

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

CHE COSA ci lascia il 1973

- L'INCOGNITA
- i fatti
- i risentimenti
- gli orientamenti
- il dissesto
- le speranze
- l'ALTERNATIVA

DOVE
corriamo domenica?

oltre al BANDAMA (per il rally di fine d'anno) è tutto FERMO. Speriamo di ripresentarvi un CALENDARIO VALIDO (e agibile) per il prossimo numero '74.

a pagina

- 32 MOTORAMA
- 43 MINI-HOBBY
- 46 TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO MARKET
- 51 COMPRAVENDITA

L'esempio del signor RICARD

● Molto spesso c'è chi legge una lingua ma non la capisce. E' capitato ad alcuni nostri colleghi che, qualche giorno fa, hanno « sparato clamorosamente » il « divieto delle prove al Castellet »! La notizia ha preoccupato molto tutti gli ambienti anche italiani del nostro sport. Ma, invece, le cose stanno ben diversamente. Il Prefetto del Var (Marsiglia) aveva chiesto per lettera, al proprietario dell'autodromo francese signor Paul Ricard, di far sospendere le prove. Ma il miliardario francese è un tipo che non si arrende facilmente, soprattutto alle imposizioni demagogiche.

Già quando venne inaugurato l'autodromo non fece entrare il ministro francese che veniva per l'inaugurazione perché « non invitato »! Il signor Paul Ricard spiegò che, quando aveva avuto bisogno degli organi di Governo per realizzare la pista, non era riuscito ad ottenere un appoggio qualsiasi; perciò « non gli stava bene » che, quando c'erano poi da raccogliere gli onori, i politici (che non cambiano mai in nessun Paese!) fossero pronti a farsi belli.

Così, alla lettera del Prefetto del Var, egli ha risposto che non gli sembrava giusto far interrompere le prove, in quanto le varie squadre presenti erano intervenute portando della benzina per conto loro, e poi perché quella che si svolge al Castellet la considera un'attività industriale. Per il momento altri sviluppi non ce ne sono e infatti le prove sono continuate nella scorsa settimana. Pescara e Beltoise hanno, dal canto loro, scritto una lettera personale al Presidente del Consiglio francese Messmer sostenendo la validità dello sport automobilistico anche per la vasta massa di lavoratori che esso coinvolge.

Da parte sua il signor Ricard ha detto che, se gli faranno chiudere l'autodromo, dovrà intanto cominciare col licenziare le 120 persone che vi lavorano! Pare che, dietro la lettera del Prefetto, ci sia la solita manovra « antirumori » di alcuni abitanti della zona, che avrebbero indotto le autorità a cogliere la palla al balzo!

● Certo che ci vuole una bella spregiudicatezza da parte del Presidente della CSAI, a leggere quel telegramma-intervento presso la Presidenza del Consiglio, nel quale ha voluto mettere a fuoco l'impegno sia della CSAI che delle « fabbriche automobilistiche italiane » (SIC!) per la « ricerca di carburanti succedanei al petrolio » della quale le corse saranno il miglior banco di prova! E se l'ANCAI a Mantova non si fosse battuta per la « soluzione alcool », come avrebbe fatto la CSAI a dimostrarsi così sensibile verso i governanti al problema-chiave dell'automobilismo anche sportivo?

● Pare che nella zona di Los Angeles siano state fatte ridurre le prove Goodyear e Firestone di gomme per le corse. Anzi, si è parlato addirittura di sospensione!

MATRA anti IMOLA?

● Il dirigente Matra Martin, quando è venuto a Bologna per la premiazione dei Caschi « Autosprint », si è premurato di andare a visionare l'autodromo di Imola sul quale la direzione sportiva Matra aveva già chiesto informazioni in vista della prova mondiale Marche del 2 giugno '74. Gli elogi si erano sprecati in quel momento. Ma, evidentemente, i francesi sono immarcescibili nelle loro abitudini se poi, nella riunione consultiva CSI di Parigi tra costruttori e CSI, si è scagliato in maniera addirittura provocatoria contro la sicurezza della pista imolese! Il gioco è anche fin troppo scoperto e non è certo un Castellet che può assolvere i francesi dalla abitudine alla sicurezza negli altri loro tracciati!

Marcellino

dai giornali:

Pilota piccina il guidatore di un autobus

Monza, 9 dicembre.
(S. A.) Tino Brambilla, guidatore di auto di formula 2, ex pilota della Ferrari e fratello del più celebre Vittorio Brambilla, al quale proprio recentemente è stato conferito il premio « Casco d'oro » quale miglior pilota italiano di formula 2, irritato perché un autobus di linea l'aveva urtato facendolo cadere dalla bicicletta, ha rincorso l'automezzo, vi è salito ed ha aggredito il guidatore prendendolo a pugni.
Bloccato dagli stessi passeggeri dell'autobus, il pilota monzese è stato trattenuto

● Mentre Stewart si aggirava in un recente Saloncino di auto sportive, due ragazzini intorno alla Tyrrell mondiale si sgomitavano: « La vedi la macchina da corsa di Graham Hill? » Sic transit gloria mundi...

● Sandro Munari, nell'attesa di un chiarimento dei programmi agonistici, ha pensato di sostituire al mancato allenamento sulle strade del rally Montecarlo, con una quotidiana attività di footing e atletica nel campo del Bologna. Prestissimo poi inizierà a Forlì un corso per prendere il brevetto di pilota d'aereo.

● Il signor Aguzzoni di Gorizia ci ha scritto per ricevere in contrassegno i libri: Il piacere della paura (di Chris Amon), La Divina Commedia (di Enzo Ferrari) e L'Orlando Furioso (di Peter Revson). Ci scusiamo con lo speranzoso lettore ma... la ristampa non è ancora cominciata.



Così MERZARIO ha risposto al «corsera»

«Siamo di esempio solo quando vi fa comodo»?

Egredo Direttore Ottone, impegnato sino ad oggi nel mio lavoro di pilota collaudatore posso solo adesso chiederLe ospitalità sul Suo giornale senza — spero — ricorrere al preciso articolo della legge sulla stampa per le rettifiche.

Lascio al Suo collaboratore Giampaolo Pensa ed a Lei tutta la responsabilità per quanto scritto sul «Corriere della Sera» del 6 dicembre 1973 a pagina 21 sotto il titolo «Il cattivo esempio di Merzario»; lascio anche all'intelligenza dei lettori come sia per altro contraddittorio eleggere in questa occasione un pilota a simbolo di esempio, proprio su un giornale che sino a ieri non ci ha reso certo un servizio, gratificando chi — come me — svolge l'attività del corridore a livello professionale, di giudizi e valutazioni morali che sono state strumentalizzate per argomentazioni fondate solo su preconcetti di principio.

Ma, ciò a parte, desidero che i lettori del «Corriere della Sera» sappiano quello che ho fatto con buon diritto inserire nel verbale di contravvenzione della Polizia della Strada di Forlì in opposizione a quanto contestatomi dall'agente.

E cioè: io ho sorpassato la Pantera della Stradale mentre essa viaggiava a lenta velocità, sul mio tachimetro la velocità indicata oscillava sui 120 kmh (mi sembra inutile precisare che i tachimetri hanno un margine in eccesso); circa 500 mt. dopo il mio sorpasso la Pattuglia mi ha raggiunto e intimato l'alt.

Se nel ricongiungimento il tachimetro della Pantera ha toccato punte superiori ai limiti di velocità consentiti, questo non vuol dire che quella fosse la «mia» velocità.

Ho voluto precisarLe quanto sopra perché non desidero diventare il capro espiatorio e simbolico di una dimostrazione di severità nella applicazione di certe nuove regole di circolazione.

Regole che, per altro, personalmente (come tantissimi altri italiani) giudico, oltre che anticonstituzionali, persino inutili nel risolvere certi decantati problemi di consumo. Senza dire poi della maggiore pericolosità ai fini della sicurezza sulle autostrade (a pagamento).

Tengo a precisare infine che lo Sport da me praticato mi insegna ad affrontare la realtà in ogni momento, specialmente difficile, e non a trovare delle comode scusanti al mio operato.

Distinti saluti.

ARTURO MERZARIO

Dodici mesi fa diedi inizio alla mia rassegna sulla stagione dicendo che il 1972 era stato in complesso, un anno buono per i grandi premi. Da un punto di vista puramente corsaiolo, il 1973 è stato migliore. Nel 1972 Stewart, Fittipaldi, Hulme, Ickx e Beltoise vinsero tutti dei Grandi Premi, quest'anno i vincitori sono stati Stewart, Fittipaldi, Peterson, Hulme e Revson, ma non si è avuto un vero e proprio dominio. Mentre il 1971 fu un «anno Stewart» e il 1972 praticamente un «anno Fittipaldi», in questa stagione si può dire che ogni Grande Premio sia stato una corsa.

Quali sono dunque i punti di maggior spicco? Molti, la ininterrotta grandezza di Stewart, la velocità pura di Peterson, gli alti e i bassi di Emerson Fittipaldi, la straordinaria regolarità del compianto Cévert, la calma di Revson, la iella di Hulme, la «messa in luce» di Reutemann, le doti naturali e il fegato di Lauda, l'impressionante apparizione in F. 1 di Hunt, la forma disastrosa di Regazzoni, l'uscita, praticamente, dalla lotta di Ickx, la quasi totale assenza di Amon.

E che dire delle vetture? Be', come si poteva prevedere, per tutta la stagione il duello si svolse fra le JPS e le Tyrrell, con la McLaren fra le quinte, anche se ogni tanto funse da diva. Delle Brabham si può dire che furono regolari e, senza dubbio, parte del loro buon comportamento fu oscurato dalla poca fiducia che davano i motori. Per la March il successo arrivò soltanto grazie alla vettura, iscritta privatamente, di lord Hesketh. Il team Surtees fu completamente fuori lizza fino a metà stagione, ma quando le cose cominciarono ad andare meglio Pace si mise a volare. La Shadow di Don Nicholls aveva l'aria sorprendentemente competitiva, affidata a George Follmer, ma a metà stagione le sorti della squadra ebbero un crollo, salvo per l'unico momento veramente «ispirato» di Oliver, a Mosport.

Annata no per i 12 cilindri

E così si è parlato di tutta la brigata Cosworth. Passiamo quindi ai «dodici». Si è trattato di un anno che nessuno fra loro vorrebbe ricordare. Probabilmente la meglio l'ha avuta la BRM, ottenendo un certo grado di sicurezza se non di HP. Per la Ferrari il 1973 è stato un disastro totale; la BCR progettata in Italia, e costruita in Inghilterra fece traballando mezza stagione, poi finalmente Ickx non ebbe più pazienza e si riprese a effettuare modifiche. Da allora si videro vaghi segni di miglioramento, ma la vettura non si comporta assolutamente come dovrebbero fare le macchine rosse. Non sembrava neanche una Ferrari! Quanto alla Tecno... Non si sa veramente che cosa dire. Tutto l'insieme fu proprio uno scherzo. Sporadiche apparizioni, con circa 300 HP a sua disposizione, non servirono certamente a Chris Amon. Forse la situazione è stata riassunta nel modo migliore da Derek Bell, che pilotò la vettura nel 1972. Quando gli fu chiesto com'era la maneggevolezza della BMW CSL (con la quale vinse il Tourist Trophy) Derek rispose: «Be' naturalmente non è assolutamente precisa come la sport Mirage, somiglia piuttosto alla Tecno F. 1 in effetti.» Quest'anno, però, il problema derivava più dal motore che dal telaio.

Per JACKIE STEWART, è stata una stagione magnifica. Il telaio Tyrrell non può stare alla pari con il JPS, ma un giorno dopo l'altro John Young fu sempre super competitivo. Soprattutto in

Austria si dimostrò veramente grande, lottando su ogni centimetro del percorso e assai più vicino al paio di JPS di quanto avrebbe dovuto essere; non diciamo questo per denigrare la Tyrrell, tutt'altro, ma all'Osterreichring, come in quasi tutti gli altri circuiti, la JPS/Lotus 1972 era in una classe a parte. Stewart pare incapace di dare prestazioni inferiori al cento per cento. Ricordate la sua straordinaria corsa a Monza? Anche se non vinse le sue furono prestazioni degne del miglior pilota del mondo, paragonabili a quelle analoghe di Clark, a Monza nel 1967.

Un ritmo insostenibile

A Kyalami vedemmo Jackie nella sua forma migliore. In modo realmente maestoso si fece strada in mezzo al gruppo, dopo essere partito dal fondo dello schieramento. Quel giorno non era nello stato d'animo adatto, per avere gente accodata, e si vedeva. Nessuno riuscì a tenere il suo ritmo. Per me, tuttavia, il grande momento dell'anno si ebbe a Silverstone, prima dell'olocausto. Si vide Peterson scuotere la testa incredulo, quando Stewart ebbe la meglio di lui in frenaggio alla curva Beckett, al primo giro. La gara era iniziata soltanto da un minuto, poco più, e Stewart era già abbastanza «scaldato» per fare un exploit del genere. Secondo Gardner, fu «la più bella prestazione che avessi visto in molti anni.»

Per mesi si congetturò sull'evenienza che Stewart abbandonasse le competizioni. Anzi, quando lo intervistai, in marzo, non nascose che ci pensava molto. Fu quindi doppiamente tragico che, proprio nella sua ultima corsa, tutto fosse avvelenato dalla morte di Cévert. Stewart si ritirò immediatamente dal Gran Premio. Per lo scozzese fu il modo più crudele che si potesse immaginare, in cui chiudere la sua carriera. Al Glen fu veramente doloroso vederlo salire in macchina, col volto teso, dopo la morte di Cévert, e venne fatto di ricordare quello di Phil Hill a Monza nel 1961, quando l'americano vinse il GP d'Italia e il campionato del mondo, perdendo al tempo stesso il suo grande amico Taffy von Trips, tutto nello spazio di due ore.

Durante un'intervista, un paio di giorni dopo la gara, Jackie disse che non aveva mai dubitato che Francois fosse avviato verso il titolo mondiale, entro i due anni successivi, parlando poi del record di prestazioni sempre ottime ottenuto dal francese quest'anno. Infatti sei secondi posti rappresentavano un successo notevole. E vale la pena ricordare che almeno tre avrebbero, molto facilmente, potuto essere vittorie. A Zolder, a Zandvoort e al Ring, soltanto Stewart gli stava davanti, e di poco. La notevole sicurezza delle Tyrrell significava che entrambe le vetture arrivavano in fondo ogni volta, ma in qualsiasi altra squadra quella del leader avrebbe certamente avuto un guasto, almeno una volta. Il record di Cévert è dunque un poco ingannevole. Zolder lo vide nella sua forma migliore; nei giri iniziali, si staccò dagli altri immediatamente, prima che un testacoda lo facesse arretrare. Impavido, s'impose con forza di rimontare e una magnifica prestazione gli fruttò il secondo posto e il Premio Siffert. E' ironico, e molto triste, che abbia trovato la morte sul circuito che gli aveva dato il suo più grande successo.

Al Glen per la Coppa lottano i costruttori

Quando le squadre arrivarono al Glen, il campionato costruttori era ancora indeciso. Le Lotus JPS di Chapman avevano un leggerissimo vantaggio di un punto,

Quelle mani (sono di Peterson) sembrano magicamente voler togliere a Stewart, per il '74, il fluido segreto delle sue straordinarie qualità. Merzario ne è testimone molto interessato (siamo durante la «corsa elettrica silenziosa» di AUTOSPRINT)



Nei risultati, nelle vicende (anche non agonistiche), nelle polemiche

«Crudeltà» F.1

i super '73



- Jackie Stewart *****
- Ronnie Peterson *****
- Emerson Fittipaldi *****
- Francois Cevert *****
- Peter Revson *****
- Denny Hulme *****
- James Hunt *****
- Carlos Reutemann *****
- Carlos Pace *****
- Niki Lauda *****
- Jacky Ickx *****
- Jean-Pierre Beltoise *****

sulle Tyrrell, e anche se lo stesso Ken disse che il titolo costruttori non aveva molta importanza per lui, era chiaro che ci sarebbe stata una lotta sul filo del rasoio. La Lotus non era mai riuscita a ottenere due titoli consecutivi. Il ritiro della Tyrrell e la magnifica vittoria di Peterson, in testa dal principio alla fine, non lasciarono più dubbi sull'esito.

Le vetture di F. 1 vanno e vengono, ma quando ci si è abituati alla incredibile forma di ogni nuova Lotus, si cessa quasi di accorgersene. Le macchine si vedono in giro tanto spesso! Dopo quattro stagioni la 72 è ancora la migliore in attività. Ricordate la prima vittoria di Amon in F. 1 con la March 701, a Silverstone nel 1970? Sembra tanto tempo fa, vero? Eppure quello stesso giorno la Lotus 72 gareggiò per la prima volta in Inghilterra, affidata a Jochen Rindt. Si poteva pensare che Chapman avesse fatto il suo più grosso errore, dopo la Lotus sport 30/40. E invece, no. Come quelle che l'avevano preceduta, la 25 e la 49, la 72 è diventata una classica. Competitiva per quattro anni (o forse cinque?) si è aggiudicata più grandi premi di qualsiasi altra vettura, nella storia delle corse.

In casa Lotus due capi alla pari

L'ultima volta in cui la Lotus ebbe due superdivi in squadra fu nel 1969, quando Rindt si aggiunse a Graham Hill, e fu una stagione tempestosa. E questa è una parsimonia verbale. Lungo gli anni il team si è creato una certa fama di fare scendere in pista una vettura super competitiva per il pilota numero uno e una speciale, per il premio di partenza, destinata al disgraziato numero due. Parlate con Dave Walker, se vi capita... Quando sapemmo che PETERSON sarebbe diventato compagno di Emerson Fittipaldi, incarcammo le sopracciglia, borbottando: «Un altro

1969.» E per la prima mezza dozzina di gare del 1973 cominciava a sembrare che avessimo avuto ragione. Per Emerson i risultati erano: primo, terzo, primo, terzo, secondo. Per Ronnie un po' diverso: ritirato, ritirato, ritirato, ritirato, terzo. Al termine di ogni gara ci congratulavamo con noi stessi: avevamo visto giusto. Povero Ronnie, dicevamo. Sembrava veramente che Emerson non potesse perdere, anche se l'avesse voluto. Barcellona ne fu la conferma: Ronnie dominò in prova e in corsa, prima di ritirarsi nello «stile Amon», verso la fine. Intanto Emerson era risalito da una brutta posizione sullo schieramento e, a mano a mano che altri si ritiravano, prese il comando e finì col vincere. Per amareggiare ancor più lo stato d'animo degli avversari, ebbe la faccia tosta di ottenere tutto ciò, pur avendo una foratura!

