Conviene accertarsi. Pensiamo allora ad una telefonata ad un bar di Palmanova. « Conoscete un certo Marco Tamburlini? ». Sì, lo conosciamo, lo andiamo a cercare. Vi richiamerò lui ».

Mezz'ora dopo la chiamata da Palmanova.

« Sono Tamburlini. Che c'è? »

« Signor Tamburlini lei ha vinto la Pantera del Totocomputer ».

« Non scherzi, ho letto su AUTOSPRINT che era-

CONTINUA A PAGINA 8

Antonio Ramenghi





**CHI È
il CASCO
D'ORO
1973**

Vittorio BRAMBILLA si confessa: credeteci

o no, il mio modello è STEWART



...L'ho visto bene in quella 4 ORE Turismo che abbiamo fatto insieme a Monza...la voglia di vincere è la sua forza... ed è freddo, calmo... mi è venuto a prendere al curvone di Monza! ...Naturalmente non voglio dire di essere come lui ...ma ho il carattere per somigliargli...

Raccontano che il principe di Condé abbia dormito profondamente la notte precedente la battaglia di Rocroy, è certo invece che Vittorio Brambilla mangi di gusto, senza rinunciare al vino, prima della partenza delle gare. L'una cosa e l'altra sono piuttosto inusuali e senza stare a pensare quale dovesse essere l'animo di un guerriero prima dello scontro con l'esercito degli Asburgo di Spagna, basta ricordare che i piloti, tutti praticamente, pongono molta attenzione al menu pre-gara che deve essere leggero e non dare problemi.

Per Vittorio questa cautela non esiste: «Io non ho problemi prima di una gara, non ne ho mai avuti, di nessun genere: sarà il mio sistema nervoso che non dà particolari emozioni. Poi ho certamente il fisico che mi permette di mangiare normalmente, e di bere il vino... sono abituato... non è certo una droga!». Mi veniva da ridere, recentemente all'Estoril, quando un collega inglese si affannava a comunicarmi la sua sorpresa... «Vittorio sta mangiando e bevendo vino rosso, adesso, prima della gara... è incredibile!» ma non era incredibile, era normale, come è normale, spontaneo e sincero tutto ciò che Vittorio fa:

se non fosse così non avrebbe potuto battere a più riprese tutte le squadre ufficiali della Formula 2, non avrebbe ricevuto l'aiuto spontaneo degli ingegneri della Firestone e della BMW («per parlare in inglese non ho problemi, con quello che so possiamo capirci benissimo»), non sarebbe arrivato a raccogliere la stima ed il rispetto della stampa straniera e dei suoi colleghi piloti, non sarebbe finito ad un soffio dal Campionato Italiano Assoluto e non avrebbe conquistato il Casco d'Oro AUTOSPRINT.

Certamente se alle doti grandissime di guida non avesse unito questo suo carattere limpido e forte che è così difficile capirgli a prima vista, Vittorio non avrebbe potuto ottenere tanto in una sola stagione. Forse proprio questo è il punto, forse la gente pensa che Vittorio Brambilla sia diverso da quello che in realtà è.

Per esempio l'idea che sia un pilota pericoloso, che fa incidenti è sbagliata, completamente: «Io guido adesso come ho sempre guidato, non ho cambiato stile, ho sempre cercato di guidare pulito. Quello che ho adesso è l'esperienza: all'inizio avevo l'esperienza delle moto (con le quali ho corso e vinto molto) dove non si può sbagliare

perché la traiettoria è come su di un binario e se si fa un errore ad impostare si è fuori. Salendo in macchina si ha l'idea che sia più facile, quasi un divertimento, si può correggere... è diverso. Questa almeno è l'idea che si ha subito perché poi quando si debbono fare veramente i tempi la macchina diventa impegnativa forse più della moto. Per questo qualche volta ho picchiato, anche quando potevo farne a meno, perché la macchina mi sembrava molto facile. Una volta capito che anche la macchina non è poi così facile, chi viene dalle due ruote torna istin-

tivamente a guidare pulito, ad entrare in curva pulito, ad uscire pulito. Anche altri piloti che vengono dalla moto, come Hailwood e Beltoise, dopo gli inizi si sono messi a guidare pulito, perché è così che avevano imparato.»

Intervistando Mike Hailwood, un anno fa, ebbi lo stesso commento: per chi va forte in moto l'auto diventa pericolosa perché sembra troppo facile. Ad Hailwood avevano perfino detto di smettere per evitare di uccidersi ed ha impiegato un po' di anni a trovare il giusto equilibrio. Vittorio ha fatto qualche incidente, pazienza, ormai

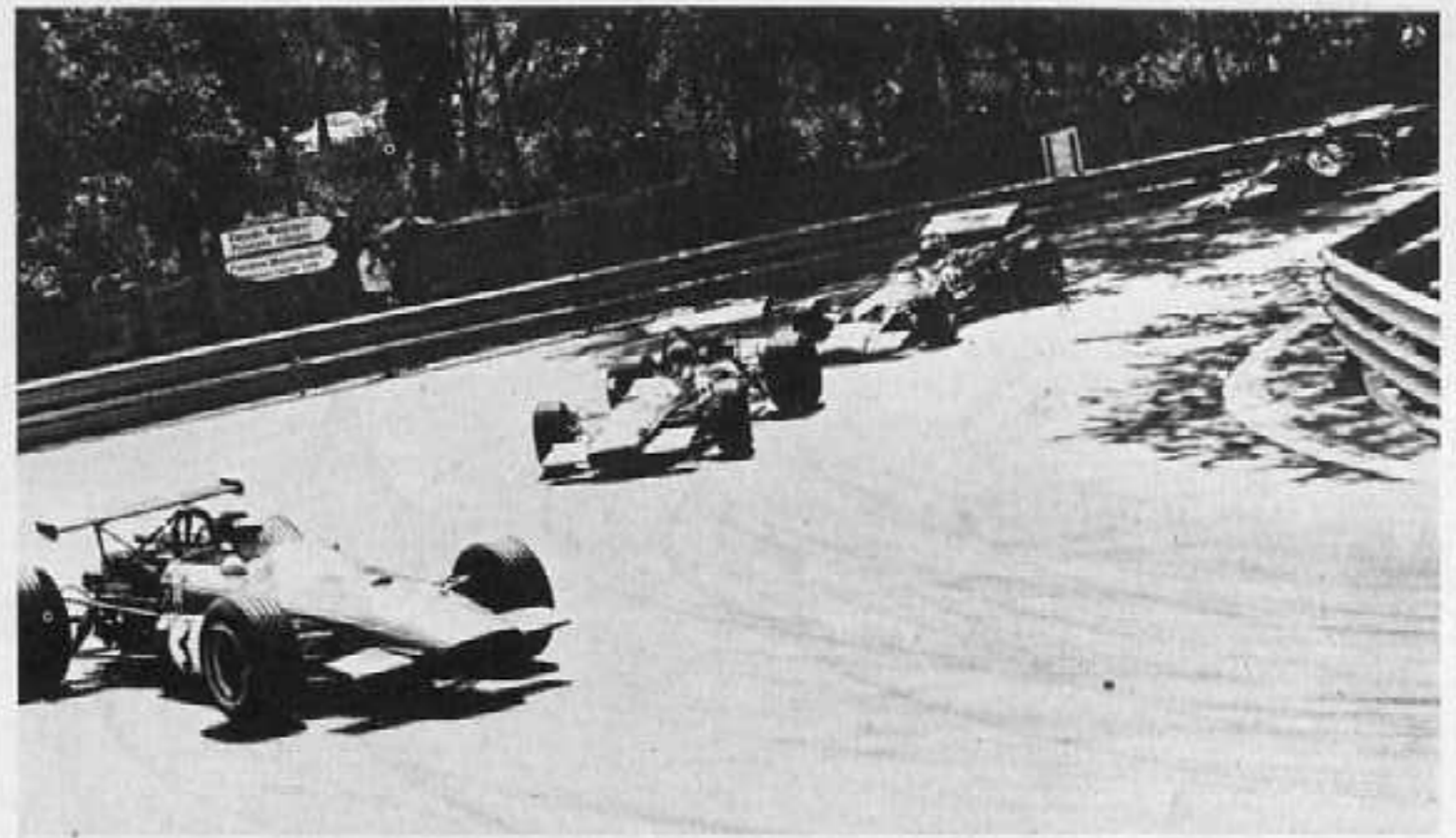
il pericolo di ambientamento è finito da almeno un paio di anni.

Ma se non bastasse questa risposta circa la temperanza del più giovane dei Brambilla, guardiamo ai fatti: stagione 1973, 14 gare di Formula 2, due volte primo, tre volte secondo, una terzo, due volte quarto, una quinto e due volte sesto: dieci risultati utili su quattordici partenze, un bilancio nettamente superiore a quello di Reutemann, tanto per citare un nome, nell'anno che lo rivelò (e non era la sua prima stagione Europea) e dello stesso Emerson Fittipaldi che pur essendo sempre ai vertici non vinse neppure una prova.

Le altre quattro gare di Vittorio, per completare il quadro 1973 hanno avuto come risultato: il ritiro di Pau, per un calo della pressione dell'olio, quando si avviava a dominare il campo incontrastato, la rottura del motore a Misano, subito dopo il via, in una corsa che lo vedeva favorito insieme a Williamson, l'undicesimo posto di Hockenheim con la vecchia March del 1971 a motore Ford e l'incidente di Monza, a Lotteria, dove l'accertata rottura di un triangolo, per indebolimento della saldatura, gli tolse un risultato sulla pista di casa.



Una delle più grosse soddisfazioni di Vittorio: i complimenti del campione F.2, Jarier, da lui battuto in una fantastica gara ad Albi



A sinistra, Vittorio con la BMW-Schnitzer segue, in parabolica, la Capri di Scheckter durante la 4 ore di Monza '73. In quella occasione ha avuto il modo di apprezzare da vicino le doti di Stewart. Qui sopra, Vittorio Brambilla al volante della Brabham BT 30 impegnato sul circuito barcellonense di Montjuich nella stagione 1970

A proposito di conoscere Vittorio, cosa dire della sua tecnica di corsa? Forse che va allo sbaraglio? Altra impressione sbagliata: «Io penso che una macchina possa essere portata sempre al traguardo. Non voglio giudicare i piloti di Formula 1, che sono più avanti di me, ma ho l'impressione che la differenza fra le macchine che arrivano sempre e quelle che non arrivano sia nei piloti. Guardiamo le prove, per esempio: ci sono piloti che vanno su, provano questo e quello, fanno il tempo e lasciano la macchina a posto ed in grado di finire anche la gara. Altri girano tantissimo forse più per loro allenamento che per una vera e propria messa a punto della macchina... è giusto, non voglio dire, ma le Formula 1 hanno frizione, cambio e differenziale molto delicati e girando troppo prima della corsa è facile che poi un difetto venga fuori.»

Vittorio parla con un certo rispetto di questo argomento, perché lo abbiamo sollecitato in quanto i colleghi della F. 1 «sono più avanti di me, non mi sento all'altezza di giudicarli.» Però per capire come per lui la gara assuma una dimensione globale, dalle prove al momento dell'arrivo, è interessante seguire il ragionamento sulle F. 1: «Credo che la Formula 1 non sia ancora al grado di competitività della Formula 2 dove si è tutti molto livellati. In Formula 1 ci sono piloti di tre categorie: quelli della A sono quelli che sappiamo, che arrivano sempre o quasi e fanno i risultati. Poi ci sono i B, quelli che si vede che vanno ma a volte fanno un buon risultato ed a volte niente, ed infine quelli C che sono lì per sbaglio... Comunque se riuscirò ad andare in Formula 1, l'anno prossimo, il mio traguardo sarà quello di portare in fondo le gare, sono certo di essere in grado di portare una macchina sana al traguardo.»

Ma sei un calcolatore? «Sì, sì, certamente, io ho in mente tutta la mia gara, sono convinto che a volte convenga rinunciare ad un posto piuttosto che stare a rischiare di rompere la macchina. A cominciare dalle prove io cerco di essere calcolatore: quando il tempo c'è e la macchina è a posto mi fermo, è inutile andare avanti, tanto la corsa è il giorno dopo... e se si rompe il motore sono io a doverlo rimettere a posto!»

Adattarsi alla situazione

Sicuramente qualcuno pensa che Vittorio guidi più con le braccia che con il cervello. Altro errore: «Quando si corre ci si deve adattare alla situazione... per esempio gli avversari sono tutti diversi. Io mi trovo molto bene con Mass che è sincero e sportivo o con Depailler anche lui bravo, correato, non sporco. Con piloti come loro ci si intende, si sta facendo tutti la stessa corsa e ci si accorge che la pensano come te, che si comportano come faresti tu al loro posto. Poi ci sono altri che guidano in modo diverso, più grintosi, direi quasi più cattivi, Jarier va fortissimo ma è un po' così, anche Coulon. Però questo è un fatto personale, come lo stile di guida: credo che non sia possibile cambiarlo e ciascuno migliora restando però sempre come era all'inizio. Io venendo dalla moto ero pulito ed era sono tornato a guidare pulito, cercando di usare tutta la sensibilità che mi hanno insegnato le motociclette che è importantissima, per esempio, per scegliere bene le gomme e sentire come la macchina reagisce. Altri, come Peterson che già all'inizio guidava col dietro tutto di traverso, anche se oggi è molto cambiato, lo fa ancora... è il suo stile. Guidare una macchina da corsa è una scelta: se c'è per esempio una curva da 90 gradi il pilota deve comportarsi come fa un sasso quando viene lanciato in aria: prima sale, poi arriva in un punto «di fermo», poi scende. Anche in curva c'è un punto di fermo, quello dove si va più piano: si tratta di far diventare questo punto di fermo il più breve possibile. Peterson ci riesce entrando in curva forte e mandando la macchina di traverso prima. Io preferisco entrare più lento e cercare di uscire il più forte possibile... è una questione di stile personale. Un po' come Hallwood ed Agostini in moto: uno si buttava tutto fuori, l'altro rimane composto... però vanno bene tutti e due!»

C'è anche chi pensa che Vittorio, a 36 anni, all'età in cui Fangio cominciava i suoi successi europei, sia vecchio: «Sono giovanissimo, non ho problemi di età, potrei correre fino a novant'anni... guarda tu che carriera ho ancora davanti!»

In effetti non ha cominciato presto con le macchine, dopo i trent'anni, perché? «Io a correre ho cominciato

con la moto, nel '58; Tino correva già, mio padre aveva corso anche lui in bicicletta ed in moto. Allora avevo vinto il Campionato Italiano Cadetti 175 e nel '59 ero arrivato secondo. Poi c'è stato il servizio militare e quando sono tornato ho fatto l'assistenza a mio fratello ed ai nostri clienti della Formula 3... ci sarebbero voluti troppi soldi per cui lavoravo in officina, ho sempre fatto il passo come la gamba. In quel periodo ho corso in kart, ho vinto il Campionato del Mondo dei 200. Poi quando Tino è stato impegnato con la Ferrari c'era la macchina libera per cui ho approfittato dell'occasione, devo dire che è stato molto merito di mio fratello che mi ha spinto a farlo. Ho corso il Campionato di F. 3 in questi anni ma l'ho vinto solo nel '72. Nel frattempo avevo corso ancora in moto però, nel 1968, '69 e nel 1970, con l'Aermacchi, quando sono stato terzo nel Campionato 350 cc. Nel '70 ho fatto le prime gare di F. 2 con la Brabham BT23, dopo ho continuato ancora con la Brabham e con la March ma la prima stagione che ho fatto veramente con tutto il necessario è stata quella di quest'anno.»

La modestia dote dei forti

Bravo, tattico, intelligente, giovane..., certamente sicuro di sé e delle sue doti al punto da non subire particolari alterazioni emotive neppure nei momenti più delicati di una gara o dei minuti che la precedono, Vittorio ha anche altre doti proprie dei forti, quelle doti che trovandosi nei forti possono diventare perfino un limite alla strada per emergere: la modestia e la riluttanza a chiedere cose che dovrebbero venire spontaneamente offerte. Per la modestia un esempio val per tutti, anche perché riqualifica lo spirito della Formula 1 e fa capire che il nostro pilota correrà in quella formula come ha corso in Formula 3 ed in Formula 2: «Quello che mi preoccupa della Formula 1 è il primo



Una bibita, dopo la corsa. Ma prima, un pasto normale e — perché no? — del buon vino. Vittorio, in questo, non ha problemi di digestione difficile

contatto, cioè la possibilità di capire se sono in grado di guidare queste macchine così impegnative... con la Tecno, a Misano, mi sono trovato bene ma ero su di una pista che conoscevo perfettamente e poi ho fatto solo i tempi della Formula 2.»

E per la riluttanza a chiedere: «Spero che si siano accorti di me in Italia... però non so come mi valutino, non vorrei che mi succedesse come con le moto: ero arrivato allo stesso punto di adesso, terzo al Campionato Italiano dietro ad Agostini e Pasolini da privato, uno era alla MV, l'altro alla Benelli ed altre moto come le loro non ce n'erano. Così sono rimasto fuori. Non so se è un problema solo italiano, però per noi piloti non c'è sfogo: il traguardo sarebbe la Ferrari... In Francia tutti i piloti vengono aiutati a correre e ad andare avanti. La Matra, la Elf, tutti. In Inghilterra ci sono tante squadre... In Italia si deve lottare, lottare, per arrivare alla conclusione di dire: e adesso se Ferrari non mi prende cosa faccio? Si trovano le porte chiuse, come mi è capitato con le moto: (MV no, Benelli no... Anche con la BETA cosa debbo fare? non si sono messi d'accordo con la ISO... cosa posso andare a chiedere adesso? Loro lo sanno che per me è importantissimo

arrivare in Formula 1 ma come posso continuare a chiedere?»

E' andato da Ferrari però («non proprio a chiedere...»), alla fine di questa stagione che lo ha indicato maturo per la Formula 1 ma dove le difficoltà non sembrano avere limiti: «Correre per Ferrari è la mia prima ambizione, conoscevo già il Commendatore e non mi ha fatto una impressione particolare incontrarlo... ho avuto l'impressione che lui ci tenesse a me, solo che sembra abbia paura a far correre un italiano anche se è ciò che probabilmente desidererebbe... Però Ferrari gli ha detto no e sul piano sportivo ha fatto certamente un errore (forse non sul piano politico, ma gli sportivi hanno difficoltà a capire la politica).

Forse è un errore giustificato anche dal fatto che il Commendatore, come tanti, non conoscono Vittorio e non lo hanno visto correre davanti a Beltoise, Jarier, Mass, Depailler e lo stesso Stewart, forse un errore derivato dal fatto di non essersi resi conto che il meccanico di Monza ha eletto a suo modello un pilota che a Ferrari è sempre mancato, nientemeno che Stewart: «...Posso dire che vorrei assomigliare a Stewart come condotta di gara, come tutto. Non perché è il migliore, non voglio essere vanitoso... solo che ho visto come si comporta, quanto è bravo, tecnico... ha tutto. Cioè (è un momento difficile dell'intervista, l'unico in cui Vittorio è imbarazzato, giustamente, per il suo carattere schivo) guardando le doti che ha lui e vedendo come sono io, così come mi sento naturalmente, mi sembra di potergli assomigliare. La freddezza, per esempio, è calma, non perde la testa e poi ha voglia di vincere, una voglia enorme... l'ho visto bene in quella gara che abbiamo fatto insieme a Monza, alla Quattro Ore Turismo, siamo stati molti giri vicini. Se non fosse stato per lui Mass non mi avrebbe più ripreso: ero andato in testa con la BMW di Schnitzer ed avevo preso un po' di vantaggio. Loro avevano le Capri ed al curvone erano in seria difficoltà, eppure Stewart ha avuto la forza e la volontà di venirmi a prendere, proprio guadagnando al curvone! Per due o tre giri ha rischiato forte, tanto che credeva andasse nel guard-rail. Ma non ha sbagliato e mi è venuto a prendere... Non gli interessava niente di farlo, lui, campionissimo, sul turismo, con macchine diverse... Invece la voglia di correre, di vincere ed il sangue freddo, la calma enorme che lo fa guidare sempre ragionando gli hanno fatto fare anche quello. Naturalmente non voglio dire di essere come lui... ci mancherebbe... ma sento che potrei assomigliargli davvero. Ammiravo molto anche Rindt anche se era diverso da Stewart e da tutti gli altri.»

Sembra incredibile vero? Eppure non è incredibile, è la realtà: Vittorio Brambilla ha dei punti in comune con Stewart e potrebbe averne di più se invece di essere stato il meccanico che seguiva la macchina del fratello Tino e dei clienti negli anni in cui avrebbe potuto essere il giovane prodigio, avesse trovato un Ken Tyrrell in grado di fargli fare il professionista invece dell'eterno pilota privato tenacemente alla caccia della vittoria ad ogni nuova corsa contro la volontà delle squadre ufficiali, dei bilanci difficili da far quadrare e dei soloni stessi del nostro automobilismo che spendono milioni per creare piloti senza che poi si sappia a cosa debbano servire.

Le speranze dietro il cristallo

«Non voglio criticare, assolutamente, non è nel mio carattere, ma non capisco perché si stia tanto a discutere per fare nuovi piloti quando poi quelli che ci sono non riescono a trovare un aiuto, uno sbocco...» Già, perché a Vittorio capita proprio questo: dopo le Speranze Ferrari (speranze...) e quelle ISO ora è rimasto il solito crudele destino che mette i nostri piloti davanti ad una di quelle vetrine di cristallo invisibili, dietro le quali sembra ci sia a portata di mano ciò che si desidera, ma contro le quali si va a sbattere la testa. Arrivano lì, ad un passo dalla Formula 1, consapevoli di poterci correre con giuste ambizioni, e la testa sbatte contro la vetrina...

«Cosa devo fare? In Formula 2 ho dimostrato quest'anno di andare forte. Da privato credo di aver ottenuto il massimo. Certamente se rimango in Formula 2 sono impegnato ad andare meglio, sempre da privato,

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 8

per ottenere che cosa? Ho tutto da perdere in realtà contro i piloti e le squadre ufficiali. La Formula 2 la farò più che volentieri se contemporaneamente facessi anche la Formula 1, allora sì che avrebbe un senso.»

Ha forse torto? Tanto per chiarire le idee su cosa significhi un impegno in F. 2 è bene ricordare che negli ultimi sette anni di questa Formula gli italiani hanno vinto otto volte in tutto, 6 come piloti ufficiali: Tino Brambilla (il fratello «E' lui che mi ha veramente aiutato in questi anni»), de Adamich e Salvati e due come privati, quest'anno, con Vittorio.

Le vittorie conquistate debbono essere un traguardo, non una lotta per poterle mantenere. Alla March sarebbero più che contenti di avere Vittorio a fianco di Jarier sulla seconda Formula 1 ufficiale del Team, lo sappiamo da fonte diretta. Robin Herd e Mosley stanno cercando un secondo pilota forte perché sono convinti che la nuova F. 1 farà l'effetto che le macchine di quest'anno hanno fatto in F. 2 e F. 3. Ma alla March, che non ha più i soldi della STP, si vuole un pilota in cui credere che disponga anche di uno sponsor robusto. La BETA è incerta, purtroppo, e per Vittorio tutto è ancora nell'aceto.

Casco d'Oro di Autosprint («è stata una grande soddisfazione, come sono state soddisfazioni grandissime le mie vittorie di quest'anno») stimato ed apprezzato da tutti, rischia di non poter arrivare a quella F. 1 che tanto desidera («se volessi correre con le Sport 2000 all'Abarth saremmo ben contenti, ed anch'io, perché l'unica corsa che ho fatto con la loro macchina l'ho vinta, ma adesso penso soprattutto alla F. 1»).

Niente da fare per Ferrari ed ISO, niente neppure con l'Alfa («avevamo parlato con l'ingegner Chiti ai tempi del motore per la F. 2, poi non ho più sentito niente»), niente dalla CSAI («Rogano si è complimentato dopo la vittoria di Salisburgo... dopo quella di Albi neppure i complimenti»). Forse è successo perché non lo conoscevano abbastanza, forse perché lo pensavano diverso da quello che è.



Gabriele SERBLIN
Casco
d'Argento



Lella LOMBARDI
Casco
di Bronzo

Lei ha vinto la PANTERA...

E' un tifoso di MERZARIO

CONTINUAZ. DA PAGINA 5

vamo otto in lizza.»

«Sì, d'accordo, ma... la lizza l'ha vinta lei. Quanti anni ha?»

«Diciannove.»

«Studia, lavora?»

«Frequento l'Istituto per geometri.»

«Che macchina ha?»

«La Cinquecento.»

«Che lavoro fa suo padre?»

«Sono rimasto senza papà. Siamo solo io e mamma.»

«Da quanto tempo legge AUTOSPRINT?»

«Da sempre. Dal 1968.»

«E i piloti preferiti chi sono?»

«Merzario, e poi Stewart e Fittipaldi naturalmente.»

«Senta ora le passo il direttore.»

«Chi, proprio Sabbatini?»

«Ecco attenda.»

«Ecco Sabatini, buon sera e complimenti. Intanto la prenoto: mi farà la prossima schedina del Totocalcio per domenica prossima (questa Zanara... n.d.r.). Ha detto che le piace Merzario, e di Ferrari che ne pensa?»

«Penso che Marcellino sia un po' cattivello. Ma anche l'ingegnere... Mi dispiace che Merzario per l'Alfa e anche Ferrari abbia lasciato Osella.»

«Allora ci vediamo martedì alla premiazione. Verrà a prendersi la Pantera.»

«Grazie davvero!»

«Sì, va bene, ma non si ubriachi questa sera!»

«Eh no, domani ho un compito in classe...»

«Senta signor Tamburlini, Lei ha 19 anni e una Pantera. Sa che non potrà guidarla?»

«Come, come? Io ho la patente, guido già la Cinquecento.»

«Eh sì, ma non basta. E' notizia di oggi. Poi leggerà. Oro si goda la sua gioia.»

«Grazie comunque, e arrivederci.»

Come leggerete in altra parte del giornale la Pantera, Tamburlini dovrà aspettare due anni a guidarla.

Oggi sembra ormai (quasi) proibito, vincere, una volta tanto, anche un concorso...

a. r.

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.

Lo SHOW finale

L'ultima premiazione della giornata bolognese è quella relativa alle vetture vincitrici del referendum per «AUTOMOBILISSIMA '73» organizzato, come di consueto da AUTOSPRINT e dall'ENTE FIERE DI BOLOGNA nell'ambito di «GIO '70». Le Rose d'Oro e d'Argento premiano la FIAT 126 vincitrice assoluta, l'ALFETTA e la PORSCHE CARRERA vincitrici di categoria. Festa in casa FIAT che già nel 1972 si era aggiudicata il risultato con la FIAT 127, decretata inoltre Automobilissima dell'anno.

Fra un «tempo» e l'altro della manifestazione «Casco d'Oro» un intermezzo «frivolo», ma assolutamente in carattere: la sfilata-sprint di modelli femminili e maschili in tessuti a maglia SILAN sul tema «La donna e l'automobile» che sta riscuotendo un mare d'applausi. Come sempre la grazia femminile riesce a distogliere anche l'attenzione dei «malati» d'automobilismo che all'annuncio della sfilata si sono stretti nelle spalle con un dubbioso «bah!».

Per finire non poteva mancare l'attore Jackie Stewart, il campione di tutti i primati, che lascia l'agone ma non il mondo delle corse, un mondo nel quale ROMAN POLANSKY ha voluto farcelo ancora vedere col suo film «WEEK-END DI UN CAMPIONE» nel quale il grande scozzese recita, d'obbligo, la parte del protagonista ancora pilota (in attesa di diventare soltanto attore).

● Il direttore del RALLY TAP, che dovrebbe svolgersi dal 19 al 24 marzo del 1974, ha annunciato qualche particolare della gara. Si correrà su tre settori e i controlli saranno in numero minore.