La rimonta di Peterson

Dopo Zolder, però, i ruoli d'un tratto s'invertirono. Emerson cominciò ad avere noie dopo noie, Ronnie prese a vincere. Il primo successo l'ebbe al Paul Ricard e da allora andò sempre così. Dopo Monaco Fittipaldi aveva 41 punti, Peterson 4: da allora Ronnie ne conquistò 48, Emerson 14. Le coincidenze sono strana cosa. Il punto saliente dell'anno Lotus si ebbe a Monza, quando le vetture fecero una doppietta, soltanto la seconda nella storia della squadra. In totale Emerson e Ronnie avevano ottenuto sette vittorie di Grand Prix e 92 imponenti punti per il titolo costruttori. Un'annata veramente magnifica per il John Player Team Lotus e ora tutti dicono che sarebbe proprio bello vedere Emerson vincere una gara!

Avendo parlato dei due piloti principali, nella lotta per il titolo, ora dobbiamo passare alle Yardley-McLAREN. All'inizio del

l'anno fu annunciata la M 23 e raramente si è vista una vettura con l'aria più «a posto». Fino dal primo momento, HULME ne fu entusiasta e dimostrò che aveva ragione, occupando la posizione al palo nella primissima gara, quella in Sud-Africa. E' straordinario notare che si tratta anche della prima volta in cui il neozelandese conquistava quella posizione in un grande premio. All'inizio della corsa sembrava irraggiungibile, ma una foratura lo fece arretrare e, si trattò di una predizione per il futuro. Infatti, in complesso, Denny ha avuto una jella enorme nel 1973. La sua unica vittoria fu quella di Anderstorp ove, paradossalmente, fu fortunato per il fatto che Ronnie venisse rallentato da una foratura verso la fine della corsa. Ciononostante, Hulme è stato molto veloce quasi ovunque, quest'anno, e la libertà per potersi dedicare esclusivamente alla F. 1 deve essere stata di aiuto. E' senz'altro faticoso, at-

traversare l'Atlantico un giorno sì e un giorno no.

Per REVSON il 1973 è stato un anno buono. Poca fortuna nelle gare USAC, ma prestazioni degne di nota nei Gran Premi. Si tratta di un pilota estremamente professionale e calmo. Ricordate come tenne tranquillamente a bada Fittipaldi nell GP del Sud Africa? («A che serve avere un distacco di 3", quando 1" basta?») Queste parole descrivono il tipo. Mancò il GP di Francia per un impegno USAC e fu sostituito da Scheckter, il quale fece una corsa brillantissima che per poco non finì in una vittoria. Revvie tornò dagli Stati Uniti per rientrare nel team McLaren per il GP d'Inghilterra, ove la squadra fece gareggiare tre vetture — una per Scheckter — sulle quali erano puntati gli occhi di tutto il mondo delle corse. Silverstone è sempre piaciuto a Revson, che su quel circuito si è immancabilmente dimostrato veloce. Mentre Scheckter dava il via alla catastrofica collisione

multipla, Peter superò con calma Ronnie, avviandosi alla sua prima vittoria in un Gran Premio. Dopo vinse naturalmente a Mosport, ma il suo futuro in F. 1 con la McLaren è finito. Come si possa buttare a mare il proprio miglior pilota resta un mistero, ma il denaro ha spesso più peso dei risultati.

Un «jolly» senza categoria

E ora passiamo a SCHECKTER e non è facile metterlo in una categoria. D'accordo, è fenomenalmente veloce e così via, ma stando ai risultati 1973 — un totale di sei gare (compresa la Corsa dei Campioni), quattro incidenti e nessun punto — non è gran che, non vi sembra? Non è, però, tutto qui. A Kyalami Jody diede ottime prestazioni, conducendo per breve tempo, e conservando un buon secondo posto a lungo, prima di doversi ritirare, verso la fine. Al Ricard fu sensazionale e aveva un vantaggio convincente, finché Emerson — e questa non è una sua abitudine — cercò di passare in un varco che non c'era: entrambe le vetture uscirono di scena. Poi ci fu il disgraziato sbaglio a Silverstone, che diede a Scheckter una fama che molta gente dimenticherà soltanto col tempo. A Mosport, naturalmente, ci fu l'altra collisione che coinvolse Cevert. E' un gran peccato che Jody non abbia potuto fare una stagione intera, ma le sue gare L&M hanno dimostrato che l'anno prossimo ce ne vorrà, per avere la meglio su di lui. La McLaren l'ha lasciato andare e saprà quello che fa.

Così come la M 23 aveva subito l'aria di andare bene, altrettanto si può dire per la BRABHAM



A sinistra, sul podio di Watkins Glen, con il vincitore Peterson c'è anche James Hunt, la vera rivelazione, assieme al suo sponsor Hesketh, della stagione F. 1 appena conclusa

CONTINUA A PAGINA 12

Crudeltà F.1

CONTINUAZ. DA PAGINA 11

BT42 è una delle cose più belle del nuovo progetto di Gordon Murray era che la vettura non somigliava a nessun'altra F. 1. Ebbe un infelice debutto, affidata a Watson, alla Corsa dei Campioni. Dopo essersi messo bene in luce l'irlandese urtò e si ruppe una gamba, dovendo restare per un certo tempo lontano dalle piste. La successiva uscita della vettura si ebbe a Barcellona e per un pelo REUTEMANN non vinse! Verso la fine l'argentino rosciava grossi bocconi del vantaggio di Fittipaldi, ma poi noie al motore lo privarono crudelmente della sua prima vittoria in un Gran Premio.

Carlos ha avuto un anno magnifico. Nel 1972 iniziò la sta-

Sarà senz'altro nel gruppo dei piloti di primo piano, nel 1974.

WILSON FITTIPALDI è imprevedibile. In certi giorni va bene, anzi benissimo, in altri è di un livello incredibilmente medio. A Monaco si mise magnificamente in luce e fu desolante che verso la fine, perdesse la terza posizione per mancanza di carburante. Al Ring, fu pure bravissimo e riuscì a battere addirittura il fratello, anche se si deve dire che Emerson aveva i suoi problemi. Comunque, le posizioni di Wilson negli schieramenti sono state irregolarissime: a volte nelle prime file, a volte quasi in fondo. A questo hanno però contribuito i problemi di motore della Brabham e si può comunque dire che Wilson ha molte doti. La gara di Monaco ha dimostrato che vale più di quanto potrebbero fare credere i risultati ottenuti.

Per il team SURTEES è stato un anno difficile. A prescindere

Mass sarà la rivelazione del prossimo anno.

La stagione della MARCH F. 1 in fondo non c'è stata, se non si conta la Postlethwaite-Cosworth di Hunt. Quest'anno tutto l'interesse era rivolto alla F. 2, come dimostrano chiaramente i risultati. Il pilota numero uno avrebbe dovuto essere Amon, ma «Max the Axe» (Max l'ascia) si seccò per la richiesta fatta da Chris, per quel soldino, e i due si separarono... con risultati disastrosi per entrambi. Amon sprecò ancora una volta una stagione, alla Tecno, e la March F. 1 ufficiale non ottenne mai un punto di campionato.

La pilotò quasi sempre JARIER, andando in effetti veramente bene, ogni tanto, soprattutto al Ricard. Mentre, soprattutto di F. 2 fu sempre rosea, nei Gran Premi il francese non ebbe proprio fortuna. A Silverstone e a Zandvoort la vettura fu affidata a WILLIAMSON e la seconda

nare a Zandvoort l'anno prossimo.

L'unica March di F. 1 di cui valga la pena parlare è quella comprata da lord Hesketh per HUNT. L'impatto del team nelle corse di Grand Prix è stato impressionante. In qualsiasi attività si trovano ricchi eccentrici che si divertono e non fanno del male a nessuno, dedicandosi al loro hobby, anche se il successo non c'è, generalmente. E' qui che il team Hesketh è diverso. E' popolare, ha un suo stile elegante, ma soprattutto funziona. Quando si guarda oltre la Rolls-Royce, lo yacht, l'elicottero e il resto, si trovano una seria squadra di F. 1, con meccanici di prim'ordine, un ottimo tecnico e un pilota dalle doti brillanti. Per tanto tempo James ha indugiato negli strati più bassi della F. 3, con vetture da poco e la fama di essere incline agli incidenti. Le sue prime gare di F. 2, alla fine del 1972, fecero vedere invece

contenti. Non importa se poi, per il surriscaldamento dei pneumatici, fu costretto a rallentare. L'inizio dell'anno era stato incoraggiante.

Fu a Kyalami che tutto andò storto per Clay: dopo un incidente in gara, rimasto svenuto fra i rottami della P160E in fiamme, mentre i commissari in shorts stavano a guardare, senza agire. Per fortuna la macchina non si era rovesciata e Hailwood poté tuffarsi in mezzo alle fiamme, per portarsi al sicuro lo svizzero. Se Regazzoni fosse rimasto intrappolato, come Williamson, l'eroismo di Hailwood sarebbe stato vano, come lo fu quello di Purley. Clay riportò comunque dolorose ustioni e non poté più gareggiare, fino al Daily Express Trophy a Silverstone, ove occupò lottando il terzo posto soffrendo ancora molto per le ustioni.

A Monaco fu veloce, ma da allora non ha più pilotato «con lo stile Regazzoni». Alla Ferrari era sempre stato uno che lottava, an-



gione ottenendo la posizione al palo nel suo primo Gran Premio e tutti lo proclamarono un nuovo Fangio. Invece no: la BT37 era una buona vettura, ma non tale da vincere un campionato, e il brutto incidente con la F. 2 a Thruxton non aiutò certo Reutemann a provare fiducia in se stesso. Il 1973 fu, invece, tutt'altra cosa. Il team Brabham fu assillato dalla poca sicurezza dei motori e, non fosse stato per quello, Carlos avrebbe certamente accumulato molti punti. Anche così, non è andato affatto male, dimostrandosi sempre molto veloce in prova. Al Ricard buttò via un secondo posto sicuro per colpa di un testa-coda, a metà gara, ma il modo in cui tenne a bada Stewart verso la fine fu proprio convincente. Al Glen era in prima fila per la prima volta in diciotto mesi e si può dire che abbia mantenuto tutte le promesse fatte in F. 2.

dai problemi dovuti ai pneumatici, la TS14 si è dimostrata una vettura poco facile da mettere a punto e ci volle tempo prima che fosse competitiva.

Il 1973 di HAILWOOD non è stato molto soddisfacente, e lo si è visto raramente nella forma che tutti si aspettavano, dopo le prove brillanti dell'anno prima. Al Glen, però, cominciò a mettersi in luce, molto veloce nel qualificarsi e in buona posizione in gara, prima di doversi ritirare per rottura della sospensione posteriore.

MASS fece tre uscite con la Surtees: a Silverstone, al Ring e al Glen. Al GP d'Inghilterra uscì di scena, con tutti gli altri del team, per via della collisione multipla al termine del primo giro. Eppure in prova aveva fatto buona impressione e al Ring andò veramente bene, sfortunato di finire subito oltre il piazzamento che gli avrebbe fruttato punti.

corsa portò con sé la tragedia. A Silverstone Roger uscì di gara nell'incidente al primo giro, ma venne costruito un nuovo telaio in tempo per il GP d'Olanda una settimana dopo.

Tragicamente, Roger trovò la morte agli inizi della corsa, in un incidente che ancora oggi non è stato ben chiarito. Il tentativo compiuto da PURLEY, senza nessun aiuto, per salvarlo fu vano e l'Inghilterra perse uno dei piloti più promettenti, sul piano mondiale, che si fossero visti nei recenti anni. La morte di Williamson fu talmente inutile, oltre tutto: commissari competenti e bene addestrati l'avrebbero estratto dalla vettura in un attimo, invece non erano né competenti né bene addestrati. Tutti i conduttori erano amareggiati e furanti che si fosse buttata via in quel modo la vita di un giovane e nessuno può biasimarli, se sono riluttanti al pensiero di tor-

che aveva la stoffa e lo dimostrò specialmente il suo duello con Peterson, a Oulton Park.

Eppure pochi certamente si aspettavano il genere di prestazioni che abbiamo viste quest'anno a Monaco, al Ricard, a Silverstone, a Zandvoort e al Glen. Soprattutto la corsa americana è quella che ha fatto aprire gli occhi e non c'è nessun dubbio che attualmente James sia il solo, in Inghilterra, ad avere il potenziale per diventare campione del mondo. Nonostante le offerte di mucchi di quattrini, arrivate da varie parti, nel 1974 resterà dov'è.

E' veramente più facile fare passare un cammello dalla cruna di un ago che trovare un pilota della BRM col viso sorridente. Be' non proprio, però penso di avere chiarito il concetto. All'inizio dell'anno non era affatto così. Il nuovo numero uno REGAZZONI, portò saldamente al palo la sua vettura a Buenos Aires e quando condusse tranquillamente, per un po', tutti sorridevano

che se la vettura non era all'altezza. Se abbiano influito su di lui la mancanza di potenza della BRM, o le politiche interne del team, è difficile a dirsi, ma per ora non ha più la vecchia foga. Detto questo, non abbiamo il minimo dubbio che riemergerà, appena risalirà su una Ferrari.

Anche per BELTOISE deve essere stata una stagione frustrante. Si tratta di un pilota talmente migliore di quanto la gente creda. Se girasse a Monaco nel 1972, non occorre dirlo. Quest'anno non ci sono stati segni di prestazioni degne di quelle, è vero, (anche se a Mosport ci andò vicino... di nuovo in una corsa sul bagnato), ma se non si dispone della potenza necessaria, non c'è niente da fare. Inoltre la BRM è lungi dall'essere una delle vetture più maneggevoli che ci siano: si direbbe sempre che abbordi e superi le curve suo malgrado. Vuole tirare dritto, poi a suo tempo gira con una specie di scossone sottosterzante, su tre ruote. Ur-

problema contro il quale bisognava combattere e Beltoise non è un uomo robusto. Detto ciò, quest'anno diede alcune buone prestazioni e la BRM ha fatto bene a tenerlo in squadra.

Perso Regazzoni, a favore della Ferrari, la Casa ha anche perso LAUDA. Insieme con Hunt, Lauda è stato la rivelazione del 1973. Dopo una prima stagione traumatizzante nei grandi premi, con la March, si sarebbe detto che l'austriaco fosse fuori gioco e quando, all'ultimo minuto, finì precipitosamente nel team BRM pochi pensarono che la cosa sarebbe servita per fare diminuire i suoi problemi. Dalla padella... almeno così sembrava. Invece sbagliavamo tutti. La vettura parve adattargli quasi subito. Lauda sembrava fiducioso, pilotava forse in modo un poco disordinato, però velocissimo. A Monaco occupò un brillante terzo posto, dietro a Stewart e a Fittipaldi, prima che la vettura lo tradisse. Fu regolarmente il più veloce pilota BRM



Colori ed accoppiate nuove al sole del Ricard. Ecco Ickx prendere confidenza con la JPS. Sotto, Regazzoni con la B3 aggiornata poco prima dell'incidente e Fittipaldi con la McLaren in cui sta cominciando a comparire un poco di colore rosso...

dicesima stagione di corse europee è stata la più turbolenta della sua carriera. La Tecno corse soltanto quattro volte, arrivando in fondo unicamente in Belgio. L'accordo è stato un assoluto spreco delle doti di Chris, del tempo di Yorke e del denaro della Martini. A Silverstone i tempi in prova di Amon furono gli stessi di quelli che segnò nel 1969, con la vecchia Ferrari V12! Non c'è conduttore al mondo, che possa compensare una carenza di 100 HP. Non solo, neppure i motori davano fiducia; dopo due giri c'era olio dappertutto. Al termine della stagione ad Amon venne offerta una Tyrrell per i grandi premi del Canada e degli Stati Uniti. A Mosport gli venne affidata la vettura con radiatore laterale con la quale tanto Stewart che Cévert si erano «trastullati» durante l'anno e, incredibile, per una Tyrrell, ebbe un guasto. Al Glen Chris era ancora sulla 005, questa volta



e le prestazioni in prova al Ring furono stupefacenti. Niki ha l'aria veloce, mentre manovra il volante con violenza e personalmente mi sono accorto di avere una sigaretta fra le dita di entrambe le mani, quando lui è in pista e spinge sul serio.

Quanto al team FERRARI, e soprattutto a ICKX, vorranno semplicemente dimenticare il 1973. Ickx e il suo compagno di squadra (?) Merzario iniziarono l'anno in modo decoroso, con le vecchie B2, e non pareva esserci motivo per supporre che il belga non avrebbe fatto come sempre una stagione brillante, quando fosse apparsa la nuova B3. Bè, apparve e non è ancora mai andata bene, troppo grande e ingombrante, con maneggevolezza pessima. Arrivati a Monaco, correvano voci che le cose non andassero troppo bene, in seno alla squadra, e che Jacky avesse già deciso di andarsene.

Come sempre, trattandosi degli italiani, la vettura non ne aveva

mai colpa, era il pilota a non essere abbastanza veloce. Dopo Silverstone non aveva chiaramente più senso fare gareggiare di nuovo la vettura, finché non fosse stata completamente rifatta. Per conseguenza la Ferrari non andò al Ring e Ickx, libero da impegni, accettò con piacere una guida su una McLaren M23. Una bellissima corsa dovette certamente servire a ridargli fiducia e, al tempo stesso, avrà indotto i tecnici della Ferrari a chiedersi se, dopo tutto, la colpa non era stata della vettura. Ickx ha tutte le doti necessarie e l'anno prossimo varrà la pena tenerlo d'occhio.

Anche MERZARIO ha lasciato la Ferrari, per motivi che lui soltanto conosce. «Art» è un buffo conduttore, capace di cose grandi un giorno, del tutto mediocri in un altro. Quest'anno ha girato sulle piste spensierato, sempre al limite della sicurezza, urtando barriere Armco e altre vetture con uguale indifferenza. In effetti la sua miglior prestazione in F.

1 avvenne probabilmente nella sua prima gara, a Brands Hatch nel 1972, quando conquistò il Premio Siffert.

Entro certi limiti, il team UOP SHADOW aveva dato premesse che non mantenne, per il 1973. Tanto per cominciare, Follmer se la cavò molto bene, conquistando un punto di campionato nel suo primo grande premio a Kyalami. A Barcellona fece una bellissima corsa, occupando il terzo posto, dopo un lungo duello niente che di meno con Ickx. Per la prima metà della stagione fu sempre entro la prima metà dello schieramento di partenza, risultato notevole se si pensi che non conosceva nessuno dei circuiti. Da allora, però, niente è mai andato bene per il team e l'americano è stato quasi sempre in fondo allo schieramento. Follmer è un pilota dotato e sarebbe bello, vederlo al volante di una vettura competitiva.

A parte Mosport, OLIVER è stato una grande delusione nel

1973. Si trattava veramente del tizio che cinque anni fa condusse comodamente nel GP d'Inghilterra? In quasi ogni prova di qualificazione fu più lento di FOLLMER, questo benché non fosse nuovo alla F. 1. Ci aveva già corso. Soltanto a Zandvoort cominciò a rimettersi in sesto. Al Ring andò abbastanza bene e, per motivi noti soltanto a Bernard Cahier, ottenne il Premio Siffert, questo nonostante la bellissima prestazione di Moco Pace, oltre al suo record sul giro! A Mosport, comunque, fece una stupenda gara e avrebbe forse vinto, se non avesse avuto guai più tardi.

L'altra Shadow era l'Embassy di GRAHAM HILL, che semplicemente non è stata competitiva. Ebbe ogni sorta di guai e l'unica volta in cui si vide l'antica forma di Graham fu al GP di Francia, durante la battaglia con Merzario, Beltoise e Regazzoni. Con la Lola, le cose potranno andare soltanto meglio, peggio no.

Passando ad AMON, la sua un-

però con radiatore anteriore. Nella prima sessione si qualificò ottavo, poi ci fu il mortale incidente di Cévert. Entrambe le Tyrrell vennero ritirate. Una conclusione tragica, a quanto avrebbe potuto essere la grande occasione per Chris. Speriamo che nel 1974 ottenga una guida degna delle sue doti.

Che dire degli altri? Il team ISO di Frank Williams non è stato competitivo in complesso, anche se GANLEY si è fatto onore soprattutto a Monaco e a Mosport. La vettura è grande e ingombrante e alla squadra occorre disperatamente un grande pilota. L'ENSGN di RIKKI VON OPEL ha un bell'aspetto e il team sta affrontando le cose nel modo giusto. Rikki è più bravo di quanto molta gente creda e l'anno prossimo farà vedere che vale.

Nigel Roebuck

direttore di «Competition Car»

Alle IDI di marzo indigesto JARIER

Col passare dei mesi l'uva si faceva sempre più acerba, avrebbe detto Esopo raccontando la stagione 1973, anche se le volpi che volevano mangiarla, senza riuscirci, erano scalfite e preparate. Benché le varianti sulle cause del mancato successo addotte dai piloti-volpe siano state tante, la logica della famosa novella è stata confermata in pieno sia per trovare una giustificazione di fronte agli sponsor già impegnati per l'intera stagione, sia per non rinunciare a quel gruzzoletto di cavalli che la convinzione di poter vincere garantisce a chi corre.

C'era un punto principalmente in discussione: era JARIER imbattibile, la MARCH-BMW, tutti e due o forse qualche cosa poteva essere fatta? Nella dinamica della storia della volpe e l'uva, dopo la gara di inizio stagione a Mallory, l'ultima ipotesi era dominante: «rompono i motori», «hanno fatto cose irregolari servendosi della tripla accensione non omologata», «se non avessi rotto l'attacco di una sospensione avrei potuto vincere», eccetera, eccetera, erano i commenti del dopo-gara inglese fatti da Mike Warner — responsabile del team GRD — da Surtees, da James Hunt che era stato più svelto dei piloti ufficiali di Big John con la sua TS15 privata di Hesketh, e così via. Insomma la strage di motori BMW faceva pensare alla vittoria di Jarier come ad un caso fortunato e tendeva a rassicurare i numerosi aspiranti al titolo europeo.

Già l'undici di marzo si erano stabilite un paio di cose però, necessarie di verifica ma dalle quali si poteva già trarre qualche conclusione: la March, col suo accordo in esclusiva con la BMW, rischiando di legarsi a doppio filo rispetto agli avversari liberi di scegliere qualsiasi altro motore, non aveva fatto un errore. Se il motore di Beltoise si era di-

L'uva comincia a sembrare più acerba della volta prima, eppure anche dopo la seconda gara stagionale si possono fare delle considerazioni valide (e successivamente confermate): di tutti gli avversari di Jarier due in particolare sembrano disporre dei mezzi e delle capacità per aspirare al Titolo: sono Mass con la sua Surtees e Depailler con la Elf. E' una questione di convinzione oltre che di validità dei mezzi ufficiali di cui dispongono.

Vittorio Brambilla, che dovrà essere il vero animatore della stagione, ha ancora la March del 1971 a motore Ford e nessuno scommetterebbe su di lui. Coulon, l'altra rivelazione, è ancora lontano, nella fase di ambientamento. La Elf 2, la Alpine rinnegata per via del motore non Renault, con cui Depailler divide le ansie per un Campionato che vuole vincere, è molto migliorata nell'inverno e ad Hockenheim il suo profilo aerodinamico torna a confermare le sue doti velocistiche. La Surtees TS 15 di Mass, evoluzione della macchina vincitrice del Campionato 1972, anche se è poco armoniosa con tutti i suoi spigoli, rimane al vertice delle prestazioni. Non a caso queste macchine ed i loro piloti impegnano di più Jarier in Germania.

Malgrado ciò tra il gruppo delle volpi, ormai chiaramente identificate in Surtees, Coombs (Team Elf), White (Chevron), Warner (GRD), Dennis (Rondel) e He-

sketh (Surtees di Hunt) si fa strada una ipotesi che, anche se apparentemente autolesionista, nasconde la volontà di non cedere le armi di fronte ad una superiorità, quella della March BMW, che significherebbe la perdita di convinzione per tutta la stagione. In diversi modi, con diversi argomenti, i rappresentanti delle volpi trovano il modo di dire che la March non è tanto superiore per il motore, quanto per il telaio! Ad osservare bene questa tesi si trova facilmente il motivo di fondo, proprio da volpi in questo caso, della convinzione degli avversari di Jarier: se la differenza è nel telaio le cose possono essere migliorate ed il gap colmato, se la differenza fosse davvero nel motore tutto sarebbe perduto perché per il contratto fatto nel 1973 potrà essere solo la March a disporre dei motori della casa tedesca.

A ribadire la convinzione che forse non è il caso di farsi prendere dal panico vengono un po' di episodi rassicuranti per il field Ford: a Thruxton vince Pescarolo con la Motul del Rondel e Wolleck, con la stessa macchina, è secondo senza che le March BMW possano fare molto. A prima vista sembra che lo squadrone del Rondel alla seconda uscita sia già pronto a fare il bello ed il cattivo tempo. In realtà la macchina non è nulla di speciale, una mediocre Brabham BT38 dell'anno prima modificata, come dicono i maligni. Si tratta davve-

viso in due parti, esplodendo, e coi suoi pezzi volati come proiettili aveva rotto i vetri della torretta dei cronometristi; se attraverso i buchi del monoblocco del motore BMW privato della March di Vandervell si poteva formare una corrente da prendere il raffreddore, era pur vero che i cavalli tedeschi erano di più di quelli inglesi, senza dubbio. L'altro elemento emerso evidente dalla gara di apertura, anche se non come sorpresa perché già nel 1972 nelle poche corse di Formula Due disputate era stato tra i primissimi con una facilità da fare insospettire i più pessimisti, era che James Hunt non avrebbe avuto limiti nella scalata al successo. Sebbene si fosse presentato attorniato dallo scherzoso seguito di «Patron Hesketh» in gara aveva fatto vedere chi fosse il più forte tra i fordisti: una anticipazione a quella che sarebbe stata la sua stagione in Formula Uno.

Nella mente di tutti, l'11 marzo sera, (sembra quasi di essere alla simboliche IDI romane) c'era anche un'altra convinzione: cosa poteva mai contare il piccolo e stretto circuito di Mallory di fronte a quelli ben più impegnativi previsti dal calendario della lunga stagione 1973? Veramente niente: ci vedremo ad Hockenheim. Infatti, in Germania, quasi un mese dopo... non cambia nulla. Vince Jarier e la March BMW. E' vero che a Beltoise esplose ancora il motore, è vero che problemi ne ha anche Stuck, è vero che se Scheckter e Schenken non si fossero scontrati dopo cinquanta metri dall'abbassarsi della bandiera le nuove Motul Rondel di cui si era tanto parlato avrebbero potuto costituire una amara sorpresa per Jarier. Ma intanto aveva vinto ancora lui: diciotto punti in due gare, un bottino un po' indigesto per gli avversari.

ro di una malignità: la monoscocca della Motul Rondel è completamente nuova e la somiglianza con la Brabham, macchina usata dal Team prima che si trasformasse in costruttore, è in parte casuale ed in parte dovuta ai tradizionali colori azzurro, rosso e giallo della squadra. Il guaio, e lo si vedrà col passare delle corse, è che la Motul Rondel non ha niente di eccezionale ed è la sua morbidezza di guida a favorirla soprattutto sul bagnato, condizioni nelle quali Pescarolo vince la corsa inglese. Male o bene è una vittoria Ford: un chicco d'uva è stato afferrato... ma senza troppi guai per Jarier in quanto gli avversari importanti del Campionato non fanno punti.

Altro chicco di speranza una settimana dopo, al Nurburgring: sotto la pioggia Jarier compie l'unico errore della stagione e deve abbandonare la sua macchina giù dalla scarpata. A vincere tocca a Wisell, il secondo posto è di Schenken, uno sulla GRD, l'altro sulla Motul. Tutti e due però col motore della speranza per chi usa il Ford: il nuovo FVD 2000 in ghisa che altro non è se non lo sviluppo fatto direttamente da mamma-Ford sul vecchio FVA dominatore della Formula Due 1600.

La speranza che il nuovo arrivato possa dare una mano a battere

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 18

PILOTA	MACCHINA	MOTORE PRINCIPALE	SPONSOR
CEVERT	ELF 2	HART	ELF
E. FITTIPALDI	TEXACO STAR	LOTUS-NOVA	TEXACO
HAILWOOD	SURTEES TS15	HART	FINA/MATCHBOX
PESCAROLO	MOTUL RONDEL	FORD-COSW BMW SCHN	MOTUL
PETERSON	TEXACO STAR	LOTUS-NOVA	TEXACO
SCHENKEN	MOTUL ELF 2	FORD-COSW/HART	RTV LUXEMBOURG/ ELF
WISELL	GRD 273	FORD-COSW	PIERRE ROBERT
PAGE	SURTEES TS15	HART	FINA/MATCHBOX
STOMMELEN	BRABHAM BT40	HART	FINA
BELTOISE	MARCH 732	BMW	STP-ARNOLD
E. BRAMBILLA	MARCH 732 e 712	BMW/SCHNITZER	BETA
V. BRAMBILLA	MARCH 732 e 712	FORD-NOVA/ BMW/SCHNITZER	BETA
BELL	SURTEES TS15	HART	FINA/MATCHBOX
BIRRELL	CHEVRON B25	HART	---
BEUTTLER	MARCH 732	BMW	---
BINDER	BRABHAM BT36 / MARCH 732	FORD-COSW/BMW	---
COULON	MARCH 732	BMW	ANTAR
DEPAILLER	ELF 2	HART	ELF
DE ADAMICH	BRABHAM BT40	HART	FINA
DINI	BRABHAM BT40	ARMAROLI	MARLBORO
W. FITTIPALDI	BRABHAM BT40	WOOD/SCHNITZER	---
GUNNARSSON	GRD 273	FORD-COSW	PIERRE ROBERT
GETHIN	CHEVRON B25	SMITH/HART	---
GUBELMANN	MARCH 732	BMW	---
HUNT	SURTEES TS15	HART	HEKETH
IKUZAWA	GRD 273	FORD-COSW	CANON
JARIER	MARCH 732	BMW	STP-ARNOLD
JAUSSAUD	MOTUL RONDEL	FORD-COSW	MOTUL
JABOUILLE	ELF 2	COSW/BDG-HART	ELF
KAZATO	GRD 273	FORD/SCHNITZER	CANON
KUROSAWA	MARCH 732	BMW	BRIGESTONE
LEPP	CHEVRON B25	FORD-BDA	---
LUNGER	CHEVRON B25	FORD-HART	HAGGAR
MASS	SURTEES TS15	FORD-HART	FINA/MATCHBOX
MIGAUT	PYGMEE	FORD-COSW	PIZZA/DUQUESNE
MORGAN	CHEVRON B25 / TEXACO STAR	WOOD-FORD/ LOTUS-NOVA	TEXACO
McCONNELL	SURTEES TS15	FORD-HART	---
MOSER	SURTEES TS10 / MARCH 732	FORD-COSW/BMW	MARLBORO
McINERNEY	GRD 273	FORD-COSW	---
PALM	SURTEES TS15/GRD 273	HART/FORD-COSW	---
PRYCE	MOTUL RONDEL	FORD-COSW	TITAN
RICCI	MARCH 712	ARMAROLI	SOMALITA
ROOS	GRD 273	FORD-HART	---
STUCK	MARCH 732	BMW	STP
SALISBURY	SURTEES TS15	FORD-HART	---
SHECKTER	MOTUL RONDEL	FORD-COSW	RTV LUXEMBOURG/ MOTUL
SHANGRY'LA	SURTEES TS10	COSW/ARMAROLI	ETIENNE AIGNER
SCOTT	SCOTT M 2	RICH.-FORD	---
SCHURM	ROYALE	RAC. SERV.	---
SALOMON	MARCH 732	BMW	CHICLETS
SERBLIN	BRABHAM BT40	HART	FINA
VANDERVELL	MARCH 732	BMW	---
VONLANTHEN	GRD 273	FORD-COSW	---
VENTURI	BRABHAM BT40	ARMAROLI	MARLBORO
WATSON	BRABHAM BT40 / CHEVRON B25	WOOD/HART	---
WILLIAMSON	GRD 273 / MARCH 732	FORD-COSW/BMW	WEATHCRAFT
WOLLECK	MOTUL RONDEL	FORD-COSW	MOTUL
WINGFIELD	BRABHAM BT40	COSW/WINGF.	---

HANNO PRESO PARTE AD ALMENO UNA CORSA ANCHE AMWEG, BLADES, BAYLEY, BRAILLARD, BOURGOIGNE, CABRAL, COLE, COLOMBO, DAL BO, DAHLQUIST, DOLHEM, KELLER, KORDA, FRANCISCI, LECLERE, MARSLAND, NORDSTROM, NILS-

Le IDI di marzo della F.2

CONTINUAZ. DA PAGINA 14

i BMW si perde subito, a gara conclusa, per una lotta intestina che vede come rivali i due primi arrivati e Coombs, direttore sportivo della macchina di Depailler che difende i diritti del suo pilota e del suo motore, il Ford Brian Hart in alluminio: «Non faccio reclamo perché Patrick ha conquistato i nove punti del Campionato essendo Wisell e Schenken classificati CSI, ma i loro motori FVD non sono regolari e non correranno più.» Duro colpo al morale delle volpi il fatto che l'affermazione di Coombs dovesse risultare vera: la classifica non muta ma alla corsa dopo gli FVD sono già in pensione. L'omologazione in effetti non c'è mai stata e la lettera scritta dalla Ford che garantiva la produzione del numero richiesto non vale molto di fronte alla CSI. In definitiva un bel regalo alla BMW che in questa seconda parte dell'inizio stagionale sembrava essere caduta nella tra-



I protagonisti della Formula 2: il vincitore, Jarier, ed il nostro Vittorio Brambilla, l'unico che sia riuscito a battere il giovane francese

15 GIORNI chiave per BRAMBILLA

dizionale impasse di chi comincia bene.

Basta però una settimana in più perché tutto torni a marciare sul binario March e quello che più conta è che a riportare in auge la macchina vincente non è tanto Jarier quanto Vittorio Brambilla. Si deve sapere che Vittorio, zitto, zitto com'è di carattere, aveva passato l'inizio stagione prima a cercare di avere consegnata la sua nuova macchina regolarmente ordinata e poi a tentare di far andare via quel difetto alla circolazione dell'acqua che aveva colpito tutti i clienti della casa di Bicester ma non le macchine ufficiali. Comunque fossero state le cose, per chi seguiva le corse era risultato chiaro che Vittorio aveva imparato molto più dalle gare che gli erano servite per conquistare il Campionato Italiano di Formula Tre nella stagione precedente, di quanto avesse potuto fare prima correndo saltuariamente e con macchine spesso non com-

petitive. Nelle prime corse era arrivato in fondo raggranellando anche un paio di punti ed al Nurburgring aveva anche messo il muso fra i primi restando attardato dal fortuito innesto dell'estintore automatico in piena gara. Nella difficile pista tedesca si era portato comunque via altri quattro punti per il Campionato e questa costituiva già una credenziale. Il fatto è che a Pau questa credenziale doveva diventare ben di più dopo la vittoria della batteria ed il primo posto in finale perso per una discutibile segnalazione di bandiera nera a causa di una presunta, ma in verità non accertata ai box, perdita d'olio. Curiosamente quel giorno rimanemmo male tutti noi italiani presenti: il successo di Cevert con la Elf, il secondo posto ed i nove punti di Jarier con la March persero di significato di fronte al fatto che dopo anni un nostro pilota si fosse potuto trovare a portata di vittoria.

Con Pau si era alla fine del primo tempo di questo lungo Campionato: tra la metà di maggio, giorno della corsa francese, e la metà di giugno quando si riprende a Nivelles c'è tempo per riflettere; anche i punti che Mass e Depailler vanno a prendersi alla chetichella nella gara B di Kinnekulle, in Svezia, non hanno l'aria di poter cambiare molto nella sostanza della classifica.