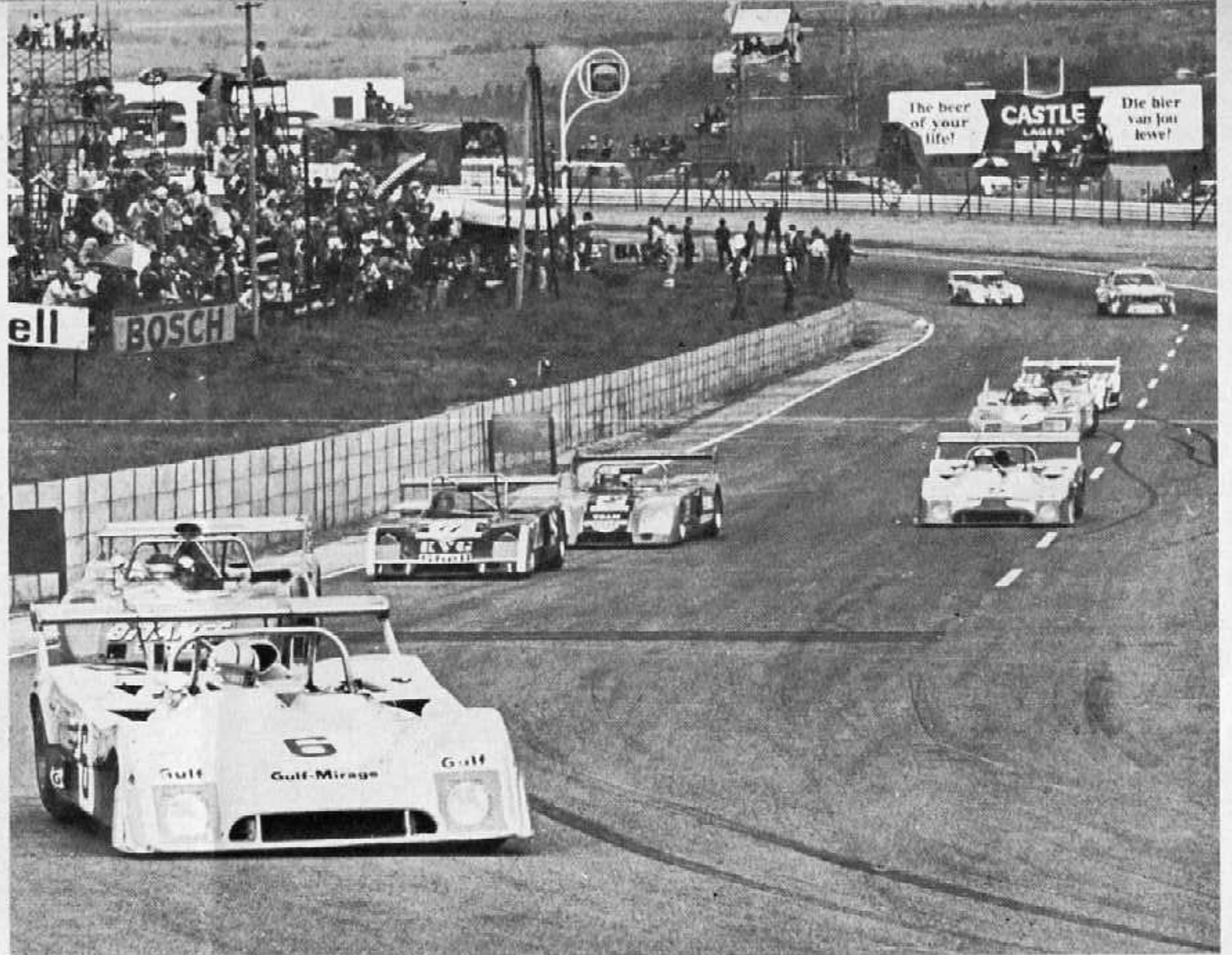
● Con una votazione che comprendeva tutti i modelli ora in produzione, i giornalisti argentini hanno eletto «vetture dell'anno» la Fiat 125. Costruita in Argentina dalla Fiat-Concord, si tratta di una delle più popolari vetture nel paese.

● KALLSTROM e il suo coequipier Billstam hanno firmato un contratto in esclusiva con la Datsun, per l'anno prossimo. I loro servizi saranno richiesti più che altro per un programma che comprende il TAP, il Press On Regardless, il Total, il Heatway, il Southern Cross e il Rally del RAC. In più è probabile che corrano nel Rally di Svezia e nel Safari.

ICKX ha cominciato a KYALAMI a ritrovare la sua verve antiferrarista

Il «girino» CASONI piace alla BMW

A destra, durante il primo giro della 9 Ore di Kyalami, Hailwood precede Lafosse, Hine, Watson, Bell, Jost, Schenken, Ickx e Lucas. Qui sotto, la BMW 3300 che Ickx con Stuck ha condotto ottimamente



La 9 ORE di Kyalami, la corsa di durata di inizio novembre che sorprendentemente la Gulf-Mirage ha dovuto lasciare alla (vecchia) Porsche 908-03 di Jost e Muller, sembra possa diventare — in questo convulso fine '73 per l'angosciante crisi petrolifera — quasi un'ultima spiaggia almeno stagionale delle corse. E' vero che ancora l'altra settimana si è disputata una serie « Springbok 2000 », ma ora anche il Sudafrica è interessato alle restrizioni di carburante tanto che persino le prove « invernali » sono sospese, come sapete, a Kyalami. In questa « carestia » agonistica, merita dunque tornare con qualche appunto particolare su una gara alla quale non eravamo riusciti a dare spazio, specie fotografico. Se si tratterà di un'ultima spiaggia (almeno per qualche tempo) sarà bene conservarne un quadro più completo. Anche perché, in quanto a partecipanti, c'erano anche nostri qualificati esponenti che la loro figura l'hanno fatta più di quanto abbia poi detto la classifica. Avete capito che ci riferiamo a « Gero » e Casoni, invitati dall'organizzatore Alex de Bignault in Sudafrica. Egli aveva garantito il trasporto della vettura e sei biglietti per l'aereo, sorta di ingaggio quindi, pari ad una cifra di circa 6 milioni. Sul posto è molto facile trovare della pubblicità per la macchina: pur senza nessuna richiesta precedente i due piloti italiani trovavano subito due ditte, la Power (additivi) ed una officina di rettifica, disposte a sponsorizzare la Pantera per un milione di lire. Infine la Shell ha concesso la benzina gratis per prove e gara.

PARTENZA DIFFICILE

La De Tomaso doveva essere caricata sabato 27 alla Malpensa su un aereo della compagnia inglese Trade Winds. Assieme dovevano partire anche la BMW ufficiale e la Porsche di Jost, arrivate in camion dalla Germania. Per ogni macchina, corredata dai ricambi, era stato ammesso un peso massimo di 2500 kg. ma la BMW lo aveva comodamente raddoppiato con una enorme mole di attrezzature: 85 ruote gommate, bombole di ossigeno, motorini Honda ecc. Alla logica richiesta di ridimensionamento la casa tedesca opponeva un netto rifiuto, minacciando di cambiare compagnia se non fosse partito tutto, Porsche compresa. La soluzione era incredibile. I funzionari italiani addetti ai trasporti decidevano di scaricare la Pantera (già sull'ae-

reo) e di accontentare i tedeschi. La macchina italiana veniva riportata a Roma, dove veniva spedita su un aereo di linea ed arrivava in Sud-Africa mercoledì sera, vale a dire con due giorni e mezzo di ritardo. E gli organizzatori non volevano credere che un episodio simile fosse accaduto a Milano e non a Monaco di Baviera!

PANTERA - IMPORT

La macchina italiana era molto ammirata perché non era mai stata vista in Sud-Africa ma dopo l'exploit in corsa già si stanno interessando per importarla. La macchina preparata da Bardelli è riuscita a sfatare la convinzione che alle G. 4 modenesi non si addicessero le lunghe distanze. I problemi di lubrificazione e di raffreddamento sono stati ormai risolti e per la 9 Ore erano stati sostituiti soltan-

to i dischi dei freni che di solito sono i Girling con i piccoli fori di raffreddamento sui due piani. La casa inglese però non garantisce che possano essere superati i 1000 km., tanto che dopo quella distanza i dischi si crepano. Ora sono stati messi a punto dei nuovi dischi non forati che hanno un'azione frenante inferiore solo del 15% ma durano in compenso molto a lungo. Naturalmente era stata smarginata la carburazione perché il circuito si trova a 1800 m.

LA CORSA

La macchina era assistita in gara da Bardelli e da due meccanici, Tommasino dell'Autoracing e Wilson della De Tomaso che aveva contribuito in misura notevole alla spedizione con quattro casse piene di ricambi.

CONTINUA A PAGINA 16



**La tua Ford più viva
una messa a punto perfetta
e... quel pugno
di cavalli in più**

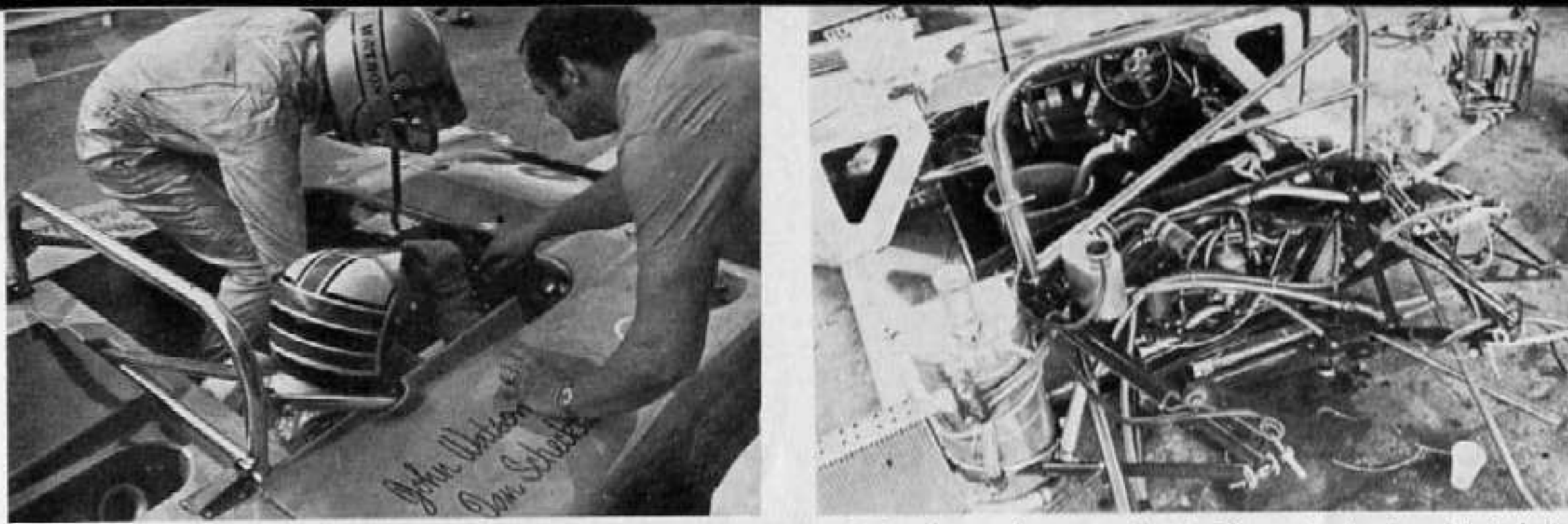
Abbiamo preparato per le corse (F. Ford, F.3, Escort Mexico, Escort gr. 2) centinaia di motori Ford. Abbiamo vinto, abbiamo perso. Ma soprattutto ci siamo creati un patrimonio indiscusso di esperienza sul come fare andare un motore Ford e risolvere ogni tua esigenza. Oggi allarghiamo il campo di attività. Oggi ci rivolgiamo a chi la macchina la usa per lavoro. Per offrirgli una messa a punto perfetta e quel pugno di cavalli in più che significano sorpassi più facili, marcia più brillante, consumo inferiore. Senza truccare il motore e soprattutto senza spendere molto. Devi andare in vacanza? Parti con la tua Ford in ordine. Torni da un lungo viaggio? Metti a posto la tua macchina. Da noi. Alla Delta troverai amici che veramente conoscono la tua vettura.

La Delta conosce i Ford

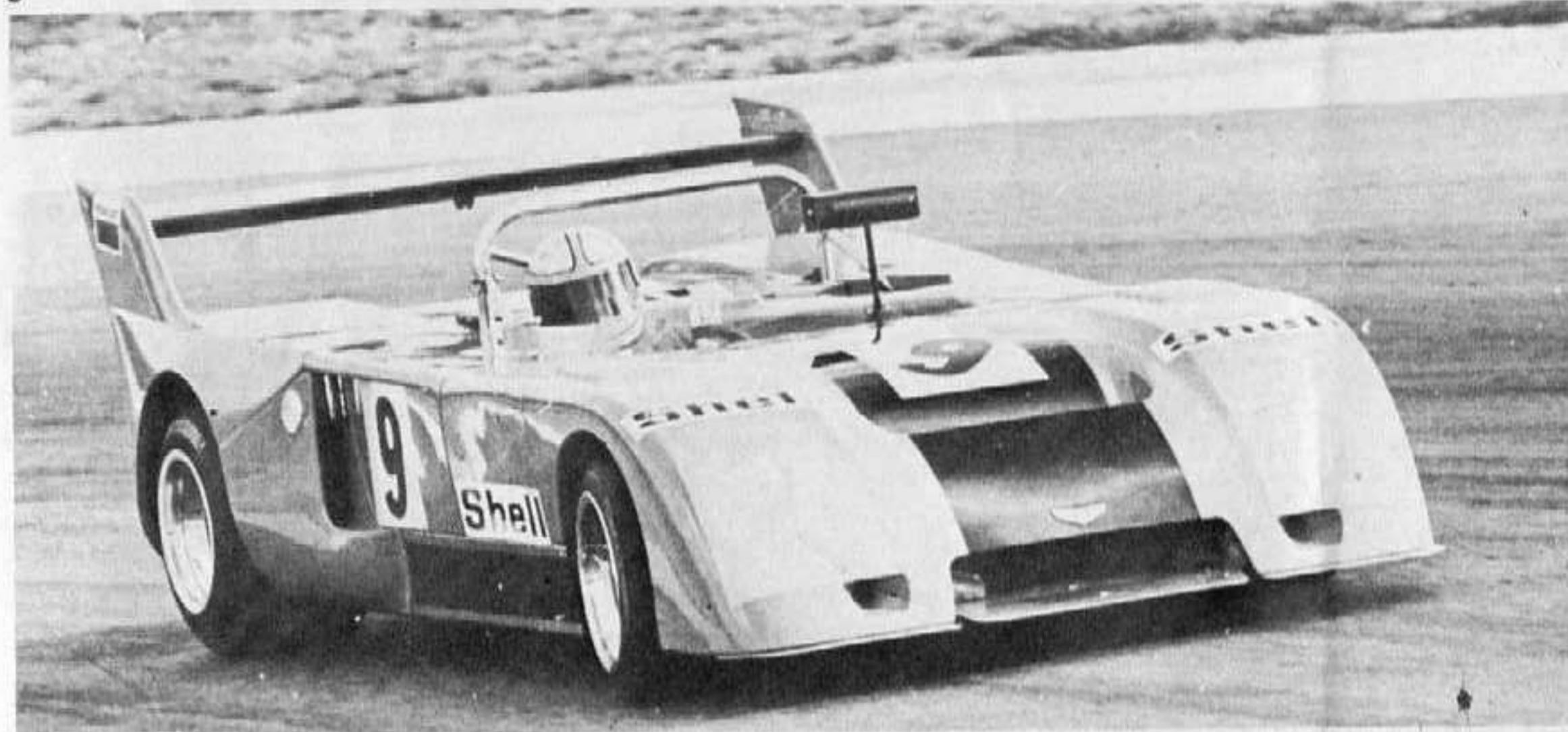
Delta - Officina autorizzata Ford Avo

ELABORAZIONI MOTORI
Garbagnate Via Volta, 18
Tel. 9957247

RUOTE IN LEGA LEGGERA
Milano P.zza Perego, 11
(ex Via Stilicone, 2) Tel. 3185346



Sopra, a sinistra un cambio di guida fra Watson e Ian Scheckter durante la 9 Ore. A destra, il telaio monoscocca della nuova Chevron B 26 ha un traliccio posteriore per il motore. Sotto, ecco un'immagine della nuova Chevron B 26 caratterizzata dalle solite pinne che sostengono il largo alettone



CONTINUAZ. DA PAGINA 13

Ottavi nelle prime due ore di corsa. «Gero» e Casoni erano via via saliti fino al quarto posto assoluto alla settima ora, nonostante un difficoltoso cambio delle pastiglie dei freni, cambiate per puro scrupolo, durato ben 11'35". Alla fine della settima ora inizia il calvario della macchina che andava a sette cilindri e talvolta a sei. L'inconveniente non era dovuto ad una valvola ma era assai più banale, addirittura sconcertante. La temperatura elevatissima era riuscita a cuocere perfino l'amianto che protegge i fili delle candele che si erano scoperti e talvolta toccavano i coperchi delle punterie. Poi magari i fili si spostavano e la macchina tornava a marciare normalmente, tanto che alternava giri in 1'36" a giri in 1'45".

Alla fine dell'ottava ora, con «Gero» alla guida, si rompeva la cinghietta della pompa esterna dell'olio, cambiata nel tempo record di 3'20". La sosta poi riusciva a raffreddare l'amianto dei fili e la Pantera concludeva in bellezza, fresca come quando era partita. Ottimo il risultato finale ma poteva essere addirittura a sensazione. Infatti, visto che a parte le soste dovute a guai banali la macchina ha sempre marciato come un orologio sempre sull'1'35". Meritava essere 5.

PERICOLO GIALLO

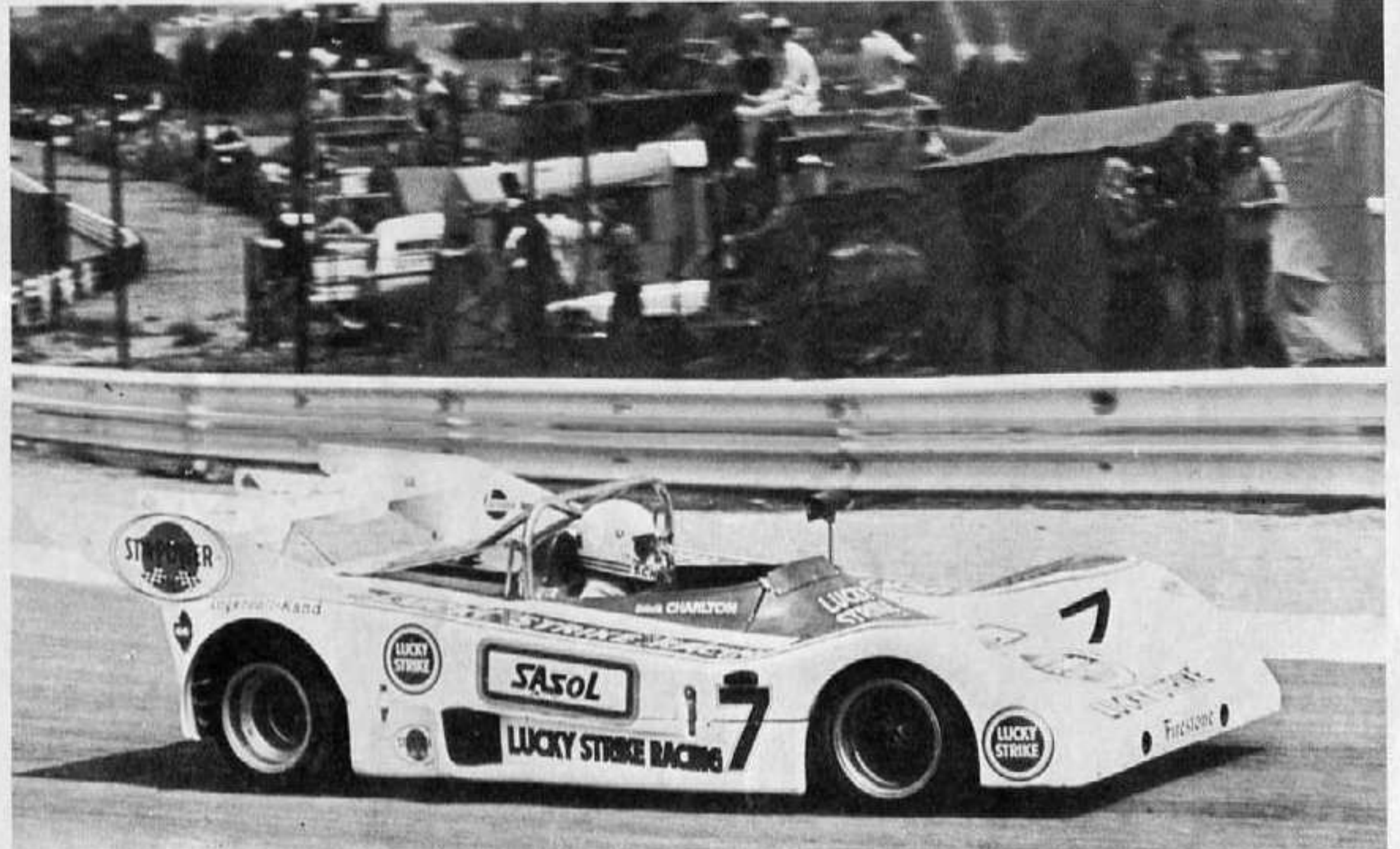
Incredibile l'organizzazione delle Datsun che aveva portato due 240/Z preparate nei minimi particolari. Quella ad iniezione era stata passata in G. 5 per il peso molto inferiore alla fiche ma anche la G. 4 a carburatori aveva fatto sorgere molte perplessità. Hanno sempre marciato con una ammirevole regolarità, senza mai cambiare pastiglie dei freni ed assai raramente le gomme. Queste erano le giapponesi Bridgestone che hanno una durata più che doppia rispetto a quelle europee. Molto interessante anche la Chevrolet Firenze, una macchina sud-africana derivata dal connubio della britannica Wauxhall Firenze (850 kg.) con un motore GM di 5 litri. La macchina pesa in corsa 1050 kg., ed il motore alimentato da due Holley-1000 sviluppa circa 440 CV a 8000 giri. Molto veloce è anche molto fragile.

AI BOXES SI PAGA

Erano presenti circa 80.000 spettatori, sempre molto disciplinati, nonostante il circuito sia sempre piuttosto «libero» e le recinzioni molto limitate. Al prez-



Dopo il suo ritiro, De Fierlant spiega al direttore tecnico della Gulf-Mirage, Horsman, come ha portato fuori gara la Mirage che era in testa. A destra, alla 9 Ore c'era anche Tim Schenken, che ha guidato assieme a Dave Charlton questa GRD 73S con motore Ford BDG



Una delle caratteristiche della gara sudafricana è l'eterogeneità delle vetture in corsa. Ecco infatti una Lola 2 litri precedere la Datsun 240 Z di Chatz-Mortimer, che sono arrivati 6. assoluti

PERDE IL FAIR-PLAY

Il box della casa bavarese, presente con Neerpasch e sette meccanici, era proprio di fianco a quello della De Tomaso e, date anche le prestazioni molto simili tra le due macchine, si era sviluppata una certa rivalità. Ad alimentarla provvedeva poi Ickx che mostrava di vedere gli italiani come il fumo negli occhi. Nelle prime fasi le due macchine erano assieme e quando alla BMW si romperà un uniball nella sospensione anteriore destra il pilota belga dimostrerà un evidente disappunto. Alla premiazione poi tutti i protagonisti erano invitati a parlare, secondo una vecchia usanza anglosassone. Ickx però si è scusato e si è limitato a dire con la solita aria da ragazzino terribile: «Non sono abituato a parlare perché, correndo tanto tempo con la Ferrari, non mi è mai stato possibile vincere e quindi essere invitato ai microfoni». In compenso Neerpasch ha pensato lui a «consolare» Casoni di questa difficile coabitazione proponendogli un programma BMW in Euroturismo. Il «Giro d'Italia» vinto dal finalese ha fatto colpo. Ma il finalese non ha ancora preso decisioni, correndo ormai da dilettante.

zo di 15.000 lire venivano venduti anche dei biglietti per i box. In tal modo lo spettatore aveva il diritto di stare gomito a gomito con piloti e tecnici. Facile immaginare che cosa accadrebbe da noi mentre a Kyalami gli appassionati, erano corretti e discreti.

LE GOBBE - SICUREZZA

Per frenare gli ardori di chi arriva e parte sparato dai box, ogni dieci metri vi erano delle gobbe in cemento affrontabili solo ad andatura moderata. Ottima poi la sicurezza in pista. Al centro della strada vi era una linea bianca continua e le macchine che avevano segnato in prova un tempo inferiore ad 1'31" potevano sempre occupare le due corsie. Le macchine che avevano un tempo compreso tra 1'31" ed 1'36" potevano viaggiare a loro piacimento nei tratti diritti, mentre in curva dovevano stare all'interno. Infine le macchine più lente dovevano sempre stare nella corsia interna.

QUESTE LE VELOCITÀ MASSIME CON LA FOTOCELLULA: Gulf 271; Lola (Lafosse) 262; Porsche 258; Lola (Craft) 252; Pantera 248; BMW 236; Datsun 226.

d. b.

ultima domenica SPRINT?

Una fantastica edizione del RALLY RAC, disputatosi nei primi giorni di restrizione della benzina, ha rivelato MARKKU ALEN (3°)

LO SCHECKTER**1. MAKINEN****dei rallies****ha fatto scordare la crisi del petrolio**

Con la vittoria in questa edizione del RAC Rally, Timo Makinen ha concluso una magnifica stagione con la Ford-Escort, passata attraverso le vittorie alTunturi ed al Mille Laghi. Con lui, Henry Liddon

SPECIALE PER AUTOSPRINT

YORK - E' un peccato che il Rally del RAC si sia corso sotto la cappa di piombo causata dalla crisi del petrolio, perché ciò può fare passare in seconda linea il fatto che si è trattato di una bellissima gara, da ogni punto di vista. Le prime posizioni erano in dubbio fino alle ultime ore, quando, per un misto di fortuna e di guida brillante, la Ford ha ottenuto 1-2-3, con Makinen davanti a Clark e al notevole nuovo arrivato, Markku Alen. Un'altra prova encomiabile, da parte di un «novellino» del RAC, è stata quella di Barbasio, che ha portato la sua Fiat fra i primi dieci posti, mentre faceva la conoscenza delle foreste inglesi, senza contare che si trovava in mezzo al miglior gruppo di professionisti che si sia visto quest'anno in un rally.

La prima parte della nostra

cronaca si concludeva mentre i concorrenti tornavano a York, al termine della prima fase di due giorni. Allora conduceva Makinen, seguito da Waldegaard, Clark, Rohrl, Lampinen, Eklund, Walfridsson e via via gli altri. Con prestazioni degne di nota, Alen era risalito al tredicesimo posto, dopo essere arretrato al centosettantottesimo, a seguito della sua disavventura a Sutton Park, la vigilia. A York le posizioni degli italiani su Fiat erano le seguenti: Barbasio quattordicesimo, Verini venticinquesimo, mentre Ballestrieri occupava il trentaseiesimo posto. Le sorti dei giapponesi erano tristi, l'unica Datsun ufficiale sopravvissuta era quella di Kallstrom, al ventitreesimo posto, benché Mehta andasse bene con la Sunny; la Toyota in miglior posizione era quella di Andersson, quindicesima.

Marie Claude Beaumont conduceva nettamente davanti a Rosmary Smith su Escort e ad Eva Heinonen su Volvo, fra le dame. Fra le 130 vetture in gara (partite 198) nessuna squadra ufficiale era intatta, dopo i primi due giorni. Fra i primi dieci c'erano due «malati»: Clark, il cui raffreddore era però migliorato, dopo una notte di sonno a York, e Rohrl, che è arrivato con un tremendo mal di denti, convinto di non potere più proseguire (il dentista locale ha poi risolto il problema). L'unico membro della famiglia reale inglese che non si interessi a cavalli e a barche, cioè il principe Michele di Kent era fuori tempo, per cui la sua Escort è stata ritirata. Un'altra Escort ha avuto un gua-

David Hodges

RALLY DEL RAC - 16-21 novembre - Rally valevole per il campionato marche. LA CLASSIFICA

1. Makinen-Liddon (Escort RS1600), 407'08"; 2. Clark-Mason (Escort RS1600) 412'23"; 3. Alen-Kivimaki (Escort RS1600) 415'26"; 4. Walfridsson-Jensen (Volvo 142) 421'13"; 5. Nicholas-Roure (Alpine) 423'08"; 6. Blomqvist-Blomqvist (Opel Ascona) 425'55"; 7. Waldegaard-Gherzellus (BMW 2002) 426'14"; 8. Carlsson-Peterson (Opel Ascona) 429'19"; 9. Fowkes-Harris (Escort RS1600) 429'36"; 10. Barbasio-Macaluso (Fiat 124 Rally) 430'14"; 11. Aaby-Moreite (Opel Ascona) 430'50"; 12. Andersson-Phillips (Toyota Celica) 431'17"; 13. Gallagher-Muir (Escort RS1600) 432'37"; 14. Kallstrom-Billstam (Datsun 240Z) 434'26"; 15. Warmbold-Todt (BMW 2002) 435'58"; 16. Danielsson-Sundberg (BMW 2002) 439'30"; 17. Kalkin-Coyle (Chrysler Avenger) 440'22"; 18. Hegglo-Dean (Escort RS1600) 445'10"; 19. Verini-Russo (Fiat 124 Rally) 448'02"; 20. Coleman-O'Sullivan (Escort RS1600) 452'13".

CONTINUA A PAGINA 20



In pieno volo, la Ford Escort della vera rivelazione del RAC, il finlandese (tanto per cambiare) Markku Alen, finito terzo assoluto dopo una fantastica rimonta dovuta ad una iniziale uscita di strada

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

sto prima di ripartire. Tempo freddo, però bello.

Liddon, coequipier di Makinen, ha detto del suo compagno: «Timo ha guidato con tutta l'energia e l'entusiasmo che abbia mai manifestato in vita sua; è sulla cresta dell'onda.» Anche Clark ha fatto sfoggio di molta decisione, per dare il massimo delle sue possibilità. Nel primo tratto speciale (uno dei pochi su asfalto) ha guadagnato 5" su Makinen in tre prove ha ridotto il distacco con Waldegaard da 22" a 15", ma dopo il pilota della BMW ha rotolato con vera e propria ferocia. Uno dei leaders è sparito presto, cioè Rohrl, la cui Opel è stata vista immobile sul ciglio della strada, mentre il pilota armeggiava inutilmente dentro il cofano. Nicholas è passato all'ottavo posto, superando Cowan, mentre Blomqvist portava la sua Opel Ascona al decimo. All'imbrunire i leaders erano in Scozia e sapevamo tutti che stavamo assistendo all'ultimo rally inglese... per quanto tempo? Ormai sono state applicate dal governatore le restrizioni sul carburante (che, se fossero arrivate pochi giorni prima avrebbero probabilmente fatto annullare la corsa).

Erano ormai superati i tratti speciali della zona dei laghi, di cui il primo pilota ad arrivare al controllo di Carlisle, Walfridsson, ha detto: «Le condizioni erano ottime.» Non tutti sarebbero stati d'accordo, perché c'era stata un'epidemia di guasti a trasmissioni e così via, con due Escort (erano fra le prime dieci vetture) uscite di scena e rottura dell'albero della distribuzione sulla macchina di Cowan.