Il bilancio a metà stagione

Se la seconda parte dell'anno si annuncia capace di portare delle modifiche al circo della Formula Due con l'arrivo delle attese e temute Lotus Texaco Star Novamotor di Fittipaldi e Peterson e con l'ingresso tra le file dei fordisti della Brabham-Fina di de Adamich, il bilancio della prima parte non è meno importante. Intanto si sono verificate una serie di cose impreviste: primo, Hunt ed Hesketh hanno capito prima degli altri che non vale la pena di stare a disperdere energie ed a spendere denaro in Formula Due contro la March BMW ed hanno imboccato la strada della Formula Uno; secondo, Watson, che aveva fatto un bell'esordio a Mallory sulla Brabham ufficiale, fermandosi per l'incidente in Formula Uno ha tolto molte speranze ad Ecclestone che con Wilson Fittipaldi non sembra avere fortuna; terzo, Williamson è mortificato dalle scarse prestazioni della GRD e malgrado l'impegno e tutta la sua classe, confermata per chi lo vede ma in ombra per chi legge solo le classifiche, non riesce ad emergere; quarto, le due Chevron di Gethin e Birrell, fortissime come i loro piloti ed impegnate con grandi energie dalla piccola casa di Derek Bennett, non riescono a ripetere una sola delle buone prestazioni del 1972; quinto, Scheckter, che rappresentava l'atteso outsider della formula dopo le belle corse sulla McLaren, ha capito in fretta che con la Rondell non c'è molto da fare ed è andato negli USA a correre in Formula 5000; sesto, Morgan, come altri dei giovani messi nel gruppo dei favoriti, continua ad essere fermato dai motori poco competitivi che i vari preparatori Ford possono offrire e si avvia a lasciare il campo come altri. Infine, chi ha la March BMW non smette di migliorare: Vandervell, Coulon, Beuttler e Gubelmann sono sempre più avanti negli schieramenti e presto lo saranno anche nelle classifiche. Tutti questi fatti e tutti quelli che non è possibile raccontare per mancanza di spazio, hanno cambiato anche le convinzioni di inizio anno delle quali le volpi sembravano essere tanto sicure: è vero che la March ha un ottimo telaio, è però vero che anche i telai degli altri sono buoni per cui si accetta in maniera definitiva la superiorità del motore BMW.

Rinunciando alla lusinga di guidare la Matra a Le Mans di fronte a tutti gli occhi di Francia, Jarier che pure avrebbe bisogno di acquistare popolarità nel suo paese dove non ha mai corso per squadre

nazionali, preferisce continuare a pensare al Campionato Europeo di Formula Due e va a Nivelles. Depailler, suo avversario insieme a Mass, non resiste invece alla tentazione della gloria Matra su di un tracciato che gli è familiare e si schiera a Le Mans senza peraltro ottenere risultati. Lo stesso fa Wolleck discretamente piazzato nella classifica provvisoria dell'Europeo con la sua Motul, ma preso da un impedimento si precipita a Nivelles durante la notte del sabato dopo che la Matra si è rotta. Non gli servirà comunque perché la frizione lo tradirà in partenza. Quello che conta in ogni caso è la mancanza di Depailler, sicuramente un errore tattico da parte del francese, e Jarier sa come approfittarne battendo ancora una volta Mass ed aggiudicandosi altri nove punti. Quella che dalle prove era sembrata la corsa più difficile per il nuovo astro della formula diventa quasi una passeggiata: le due Texaco star di Fittipaldi e Peterson, belle e pulite, dirette da Chapman, Warr e Bellamy ed accudite da un gran numero di meccanici, denunciano ben presto un grave difetto strutturale. I motori portanti sono in alluminio, in curva si forma una torsione e si rompono. Dopo una bella partenza i due campioni si fermano in altrettanti blow-up.

De Adamich, subito in prima fila, ha la macchina troppo nuova che lo pianta per il cedimento degli ammortizzatori. Williamson decide di abbandonare la GRD dopo un pauroso volo in prova per la rottura di un tubo del freno. E' l'occasione che convince anche Weatcroft stanco di vedere il suo pupillo nelle posizioni di rincalzo. La decisione ovviamente è per la March, una decisione che si dimostrerà tragica: l'abbandono della GRD significa anche l'accantonamento del progetto della Formula Uno per Roger da parte di questa casa. Il campione inglese della Formula Tre da questo momento sarà con la March in Formula Due ed in Formula Uno.

Il sale di Mass sulla coda di Jarier

In Belgio solo Jochen Mass riesce a mettere un po' di sale sulla coda di Jarier, ma non abbastanza, ed arriva ancora secondo. Vittorio è terzo davanti alle March dei semi-ufficiali Beuttler e Vandervell malgrado la paura (ed il rallentamento per essere certo che tutto andasse bene) avuta con l'uscita di strada del fratello Tino al primo giro.

Anche se questa storia non deve essere il riassunto della stagione, è pur vero che ogni tappa ha dato una sua fisionomia alla situazione di falsa incertezza creatasi alle spalle del dominatore Jarier. Così se ad Hockenheim, nella gara B alla quale il francese rinuncia, Mass riesce a prendersi nove punti e Depailler solo uno spavento per la perdita di una ruota in prova (Vittorio Brambilla è quarto), Rouen rappresenta il momento dell'anno in cui la bilancia prende a pendere decisamente dall'altra parte. Sono la tragedia e l'assurdità oltre

prendila

è una maglietta del RICAMIFICIO BONFATTI



via C. Stradi, 18 - tel. (059) 94 18 62
41053 MARANELLO (Italy)

RICHIEDETE IMMEDIATAMENTE IL CATALOGO GENERALE A COLORI INVIANDO L.300 IN FRANCOBOLLI

alla vittoria rabbiosa di Jarier a segnare la svolta decisiva al Campionato: le Lotus Texaco, già tristi ed invecchiate, poco competitive nel telaio e nel motore; Williamson su di una March BMW bellissima nei colori bianco, rosso, giallo e verde di Wheatcroft; l'incidente in prova a Beuttler che lo convinse, per le ferite e lo spavento, a lasciare la Formula Due; il passaggio in extremis di Depailler sulla macchina di Jabouille con la sorpresa che la seconda Elf 2 risulta molto meno competitiva di quella che si è rotta con giusta rivincita morale del poco fortunato Jabouille, non sono nulla in confronto agli avvenimenti dell'ultimo giorno di prove. Jerry Birrell muore alla curva dei « sei fratelli » quando la sua Chevron, con una gomma a terra, urta il guard-rail che si abbatte senza opporre resistenza perché lontano mille miglia dalle più elementari norme di sicurezza. Il guard-rail è così lungo tutto il circuito, lo ha dimostrato anche l'altro incidente a Beuttler. Le persone di buon senso pensano che non si corra. Invece no: i piloti inventano una assurda chicane in plastica che dovrebbe rallentare la velocità e che invece si dimostrerà lei stessa pericolosa con un volo di Peterson che solo per miracolo finisce bene. E' la conferma di un vuoto di potere che è ancora più grave si verifici in Francia, paese dove hanno sede la Commissione Sportiva Internazionale e la FIA.

La morte di Birrell ha molti punti in comune con quella che verrà un mese dopo per Williamson ma non desta reazioni violente: non spegnere un incendio è però altrettanto colpevole che mettere un guard-rail incapace di svolgere la sua funzione e quindi assurdamente pericoloso. Ma nessuno sembra volerli far caso: domenica sera ci chiediamo se siamo noi a non aver capito ancora nulla dell'automobilismo o se, piuttosto, troppa gente nell'automobilismo faccia di tutto per far finta di non capire.

Domenica sera c'è anche un altro fatto nuovo: Jarier è a quota 45 punti, nove moltiplicato cinque gare. Mass è a trenta ma raggranellati tra vittorie e piazzamenti, Depailler a 23. Il francese della March comincia ad essere convinto di essere il nuovo Campione d'Europa, i suoi avversari lo sono più di lui. Ora la convinzione generale dello stuolo di volpi è che l'uva non riusciranno mai a raccogliercela; la loro opinione sulla March BMW è mutata per la terza volta: non è il telaio superiore, non è il motore superiore, è superiore la macchina nel suo insieme ed è per questo che la possibilità di batterla appare sempre più lontana.

Così la storia stagionale passa dalla tragedia alla tattica: a Monza, per lo stupido regolamento delle gare A e di quelle B, Jarier trova più conveniente non venire ma si fa sostituire da Williamson al quale viene messo a disposizione un super motore casa. Roger vince: è la sua unica gioia del 1973. Depailler e Mass non riescono a prendere i nove punti che servirebbero per riavvicinarsi a Jarier.

E' l'ultima corsa di Tino Brambilla, in casa, ancora una volta perseguitato dalla sfortuna che gli fa perdere la batteria mentre si avvia ad un bel piazzamento. Il vecchio campione lascia le armi al più giovane fratello: ancora una volta l'automobilismo italiano ha creato un pilota di valore per poi lasciarlo a lottare da solo ad un livello inferiore a quello che avrebbe dovuto essere.

Anche se non è prova di Campionato, quella di Misano ha un suo significato; vince infatti Wilson Fittipaldi con la sua Brabham-casa proprio quando comincia a non crederci più. E' la vittoria di una mac-

china in cui non si poneva ormai molta fiducia sebbene de Adamich fosse stato capace di farla andare forte prima dell'incidente a Silverstone, e del motore Wood che aveva ripreso il posto del BMW Schintzer provato dal brasiliano a Rouen. Ma lo Schnitzer, la versione per i privati del motore casa riservato alle March, si dimostra fragile nelle bielle ed è proprio a causa di questa fragilità che anche Vittorio Brambilla, sottoposto all'esperimento, perde qualche risultato che con l'altro avrebbe raggiunto. E' peccato che un probabile difetto di materiale mortifichi la bella realizzazione del preparatore bavarese: il prossimo anno le espe-

rienze 73 torneranno certamente utili.

Misano è anche la più bella corsa della Texaco-Star con Emerson Fittipaldi a portata di vittoria, una corsa che non si verificherà più.

Il secondo capitolo del Campionato sembra essere anche l'ultimo: Mantorp Park, Karlskoga, Enna, sono altrettanti nove punti per Jarier. Sembra una fatalità ma contro il francese non c'è nulla da fare.

Dopo Enna per gli uni e gli altri si trattava quindi di tentare di riparare con qualche risultato ad una stagione sconvolta dalla furia di Jarier e della sua macchina. Ecclestone era ormai rinunciatario con la Brabham, tanto da affermare

Campionato Europeo F. 2 - 1973 (Gare primarie più risultati validi delle gare secondarie)

	Mallory Park	Hockenheim	Thruxton	Nurburgring	Pau	Kinnekulle	Nivelles	Hockenheim	Rouen	Monza	Mantorp Park	Karlskoga	Enna	Salzburg	Norising	Albi	Vallteranga	Totale
JARIER	9	9			9		9		9		9	9					6	78
MASS						9	6	9	6		6		4				1	41
DEPAILLER		6		9		6			2	6	3			6				38
V. BRAMBILLA	2		1	4			4	3					6			9	6	35
COULON		1						4	4	4		3		4		3	9	32
WOLLECK			9	3	4								3		4			23
BEUTTLER			4		6		3											13
BELL		4		6						3								13
WILLIAMSON					2					9								11
PRYCE											2				9			11
VANDERVELL		2					2	6										10
MORGAN	4		3				1											8
W. FITTIPALDI		3							3									6
BIRRELL			6															6
MCCONNELL	6																	6
GETHIN											6							6
NILSSON														6				6
JAUSSAUD			2		3						1							6
GUNNARSSON				1	4													5
BINDER													2				3	5
WATSON											4							4
PALM											4							4
KAZATO								2		2								4
BELTOISE																4		4
VONLANTHEN																	4	4

seguono DAHLQUIST e LEPP con 3 punti; SCOTT, MOSER, JABOUILLE, LUNGER con 2 punti; SERBLIN, RIEDER e SALISBURY con 1 punto.

Punti conquistati nelle gare secondarie

	Mallory Park	Pau	Kinnekulle	Hockenheim	Monza	Karlskoga	Salzburg	Norising	Totale
JARIER	9	9				9		p	27
MASS	p		9	9	p				18
DEPAILLER		p	6		6		6		18
COULON				4	4	3	4	p	15
WILLIAMSON	p	2			9				11
PRYCE				p		p		9	9
WOLLECK		4		p				4	8
BEUTTLER		6							6
VANDERVELL	p	p		6	p	2			6
MCCONNELL	6								6
GETHIN						6			6
NILSSON								6	6
V. BRAMBILLA	2	p		3	p		9		5
GUBELMANN		p	p	p	p	p	3		5
GUNNARSSON		1	4			p	p	p	5
MORGAN	4	p		p					4
PALM			p			4	p		4
KAZATO		p		2	2	p			4
BELL				p	3				3
JAUSSAUD		3	p						3
DAHLQUIST			3						3
LEPP	3								3
BINDER							2	p	2
MOSER		p		1	p	p	p	p	1
LUNGER					p	1			1
RIEDER							1		1
SALISBURY	1			p	p				1
W. FITTIPALDI		p					p		
BIRRELL		p							
WATSON	p								
BELTOISE	p	p							
SCOTT		p							
SERBLIN					p				

In neretto i punti conquistati ma non utilizzabili per la classifica finale del Campionato in quanto ottenuti oltre la quarta partecipazione. p = partecipazione

che forse avrebbe anche cessato la produzione di vetture di Formula Tre e Formula Due; la Chevron continuava con le sole gare più remunerative per i motivi visti; Chapman era ormai consapevole che Emerson e la Texaco se ne sarebbero andati dal suo Team e voleva spendere meno soldi possibile per la squadra di F. 2. Infine Warner sperava che la GRD potesse ottenere qualche briciola, ma non molto di più, dopo un'annata in cui si era puntato tutto su Williamson.

Chi non aveva mai smesso di salire nelle quotazioni erano stati due piloti privati: Vittorio Brambilla e Jaques Coulon. Partiti come i meno aiutati dalla March, inizialmente avevano dovuto vincere le difficoltà incontrate con le vetture al contrario di quanto era accaduto ai più protetti Vandervell e Beuttler. Ma a lungo andare erano stati loro a risultare i più forti e soprattutto Vittorio si era messo in evidenza per la regolarità con la quale portava al traguardo la macchina nei primi posti di ogni corsa. Per questo la vittoria di Salisburgo di fronte a Depailler dopo una lotta durata tutto l'arco della corsa non è stata una sorpresa. Si sa che esistono piloti per i quali è impossibile vincere (chi non ricorda Amon?) e il dubbio che si poteva avere su di un successo da parte del più giovane dei Brambilla poteva solo arrivare dal timore che una strana aversità sistematica potesse fare di Vittorio un non vincitore. Ma era un dubbio, per giunta di pochi, ed infatti a Salisburgo l'Italia tornava ad avere un pilota primo in una gara di Campionato Europeo.

Coi complimenti di Rogano, erano arrivati anche alcuni dubbi: come spesso succede da noi, invece di dare il giusto merito al successo del nostro pilota, qualcuno insinuava che la mancanza di Jarier avesse facilitato le cose.

Se Vittorio fosse andato al Norising questo dubbio sarebbe stato sfatato sette giorni dopo ma la speranza della Tecno Formula Uno a Monza lo aveva lasciato a piedi sia in Italia che in Germania. Malgrado il contrattempo la corsa al Norising era servita a qualche cosa anche essa: soprattutto aveva confermato le doti dell'inglese Tom Pryce, primo a lungo e secondo alla fine, dandogli l'imprimatur per l'ambito premio Grovewood, il più importante per i giovani talenti d'oltre Manica. Con la vittoria Schenken ha ribadito di essere il migliore tra i piloti A, insieme a Pescarolo.

Un miglioramento delle Firestone, un buon motore revisionato personalmente, una pista congeniale non sono sufficienti a spiegare questa nuova vittoria dell'italiano di fronte al meglio della Formula Due stagionale. Dopo la breve apparizione di de Adamich che ancora una volta si è presentato a stagione iniziata occupando senza difficoltà un posto tra i migliori; dopo il poco felice esordio in monopoio di Serblin che ha voluto fare sempre più di quello che si sarebbe voluto da lui finendo col non raggiungere nessun risultato apprezzabile malgrado le evidenti doti; dopo la sfortuna di Ernesto Brambilla che lo ha condotto ad un probabile addio allo sport attivo; dopo gli esperimenti poco significativi da Shangri'la, Dini, Venturi e Ricci; dopo tutte queste cose che non sono rimaste finì a sé stesse ma si sono inserite in un contesto mutevole e non sempre favorevole, finalmente un'annata si è conclusa a favore dei nostri colori. Il successo di Coulon a Roma, l'ultimo alloro per Jarier all'Estoril non mutano questo risultato.



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

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



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



Tagliando

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer

Nome _____
Via _____
C.A.P./Località _____
Riemplire il tagliando e inviarlo a

HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO

g. n.

PARIGI - Unico tra i governi europei a proibire le corse, nel quadro delle misure di austerità, il governo francese si è trovato in una difficilissima situazione, subito dopo, per la evidente incongruenza della decisione e per l'immediata reazione che essa ha avuto. Tradottasi tra l'altro in una precisa immediata crisi economica che ha provocato, tra l'altro, licenziamenti e lo spauracchio della chiusura di molte attività. Accortisi di aver compiuto un passo falso e inutile, i governanti francesi hanno accettato subito di intavolare un dialogo coi responsabili delle attività sportive, ed il presidente della FFSA è stato ricevuto dal ministro Mazeaud, che ha poi conferito col primo Ministro Messmer. Il quale, secondo certe voci, avrebbe preso la decisione di sospendere le corse soltanto dietro suggerimento di un funzionario della burocrazia presidenziale, che aveva provveduto alla stesura del documento che poi il Primo Ministro ha firmato e annunciato alla nazione. (Come, purtroppo, accade quasi sempre negli atti di governo, dappertutto!...).

La CSI rinvia ancora le decisioni sul futuro delle corse, nella speranza che i Governi non facciano storie

Pronti all'ALCOOL ma...



DALL'INVIATO

PARIGI - Su precisa sollecitazione italiana, la CSI ha indetto una riunione straordinaria, domenica 9 dicembre, per discutere d'urgenza il grosso problema della sopravvivenza delle corse automobilistiche in relazione alla penuria(?) di carburante. In sostanza si è voluto conoscere, dagli esperti, quali fossero le possibilità immediate di utilizzare carburanti in alternativa, e conoscere anche il parere dei costruttori. Riunione feconda, se non altro perché ha permesso di stabilire anche ufficialmente che se si vuole la soluzione del problema delle corse, se il problema sussisterà, è abbastanza facile.

Il «taglio» grosso è per i rallies

PARIGI - I problemi di stretta attualità, legati alla psicosi della mancanza di carburanti che si è diffusa nel mondo in forma esagerata e persino isterica, è stata naturalmente oggetto di attenzioni da parte della CSI, riunitasi a Parigi per la tradizionale serie di discussioni di fine anno. Non sono stati dimenticati o accantonati i problemi strettamente legati alle attività sportive, specie quelli che interessano le modifiche importanti che sono previste nelle regolamentazioni; le varie sottocommissioni hanno lavorato molto per giungere a soluzioni finali soddisfacenti, anche se i risultati non sono proprio del tutto brillanti. Tuttavia molto del tempo speso a Parigi dai membri della CSI è stato dedicato, appunto, alle situazioni nuove create dalla supposta carenza di carburanti, e dalle situazioni particolari di qualche Paese (ad esempio la Francia) nel quale gli organi di Governo hanno annunciato restrizioni delle attività sportive.

A questi effetti la CSI ha agito in tre direzioni: innanzi tutto al fine di richiamare l'attenzione del governo francese sulla inopportunità di un divieto alle competizioni, che avrebbe conseguenze negative enormi su una massa di attività tecnico-economiche; poi in quella di studiare una linea di condotta ufficiale, una presa di posizione serena e responsabile; infine in quella dello studio, su proposta italiana, delle possibilità di utilizzo a breve scadenza di altri fonti energetiche.

Il risultato di tutte queste azioni è stato compendato nel comunicato stampa, letto dal principe Metternich ai giornalisti di tutta Europa venuti anche per la classica premiazione dei campioni ufficiali.

Dopo aver ricordato gli effetti positivi dello sport anche sulla tecnica, Metternich ha voluto pubblicamente rendere note le cifre risultanti dagli

studi statistici effettuati da varie parti. Cifre effettive che dimostrano come le corse automobilistiche siano irrisorie, ai fini dei consumi di prodotti petroliferi, rispetto alle cifre assolute. Ad esempio in Francia, per le circa 900 prove organizzate nel 1973, sono stati consumati 2580 metri cubi di benzina, mentre i consumi globali francesi sono stati di 21 milioni 100.000 metri cubi. Le corse quindi hanno richiesto 20 litri di prodotti petroliferi su ogni milione di litri consumati. Negli Stati Uniti un accurato studio, confermato dalla Casa Bianca, ha permesso di calcolare quali siano i consumi di prodotti petroliferi da parte degli americani, soltanto per le attività del «tempo libero». Cioè spettacoli, attività sportive, vacanze, eccetera. Ebbene le corse incidono, sul totale che è impressionante, per lo 0,1 per cento! Ed è stato anche ricordato come il consumo di carburante di un Boeing 747 per un semplice volo di andata e ritorno Londra-New York sia molto superiore al quantitativo di carburante consumato in tutti i Gran Premi del 1973.

Ha quindi preso queste (emblematiche) decisioni («sfuggendo per ora ad una iniziativa coraggiosa, di anticipazione verso forme energetiche alternative»):

- richiesta a tutte le autorità sportive nazionali di far diminuire immediatamente i consumi di carburante;
- cooperazione agli sforzi di economia, nel 1974, riducendo di almeno il 25 per cento la quantità di carburante necessaria alle gare dei diversi campionati. Obiettivo che potrà essere raggiunto riducendo i tempi delle prove, la durata delle corse ed anche il numero delle prove;
- libertà alle autorità sportive nazionali di fissare i programmi di utilizzazione dei circuiti permanenti, chiedendo loro di mettere questi impianti a disposizione dell'industria, sia ai fini delle ricerche per le economie di carburante, sia a quelli di sperimentare carburanti di nuovo o diverso tipo;
- la CSI convocherà a breve scadenza un gruppo di esperti, incaricati di elaborare nei particolari questa politica di economia, di studiare delle differenti forme di attività sportiva, ed eventualmente i nuovi tipi di carburante adottabili.

La linea politica adottata dalla CSI, come si vede, è per il momento dilazionatoria, perché in pratica le gare sportive automobilistiche sono insignificanti ai fini dei consumi globali di petrolio.

La decisa riduzione di attività colpirà innanzi tutto le prove stradali, per cui le ripercussioni negative si avranno soprattutto nel campo dei rallies, con la diminuzione del numero di gare da effettuare. Naturalmente saranno salvaguardate, nei limiti del possibile, le grandi prove classiche, rinviando le gare minori.

Un quadro più preciso della situazione, ed anche delle effettive possibilità di utilizzo di carburanti diversi dai derivati dal petrolio, lo avremo ai primi di gennaio, dopo la riunione straordinaria che la CSI terrà in Argentina, dove saranno tutti i responsabili tecnici e sportivi delle squadre della F. 1, e parecchi anche di quelle delle massime altre categorie. Allo stato attuale delle cose, tuttavia, possiamo già dire che il Gran Premio del Sud Africa non si farà, alla prevista data di marzo; c'è la possibilità comunque che la gara venga «recuperata» in autunno, se la situazione avrà subito la attesa evoluzione favorevole.

f. l.

I tecnici sono stati molto chiari: correre con alimentazione a base di alcool non comporta difficoltà gravi, anzi è relativamente semplice. Adattare le macchine attuali alla alimentazione ad alcool comporta qualche spesa, ovviamente, e modifiche agli impianti. Tuttavia è cosa fattibile ed abbastanza velocemente.

I costruttori, però, pur apprezzando la esposizione dei fatti, e registrando come fenomeno positivo questa possibilità, hanno chiesto di non precipitare le cose. Hanno chiesto di poter disporre, in ogni caso, di qualche tempo, nel caso si decidesse di ricorrere a queste soluzioni. Il che significa nel caso che ci si fosse costretti.

Il loro punto di vista lo si comprende. Infatti se per i motori le modifiche da apportare sono relativamente poche e non complesse, l'uso di carburanti a base di alcool comporterà necessariamente il rifacimento degli impianti di alimentazione, date le caratteristiche di volatilità dei nuovi propellenti, oltre che l'impiego di diversi serbatoi. Niente di trascendentale, ma occorre tempo e danaro.

Cosìché adesso la situazione, per quanto riguarda l'avvenire dello sport, è diventata chiara ed anche molto meno preoccupante di quanto la dilagante psicosi di questi giorni, l'incomprensibile panico in cui sembrerebbero caduti i cosiddetti responsabili della vita delle nazioni, avevano fatto credere.

Dando prova di misura, ma anche — stavolta — di iniziativa, la CSI ha adottato la linea politica che vi diciamo a parte. E questo per affermare chiaramente che la gente dello sport dell'automobile è in prima linea anche nelle manifestazioni di effettivo civismo. La CSI ha però anche assunto una linea di politica di azione ben precisa: ha già ascoltato le parti direttamente interessate ed ora conosce quel che c'era da conoscere. Sa ufficialmente che è possibile adottare subito un diverso sistema di alimentazione delle macchine destinate alle competizioni, con energia che non viene dal petrolio tanto d'attualità. Sa che i costruttori sono pronti a trasformare le loro macchine, se la necessità lo imporrà. Quindi ha detto chiaramente, per bocca del suo presidente, che se la crisi del petrolio sarà limitata a restrizioni percentuali, per le attività sportive, come per tutte le altre attività, lo sport adotterà l'atteggiamento civico più responsabile, limitando le sue attività. Se però la situazione peggiorerà, o se la demagogia degli uomini politici troverà comodo ricorrere alle proibizioni (che non avrebbero alcun valore pratico ai fini del risparmio di energia, mentre avrebbe effetti negativi impressionanti), lo sport ha già trovato il modo di sopravvivere. Tra l'altro, aggiungiamo noi, indicando ancora una volta come si possa attraverso le competizioni, servire la causa di tutto l'automobilismo.

Paul Metternich, dopo la conferenza stampa che ha preceduto la premiazione dei campioni 1973, ha precisato che ai fini pratici vi sono ancora dei punti da chiarire, da mettere a fuoco, prima di stabilire delle regole da adottare. Per questo vi sarà una riunione a Buenos Aires, nei giorni del Gran Premio d'Argentina. Dopodiché basteranno tre mesi di preavviso perché sia possibile far correre utilizzando alcool, o metano. Insomma: anche ufficialmente l'automobilismo sportivo è pronto ad adottare qualcosa di diverso dal petrolio. E lo farà se sarà davvero necessario.

Franco Lini

AUTO 21



gli ORIENTAMENTI

CHE COSA ha deciso la CSI a PARIGI (hanno prevalso gli orientamenti tedeschi)

SILHOUETTE varata (con due mondiali Marche!)

DALL'INVIATO

PARIGI - Riunione delle varie sottocommissioni della CSI, per le decisioni riguardanti il futuro. Di particolare interesse quelle che riguardano i campionati ufficiali e soprattutto quelle relative ai regolamenti tecnici, che influenzeranno in modo decisivo la fisionomia futura delle corse.

Diciamo subito che per quanto riguarda la FORMULA UNO, a torto o a ragione considerata la più alta espressione delle corse, tutte le decisioni che erano attese non ci sono state. L'orientamento della CSI, come abbiamo detto a suo tempo, era per una revisione importante delle caratteristiche attuali, soprattutto per quanto riguarda la concezione generale della vettura vista sotto il profilo del miglioramento delle condizioni di sicurezza. Si era parlato chiaramente di intenzione di ridurre la larghezza dei pneumatici, di dare ai piloti maggiore abitabilità, di diminuire gli artifici aerodinamici, di imporre serbatoi meno vulnerabili e di concezione più sicura.

In alto mare le modifiche F. 1

I costruttori, ovviamente, hanno nicchiato, sia per poter continuare ad utilizzare il materiale esistente, sia perché un rivoluzionamento della formula in questo senso avrebbe costretto i tecnici a rifare delle esperienze (che non è detto avrebbero portato ai risultati attuali, per quanto attiene la scala dei valori dei singoli progettisti). Così per questa formula siamo ancora in alto mare.

Tuttavia in questo settore la volontà di giungere a soluzioni diverse e più sensate rimane. E dobbiamo dire che gli assertori di questa direttiva sono soprattutto gli italiani. Al momento attuale le cose stanno così: è stato costituito un gruppo di lavoro, che si metterà all'opera immediatamente, composto dall'ing. Noretto, Paul Frere, von Korf e Schmitz, ai quali si aggiungeranno successivamente i rappresentanti dei costruttori. Entro febbraio ci saranno due riunioni per decidere un progetto det-

Una nota un poco stonata, nel quadro della premiazione ufficiale dei campioni dell'automobilismo da parte della CSI: insieme coi premi a piloti e marche che hanno vinto i campionati ufficiali è stata effettuata anche la consegna a Jackie Stewart del premio «Blanc-et-Rouge» intitolato a Jo Siffert, che pur essendo un premio simpatico, la cui assegnazione è fatta in base alle valutazioni obiettive di giornalisti indipendenti, ha un certo sapore pubblicitario perché è patrocinato dalla Philip Morris.

Non sappiamo a chi far risalire la responsabilità della iniziativa, che ha colto tutti un poco di sorpresa; non sappiamo cioè se sia stata la Philip Morris a chiedere che questa premiazione fosse abbinata a

Sacro & profano

PARIGI - Alla premiazione della Elf, Jackie Stewart ha ricevuto un magnifico modello fatto a mano della sua Formula 1, mentre Helene un portaciglia d'oro «comperato all'angolo», ha detto François Guiter, p.r. della Elf. All'angolo, c'è la gioielleria di Cartier. Nella foto sotto, ecco i coniugi Stewart assieme a monsieur Guillaumat, presidente Elf, Darniche e Nicolas.

quella della FIA, oppure se sia stata la IRPA. Sono stati infatti il presidente della Philip Morris Europa, Ronald Thompson, ed il presidente dell'IRPA, Bernard Cahier, a salire sul podio per premiare Stewart.

Quel che è certo, comunque, è che la CSI, e quindi la FIA, ha accettato di abbinare questa cerimonia con quella ufficiale; ed è alla FIA ed alla CSI che rimproveriamo di non aver saputo valutare la inopportunità di questa vicenda, che ha un poco contaminato l'atmosfera. La premiazione annuale dei campioni dell'automobilismo, da parte della FIA, dovrebbe avere soltanto il suo carattere di esaltazione dei puri valori sportivi; ma si vede che i tempi cambiano...



tagliato, da presentare alla CSI in marzo, per la sessione di primavera. C'è quindi la speranza che l'idea venga portata avanti e ne nasca presto qualche risultato.

Dai lavori delle sottocommissioni sono uscite, ad ogni modo, conclusioni importanti. Che sono state presentate al «Bureau» della CSI ed approvate, per cui le possiamo considerare come fatti acquisiti per il futuro.

La più importante, a tutti gli effetti, è stata l'approvazione del futuro «gruppo 5», cioè delle macchine destinate alle competizioni di durata, che ha visto prevalere la tesi sostenuta dai te-

in serie omologata; mantenimento della forma esterna originaria, con qualche concessione; obbligo di utilizzare il blocco motore originario, che deve restare nella posizione originaria; obbligo di mantenere le ruote motrici nella posizione originaria. Per il resto c'è praticamente assoluta libertà. Ivi compresa quella di aumentare o diminuire a piacere la cilindrata del motore, mediante alesaggi o incamiciamenti. Alleggerimenti, sostituzione di tutti gli organi, sono liberi (per il peso vi sarà una scala proporzionale alla cilindrata, come per gli altri gruppi).

Pensateci un momentino e ve-

I dubbi erano pochi, perché a votare erano von Hanstein (Germania) e von Korf (Germania), più il greco Dardouf che ha chiaramente dichiarato di votare con la maggioranza, l'olandese Corstmit che è pro-tedesco, l'americano Bindford che doveva sostenere l'opinione di Penske (il quale conta di far correre una Matador sette litri in gr. 5), e infine l'italiano Saliti ed il francese Verrier, rimasti in minoranza. Due a cinque, il voto è stato nettissimo, e quindi non ci sarà nessuna mescolanza tra gruppo 5 e gruppo 6, il che significa che le macchine sport attuali non avranno più nulla a che vedere col campionato marche. E' stato votato anche il nuovo gruppo 6, che sarà differente dalle sport attuali per una serie di imposizioni strutturali che renderanno queste macchine più «logiche», per abitabilità e misure di sicurezza. Una serie di decisioni che sono senza dubbio apprezzabili, perché rendono le macchine «sport» più vicine ad una vera automobile; ma che sono in ritardo di qualche anno. Adesso che queste macchine assumono una veste logica... sono condannate a spaziare.

Infatti non le vogliono nel campionato marche, e tutto quello che è stato fatto, e dobbiamo dire atto all'ing. Rogano di aver ottenuto almeno questo, è la istituzione di un secondo campionato del mondo. Tuttavia questo secondo campionato, parallelo a quello del gruppo 5, ha un grosso vizio di origine, perché la intenzione è di far correre insieme le macchine del gruppo 6 e del gruppo 7 (le Can-Am per intenderci). Ai fini del futuro campionato le macchine gruppo 6 avrebbero una loro classifica a parte, come adesso accade per le GT nel quadro del campionato marche, ma è chiaro che esse non potranno mai aspirare alle vittorie assolute. Di conseguenza è altrettanto chiaro che in ogni caso le gruppo 6 sono destinate a sparire, per mancanza di stimoli. La realtà del prossimo futuro (le decisioni entrano in vigore dal 1976) è quindi chiarissima: la battaglia per il campionato costruttori vedrà in campo nomi nuovi, quelli che adesso corrono con le Turismo e Gran Turismo (Porsche, Ford, BMW, Opel) cui si aggiungeranno altri. E tra questi «altri» ci

sarà la Mercedes, che dati i regolamenti e date le sue possibilità tecniche appare fin d'ora come una candidata molto seria alla vittoria assoluta.

Per Ferrari, Matra-Simca, Alfa Romeo, non vi saranno altre possibilità che quella di... costruire modelli di serie adattabili poi al gruppo 5. Cosa che è fattibile, ad ogni modo. E non è detto che qualcuno non ci stia già pensando.

Un fatto positivo, infatti, è la conferma che la omologazione nel gruppo 4 può essere ottenuta con un minimo di fabbricazione di 500 macchine in due anni, il che lascia la porta aperta ai piccoli costruttori per poter utilizzare le loro produzioni più avanzate. Pensiamo, per restare alle cose attuali, alle Ferrari BB, De Tomaso Pantera, Maserati Bora eccetera. Tanto più che un'altra regola generale, applicabile a tutti i gruppi, è stata approvata dalla CSI: quella di una scala di pesi minimi proporzionale alla cilindrata e non legata ai pesi di omologazione della vettura di serie. E' un elemento molto importante, che può offrire molte possibilità finora ignorate.

Si al serbatoio AUTODELTA

Abbiamo accennato alla scala dei pesi. Essa sarà applicata a tutte le categorie di macchine omologate. In linea di massima sarà una scala progressiva che terrà conto delle frazioni di cilindrata di 100 cc. fino a 5 litri e di 200 cc. oltre i 5 litri. L'unica scala di base sarà però aumentata di una certa percentuale per le macchine del gruppo Turismo; pare che la differenza sarà del 10 per cento. Pare, diciamo, perché questo particolare non è stato ancora deciso definitivamente, così come non sono stati decisi i pesi effettivi. Grosso modo, per darvi una idea, diremo che il peso per una tre litri è previsto tra gli 850 ed i 900 chili.

Altra decisione molto importante è quella che concerne le macchine del gruppo 2 e del gruppo 4. I nuovi regolamenti prevedono delle possibilità di preparazione molto più limitate di quelle ammesse adesso, ed è

Rallisti e Kartisti i soli italiani premiati CSI

PARIGI - La premiazione dei campioni 1974 si è svolta subito dopo la conferenza stampa della CSI, preceduta dalla proiezione di un film realizzato da Christian de Cortanze durante le gare del campionato marche 1973 terminato con la vittoria della Matra-Simca.

Dal campione del mondo Jackie Stewart ai campioni dei kart, sono sfilati tutti coloro che hanno vinto i campionati e trofei ufficiali della FIA. Tra loro Sandro Munari e Donatella Tompaz, che insieme coi kartisti sono stati gli unici italiani ad aver ottenuto risultati brillanti nella stagione appena passata. Alla premiazione è seguito il tradizionale pranzo ufficiale della FIA, durante il quale il principe de Merode ha chiamato a ricevere speciali riconoscimenti due piloti che nel 1973 si sono distinti per atti di generoso altruismo: David Purley per il coraggioso tentativo di strappare Williamson alla morte, a Zandvoort, e Raffaele Pinto che durante un rally si è fermato a soccorrere un altro equipaggio che aveva avuto un incidente, sacrificando le sue possibilità di affermazione. Poiché Pinto aveva dovuto ripartire subito dopo la premiazione, a ritirare per lui il premio d'onore è andato il presidente dell'ACI Carpi de' Resmini.

deschi, quella di cui si è tanto parlato negli ultimi tempi con la etichetta delle «silhouettes». Macchine da corsa, che praticamente sostituiscono gli attuali veicoli «sport», ma che debbono essere derivati da macchine di grande produzione in serie. Le opposizioni a questa proposta erano state molte, così come le critiche alla idea originaria. Dalli e dalli, adesso la proposta è passata, ed avremo dunque un gruppo 5 stranissimo, molto discutibile.

L'idea informatrice è: macchine provenienti dalla produzione

drete quali prospettive si aprono, davanti ai progettisti più dotati di fantasia e di... coraggio!