Si divertono correndo

A Carlisle sono partite 118 vetture e fra i leaders Clark ha perso terreno a vantaggio di Waldegaard, in parte per una foratura, tanto che era staccato di 1'20". Nicholas occupava la settima posizione e Walfridsson ando velocemente. Alen era staccato di poco più di un minuto dall'Alpine. La scena era pronta per un'altra notte interessante, o meglio una mezza notte, dato che il percorso accorciato significava che il periodo di riposo si sarebbe avuto al mattino prestissimo, a Erskine. Liddon ha detto: «Nessun problema, ci stiamo divertendo.» Clark, un poco arretrato, aveva l'aria di stare meglio, mentre il suo coequipier, Mason, aveva l'aria di stare peggio. Le due Saab all'inseguimento (quelle di Lampinen e di Eklund) avevano avuto note agli ammortizzatori e Lampinen ne aveva avute anche ai freni. Adesso le loro posizioni erano minacciate da Alen, che aveva segnato tempi velocissimi. Dietro di lui Walfridsson, Nicholas, Carlsson, Blomqvist, ma Barbasio si avvicinava a quest'ultimo. Verini era ventesimo, Ballestrieri ventiduesimo. I novellini del RAC stavano imparando presto e le vetture ancora in gara erano 109.

«Scivoloso»: questa la parola usata da quasi tutti i piloti, per descrivere le condizioni del martedì. Su molti tratti speciali c'era una traditrice crosta di ghiaccio e sull'ultimo tratto scozzese perfino Clark è incappato in un testa-coda, danneggiando la sospensione, però perdendo poco tempo. I tratti forestali nel nord dell'Inghilterra (meravigliosa zona da rally, dato che si può stare nella foresta e udire le vetture rombare tutt'attorno nei diversi tratti) sono stati teatro di molti avvenimenti. Eklund si è rovesciato e la sua Saab è arretrata

In difficoltà i «novellini» italiani riscattati dalla rimonta di BARBASIO

Due milioni di spettatori e la nebbia nelle foreste



ALLEN ha fatto anche capriola!



In Inghilterra per «parare» le residue velleità di Verini al titolo italiano, Ballestrieri in coppia con Maiga è stato costretto al ritiro, aggiudicandosi ugualmente il titolo di campione italiano rallies



L'impresa impossibile di piazzarsi fra i primi alla sua prima esperienza in un rallye così particolare come il RAC non è riuscita a Verini, che in coppia con l'esperto Russo è arrivato però alla fine

in ottava posizione, Verini che era tentato avviarsi in modo spettacolare, a una curva secca, cinquanta metri prima della fine del tratto, è andato dritto filato oltre un terrapieno, finendo in mezzo a un folto d'alberi. Per fortuna il servizio d'assistenza Fiat era in attesa ed è corso in suo aiuto, rilevando che la vettura era poco danneggiata, tanto che il motore si è subito rimesso in moto. Restava il piccolo problema di riportare la vettura in strada, ma è stato risolto con l'espedito, fra l'altro, di segare alcuni alberi («naturalmente dopo aver avuto il permesso»), ci ha detto Maruffi solennemente).

La Lancia di Ballestrieri ha abbandonato in sordina il rally sul tratto speciale 66. Ballestrieri è leggermente uscito di strada, ma non ce l'ha fatta a tornarci senza essere aiutato... e gli aiuti non sono arrivati per un'ora. A quanto pare era molto stanco perché il differenziale autobloccante rende l'uso dello sterzo molto duro, mentre in un rally come questo ci vuole proprio il contrario. Ha però avuto la consolazione di sapere che ci sarebbe voluto un miracolo perché vicesse Verini, ottenendo così il titolo italiano.

Impressioni? Makinen ha messo in luce una guida molto più liscia di prima e viene il sospetto che allora, sentendosi tallonato, fosse ricorso di nuovo alla sua vecchia abitudine di cambiare marcia senza usare la frizione, mentre nella seconda parte ha avuto più cura del suo cambio ZF... andando altrettanto velocemente. Alen strideva «alla disperata» sulle strade pubbliche, incredibilmente veloce nei tratti speciali (dopo Turner ha detto: «E' il Scheckter dei rallies e in questa gara si è rivelato come una vera esplosione»). Clark stava chiaramente meglio, le Fiat emettevano suoni ottimi però nei tratti speciali sembravano più difficili delle Escort da pilotare ad alte velocità. Kallstrom faceva del suo meglio per tenere alte le speranze della Datsun, benché non avesse freni sulle ruote posteriori e soltanto ogni tanto su quelle anteriori.

Alen Markku si avvicina

Per tutta la giornata i distacchi fra i primi sono rimasti più o meno uguali, ma al termine Alen si era avvicinato a Lampinen che era in quarta posizione. Poi ritorno a York, in una fredda serata in cui si addensava la nebbia che prometteva male per l'ultima giornata (che il RAC aveva pensato di annullare, per via della crisi del petrolio). Alla seconda fermata notturna era in testa Makinen, seguito da Waldegaard, Clark, Lampinen, Eklund, Carlsson, Blomqvist. Barbasio era ancora undicesimo, Verini ventunesimo nonostante la sua «passeggiata». Maruffi sembra depresso, o forse era soltanto stanco? Tenendo conto della loro mancanza di esperienza in questa gara anglo-scandinava, i suoi piloti stavano andando infatti molto bene e c'erano ottime possibilità che uno finisse fra i primi dieci, exploit di cui nella maggioranza i piloti di rallies sarebbero orgogliosi.

Alcune delle peggiori previsioni si sono concretate la mattina dopo, con una nebbia densa e strade ghiacciate nei tratti in pianura. Difficili quelli nelle foreste. Infatti si sono avuti numerosi e frequenti avvenimenti di spicco, e se per un poco non ci saranno più rallies in Inghilterra, stavano finendo in modo drammatico. Il team Saab si è completamente disintegrato, con il ritiro di Eklund per una ruota staccata in un tratto speciale, con Lampinen uscito indenne dalla vettura rovesciata, per poi restare fermo col motore muto. Dopo una

LONDRA - Assolutamente nuovo arrivato sulla scena dei rallies internazionali, fuori della Finlandia, **Markku Alen**, ha dato prestazioni che si possono soltanto definire stupefacenti, in questo rally. Dopo essere uscito di strada, perdendo molto tempo su un tratto speciale, nella prima giornata, ha lottato per risalire fra i primi dieci, nel terzo giorno. Prima aveva gareggiato una sola volta, fuori della Finlandia, nei rally inglese di Lindisfarne, quest'anno, ove il suo mentore-navigatore era Henry Liddon. Il ventiduenne Alen ha vinto dodici rallies finlandesi e arrivò secondo alle spalle di Makinen in quello dei Mille Laghi.

prova magnifica, fino dal principio, Waldegaard è finito in mezzo agli alberi. Sceso di macchina, per prima cosa ha visto Alen che finiva a sua volta fra gli alberi, all'indietro... e con le ruote in aria! L'Escort è stata fermata da un albero abbastanza robusto per poterlo fare e si è rovesciata su un fianco. Quando è rimasta immobile ormai erano già arrivati aiuti ed entrambe le vetture sono state riportate in gara (raggiungendo la strada più oltre, evitando così la forcella). Alen ha poi detto: «Troppo veloce in quinta», e deve essere stata la parsimonia verbale più grande di tutto il rally!

Marie Claude Beaumont aveva praticamente in tasca la Coppa delle Dame quando è stata costretta al ritiro, mentre scriviamo non è chiaro quale versione sia quella giusta: la francese si è rovesciata con la sua Opel, oppure è stato il motore a gridare «basta»?

Dietro a Walfridsson con l'incredibile Volvo — o forse è più giusto dire l'incredibile Walfridsson — avvenivano molti mutamenti di posizioni, poi la gara si è conclusa e tutti sono andati a York, in mezzo alla nebbia, per i festeggiamenti (quello della Ford è stato in sordina, per adeguarsi allo stato d'animo dovuto alla crisi del petrolio) o per i reclami (dopo il loro assoluto e inatteso insuccesso quelli della Saab spiccavano per la loro assenza).

Eeva Heinonen arrivando a York ha avuto la sorpresa di sapere che aveva vinto la Coppa delle Dame, piazzandosi trentaduesima assoluta.

Si ritiene che il rally sia stato seguito da circa due milioni di persone, sparse nei vari punti, e



Un bel controsterzo della Toyota Celica di Ove Andersson-Phillips, in un tratto nella parte centrale della gara. E' arrivato dodicesimo

LONDRA - Per seguire il Rally del RAC, abbiamo avuto la fortuna di potere usare una delle nuove Ford Escort RS 2000. La parola «fortuna» è usata di proposito, perché per questo tipo di lavoro si tratta di una vettura che si può definire quasi ideale e in questo specifico caso ha modificato le iniziali impressioni. Cioè prima la macchina sembrava assai diversa dai due esemplari offerti alla stampa da provare e nella guida in città, veniva fatto di pensare «che vettura poco maneggevole e dura». Perfino superando il lieve rialzo della strada, ai semafori, sbalanzava e i rapporti davano un'impressione non del tutto giusta. All'inseguimento dei rallisti, invece, la Escort ha cambiato completamen-

Sull'autostrada la RS 2000 è andata tranquilla e felice, con riserve di potenza, percorrendo quei tratti di pura noia a una regolare media di 180 orari. Velocità che trasgredisce senz'altro i limiti imposti in Inghilterra, si dirà. Beh, d'accordo, ma si deve ricordare come ci si comporta in certi casi in Inghilterra, trattandosi di sport. In alcune zone — avvertimento per chiunque si rechi in Gran Bretagna — la polizia pare disposta a chiudere un occhio per trasgressioni di poca entità, purché non ci si comporti veramente da imbecilli. E così, il primo mattino del rally, ci siamo trovati diretti verso l'iniziale controllo orario, lungo un'autostrada, accodati a un veicolo della polizia che superava di circa 15 chilometri

Questa testimonianza del nostro inviato è anche lezione di costume

Per i «limiti» la Polizia ha chiuso un occhio

rebbero stati penalizzati di mezz'ora, stando al regolamento del rally. In poche parole, ciò significa che se si trasgredisce in misura abbastanza grave ai limiti di velocità in una data zona va tutto bene, ma non si deve credere di potere farlo ovunque (un caso specifico è rappresentato dalla prima cinquantina di chilometri sull'autostrada a nord di Londra) o di potere farlo spericolatamente in qualche punto (come fece Beltoise, qualche tempo fa).

Tutto questo sembrava naturalmente appartenere d'un tratto al passato, quando il terzo giorno del rally il governo inglese ha annunciato la riduzione dei rifornimenti di carburante su scala nazionale, chiedendo agli automobilisti di tut-

una protesta di qualche genere; il RAC dice di avere accorciato il percorso, assicurando il Governo che avrebbe annullato la gara se gli fosse stato richiesto di farlo.

A York nessuno pensava al futuro con fiducia, neppure i francesi che paiono essere gli europei in situazione più roscia per quanto riguarda il rifornimento di carburante. Comunque, abbiamo qualche mese prima che inizi la stagione per cui, in complesso, l'atteggiamento generale era improntato al concetto «speriamo bene», benché non mancasse un generale senso di timore circa il prossimo futuro dello sport motoristico.

A parte l'incidente del primo giorno, quando una freccia sistemata in modo sbagliato ha indotto



Il numero 13 sulle fiancate della sua Escort ha portato fortuna ai vincitori del RAC, Makinen-Liddon

questa cifra è in parte una giustificazione per quanto alcune persone dallo spirito critico ritenevano una follia «spreca benzina».

Makinen ha detto: «Quello del RAC è uno dei rallies che ho sempre voluto vincere. E' stato difficile dal principio alla fine, per il fatto di essere in testa senza sapere i tempi degli altri. Sono stato fortunato, con la vettura, non ho praticamente avuto noie.» La prima cosa che ha chiesto, arrivando, è stato un bicchiere di whisky.

Uno spettatore molto interessato era l'avvocato Aleffi, presidente della commissione italiana dei rallies, il quale ha detto: «Ottima organizzazione, gara molto interessante, anche sotto il profilo della sicurezza, benché si svolgesse a medie molto alte. Gli unici difetti consistevano nella possibilità di passare ai controlli orari con un'ora di ritardo senza penalizzazioni e il fatto che i navigatori inglesi hanno note sulle prove speciali.»

te carattere, per esempio nel modo in cui reagiva alla guida tutt'altro che liscia, necessaria per cercare di stare al passo (pur senza intralciarli) coi concorrenti, sulle tortuose strade montane del Galles, ove si doveva anche stare attenti ai tratti gelati. Sulle colline (nel Galles non esistono vere e proprie montagne, ragionando «all'Alpine») le sospensioni dure significavano che la vettura abbordava le curve a tavoletta, quasi senza ondeggiare, e dando un vero senso di sicurezza. Il compianto Gerry Birrell aveva fatto veramente un ottimo lavoro, attorno alle sospensioni di questo modello...

Lungo i primi mille chilometri, il consumo è stato di litri 14,1 per 100, non troppo buono forse in questi tempi di austerità, d'altro canto in circostanze normali non si forza tanto per una distanza così lunga. Del resto, accenneremo di nuovo alla triste questione della benzina...

Il limite di velocità consentito. Siamo stati al passo, notando che i due poliziotti si divertivano quando avvertivano i piloti del rally e le squadre di servizio che ci raggiungevano, perché diminuissero la velocità.

La situazione era dunque questa: una vettura della polizia, una Escort RS 2000 con contrassegno della stampa, una Volvo, una Opel, una Saab e una Datsun che partecipavano al rally e tre macchine di servizio, che superavano tutte il traffico normale, a velocità notevolmente superiori a quella imposta dal limite. Mentre rallentavamo tutti per il controllo orario della foresta di Leicester, i poliziotti hanno proseguito, facendoci cordiali cenni di saluto con la mano.

Se però i concorrenti fossero andati più forte di circa 15 chilometri, o se fosse stata una diversa «zona di polizia», questa li avrebbe forse fermati. Allora, a prescindere da misure legali, i piloti sa-



Stig Blomqvist si è ritirato con la SAAB mentre lottava per il primato

to il paese di non superare gli 80 orari.

Come abbiamo commentato nella nostra prima cronaca della gara, non ci sono stati problemi per il rifornimento di benzina nei riguardi del rally (per lo meno non apparenti) anche se in seguito abbiamo in effetti trovato stazioni di rifornimento chiuse, mentre avremmo potuto prevedere di trovarle aperte. Naturalmente non sono mancate le critiche, per il fatto che la corsa sia stata disputata, controllata dall'ambiente pro-rally, che ha fatto notare come la competizione avrebbe significato un consumo di carburante minore di quanto ne occorra per un solo volo transatlantico di un Jumbo, aggiungendo che non si può annullare all'ultimo minuto una gara internazionale, a meno che non si tratti di un caso di emergenza veramente gravissimo. Un deputato propone di portare la questione in Parlamento, si presume per formulare

parecchi piloti a balzare oltre un terrapieno a Sutton Park, le critiche per gli organizzatori sono state poche (la faccenda della freccia è un mistero, dato che tutto il resto del tratto pullulava di commissari muniti di radio, sicché ci si chiede come mai non si è rimediato subito). Il pilota portoghese, Mario Figueireda, ha asserito che il Rally del RAC era organizzato assai meglio del TAP, che al giorno d'oggi pare l'optimum in fatto di organizzazione. Il servizio che provvedeva ai risultati col computer avrebbe potuto funzionare meglio, se si pensi che chissà come è riuscito a «perdere» una delle Fiat nel Galles, per un periodo di tempo abbastanza lungo!