La decisione della sottocommissione tecnica ha poi provocato l'altra decisione importantissima, quella presa dalla sottocommissione per i regolamenti sportivi:

Il campionato mondiale marche sarà riservato alle vetture del gruppo 5, con esclusione di quelle del gruppo 6, nonostante che una ferma e ragionata opposizione sia stata presentata e sostenuta dal delegato italiano, spalleggiato da quello francese.

Non si può dire che la situazione dello sport automobilistico si sia molto chiarita, poiché anche se pochi paesi hanno pronunciato la sua sospensione, sappiamo che dobbiamo aspettarci di tutto. E poiché le decisioni si prendono sempre di più su scala internazionale, è per la Federazione internazionale dell'automobile l'occasione di ridorare il suo blasone rivolgendosi ai membri della Comunità economica europea per incominciare e ad altri organismi internazionali in seguito.

Possiamo dunque rallegrarci che la Commissione sportiva internazionale della FIA abbia convocato i suoi soci ad una sessione che si è chiusa con una riunione pubblica sabato scorso. La FIA prende dunque le cose in mano ed è ben necessario.

L'esempio della Francia sembra in effetti dimostrare che i consiglieri tecnici dei governanti contemporanei non hanno la minima nozione del significato economico e sociale dello sport automobilistico (che si tratti del numero di lavoratori di questa industria particolare o delle perdite che può portare al commercio regionale la soppressione di una prova) e che appartiene dunque al potere sportivo di informarli.

Quest'azione della Commissione sportiva internazionale continuerà a Buenos Aires, perché è ormai ufficiale che il Gran Premio d'Argentina avrà luogo, e un Gran Premio è evidentemente l'occasione pratica per trovare riunite tutte le parti in causa.

L'organizzazione del Gran Premio del Brasile sembra ugualmente acquisita, di modo che i piloti di F. 1 non hanno di che lagnarsi per ora. Più felice ancora, Teddy Pilette, diventato primo pilota della Chevron ora che il team VDS rappresenta ufficialmente il costruttore britannico (ed è questo un successo nazionale senza precedenti) e assicurato di mettersi sotto i denti le otto corse in F. 5000 della stagione Tasmana, quattro in Nuova Zelanda e quattro in Australia in febbraio. Ma il momento non è ancora venuto per ipotecare i mesi che verranno.

Il mio programma '74 è ormai completo

Come si sa, e con le JPS-Lotus 72 già esistenti che disputeremo i due Gran Premi sud-americani e, come ugualmente si sa, mi sono familiarizzato con questa vettura la settimana scorsa al Castellet nessuno sarà sorpreso che questa mi abbia lasciato una eccellente impressione, ma non si trattava ancora che di un primo contatto. Il lavoro propriamente detto di mutato adattamento del pilota e della vettura non è ancora incominciato, ed è solo dopo questa fase che si potranno tirare delle conclusioni autorizzate. Colui che non conosce bene la vita di un pilota dietro le quinte ne scoprirà qui i lati ingrati verificando lo sforzo da fornire per solo due prove, perché, fin dal nostro ritorno dal Brasile, tutto sarà da ricominciare con la nuova JPS 75 che s'annuncia, in definitiva, molto differente.

A questo proposito, non è senza interesse sottolineare che Colin Chapman ha intrapreso il suo studio prima di quanto fosse stato previsto e che è fin da ora molto avanzato.

finalmente bene che si sia capito come fossero sbagliate le esagerazioni attuali. Gli italiani, con l'ing. Noretto, avevano chiesto se le macchine di questi due gruppi potessero soltanto essere preparate, utilizzando soltanto le parti originali. E' stata invece concessa qualche possibilità in più, come ad esempio la sostituzione del sistema di alimentazione (iniezione-carburatori) nonostante la opposizione di Noretto, Frere e Schmitz. Tuttavia il nuovo gruppo 2 e nuovo gruppo 4 torneranno ad essere più logici, e soprattutto meno dispendiosi.

E adesso una notizia importante e rallegrante.

Sulle insistenze dei rappresentanti italiani la CSI ha finalmente accettato e riconosciuto ufficialmente il serbatoio Autodelta. Sotto la sigla FTA (Fuel tank Autodelta) esso sarà inserito nell'allegato J che entra in vigore nel 1976, e comunque è stato già accettato fin d'ora.

Merito di questa operazione che è senza dubbio molto positiva va alle insistenze dei delegati italiani, che a questa riunione parigina si sono presentati con una novità assoluta: un ser-

batoio dotato del sistema Autodelta ma costruito in gomma, presentato alla sottocommissione sicurezza dall'ing. Noretto e dall'ing. Interlandi della Pirelli. La Pirelli infatti ha seguito molto da vicino l'idea basilare dell'ing. Chiti, ed ha proseguito per suo conto gli studi, per realizzare un tipo di serbatoio elastico e quindi più adattabile di quello rigido metallico che costituiva il prototipo. Era, d'altra parte, opinione dello stesso ing. Chiti che la sua idea avrebbe potuto essere migliorata e sviluppata da chi aveva competenza specifica. L'esempio della Pirelli è significativo. Adesso, finalmente, questo tipo di serbatoio viene adottato ufficialmente anche dalla CSI. Per la imposizione su determinati tipi di macchine da corsa resta il problema del maggior peso rispetto ai serbatoi tradizionali, ma è un problema marginale, perché se viene la imposizione tutti sono sullo stesso piano.

Queste le cose di maggior importanza sportiva e tecnica scaturite dai lavori della CSI. Ve ne sono però altre che meritano di essere conosciute. Ve le riassumiamo brevemente:

● per la sicurezza viene istituita, per un periodo sperimentale di un anno, una nuova bandiera di segnalazione, nera con un disco arancione, per segnalare ai piloti che la loro macchina ha qualche difficoltà di ordine meccanico, o perde olio, o ha un principio di incendio. L'uso di questa bandiera è stato raccomandato con effetto immediato.

Un tentativo da parte dell'ing. Rogano di far autorizzare la effettuazione della Targa Florio (GT) sul tradizionale circuito delle Madonie, non ha avuto effetto. Rogano proponeva anche di aggiungere alla Targa Florio una «Coppa Florio» per macchine sport. La sottocommissione ha ripetuto la sua decisione di proibire l'attuale circuito delle Madonie, salvo che le misure di sicurezza indicate come possibili dalla CSAI non siano effettivamente messe in opera sessanta giorni prima della disputa della gara. E non vediamo come ciò possa essere fatto.

Le gare di lunga durata non potranno più essere di oltre 12 ore; e non saranno più accettate nuove iscrizioni per gare notturne. Restano tuttavia in calendario le gare esistenti (Le

Mans, Daytona, Franchorchamps).

E' stato fatto rilevare come il circuito di Vallelunga non abbia la lunghezza necessaria per ospitare una gara di campionato europeo Turismo e anche che a Vallelunga non si era disputata la gara «preventiva» richiesta dai regolamenti prima di concedere la validità per un campionato. Tuttavia non è stata sollevata alcuna obiezione per la gara di F. 2, dato che se ne aveva già avuta una.

E' stato esaminato un dossier presentato dall'ing. Noretto e concernente un nuovo sistema di protezioni esterne, studiato dall'ing. Borracci. L'esame del dossier è stato rinviato alla prossima sessione.

E' stata decisa la ispezione di molti circuiti sui quali si correranno gare internazionali. Tra questi sono Interlagos, Rio de Janeiro, Digione, Brands Hatch, Truxton, Monza, Mugello, Vallelunga, Buenos Aires, Riverside e Road Atlanta.

● Regolamenti tecnici - Dal 1976 saranno ammessi i motori Wankel per le gare della F.3. I sistemi di azionamento automatico degli estintori di bordo, studiati dalla delegazione italiana,

sono stati accettati. Entreranno in vigore dal 1. gennaio 1974 per le macchine gruppo 5 e 7 e dal 1. gennaio 1975 per tutte le monoposto.

● Regolamenti sportivi - E' stato raggiunto un accordo finanziario tra concorrenti ed organizzatori della F.2. Sarà pubblicato sul prossimo bollettino CSI.

Le macchine non omologate non potranno più partecipare ad alcuna prova ufficiale del calendario internazionale. Il che significa che i «prototipi stradali» non saranno più ammessi in gara come il Tour de France e Giro d'Italia.

Discussione abbastanza vivace sulle modifiche del regolamento del campionato Can-Am (limitazione dei consumi), con decisione finale di rinviare al Bureau ogni decisione di mantenere o meno la Can-Am tra i campionati ufficiali.

Confermata la non effettuazione della 24 Ore di Daytona in febbraio, ma con possibilità di organizzarla in luglio. Spostamento della 6 Ore di Watkins Glen al 14 luglio. Annullamento della gara del campionato marche prevista in marzo ad Atlanta.

f. l.

Copyright per l'ITALIA

AUTOSPRINT

presenta

GLI ARGOMENTI di

Alla CSI il dovere di spiegare

Forse sembra strano a prima vista, quando si vedono i piloti più completamente professionisti limitare volentieri la loro attività ai soli Gran Premi, che io desideri correre di più, io che professo che la corsa non è la corsa più importante nella vita e che la dimentico completamente dal momento in cui rientro a casa fino alla partenza per la corsa seguente. Ma è precisamente perché la corsa non è tutto per me che correre continua a divertirmi. E poiché c'è piacere, non vedo perché me ne priverei.

Va da sé che la mia prima intenzione era di proseguire la mia tradizionale partecipazione nelle corse per vetture Sport-Prototipo. E siccome (anche se poche persone l'hanno saputo), Francois Cévert aveva deciso di abbandonarle nel 1974, era già da parecchio che Matra aveva riservato i miei servizi nell'attesa di poter fissare il suo proprio programma.

Un venerdì mattina, M. Lagardere mi ha dato il suo accordo definitivo, e sono io che gli ho fatto osservare che, dal momento che era ormai aiutato da Gitanes, la mia appartenenza JPS poteva porre dei problemi. Ancora nuovo in argomento, M. Lagardere non vedeva quali. Ma due giorni dopo esattamente il suo progetto di incorporarmi nella sua squadra era caduto nel nulla.

Siccome la lotta per la vittoria fa parte per me del piacere di correre, le corse per vetture sport mi erano chiuse in quel momento stesso, ho dovuto cercare il mio secondo programma 1974 fra gli avversari del Campionato d'Europa per Vetture da Turismo. Sono d'altronde delle vetture che mi piacciono molto.

Le mie relazioni con Ford e BMW sono, le une

come le altre, amichevoli e le possibilità dei due costruttori mi sembrano uguali. Avrei dunque raggiunto un accordo volentieri sia l'una che l'altra. Le circostanze hanno voluto che trovi posto alla BMW per la quale mi sono impegnato per disputare dieci corse di cui otto prove per il campionato: Dijon il 10 marzo, Monza il 24, Salzburgring il 14 aprile, Mantorp Park il 15 maggio, Nivelles il 30 giugno, Nurburgring il 14 luglio, Zandvoort l'11 agosto e Paul Ricard il 1. settembre. Le altre corse in programma sono i 1000 Chilometri del Nurburgring il 19 maggio e le Coppe di Spa il sabato 4 maggio.

Come si vede, ripetere in una settimana fra Francorchamps e Mantorp Park, la spola che facevo quando ero giovane pilota, per correre a sinistra il sabato e a destra la domenica. Questo ritorno al «buon vecchio tempo» sottolineerà ancora il mio doppio ritorno alle origini dell'anno prossimo, perché nel 1965 e 1966, correvo simultaneamente per Lotus in Inghilterra e per BMW sul continente, ed è BMW che mi ha offerto il mio primo volante di fabbrica alle «24 Ore» di Francorchamps 1965 e la mia prima vittoria internazionale alle 24 Ore di Francorchamps 1966.

Ed ecco una coincidenza di più. Quando ho fatto quello stesso anno 1966 la mia entrata all'improvviso nelle corse per vetture Sport alla 24 Ore di Le Mans, al volante di una Ford GT 40 della scuderia americana Essex Wire, il mio copilota era Jochen Neerpasch attualmente direttore delle competizioni alla BMW...

Ancora tre corse da trovare

Diciassette corse per JPS e dieci per BMW fanno solo 27. Vorrei disputarne tre di più.

Ho già verificato che il mio programma mi lascia libero alla data delle 24 Ore di Le Mans, delle 6 Ore di Watkins Glen e delle 6 Ore di Brands Hatch, e questo stupirà forse coloro che continuano a credere che Ferrari ed io siamo in freddo, ma è a Ferrari che ho proposto di disputare queste tre corse per suo conto.

Ferrari, sfortunatamente, non è ancora certo di allinearsi nel Campionato del Mondo 1974 dei Costruttori, di modo che le cose sono in sospenso. Ma se un cambiamento si verificherà, avrò gran piacere a portare di nuovo, a titolo episodico, i colori di Maranello.

No..., i rapporti fra costruttori e piloti non sono quelli che raccontano i giornalisti, che li vedono dall'esterno. Non è dubbio che durante tutta una collaborazione, succede talvolta che i loro interessi personali si oppongano, e che venga un momento in cui questi stessi interessi personali li separino facendoli prendere delle vie differenti, ma quando ci si è battuti insieme per raggiungere uno stesso scopo, si forma una profonda simpatia che sopravvive attraverso a tutto.

Ho già corso per un numero abbastanza elevato di marche e squadre, e non ve n'è nessuno di cui non abbia un buon ricordo e di cui non sia rimasto amico. Perché sarebbe altrimenti con Ferrari, quando ritengo il commendatore come l'uomo più straordinario e più commovente che abbia mai incontrato?

Jacky Ickx



● VALLELUNGA - Una incoraggiante «schiarita» nell'assedio anti-automobile che stringeva la pista di Vallelunga nei giorni festivi, rappresentata dalla concessione di permessi di circolazione ai dipendenti dell'impianto che devono giungere dalla capitale, avrebbe anche permesso alla Ferrari di proseguire le sue prove romane anche domenica 16. La Ferrari non ha ritenuto opportuno sfruttare questa possibilità, anche per una forma di rispetto ai dettami dell'austerità, ma questo probabilmente significa che la situazione generale, anche sul piano demagogico, non è poi tanto grave. E questo è consolante.

Gli organizzatori dell'A.C. OUEST non hanno tenuto conto della crisi nel regolamento della «24 ORE»

Rifornimenti solo rallentati per LE MANS

PARIGI - Presentazione ufficiale della 24 ORE DI LE MANS 1974. Chi si aspettava delle novità è restato a bocca asciutta, perché il regolamento 1974 è uguale a quello del 1973.

L'unica cosa nuova, in sostanza, è stata la prima comparsa pubblica del nuovo presidente dell'Automobile Club de l'Ouest, signor Gouloumes, che succede a Jean-Marie Lelievre.

Il vero capo della organizzazione della 24 Ore, Pierre Allanet, ha spiegato: «il regolamento è stato studiato e deciso prima che si verificassero gli avvenimenti che attualmente preoccupano il mondo dell'automobile. Quindi non ne tiene conto».

«E' uguale a quello del 1973 perché abbiamo voluto mantenere la promessa fatta ai costruttori delle vetture sport 3 litri, i quali hanno il diritto di continuare ad usare il materiale sportivo che è costato loro denaro e fatiche.»

Come vedete, niente di nuovo. Anche se qualcosa c'è, come ad esempio un «rallentamento» delle operazioni ai box durante i rifornimenti, ottenuto con un dosaggio nella erogazione del carburante, che richiederà 40" per un quantitativo di 120 litri. Innovazione che tende a rendere meno frenetiche le attività dei meccanici, e quindi ha anche una finalità di sicurezza.

Per la sicurezza, inoltre, saranno obbligate velocità ridotte nella zona dei box, con la costruzione sulla pista di decelerazione di una serie di rilievi trasversali, ogni 50 metri, che faranno sobbalzare le ruote. Una specie di quegli ostacoli che in Messico la Polizia ha messo in corrispondenza dei cartelli di «STOP», e che obbligano al rallentamento pena grossi guai alle sospensioni.

A prescindere dalla attuale situazione, che ovviamente potrebbe modificare molte cose, è stato chiesto agli organizzatori di Le Mans se per il futuro prevedono di poter adottare nuovi criteri di ammissione delle macchine.

Ci è stato risposto: «stiamo presentando il regolamento 1974, e per il futuro... vedremo.»

Tuttavia crediamo che già da adesso a Le Mans stiano pensando a qualche innovazione, come una forzata limitazione dei consumi (minimo di giri da compiere tra un rifornimento e l'altro), oltre che a prevedere vetture mosse da energia diversa dal petrolio, anche se ciò non sarà imposto ufficialmente.

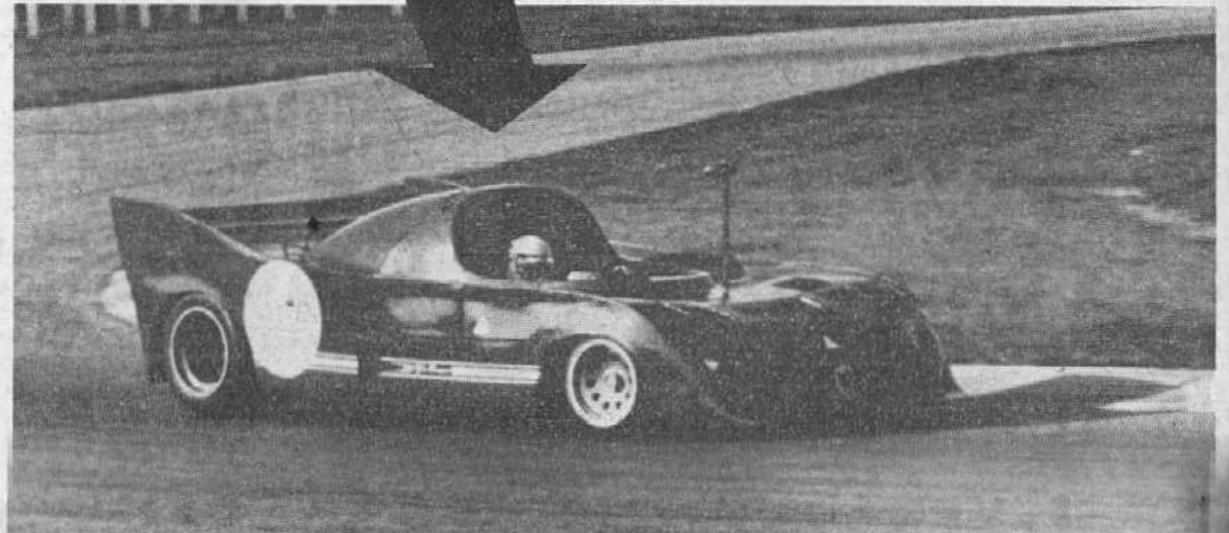
● Non è ancora certo, ma pare che nel '74 la SURTEES sarà patrocinata, oltre che dalla MATCHBOX (quella dei modellini) e dalla FINA, anche da qualcun altro in cui la Casa spera. Confermati MASS e PACE come conduttori e la vettura del secondo (la TS16) ora finita, una seconda sarà poi costruita. Quella usata per le prove di Kyalami verrà ricostruita con le caratteristiche della TS16 e servirà come riserva. Non si prevede che ci saranno altre macchine, ma è prevista una F. 2 ufficiale. Per la clientela, saranno messe a disposizione alcune TS15 modificate. Attualmente Surtees non fa programmi, oltre i Gran Premi di Ar-

gentina e del Brasile, e ciò significa poco lavoro per gli altri progetti, quali la F. 5000.