In complesso si ha l'impressione che questo rally sia stato il canto del cigno delle grandi corse internazionali, in certe parti del mondo, se non altro per un po' di tempo.

d. h.

Sarà assegnato dal Tribunale d'Appello il Trofeo Rallies Nazionali per il «giallo» esploso a IMPERIA con la squalifica della LANCIA?



BALLESTRIERI non perde le «staffe»

Nonostante fosse appena rientrato dall'Inghilterra, Ballestrieri ha dominato da par suo la gara sulle strade «casalinghe»

e PELGANTA ci rimette il titolo (a POLESE)

Ecco, indicate dalle frecce, le «staffe» della discordia di regola montate sulle Fulvia HF

Il malumore era cominciato a corsa «accorciata»

IMPERIA - Il 3. Rally Valli Imperiesi organizzato dalla Scuderia Imperia Corse in collaborazione con l'AC Imperia ha tre anni, ma un rally come questo proprio non si era mai visto nonostante le sue vicissitudini (intraversamento di una vettura nel corso della

me appunto oggi si è dimostrato in tutta la sua classe ed in tutto il suo ardore agonistico l'equipaggio composto da Ballestrieri che aveva al fianco l'esperto Sodano. Ballestrieri ha così aggiunto alla collana delle quattro vittorie conseguite nel primo turno la bellissima perla di oggi, ed è giusto che sia così perché in realtà l'equipaggio ufficiale della Lancia ha concluso al vertice della classifica la durissima prova da autentico dominatore e dopo essersi imposta in 6 prove speciali terminando secondo nell'ultima vinta da Polese.

L'elevatissima prestazione di Ballestrieri che aveva accettato di correre, come ci ha detto alla

cie nell'ultima prova speciale nel corso della quale il torinese con una prodezza che gli valeva il secondo miglior tempo riusciva a scavalcare l'Alfiere della Veltro che lo precedeva di 6 secondi. Ci sono poi stati altri nomi ad emergere ed a movimentare la gara, nomi di piloti che hanno ormai una buona fama nel rallyismo italiano come Boretto, vincitore della Coppa CSAI gruppo 3, Montaldo, primo degli esordienti, Sciascia, Billia, Ferraris, Biasuzzi, Zandonà, Bompani, Serena Pittoni che si è aggiudicata con il suo sedicesimo posto assoluto la Coppa CSAI dame e di rallyisti meno noti come Bascianelli, Brion, Morielli, Cambiaghi jr. ad Enna, Isnardi, Tardivo, Giuliano ed altri. Vorremmo e dovremmo parlare di tutti i classificati e non classificati perché ognuno di essi merita incondizionatamente lodi, ma purtroppo lo spazio non ce lo consente.

Carlo Burlando



Dove i risultati decisivi del «TRN»

	Coppa Della Fanera	Cresna	Forlì	Verona	Modena	Padova	Grenona	Val Formazza	Domodossola	Aosta	Vicenza	Genova	Livorno	Imperia
Polese (Alpine R.)	—	3	—	1	2	1	—	—	1	1	—	1	1	1
Pelganta (HF 1600)	2	—	2	1	—	1	—	1	1	—	2	1	—	—

terza prova speciale, con macchina in bilico su uno strapiombo trattenuta a fatica dal pubblico costringeva gli organizzatori a «in primis» a far intervenire un carro attrezzi e quindi stante il ritardo accumulato dall'operazione all'eliminazione del terzo giro al fine di evitare un incidente per l'immissione di spettatori sul percorso delle prove speciali). Pareva proprio di essere tornati ai tempi del Rally di S. Remo assistendo a questo che noi consideriamo tra i migliori spettacoli sportivi che siano dati a vedere.

La conseguenza logica ed inevitabile della presenza del neo campione d'Italia dei rallies e la suspense sul nome del vincitore del Trofeo Rallies Nazionali è stata la tanta gente accorsa ad assistere alla gara e non raccontiamo iperbolici dicendo che era gente venuta da ogni parte d'Italia pur non essendo direttamente interessata alla corsa.

L'equipaggio vincitore non poteva che essere un elemento di primissimo piano, un campione. Co-

viglia, nonostante la stanchezza conseguente alla sua sfortunata ma brillante partecipazione al rally di Inghilterra per venire incontro ai desideri dei suoi direttori sportivi Fiori ed Audetto non deve farvi dimenticare le prestazioni degli altri quotati partecipanti. Al secondo posto assoluto si è piazzato l'alfiere della Turbosol Polese. Il minuto e cinque secondi che al traguardo di Imperia separano il trevigiano da Ballestrieri stanno a dimostrare della bravura di Polese, il suo stile e la esperienza, la volontà di vittoria. Il trevigiano si è preso la soddisfazione di precedere il diretto rivale nella lotta per la conquista del Trofeo Rallies nazionali, Pelganta, finito al terzo posto.

Dopo i tre leaders, prestazioni di gran rilievo da parte di altri due giovani leve del rallyismo italiano Carello e Mondino. La loro lotta per la conquista del quarto posto assoluto e del primato nel gruppo uno si è risolta proprio come nei romanzi gialli all'ultimo capitolo ovvero nella fatispe-

3. RALLY DELLE VALLI IMPERIESI - Ultima prova del Trofeo dei rallies nazionali - Imperia 24-25 novembre 1973

CLASSIFICA GENERALE

1. Ballestrieri (HF 1.6) 56'19" (squalificato in sede di verifiche tecniche); 2. Polese (Alpine 1600) 57'24"; 3. Pelganta (HF 1.6) 57'47"; 4. Carello (Ascona 1.9) 60'21"; 5. Mondino (Ascona 1.9) 60'42"; 6. Boretto R. (HF 1.6) 61'01"; 7. Montaldo (HF 1.6) 61'02"; 8. Sciascia (HF 1.6) 61'21"; 9. Billia (Alpine 1600) 61'30"; 10. Ferraris (HF 1.6) 61'41"; 11. Biasuzzi (HF 1.6) 62'05"; 12. Morielli (HF 1.6) 62'21"; 13. Zandonà (Ascona 1.9) 62'44"; 14. Bascianelli (HF 1.6) 63'07"; 15. Bompani (Ascona 1.9) 63'11"; 16. Pittoni (HF 1.6) 63'12"; 17. Brion (Fiat 128) 63'37"; 18. Cambiaghi (Ascona 1.9) 63'47"; 19. Illicher (Escort 1600) 63'45"; 20. Isnardi (Ascona 1.9) 63'46"; 21. Tardivo (Fiat 125) 63'51"; 22. Giuliano (Fiat 124 SS) 64'01"; 23. Cambiaghi (Fiat 124 S) 64'05"; 24. Baldacci (Simca R 2) 64'47"; 25. Ardizzoia (Alpine 1600) 65'; 26. Bonato (HF 1.6) 65'40"; 27. Garin (HF 1.6) 65'41"; 28. Marengo (HF 1.3) 65'44"; 29. Boeri (HF 1.6) 65'46"; 30. De Besi (HF 1.6) 65'48"; 31. Cavanna (Fiat 128) 66'34"; 32. Pelrano (Ascona 1.9) 66'34"; 33. Musclonico (Fulvia HF 1.6) 66'39"; 34. Pons (Simca R 2) 66'54"; 35. Zorzato (A.R.

1600) 66'46"; 36. Ameglio (Renault G. 1300) 67'55"; 37. Di Nasso (Ascona 1.9) 68'01"; 38. Lorenzini (HF 1.6) 68'04"; 39. Servetti (Fiat 125 S) 68'06"; 40. Ravinale (128 C) 68'19"; 41. Supato (128 R) 68'24"; 42. Giovannone (124 SS) 68'33"; 43. Elena (A 112) 68'35"; 44. Avenoso (128 C) 68'47"; 45. Polledro (128 C) 68'48"; 46. Bonora (124 SS) 69'04"; 47. Tosi (128 CR) 69'13"; 48. Leporace (128 C) 69'20"; 49. Marini (HF 1.6) 69'30"; 50. Biancheri (128 R) 69'42"; 51. Chiabotti (128 C) 69'59"; 52. Rocca (128 C) 70'06"; 53. Landra (128) 70'33"; 54. Bollati (Alfetta) 70'36"; 55. Vigada (128 C) 71'01"; 56. Benedetti (A 112) 71'10"; 57. Ghionio (127) 71'12"; 58. Tarasco (128 GS) 71'16"; 59. Giovacchini (HF 1.6) 71'25"; 60. Calvini (A 112) 71'35"; 61. Montaboni (128) 71'37"; 62. Lorenzelli (128 C) 71'45"; 63. Zucchetto (Fiat 124 S) 71'54"; 64. De Virgilio (128 C) 72'38"; 65. Penna (850 S) 72'42"; 66. Rossi (Simca 1100) 72'44"; 67. Sorrentino (128 C) 72'47"; 68. Casanova (128 C) 73'05"; 69. Amprino (A 112) 73'06"; 70. Bollati (Kadett 1900) 73'09"; 71. Castagnino (Porsche) 73'34"; 72. Costamagna (Renault 8 S) 73'34"; 73. Berta (Simca R 2) 73'42"; 74. Fignini (124 SS) 74'10"; 75. Aimar (Fiat 128) 74'12"; 76. Folco (128) 74'15"; 77. De Maestri (128 C) 74'58"; 78. Bittante (Fiat 128) 75'02"; 79. Maselli (128 C) 75'06"; 80. Motta Enzo (A 112) 75'34"; 81. Aloï

Luigi (A 112) 77'15"; 82. Nicoletto (850 S) 79'37"; 83. Bevarda (850 C) 79'43"; 84. Rossato Ugo (125 S) 80'50"; 85. Paletta (128) 81'07"; 86. D'Ambrà (127) 88'03"; 87. Abrate Renato (850 S) 92'09".

Solo 1 «speciale» lasciata a POLESE

PROVE SPECIALI

«A» Civezza-Balissimi, km 4,150, tempo 5'00"
 1. Ballestrieri 5'30"; 2. Pregliasco 5'34"; 3. Pelganta 5'40"; 4. Polese 5'42"; 5. Tacchini 5'46"; 6. Pittoni 5'51"; 7. Carrello e Mondino 5'52"; 9. Sciascia 5'53"; 10. Bascianelli 5'55".
 «B» Trastanello-Santuario S.B., km 3,750, tempo 4'30"
 1. Ballestrieri 6'47"; 2. Polese 6'57"; 3. Pregliasco 6'53"; 4. Pelganta 7'05"; 5. Tacchini 7'08"; 6. Boretto 7'14"; 7. Sciascia 7'19"; 8. Pittoni 7'23"; 9. Montaldo 7'25"; 10. Ferraris 7'26".
 «C» Rezzo-S.B. Comio, km 7,500, tempo 9'00"

IMPERIA E' proprio di questi giorni la polemica contro il troppo elevato numero di rallies nazionali, eppure, per aggiudicare il Trofeo di quest'anno, venticinque gare non sono state sufficienti. C'è voluto un reclamo al termine dell'ultima prova a calendario, il Rally delle Valli Imperiesi, per far pendere (almeno provvisoriamente) la bilancia a favore di Polese che ha ottenuto la squalifica di Ballestrieri per irregolarità dei fermi del parabrezza anteriore della sua HF 1600.

Questa decisione dei commissari sportivi, per l'importanza che riveste per l'assegnazione di questo combattutissimo campionato, merita un esame approfondito che non può prescindere anche da episodi accaduti in passato.

IL PRECEDENTE Sono almeno un paio d'anni che sulle Fulvia ufficiali vengono montati dei piccoli rinforzi (staffette) al parabrezza, di norma in maniera semiclandestina, ma comunque sempre accettate tacitamente da tutti (in particolare dalle rivali Fiat). Al 999' di quest'anno però, in sede di verifica e su reclamo della 4R Lloid Adriatico, il « rinforzo » venne pubblicamente contestato senza peraltro che la classifica subisse mutamenti di sorta (anche in quel caso era Ballestrieri il vincitore della corsa). Nacque allora una mini-polemica che sfociò in una richiesta, alla CSAI, da parte della Lancia, per avere chiarificazioni in merito. La risposta fu la seguente: se la vettura passa le verifiche preliminari con le « staffette » montate, non può poi essere tolta di classifica essendo aggiunte chiaramente visibili e contestabili subito.

LE VERIFICHE Con una pignoleria estrema (pur sempre giustificata comunque), i commissari tecnici, ed in particolare il delegato CSAI, Filippi, avevano colto un poco tutti di sorpresa ad Imperia procedendo ad esami preliminari delle vetture veramente meticolosi cui solo pochi rallisti erano usciti indenni. Unico neo notato da tutti i presenti e commentato sul posto anche ad alta voce, fu proprio l'esame della vettura Lancia-Marlboro di Ballestrieri cui fu chiesto soltanto di aprire il cofano accompagnandolo con queste parole: « Lei ha una pila in macchina? (era già buio n.d.r.) Allora illumini il motore ». Dopodiché un tutto va bene, liberò il pilota sanremese.

IL RECLAMO Al termine della gara, finite anche le verifiche d'ufficio, Polese, sembra su consiglio di un suo compagno di « marca », presenta un reclamo contro l'HF 1600 di Ballestrieri, appena passata dai commissari, per l'irregolarità delle « staffette ».

Immediato esame della vettura che viene trovata provvista delle stesse « Ed è vero — sostengono alla Lancia — le avevamo anche alle verifiche ante gara ». Di quest'avviso non è comunque il commissario sportivo (l'Avv. Stochino) che sostiene che le Lancia ne erano prive e conferma il verdetto di squalifica per Ballestrieri lasciando via libera a Polese che così (per un solo punto) si è aggiudicato il Trofeo dei Rallies davanti a Pelganta.

IL RICORSO Adesso l'unica possibilità che resta alla Lancia (che è subito ricorsa al tribunale d'Appello) è quella di trovare uno spettatore, od un appassionato che, presente alle verifiche, avesse scattato una foto alla vettura. Se su questa apparisse che le « staffette » erano montate, Ballestrieri potrebbe essere riammesso ed il Trofeo passerebbe a Pelganta.

Il particolare più curioso di tutta la faccenda, ci sembra comunque (alla fine di tutto) quello che un commissario sia riuscito a notare in quei (ingiustamente) pochissimi attimi in cui la vettura Lancia è rimasta sotto le verifiche preliminari il particolare (non montato), mentre in sede di verifiche d'ufficio (che si presumono sempre molto accurate) nessuno si fosse accorto che adesso c'era.

C. C.

1. Ballestrieri 11'14", 2. Polese 11'32", 3. Pelganta 11'38", 4. Tacchini 12", 5. Mondino 12'04", 6. Carello 12'14", 7. Morielli 12'18", 8. Billia 12'19", 9. Montaldo 12'20", 10. Biasuzzi 12'22".
« D » P. Del Maro-Biavio Ville S.P., km 5, tempo 6'00"

1. Ballestrieri 6'58", 2. Pelganta e Polese 7'06", 4. Carello 7'23", 5. Tacchini 7'25", 6. Sciascia e Mondino 7'28", 8. Del Prete 7'29", 9. Ferraris 7'30", 10. Biasuzzi 7'32".
« B1 » Trastanello-Santuario S. B., km 3,750, tempo 4'30"

1. Ballestrieri 6'52", 2. Polese 6'55", 3. Pelganta 7'05", 4. Tacchini 7'08", 5. Boretto 7'14", 6. Billia 7'17", 7. Ferraris 7'21", 8. Sciascia 7'26", 9. Montaldo 7'28", 10. Bascianelli 7'33".
« C1 » Rezzo-S. E. Conio, km 7,500, tempo 9'00"

1. Ballestrieri 11'31", 2. Pelganta 11'44", 3. Polese 11'53", 4. Carello 12'19", 5. Mondino 12'24", 6. Montaldo 12'25", 7. Billia 12'32", 8. Morielli 12'36", 9. Boretto 12'39", 10. Bompani 12'48".
« D1 » P. del Maro-Biavio Ville S. P., km 5,000, tempo 6'00"

1. Polese 7'19", 2. Carello 7'20", 3. Ballestrieri 7'27", 4. Pelganta 7'29", 5. Sciascia 7'40", 6. Montaldo 7'44", 7. Mondino 7'47", 8. Boretto 7'54", 9. Billia e Biasuzzi 7'59".

Senza misteri gli «ETRUSCHI» per PERTUSIO

VITERBO - Con il tepore di un sole novembrino 36 equipaggi hanno preso parte alla V Edizione del Trofeo degli Etruschi competizione nazionale di regolarità svoltasi sulle rive del Tirreno e nella città di Tarquinia, culla di misteriosa storia etrusca.

L'indubbio successo l'ha dimostrato l'afflusso dei concorrenti: presente pure il sesso femminile, con spirito battagliero. Il Trofeo messo in palio dalla Concessionaria Ala è stata appannaggio del campione italiano della specialità Piero Pertusio del Jolly Club mentre nel campo femminile è emersa un'altra meravigliosa campionessa Luigina Imerito della Grifone.

V TROFEO DEGLI ETRUSCHI - Gara nazionale di regolarità valevole per il Trofeo nazionale - Viterbo, 25 novembre 1973.

LE CLASSIFICHE
1. Piero Pertusio (Lancia) penalità 11,6;
2. Taloni (Mini Cooper) 15,3; 3. Santo-

Stracciato il record di DAYTONA col nuovo spoiler

Nel festival dei testacoda la CARRERA di GREGG

DAYTONA BEACH (Florida) - Sul circuito veloce di Daytona Peter Gregg, a bordo di una Porsche Carrera ha vinto la 200 Miglia Camel Challenge Cup, ultima e prestigiosa corsa dell'anno. Questa gara attesa da migliaia di appassionati giunti a Daytona, già gremita di villeggianti che vogliono svernare in Florida, alla vigilia, aveva fatto registrare velocità e tempi eccezionali, considerando il tipo di vetture in azione.

La Porsche Carrera di Peter Gregg si era presentata con il nuovo spoiler che ha consentito, stando a quanto afferma il pilota di Atlanta, di stracciare il vecchio record girando in 1'59"5, « tempo spettacolare » dice Gregg « per una tre litri ». La Porsche era attesa dopo aver vinto quest'anno sette gare con al volante Gregg, Haywood e Keyser, contro le due vittorie della Chevrolet Camaro di De Lorenzo-Carter.

Per due giorni, oltre 200 macchine hanno tentato di qualificarsi con tempi eccellenti, ma al via soltanto 40 sono scattate, sotto un sole tiepido ed accogliente. La corsa è cominciata in perfetta

orario con Keyser su Carrera che precedeva Gregg, Keyser e Haywood, tutti su Carrera Keyser cercava di imprimere un ritmo forsennato alla corsa con l'intento di staccare gli avversari. Ma a 5 giri dal termine Gregg riusciva a sorpassare l'avversario e a giungere primo al traguardo. Con il primo posto si aggiudicava un premio di 3.000 dollari.

Aggiudicandosi questa corsa, Gregg riusciva a superare Keyser nel punteggio del campionato americano della categoria GT. Gregg stabiliva anche il nuovo re-

cord della corsa terminando la gara dopo ore 2.12'21" e 87 centesimi alla media di 180,465 kmh. Solamente Warren Agar giunto secondo e Keyser, giunto terzo anno concluso la gara a giri pieni. I 12.000 spettatori presenti hanno assistito ad una gara entusiasmante resa spettacolare da numerosi testa-coda che non hanno avuto, fortunatamente nessuna conseguenza per i piloti.

LA CLASSIFICA

1. Peter Gregg (Porsche Carrera) in 2.12'21"87, alla media di 180,465 kmh; 2. Warren Agar (Porsche Carrera) a 20 secondi; 3. Mike Keyser (Carrera) a un minuto; 4. Stone-Dows (Carrera) a 1 giro; 5. Bob Bergstrom (Carrera) a 1 giro.

cord della corsa terminando la gara dopo ore 2.12'21" e 87 centesimi alla media di 180,465 kmh. Solamente Warren Agar giunto secondo e Keyser, giunto terzo anno concluso la gara a giri pieni. I 12.000 spettatori presenti hanno assistito ad una gara entusiasmante resa spettacolare da numerosi testa-coda che non hanno avuto, fortunatamente nessuna conseguenza per i piloti.

Una nota conclusiva. Il 15 febbraio, su questo circuito veloce si correrà la seconda tappa della Corsa dei campioni, che ha visto conquistare la prima manche da Mark Donohue sul circuito di Riverside in California. Poiché A. J. Foyt, pur non essendo più giacente in letto, dovrà restare lontano dalle corse per oltre tre mesi, a causa dell'epatite virale. Jim Foster pensa che quasi sicuramente il suo posto verrà preso di nuovo da Emerson Fittipaldi. Ironia della sorte: a Riverside Foyt sostituì lo scozzese volante e Fittipaldi ora prenderà la sua macchina.

a. m.



Per questa gara « decisiva », Polese si era preso al fianco l'esperto Rossetti, l'abituale navigatore di Bacchelli. Dopo anni di tentativi a vuoto, quest'anno potrebbe essere la volta buona per lui

rum (Lancia) 16,3; 4. Di Capua (Lancia) 17,3; 5. Saccone (Lancia) 19,1; 6. Almona (Lancia) 19,7; 7. Alessi (Lancia) 20; 8. L. La Rovere (Lancia) 21; 9. Panerai (Lancia) 21,7; 10. Mottola (Fiat 128) 27,6; 11. Cavallucci (Lancia) 29,5; 12. Menichetti U. (Fiat 128) 31,1; 13. Attanasi (A 112) 33,5; 14. Pellegrini (A.R. GT Junior) 38,8; 15. Judicello (Simca Rally) 42,6; 16. Oliviero (Fiat 128) 47,8; 17. Ricci (Mini Cooper) 48,4; 18. Zuccharino (Lancia) 51,8; 19. Minà (Fiat 128) 60,5; 20. Carosi (A 112) 60,5; 21. Ciferri (Lancia) 60,7; 22. G. Ricci (A.R. 1750) 87,7; 23. Piva (Fiat 600) 116,3; 24. Biagiola (Ford Escort) 132,3.

CLASSIFICA FEMMINILE
1. Luigina Imerito (Lancia) penalità 14,9;
2. M.G. Menichetti (Fiat 128) 23,6; 3. F. Ghergo (Autobianchi A 112) 47,4.

24 ORE SPA solo per turismo gruppo 1

BRUXELLES - Un'altra sconfitta alla CSI. I dirigenti del Royal Automobile Club del Belgio, organizzatori

della 24 Ore di Francorchamps, hanno ufficialmente annunciato di rinunciare alla titolazione della loro prova per il Campionato Europeo Turismo, in aperta polemica con i regolamenti attuali che hanno portato le macchine nel gruppo 2 ad essere completamente snaturate rispetto alle vetture originali.

Così come avevano fatto tempo fa gli organizzatori della 24 Ore di Le Mans (anche se per ragioni differenti), quelli della gara belga, visto che la CSI non sembrava preoccuparsi di quello che stava accadendo con le macchine cosiddette da Turismo, troppo liberalizzate dalla larghezza imprevidente dei regolamenti, hanno compiuto un gesto clamoroso annunciando pubblicamente di rinunciare ad essere prova di un campionato ufficiale. E contemporaneamente hanno anticipato le grandi linee del loro regolamento 1974, che si discosta da quello ufficiale.

Saranno infatti ammesse alla 24 Ore le macchine di grande serie, quelle prodotte in almeno 5000 esemplari, ma con una possibilità di preparazione, e cioè di modifiche, che le renderanno più veloci e « corsaiole » delle macchine strettamente di serie. Tuttavia le modifiche ammesse saranno molto limitate ed in ogni caso non toccheranno la struttura di base della

macchina. Il risultato sarà una maggior aderenza alla effettiva produzione, eliminando talune ipocrisie flagranti e soprattutto riportando costi e prestazioni a livelli più accettabili di quelli cui sono giunte oggi le gran turismo speciali.

Ai fini del confronto tra le marche ed i modelli, anche la suddivisione in classi delle macchine ammesse alla 24 Ore di Francorchamps ha subito una evoluzione. Anziché le due divisioni adottate per il campionato europeo, vi saranno cinque classi distinte: fino a 1300, 1600, 2000, 3000 ed oltre 3000 cc. Naturalmente saranno previste la classifica generale e quella per classi. Restano le classifiche d'onore, con la famosa Coppa del Re che negli ultimi anni ha avuto una ininterrotta dominazione da parte dell'Alfa Romeo. Un premio speciale, di nuova istituzione, sarà, anche attribuito alla marca che avrà la miglior percentuale di macchine arrivate rispetto al numero di macchine partite.

La 24 Ore belga, con queste innovazioni, si riporta alle origini ed alla funzione effettiva delle gare di lunghissima durata. L'atto di ribellione ai regolamenti internazionali, deciso dopo matura riflessione, è non soltanto coraggioso, ma da meditare quale esempio di quello che sarebbe necessario fare.

Il RALLY delle CEVENNES è saltato per un'azione contestativa economica - fiscale e non per il petrolio

Per il TOUR di Corsica nessun «sabotaggio»

MONTPELLIER - A pochi giorni dalla sua effettuazione prevista per domenica scorsa, il «Criterium delle Cevennes» è stato annullato, e per quest'anno non si farà. Decisione che è stata dolorosa per gli organizzatori, che avevano già predisposto tutto l'apparato necessario, e per quasi tutti i concorrenti che avevano già effettuato le abituali ricognizioni del percorso. Ma che si è resa inevitabile, per una situazione locale che minacciava di trasformare la gara in un episodio molto spiacevole.

Capitata nel momento in cui si parla tanto di restituzione della circolazione delle automobili, questa decisione è stata interpretata come una conseguenza delle situazioni attuali. Si tratta invece di tutt'altra cosa, perché gli organizzatori sono stati indotti all'annullamento a causa di minacce di sabotaggio, pervenute via postale e con scritte apposte su molti punti del percorso; sabotaggio che già l'anno scorso aveva avuto qualche episodio vivace e antipatico.

Questo sabotaggio che è stato semplicemente un pretesto per

certe azioni di natura politico-economica che non hanno nulla a che vedere con lo sport, la ecologia e la circolazione automobilistica. Infatti una parte estremista della popolazione locale, secondo un modo di agire che in questa nostra epoca piuttosto curiosa sta diventando abituale, ha voluto colpire una manifestazione sportiva di risonanza notevole soltanto al fine di far pressioni sulle autorità per scopi completamente diversi.

Azioni criminali

Quello che è alla base delle azioni compiute l'anno scorso e minacciate in maggior misura quest'anno (blocchi stradali, grosse pietre in mezzo a curve) è una situazione di crisi di certe piccole fabbriche della zona, che per difficoltà economiche derivanti da difficoltà di mercato, sono state chiuse.

Cosa c'entrasse il «Criterium delle Cevennes» con queste situazioni non si capisce: e tanto

meno si capiscono gli atti compiuti e minacciati, che sono stati anche criminali, perché hanno messo in gioco la incolumità dei concorrenti, che hanno rischiato incidenti gravissimi.

Poiché le minacce recenti erano precise gli organizzatori hanno preferito non correre rischi ed hanno annullato la prova, anche se buona parte della popolazione era solidale con loro e non soltanto per amore dello sport, ma anche per i vantaggi economici che la effettuazione della gara comporta.