● Il Safari della Caledonia aveva visto partire i concorrenti in modo regolare, ma, come avevano fatto temere minacce formulate in precedenza, la popolazione dei luoghi sul percorso ha bloccato un tratto di strada costringendo così gli organizzatori a interrompere e sospendere la gara. L'incidente è avvenuto a circa km 300 da Numea e pare che la classifica sarà stilata secondo le posizioni di quel momento. Avrebbero dunque vinto i locali Decaqueray-Perrault, su Gordini.

Modificata nell'aerodinamica la 33tt12 ma è apparsa molto veloce nella prima «versione» (e tiene bene la distanza)

Ha «perso» il cupolone l'ALFA al Castellet



Estremamente positive le prove Alfa Romeo al Castellet. La 3 litri milanese con Merzario e Stommelen è andata vicina ai records della Matra. E' sparito comunque il famoso «cupolone» posteriore!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LE CASTELLET - Rientrate in fretta le minacce del prefetto del Var, di far sospendere le prove al Paul Ricard, sia per la decisione del «padrone di casa» sia per un intervento del ministero degli Interni, «siamo qui per lavorare», hanno anche telegrafato Pescarolo e Beltoise al ministro Messmer), le tante squadre in lista di attesa si sono potute sfogare nelle consuete ed intense prove già programmate. Si sono viste un paio di squadre di Formula 1, cioè Shadow e BRM e la squadra Sport dell'Alfa Romeo, che è venuta al Ricard con due vetture.

Ed iniziamo con la squadra italiana. Le 33tt12 erano dunque due, una quella consueta con il solito (sembra indistruttibile) motore, ed una seconda con telaio nuovo. Per entrambe, previste modifiche all'aerodinamica: su quella che sembra il modello definitivo, infatti, non c'è più il «cupolone» ma due grosse prese d'aria dinamica per la alimentazione di ognuna delle bancate dei cilindri.

Erano presenti Stommelen, Merzario, Facetti e de Adamich, che si è visto nella seconda giornata ed ha collaudato la vettura nuova, che però non ha potuto fare molto sia per l'abitacolo non adatto sia per una avaria al motore, dopo aver girato in 1'14" circa. Il vento ed il freddo polare hanno disturbato molto le prove, che sono state lunghe e meticolose in entrambi i tracciati, con continui adattamenti delle sospensioni alle varie esigenze.

Nella prima giornata con la nuova carenatura posteriore, Stommelen ha girato regolarmente in 1'13", scendendo fino a 1'12"8, mentre Merzario (che fra l'altro non stava bene) si era spinto fino a 1'13"1. Nella seconda giornata, dopo che il vento era un po' diminuito, Merzario ha ottenuto un ottimo 1'12"7 che, pur superiore al record

ufficioso che dovrebbe essere della Matra 670 B di Beltoise in 1'12"1, è pur sempre eccellente date le condizioni atmosferiche.

In questo lungo test, l'Alfa Romeo ha provato almeno 8 treni di nuovi pneumatici Firestone della produzione '74, sia pure con tipi di costruzioni e mescole molto simili.

Quanto a Facetti, al Castellet non ha girato molto, con tempi attorno ad 1'14"5, mentre lo stesso Facetti era stato protagonista, a Balocco la settimana precedente, di una 12 ore ininterrotta risoltasi in maniera molto positiva.

In ritardo le prove ISO di MERZARIO

LE CASTELLET - Lunedì 17 dicembre è arrivato al Castellet anche il camion Iso-Marlboro, con la nuova Formula 1 per Merzario che — dopo una breve parentesi in Italia — è tornato al Castellet dopo la seduta di prove con la Alfa Romeo. Purtroppo, la vettura è stata approntata troppo tardi perché Merzario potesse fare più di quattro o cinque giri, prima del sopraggiungere del buio. Nel prossimo numero di AUTOSPRINT, tutti i particolari di questa ulteriore sessione di prove sul tracciato francese.

La Sport 33tt12 ha provato anche sul circuito lungo del Castellet, ma il fortissimo vento ha sconsigliato di spingere a fondo per le preoccupazioni che le folate di vento davano sul rettilineo. Non ostante la prudenza, ottimi i risultati anche in questo tracciato: 1'51" Stommelen, 1'52"7 Merzario, e 1'52"8 Facetti.

Rimanendo nel campo delle vetture Sport, da segnalare un lungo testa della Matra (che com'è noto ha la sua base proprio al Ricard), che una ventina di giorni fa ha girato sul tracciato lungo per 26 ore di seguito, con quattro piloti,

senza accusare inconvenienti. Sui tempi ottenuti non c'è molto da dire, in quanto il tracciato era stato artificialmente rallentato da due chicanes, in modo da sollecitare anche di più trasmissioni, cambio e freni.

Contemporaneamente alle prove Alfa, si sono svolti anche i collaudi di alcune vetture Formula 1, cioè Shadow e BRM. La Shadow aveva portato due vetture per Peter Revson, di cui una completamente nuova, e che descriviamo a parte. Revson ha girato regolarmente in 1'11"3, dichiarandosi anche molto soddisfatto del nuovo cambio, a parte una certa lentezza negli innesti.

La BRM aveva invece tre vetture per i suoi piloti, il solito Beltoise ed i due «nuovi» francesi, Pescarolo e Migault il quale ha mostrato di sapersi adattare subito alla nuova macchina, girando in 1'12"6.

Quanto a Beltoise, il suo miglior giro è stato di 1'12"1, ma ottenuto con un motore ormai stanco che si prevedeva di cambiare in vista di un proseguimento del test. Infine, Pescarolo, che ha provato anche nuove pastiglie dei freni, ha ottenuto 1'12"8.

La vettura che ha usato Migault è la versione più recente, con una nuova carenatura dell'abitacolo ed una nuova presa d'aria nel lato sinistro, oltre ad una più ampia bombatura per la manovra della leva del cambio. Le prese d'aria laterali sono state soppresse, mentre il serbatoio dell'olio è di capacità superiore mentre l'alettona ha ora delle derive rettilinee.

Ad ogni modo, nella squadra BRM si parla con insistenza della nuova vettura che dovrebbe venire a fare i suoi primi passi proprio al Ricard, in febbraio. La nuova BRM è stata disegnata da Mike Pilbeam, e sembra che sarà simile alla Brabham.

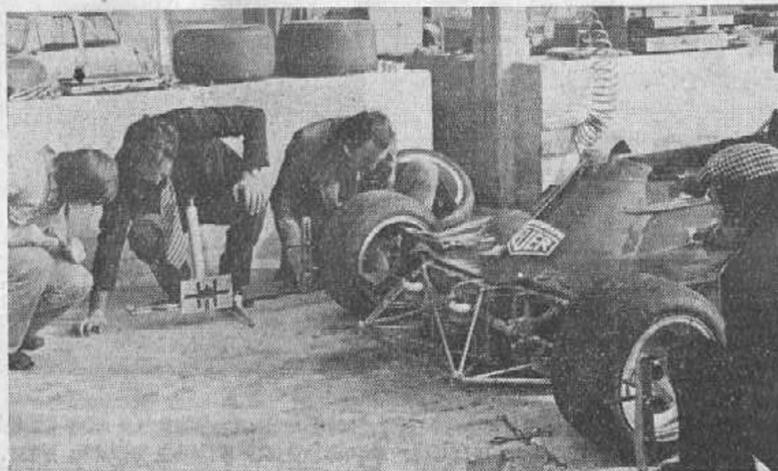
Jean Pierre Pagan



L'ing. Forghieri discute con Bussi, mentre Lauda sembra molto interessato alla discussione. L'austriaco è stato il più veloce nelle prove

Il vento (freddo) romano ha fatto sparire molti dubbi nei tecnici

La B. 3 ricucita fa sperare a VALLELUNGA



Forghieri, aiutato da Regazzoni e da due meccanici, sta facendo la messa a punto dell'avantreno della B3 con l'apposito strumento ottico

ROMA - Potrà essere una fissazione sbagliata ma è un fatto che sia per le incerte prove di Luglio della 312 P che in quelle più recenti ma altrettanto incerte della 312 B/3, sulla tabella scorrevole, identica a quella dei bus cittadini, fissata all'anteriore del camion-officina non compariva la scritta «Vallelunga» che di solito precisa la destinazione della trasferta. E' molto probabile che, in entrambi i casi, l'addetto non se la sentisse di aggiungere una finezza che stonava con l'atmosfera non proprio incoraggiante di quei momenti. Questa volta invece la scritta c'era e crediamo di non lavorare troppo di fantasia se aggiungiamo che questa vecchia e simpatica abitudine è coincisa con il ritorno ad un clima più sereno in tutto il clan della Ferrari, dove finalmente dubbi ed incertezze non traspaiono più con sconcertante evidenza.

E non è da dire che simili sentimenti di così pressante attualità per l'automobilismo non abbiamo contagiato anche la Ferrari. Tutt'altro, però ancora una volta la vecchia scuderia ha trovato la forza per dimenticare l'ennesima serie di errori ed ha fatto rimboccare le maniche a tecnici e piloti che con passione cercano il reinserimento tra i valori mondiali. Ancora una prova di appello dunque e pensiamo che, dato il momento assai particolare per l'azienda che più di tante altre sta subendo le conseguenze delle restrizioni petrolifere e del limite dei 120 Km/h, anche i tifosi delusi vogliono concederla d'ufficio. E d'altronde nella incertezza del domani è più facile dimenticare il passato.

«Abbiamo un programma che comprende tutte le prove del Mondiale Piloti e le più importanti del Campionato Marche ma siamo pronti a ridimensionarlo se le attuali contingenze assai gravi per l'andamento della produzione tendessero a peggiorare», confessava nel corso delle prove l'avvocato Montezemolo ed aggiungeva che per il momento non era nemmeno possibile fare previsioni sul futuro. Con tutto, la Ferrari non si è tirata da parte ed in un paio di mesi, dalla fine della stagione scorsa, è stata portata tutta una serie di modifiche alla 312 B/3 che dello sfortunato modello iniziale conserva ormai solo la parte centrale della monoscocca.

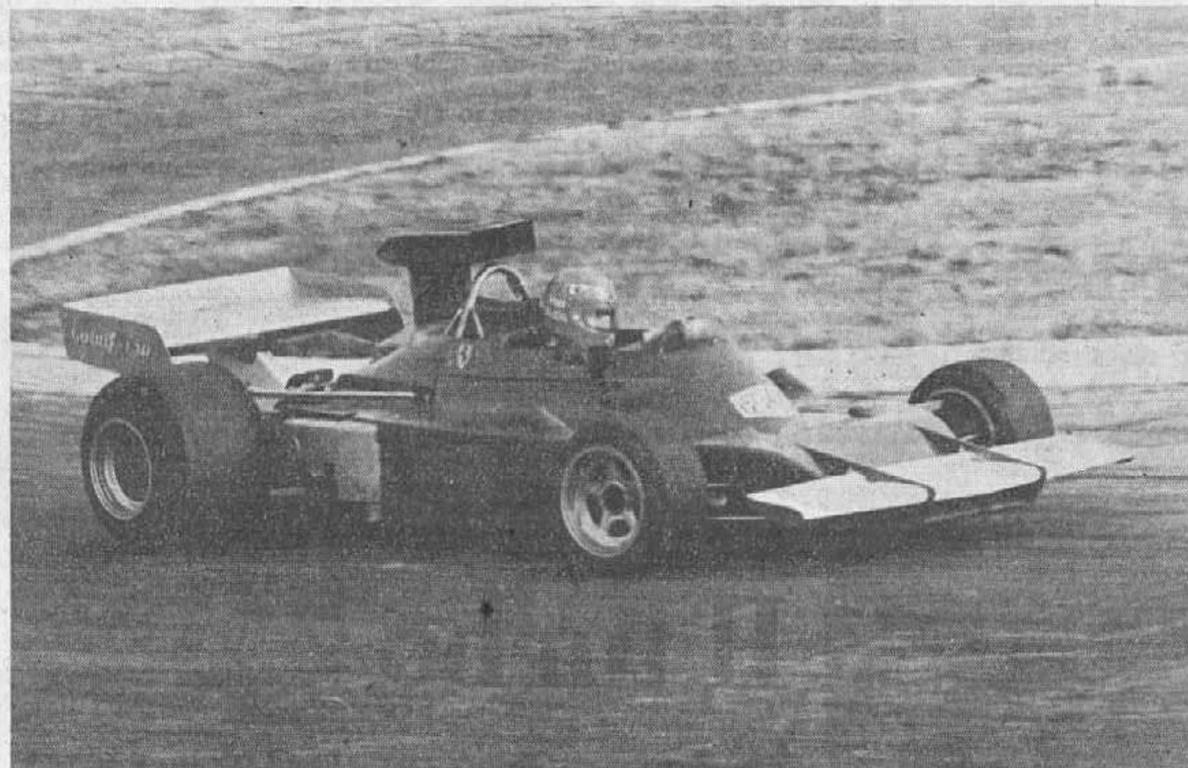
Le poco esaltanti prove di ottobre hanno avuto il pregio non indifferente di orientare i tecnici sulla giusta strada da scegliere che ormai è quella della monoposto a guida avanzata e con avantreno modificato, fin da allora visibilmente migliore della monoposto classica. Vero «laboratorio viaggiante», questa macchina, vistosamente ricucita anche se per la verità molto ben curata, era l'unica portata a Vallelunga. Il programma del primo giorno comprendeva una serie di prove con differenti tipi di trombette di aspirazione e tubi di scarico (per questa ragione era presente, oltre all'ingegnere Forghieri, anche l'ingegnere Bussi che si occupa dei motori) per cercare di dimensionare i consumi.

Ancora una volta il clima non è stato clemente con la équipe modenese: un freddo intenso con temperature notturne molto al di sotto dello zero, accompagnato da un forte vento di tramontana, ha influito non poco sul risultato globale della prova, soprattutto per l'impossibilità di permettere alle gomme di raggiungere una adeguata temperatura. Erano quindi passate le undici da un pezzo quando Lauda poteva finalmente scendere in pista. Il lavoro di messa a punto della macchina a guida avanzata si rivelava presto fruttuoso e, nonostante il problema delle gomme che erano nientemeno quelle usate a Zellweg con 35° all'ombra, l'austriaco poteva girare mediamente sotto all'1'10", quando in ottobre i tempi medi erano ben superiori.

Nel primo pomeriggio la pista si riscaldava leggermente e, anche grazie a quattro gomme non ideali ma almeno migliori delle precedenti, Lauda poteva spiccare un buon 1'09" netti. A conclusione della giornata sulla macchina avrebbe dovuto salire Regazzoni ma una piccola perdita nel serbatoio della benzina con conseguente ac-

cumulo di questa in una zona dove non era pescata, faceva rimandare tutto all'indomani. I meccanici tenteranno di provvedere ai box togliendo tutta la spugna ed esplorando le vasche ma allo svizzero non resterà che concludere la giornata giocando a pallone con alcuni impiegati dell'autodromo, mentre il piccolo Lauda preferiva compiere un intero giro di corsa dell'anello piccolo (km 1,800). Con il pallone Clay, in allenamento per la sfida velocisti-rallysti, sfoderava un esuberante gioco alla «W il parroco» ma anche un tocco ed un palleggio niente male.

Uscendo dalla pista, Forghieri si lamentava di non aver potuto concludere i test previsti (nuovo alettone e camber anteriore) perché il sabato sarebbe stato dedicato interamente alle prove del nuovissimo retrotreno, ed ecco finalmente il giorno dopo l'attesa sorpresa: la sospensione posteriore di questa ultima versione della B/3 è nettamente diversa dalla precedente. Non più un trapezio inferiore ma due bracci paralleli mentre è stato abbandona-



Niki Lauda impegnato al tornante con la più recente Ferrari, ancora però nella versione con il retrotreno non modificato. Il vento ed il freddo hanno impedito di raggiungere prestazioni assolute

to il singolo puntone superiore infulcrato molto in alto, alla base del roll-bar, sostituito da puntoni doppi con punti di sforzo piuttosto bassi.

Il braccio superiore è costituito dalla solita bielletta singola. Per irrigidire il tutto sono stati aggiunti anche due piccoli triangoli fissi con la base sull'attacco superiore dell'ammortizzatore e l'angolo acuto sul cambio. Il ponticello di collegamento al di sopra del cambio realizzato in lamiera sciolata anziché in alluminio fuso ci conferma che la soluzione non è ancora ritenuta definitiva.

Alle 12 inizia Clay che sfoggia un nuovo «integrale» italo-svizzero ma c'è una certa aria di perplessità perché il gran freddo e soprattutto un vento fortissimo non permettono confronti apprezzabili. Inoltre il motore prende 500 giri in meno perché i nuovi bracci della sospensione hanno imposto provvisoriamente degli scarichi troppo angolati. Persiste infine il solito problema delle gomme anche se finalmente compaiono quattro gomme di mescola adatta, tenute tuttavia per il pomeriggio, quando la macchina sarà a punto. Per il momento Clay deve accontentarsi di girare inizialmente molto al di sopra dell'1'10" anche se pare che il nuovo retrotreno abbia dato



Ed ecco il nuovo retrotreno, già assemblato ad un cambio. I bracci inferiori sono ora paralleli, mentre i puntoni di reazione sono due



Clay in allenamento per lo scontro di Bologna velocisti-rallysti

subito vantaggi apprezzabili. Ed infatti nelle curve la macchina ha un inserimento molto più preciso e composto, sembra addirittura più lenta ma è una impressione perché ha soltanto perduto il nervosismo precedente che in realtà faceva perdere tempo ai piloti.