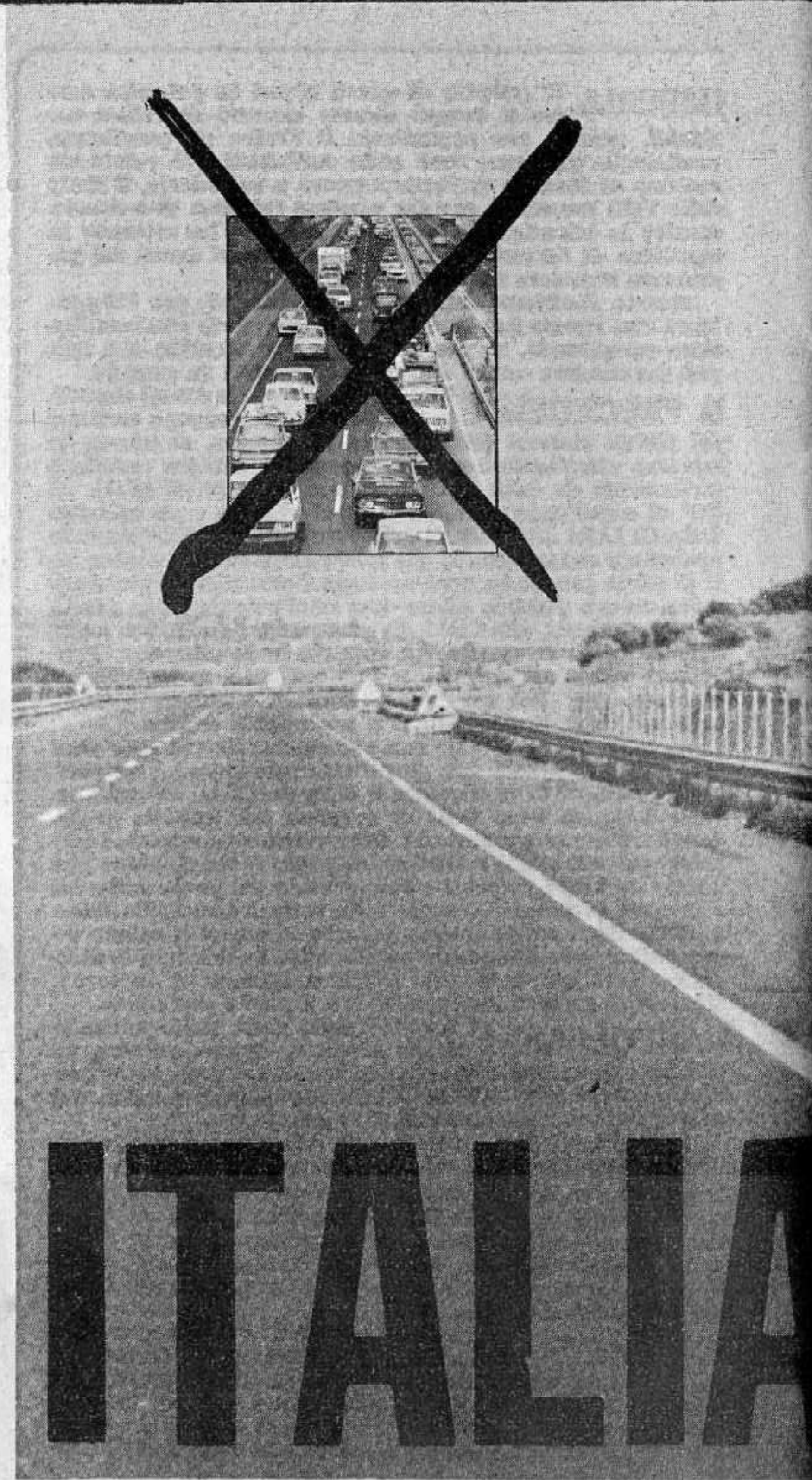
La non effettuazione del «Criterium delle Cevennes», quindi, deve essere interpretata come un episodio isolato, dovuto a circostanze che non hanno alcun aggancio alla situazione attuale generale, salvo la coincidenza delle date. Come è stato sottolineato (e piuttosto violentemente) sia dalla stampa sia dalla radio francese. Sulle onde di France-Inter, infatti, si è potuto ascoltare il commento di Tommy Franklin, violento e stigmatizzante per questo modo di agire da parte di gente che il radiocronista ha definito in termini molto pesanti. Qualcosa del genere, lo ricorderete, era accaduto anche da noi, in occasione di grandi prove ciclistiche.

Annullato il «Criterium delle Cevennes», l'ultima grande prova sportiva della stagione francese sarà il Tour de Corse, che si disputerà sabato 1 e domenica 2 dicembre e che conclude il Campionato Mondiale Marche. In Corsica la gente, anche se per molti versi avrebbe ragione di protestare per molte circostanze negative sul piano economico e sociale, non ricorre di certo ai metodi dei provenzali, e la gara si svolgerà regolarmente.

Si spera nel bel tempo

L'unica preoccupazione di organizzatori (anche se non lo dicono) e concorrenti, è che il tempo sia inclemente, dato che ai primi di dicembre anche in Corsica può far freddo e magari nevicare sulle montagne. Charles Leonardi e Paul Usciati, che sono gli artefici principali del Tour de Corse, fanno mostra di un largo ottimismo, ed affermano che farà bel tempo dappertutto. Lo speriamo anche noi.

In Corsica, quest'anno, mancherà la Lancia, che non può schierare le Stratos e considera la Fulvia troppo svantaggiata rispetto alle migliori macchine in lizza; in compenso ci saranno due Fiat, che non risultano iscritte anche se non sono stati ancora confermati i piloti. Dovrebbe anche esserci, se non cambieranno idea all'ultimo momento, una Alfetta gruppo 2, guidata da Lagniez, oltre a due Alfa Romeo Gruppo 1. Porsche, Ford, Opel e BMW partecipano al quadro, nel quale spiccano le Alpine Renault, che di questa gara hanno fatto una specie di feudo.



ITALIA

VIETATE fino a febbraio le CORSE in Sud-Africa

CITTA' DEL CAPO - Dopo una settimana di discussioni, il governo Sud Africano ha deciso di vietare le competizioni automobilistiche. Le squadre europee presenti in Sud Africa per l'annuale serie Springbok sono così state costrette a fare in anticipo le valigie ed a rientrare in patria, dopo appena due delle cinque gare in programma.

Il Governo ha affermato che la restrizione riguardante le gare in circuito verrà mantenuta almeno fino a febbraio, dopo di che la situazione sarà rivista soprattutto in funzione dello svolgimento del Gran Premio del Sud Africa, in marzo.

L'organizzatore del Gran Premio, Alex Blignaut, verrà in Europa questa settimana per iniziare i negoziati con i concorrenti, ma chiaramente senza poter dare la garanzia che il Gran Premio non venga cancellato perdurando la situazione di crisi energetica.

Divisa sullo STOP la FORD inglese

LONDRA - Walter Hayes, della Ford Europa, ha reso chiara la posizione della Casa nei riguardi dello sport, a seguito della crisi del petrolio. «Se la gente che controlla lo sport decide che questo dovrebbe cessare — ha detto — naturalmente ci atterremo a tale decisione. Comunque, abbiamo intenzione di continuare durante l'inverno il nostro lavoro di sviluppo già in programma, semplicemente perché questo programma è un contributo basilare ai veicoli di serie. Attualmente siamo dunque pronti a tutto, però si

deve ammettere che le gare automobilistiche sono una parte importante dell'economia britannica, e un rischio a lungo termine».

Stuart Turner ha detto invece che se verrà applicato il razionamento del carburante, è assai improbabile che la Ford partecipi a qualsiasi forma di sport motoristico su basi internazionali, quale che sia il Paese in cui si organizza la gara. Ritiene che un successo in simili circostanze potrebbe avere effetti seriamente nocivi ed essere interpretato come anti-sociale.

Cancellata la COPPA D'ACQUISTO soltanto per motivi economici

Per VALLELUNGA sceicchi «innocenti»

ROMA - Probabilmente l'11. Coppa Salvo D'Acquisto è stata l'ultima gara di questa stagione saltata per ragioni che non siano connesse ai problemi dei rifornimenti petroliferi. In questo periodo così critico per lo sport del motore sarebbe stato naturale pensarci ed invece il Gentlemen's Motor Club ha dovuto chiudere anzitempo i battenti dell'organizzazione perché la gara difettava in uno dei suoi elementi essenziali: gli iscritti. Anche con la validità per il campionato italiano della Formula 850 e con l'aggiunta dei gruppi 1, 2, 3 e, quasi certamente, anche 4, questi avevano raggiunto appena le 38 unità. Veramente troppo pochi per poter organizzare una gara decente. E se il bassissimo numero di presenze per la F. 850 si spiega con il corale desiderio di vedere i promessi miglioramenti tanto che nessuno, alla fine della stagione, vuole rischiare al buio, non si capisce la ragione dell'assenza dei piloti degli altri gruppi, sempre numerosissimi a Vallelunga in ogni periodo dell'anno, per gare titolate e non.

D'altronde la situazione non permette alternative: le spese per un organizzatore privato sono infinite ed in mancanza di uno sponsor che garantisca un certo respiro, deve cercare di pareggiare i conti con l'introito delle tasse di iscrizione. Ma natural-

mente i 38 eroi della gara di domenica erano assolutamente inadeguati ed il carabiniere Salvo D'Acquisto, per la prima volta in dieci anni, non è stato ricordato con questo omaggio sportivo. E la cosa dispiace ancora di più perché la D'Acquisto era sempre stata una gara di regolarità e proprio nell'anno della sua promozione a gara in pista deve subire l'annullamento.

La gara era stata messa in calendario con la validità per il campionato italiano del G. 2. Poi con gli incerti chiari di luna, il dottor Giacobetti doveva rinunciare, perché nessuno si sentiva di coprire i quasi tre milioni necessari per i premi. Tuttavia in molte classi, leggi 500, 850, 1150 e 1300; i titoli erano stati assegnati con un leggerissimo scarto di punti e sarebbe stata sufficiente una sola gara per poter sconvolgere tutto. Almeno sulla carta. Per questo le scuderie interessate cercavano di convincere Giacobetti di tornare sulle sue decisioni, promettendo un congruo aiuto. All'inizio di novembre la gara era tornata titolata e l'organizzatore romano sarebbe riuscito a metterla in essere riuscendo a mettere d'accordo ben quattro scuderie. Naturalmente la cosa risultava poi impossibile, permettendo a Ciardi, Valerio, Galmozzi e Bigliuzzi, oltre che ai rispettivi preparatori, di dormire sonni tranquilli.

d. b.

f. l.

E' cominciato il CONTO alla ROVESCIA per le domeniche nei DESERTI d'ASFALTO



anno zero

ROMA - Ci siamo! L'Italia dei Santi e dei navigatori, degli eroi e dei poeti si è trasformata in un Paese di tanti pedoni e tanti ciclisti. E' la conseguenza, in chiave europeistica se volete, delle decisioni prese dal Governo Rumor per far fronte alla grave crisi petrolifera e per riservare nel contempo l'energia necessaria all'industria ed ai mezzi pubblici. La paternità tecnica delle misure e delle contromisure adottate la sera del 22 novembre dal Consiglio dei ministri, va attribuita al piano programmatico che la « troika » finanziaria composta da Colombo, Giolitti e La Malfa aveva messo a punto qualche ora prima della convocazione del Consiglio a Palazzo Chigi. L'Italia è così il settimo Paese in Europa ad introdurre il regime di « austerità ».

I provvedimenti di stretta economia ci procureranno maggiori disagi che non nelle popolazioni del Belgio, della Danimarca, della Germania Federale, del Lussemburgo, dell'Olanda e della Svizzera a causa della nostra tipica ed inveterata abitudine a sopportare malvolentieri le imposizioni e gli obblighi, in una parola le privazioni, che vanno a limitare la nostra autonomia personale.

Ecco qui di seguito i provvedimenti (che i lettori sapranno ormai a memoria), oggetto di un decreto-legge con effetti immediati o quasi, in attesa della conversione in legge (entro 60 giorni).

NUOVO LISTINO PRODOTTI PEROLIFERI - Il prezzo benzina è aumentato (dal 23 novembre) di 15 lire, una maggiorazione che per la prima volta è devoluta a totale beneficio delle società petrolifere in riconoscimento del più alto costo del greggio di provenienza Medio-Orientale. Pertanto la « normale » costa ora 190 lire e la « super » 200. Il gasolio per gli autoveicoli è adesso in vendita a 113 lire il litro, 18 lire in più, lo stesso aumento deciso per il gasolio da riscaldamento il cui prezzo corrente è di 46 lire il kg.

LIMITAZIONI DEL TRAFICO - L'uso dell'automobile e di tutti gli altri mezzi dotati di motore a scoppio o Diesel (compresi gli aerei da turismo, i natanti ed i ciclomotori) sarà vietato la domenica e nei giorni festivi infrasettimanali, dalle 0 alle 24, con decorrenza dal 2 dicembre. Anche i veicoli mossi da motore elettrico sono soggetti a questo divieto, in analogia con le decisioni prese per economizzare il consumo della energia elettrica.

Per i trasgressori sono pre-

viste ammende da lire 100 mila ad un milione, con ritiro della patente e fermo dell'autoveicolo. Molte piuttosto salate, ma di gran lunga inferiori a quelle decise in Olanda e Belgio. Naturalmente, il divieto di circolare non vale per i mezzi pubblici, i taxi; per le vetture del Corpo diplomatico, della Polizia, dei Carabinieri, della Finanza, dei Vigili del Fuoco, della Croce Rossa o organizzazioni similari; per le vetture dei sacerdoti, dei medici e dei giornalisti, debitamente autorizzate in relazione alle reali necessità di lavoro.

ORARI dei DISTRIBUTORI CARBURANTE - Nei giorni festivi e nelle 12 ore precedenti le pompe saranno chiuse (fino alle 4). Sono assolutamente vietati i rifornimenti al di fuori dei serbatoi delle auto e delle moto. Decorrenza del provvedimento: 1. dicembre, ore 12.

LIMITI DI VELOCITA' - E' introdotto (da sabato prossimo) il doppio limite di velocità: 100 kmh sulle strade e 120 kmh sulle autostrade. E' questa, una misura che trova impreparati gli addetti alla

vigilanza: non tutti, infatti, sono provvisti di apparecchiature capaci di rilevare con assoluta certezza l'infrazione, cioè i radar (che peraltro finora non risultano convalidati nei loro giudizi da sentenze della magistratura); le ammende vanno da 4.000 a 10.000 lire.

Poi ci sono le famose limitazioni per l'illuminazione pubblica, la chiusura anticipata di negozi, cinema (ore 23), ristoranti e bar (ore 24); gli uffici pubblici dovranno essere vuoti alle 17,30.

La TELEVISIONE cesserà i suoi programmi alle 22,45, con possibilità di sfioramento eccezionale fino alle ore 23. La collocazione delle trasmissioni subirà una rivoluzione. Il Telegiornale Sport dovrebbe andare in onda alle 18,45 sul secondo programma e la Domenica Sportiva, in edizione ridotta, alle 22,10 circa sul programma nazionale. Alle 23 dovranno chiudere cinema, teatri e music-halls.

Ancora in sede di Consiglio dei Ministri si riteneva possibile non ricorrere al divieto della circolazione nella domenica e nei giorni festivi se fosse prevalsa la tesi di La Malfa che avrebbe voluto portare il prezzo della benzina a 300 lire al litro. Una decisione, che — se approvata — avrebbe certamente colpito i meno abbienti ma avrebbe limitato notevolmente il deficit (di quasi 150 miliardi a trimestre) che il ridotto consumo di carburante comporta.

Il Governo Rumor ha ritenuto eccessiva questa misura, fors'anche impopolare, nella convinzione pure che l'« austerità » possa durare soltanto lo spazio di un inverno. Taluni esperti affermano poi che sarebbe stato doveroso, una volta passata la crisi, ritoccare (in meno) il prezzo della benzina qualora fosse stato di 300 lire il litro; viceversa è assai improbabile una diminuzione delle attuali 200 lire. Comunque, anche quando gli sceicchi arabi dovessero smetterla di fare i ricattatori ed i prepotenti, l'Italia avrà altri problemi da risolvere ed il Governo altri prezzi da farci pagare.

I crescenti consumi di elettricità, per esempio, non sono pareggiati da una adeguata produzione. Anzi, nessuna nuova fonte di questa energia sopperirà al fabbisogno prima del 1979, anno in cui potrebbero entrare in funzione nuove centrali elettriche. Il vuoto energetico da petrolio anticiperà in Italia il vuoto energetico di elettricità. Di chi la colpa, se non dei nostri miopi governanti del recente passato, che si sono dilettrati in esercitazioni ecologiche?

Il Presidente Rumor lo ha ammesso, affermando in TV che « Noi stiamo pagando il conto di una crisi di crescita ed ogni momento di crescita comporta errori. Noi abbiamo talvolta fatto quello di vivere al di sopra delle nostre risorse ». Modi di vedere, non più lontano della punta del naso.

Lino Ceccarelli