Al pomeriggio dunque, con le gomme morbide e con il vento leggermente calato, lo svizzero infila un'ottima serie di giri fino ad arrivare al tempo di 1'09"6 che, date le circostanze, deve considerarsi buono. Incoraggiati dal momento favorevole i tecnici montano anche un alettone che ha una superficie meno deportante del solito e l'attacco più alto. La risposta del pilota è comunque negativa e mentre Lauda si veste per concludere la giornata, viene montato l'alettone precedente.

L'austriaco che in questo momento si trova a suo agio sulla 312 perché è abitualmente impiegato per i collaudi a Fiorano (ed in questo sta dimostrando molta buona volontà), non tarda molto ad arrivare sui tempi del compagno di squadra e quando la violenza del vento si attenuerà ancora un poco non fatterà a scendere fino a 1'09"2. A quel punto regnerà una certa euforia nel clan di Maranello perché era opinione generale che in condizioni climatiche migliori si poteva tentare la scalata al mitico 1'08"55 della Matria. Ed è un peccato che domenica quando il vento era sparito e c'era un sole incoraggiante la Ferrari abbia dovuto giustamente interrompere il test in ossequio al clima di austerità. Peccato che lunedì la pioggia battente abbia impedito il proseguimento delle prove. Il maltempo ha anche sconsigliato alla équipe della Lola, Graham Hill in testa, di iniziare i collaudi della nuova F. 1 di Broadley.

d. b.

Gare TRN a 3 coefficienti

MILANO - La sottocommissione Rally della CSAI ha stabilito i coefficienti per le varie gare del Trofeo Rallyes Nazionali. Le gare a massimo punteggio (coeff. 5) sono: Forlì, Siena, Savona, Venezia, Ivrea, Modena, Padova, Cremona, Cuneo, Omegna, Vicenza, Aosta, «333 Minuti» e Lecce. Con coefficiente 1 sono invece: Biella, Team '971, Arezzo, S. Giacomo e Torino (Rododendri). Le altre gare in calendario avranno invece coefficiente 3.

Gimkana insabbiata

MEZZANO DI RAVENNA - Ultimi spiccioli dell'attività automobilistica sportiva prima del «catenaccio», Domenica 25 novembre, si è svolta a Mezzano la prima gimkana automobilistica organizzata dalla scuderia Fratelli Dradi.

La prova, alla quale hanno partecipato circa 130 concorrenti, è stata vinta da Gastone Foralosso di Padova, al volante di una Fiat 500 preparata dai fratelli Gozzoli nella loro ormai nota officina di Maranello. E' stato un vero peccato però che la vettura dei Gozzoli non abbia potuto esprimere tutta la sua potenza a causa della sabbia abbondante.

GIMKANA A MEZZANO - Gara di abilità a cronometro - Mezzano di Ravenna, 25 novembre 1973.

LE CLASSIFICHE

1. categoria: 1. Fiumi (Imola) penalità 68,31; 2. Fabian (Treviso) p. 70,33; 3. G. Gozzoli (Modena) p. 71,86; 4. Conzani (Lugo) p. 73,82; 5. Bertini (Lugo) p. 74,17.
2. categoria: 1. Cardani (Treviso) penalità 73,38; 2. Baldantoni (Loreto) p. 73,40; 3. Miserocechi (Godo) 73,65; 4. Bartolotti (Imola) 73,70; 5. Baruzzi (Ravenna) 74,35.
3. categoria: 1. Giugni (Voltana) penalità 72,97; 2. Tarlazzi (Fusignano) 74,96; 3. Mariani (Fusignano) 77,90; 4. Dondi (Ravenna) 78,43; 5. Savorelli (Mezzano) 79,56.



Provata anche da JARIER al Castellet la F.1 USA (ma resta difficile il suo ingaggio)

Il «fantasma» di REVSON sulle orme di FITTIPALDI!

PARIGI - Pochi giri di prove, sul circuito Paul Ricard, ed ecco che la nuova UOP-Shadow di F. 1, guidata da Peter Revson, lascia tutti sbalorditi con prestazioni eccezionali. Emerson Fittipaldi, con la rinnovata McLaren, aveva girato (sul piccolo percorso) in 1'10"8, nuovo primato assoluto. Ronnie Peterson, con la Lotus, aveva ottenuto 1'11"1; tempi naturalmente ufficiosi, ma attendibili. Revson con la Shadow, ha ottenuto 1'10"9, con temperature basse, che non hanno permesso ai pneumatici di scaldarsi in modo soddisfacente. Dato per scontato che tutte queste informazioni siano esatte (non le abbiamo rilevate noi), si vede come la squadra della Shadow si presenti molto bene alle gare della stagione 1974.

E' in sostanza, quello che hanno più o meno detto tutti coloro che hanno preso la parola durante la presentazione ufficiale della macchina, a Parigi: «dopo il primo anno di apprendistato adesso crediamo di essere pronti per diventare una delle squadre vincenti».

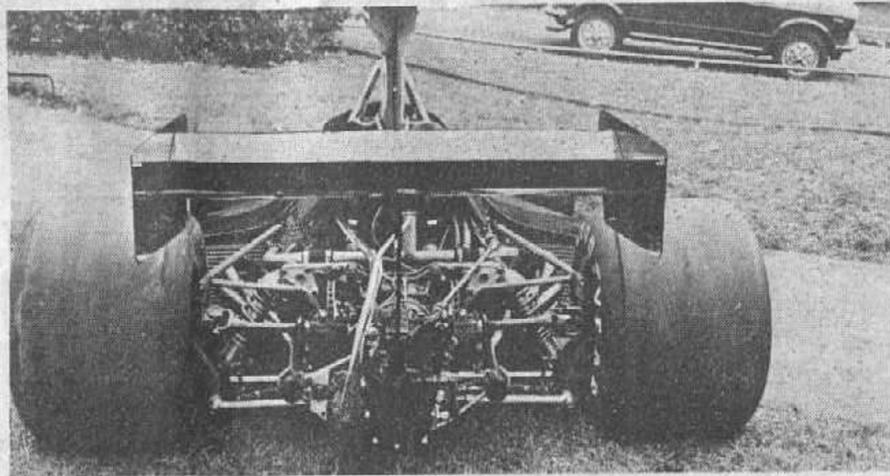
L'ottimismo, giustificato dai fatti, è stata la nota dominante della riunione parigina. Tuttavia,

pur se condividiamo l'opinione che la Shadow sarà tra le squadre di primo piano, non crediamo che il merito delle eccellenti prestazioni del Paul Ricard sia soltanto delle rinnovate caratteristiche della macchina. Le qualità del pilota, non vi è dubbio, c'entrano molto.

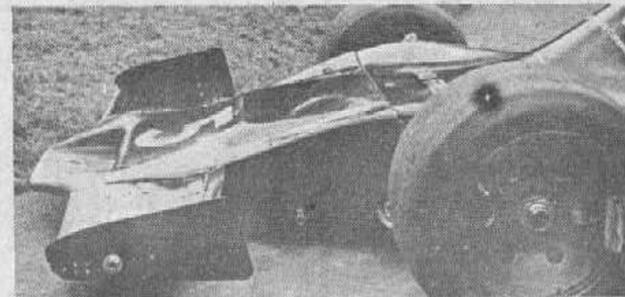
Infatti Peter Revson ha girato anche con la macchina del 1973, ed ha ottenuto tempi molto buoni, anche se superiori, il che vuol dire che il suo apporto personale sarà rilevante, nelle prestazioni ottenute, se queste saranno alte.

Macchina nuova, pilota nuovo. Anzi, bisogna parlare di piloti, perché saranno due. Con una reticenza molto trasparente, i responsabili della Shadow hanno detto che ci sarà un secondo pilota, di cui non potevano dire il nome; ma che era francese; aggiungendo che questo pilota «senza nome» aveva provato la Shadow 1973 contemporaneamente a Revson. Poiché tutti sapevano che Jarier era stato al Paul Ricard giovedì 13, la faccenda era molto chiara.

Pare che il non voler pronunciare il nome di JARIER fosse dovuto a ragioni di carattere legale,



Il più recente modello Shadow. Sopra, il nuovo cambio Hewland con sincronizzatori. E a destra, la presa d'aria

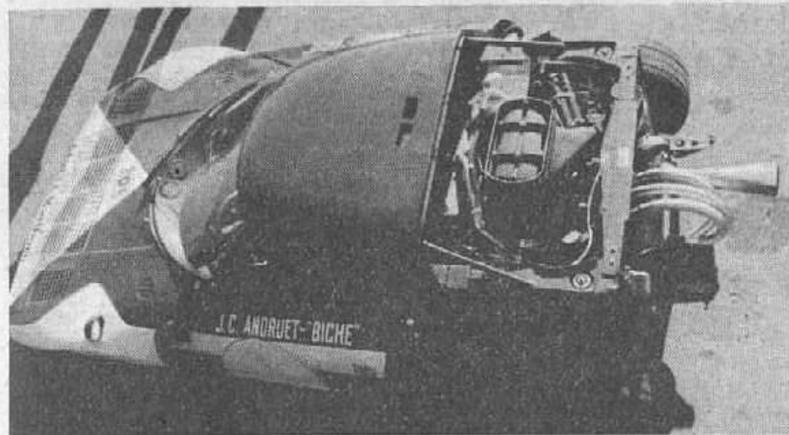


in relazione ai contratti che il pilota aveva ed ha con la March. Le stesse ragioni che hanno impedito il trasferimento alla Ferrari, la scorsa estate. A proposito: sembra che Enzo Ferrari fosse deciso ad avere Jarier comunque, ma che a dissuaderlo sia stato Luca Montezemolo che di faccende legali se n'intende! Però a sentire quelli della Shadow pareva che la soluzione delle difficoltà fosse scontata, e la assunzione del «francese» la davano per sicura.

A sentire il pilota, invece, le cose sono ben differenti. E' vero che ha provato la macchina (e c'erano tante persone presenti che non lo può nascondere), è vero che gli hanno chiesto di passare con loro, ma è anche vero che lui ha sempre un contratto con la March...

Se abbiamo capito bene siamo alle soglie di un altro caso litigioso, come quello che coinvolge Lauda, la BRM e la Ferrari.

Quel che è certo, ad ogni modo, è che la squadra della Shadow sarà in primo piano, nelle gare 1974, perché la nuova macchina è buona, e Peter Revson è bravissimo.



La Stratos-turbo vista da sopra. Il turbo scarica la sovralimentazione nel cassoncino che sovrasta i carburatori. Il motore è il 2 valvole

TORINO - Primi passi della messa a punto in pista della Stratos Turbo a Casale e a Misano: presenti in pista tutto lo staff della squadra corse da Tonti a Munari, da Maglioli a Parkes. Era presente anche l'ing. May con l'aiuto del quale è stata superata rapidamente la fase dell'installazione e delle prime prove al banco.

La figura dell'ing. Michael May è nota. Si tratta di un brillante «cervello» teutonico già calato un tempo proficuamente (come esperto di iniezione) in quel di Maranello. Naturalmente in questa fase e nelle successive soprattutto agisce al massimo il reparto esperienze avanzate della Lancia, che già ora gestisce e sviluppa in proprio l'evoluzione del promettente Dino. Il gruppo turbina e compressore a gas di scarico usato è della tedesca Eberspächer (vedi Porsche Can-Am) senz'altro il più affidabile in commercio; il rapporto massimo di sovralimentazione è

0,8 al più alto numero di giri (con pressione massima di alimentazione 1,8 atmosfere circa).

La prima impressione dei piloti una piacevole sorpresa: la totale assenza del «delay time» il famoso «tempo di risposta» in accelerata e rilascio, non si hanno insomma sgradevoli sensazioni a tutto vantaggio della guida. Ne fa testo una solitaria prova in montagna di Munari che ha più volte percorso una stradina innevata con l'unica preoccupazione di domare i troppi cavalli. La curva di potenza del motore turbo è ottima senza impennate brusche, l'utilizzazione del motore sovralimentato è superiore a quella del 2 valvole di partenza e del 4 valvole; il regime massimo è prudenziale, ottenuto con limitazione di giri, in futuro sarà senz'altro probabile si possa ottenere qualche giro in più in piena sicurezza. Per quanto riguarda i tempi ottenuti sia pure in surplacé sono già ora inferiori

I tre DINO allo specchio

Il turbo Stratos già (ben) LANCIATO!

	Coppia max (DIN)	Potenza max (DIN)	Utilizzazione
Dino 2 valvole 2400 cc	25,4 Kgm a 6000 giri/1' (212 HP)	250 HP a 7500 giri/1'	da 5500 a 7500
Dino 4 valvole	26 Kgm a 6500 giri/1' (235 HP)	280 HP a 8000 giri/1'	da 5500 a 8500
Dino 2 valvole Turbo	35 Kgm a 6000 giri/1' (294 HP)	340 HP a 8000 giri/1'	da 4500 a 8000 con limitatore di giri

a quelli ottenuti col 4 valvole. Per ora si è contenuta la potenza a 340 HP a 8000 (col limitatore di giri in programma) ma al reparto esperienze Lancia si lavora intensamente su vari parametri (forme dei pistoni ecc.) soprattutto per ottenere altri cavalli a medi regimi. In futuro sarà provata senz'altro l'iniezione anche se i carburatori usati ora si sono dimostrati del tutto all'altezza. Molto importante e determinante la possibilità di regolare rapidamente e in ogni luogo (eventualmente ad una assistenza!) le caratteristiche di potenza agendo solo sulle tarature delle valvole annesse al circuito in pressione. Si può così adattare la vettura alle condizioni del terreno le più variabili, dalla pista allo sterrato, alla neve.

Il comportamento in pista della Stratos non ha risentito troppo dei 100 HP in più. Un leggero sovrasterzo è stato mitigato con regolazioni di barre e per

il resto sono già in cantiere valide contromisure per adattare la vettura alla nuove potenze.

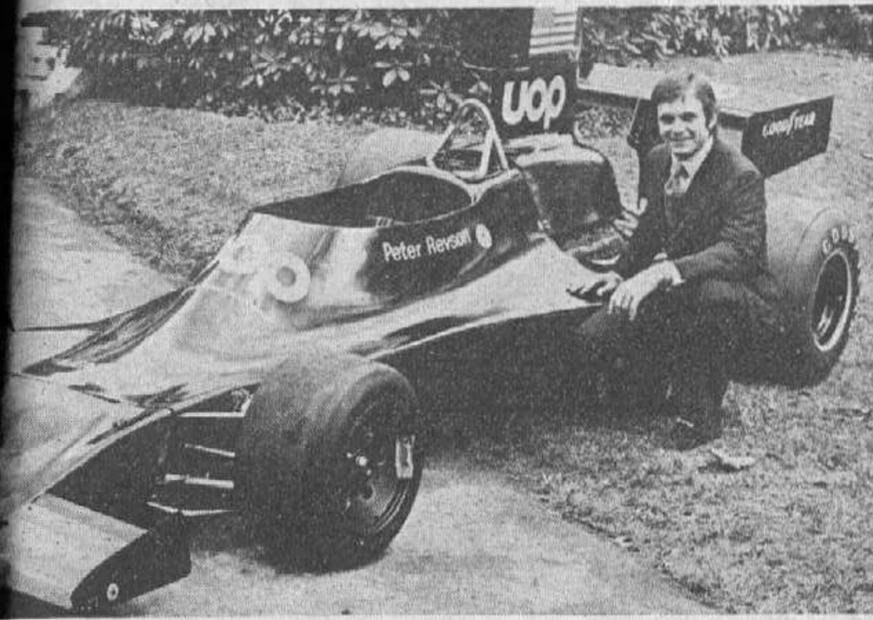
Da sottolineare ancora che in caso di uso per gara di misture e filtri a base di alcool (etilico, metilico, ecc.) pur avendosi un consumo nettamente superiore, due-tre volte (potere calorifico è metà di quello della benzina, rapporto aria/alcool quasi doppio) superiore, si avrebbero senz'altro numerosi vantaggi connessi con la turbo alimentazione: possibilità di utilizzare rapporti di compressione più alti (sino a 15) per la maggior resistenza alla detonazione delle miscele alcooliche; miglioramento del coefficiente di riempimento, quindi più miscela che entra nei cilindri. Infine si avrebbe, dato il superiore calore latente di evaporazione (tre volte quello della benzina), una più grande capacità di smaltire calore dalle parti più sollecitate del motore

nella fase di lavaggio e un ulteriore miglioramento del coefficiente di riempimento.

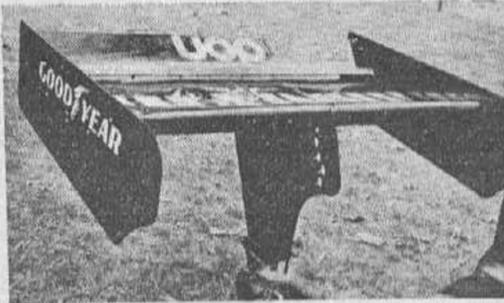
La vettura ha effettuato, dopo Casale, delle prove-lampo al Santamonica, giovedì scorso. Circondata dal massimo riserbo (la prenotazione della pista era stata fatta come Torino Corse...), la piccola équipe della Lancia è venuta a Misano con due Stratos-Marlboro, una a 4 valvole «aspirata» ed una dotata del turbocompressore che già è in collaudo da qualche settimana.

Le due vetture sono scese in pista rispettivamente alla guida di Maglioli e di Munari, il quale con la Stratos-turbo si è spinto fino al tempo di 1'25" circa, che pur non essendo eccezionale di per se stesso è pur sempre di oltre 4" inferiore ai records delle Gran Turismo di maggiore cilindrata, come Porsche Carrera e De Tomaso Pantera.

Solo il motore non è cambiato nella SHADOW MKII per il 1974



Sopra, Peter Revson con la sua nuova F. 1: al Castellet ha già mostrato quanto vale A sinistra, il radiatore olio anteriore. A destra, l'alettone con un supporto in magnesio gnesio



PARIGI - Anche se la linea generale ricorda molto quella della Shadow DN1 del 1973 (diventata DN2 per le modifiche di fine stagione) la Shadow DN3 è praticamente una macchina nuova.

Progettata e costruita soprattutto tenendo presenti le necessità della aerodinamica, essa è nuova anche nel telaio monoscocca e nelle sospensioni posteriori, e nella distribuzione dei pesi. L'unica parte identica a quelle del 1973 è il motore Cosworth, perché anche il cambio è nuovo.

La scocca, ridisegnata, comporta fianchi più stretti, pur avendo le strutture regolamentari. La geometria delle sospensioni posteriori è stata variata, per ottenere un miglior controllo della posizione delle ruote anche negli scuotimenti più ampi.

Il cambio è il nuovo Hewland FL-200, più robusto del FG-400; è meglio lubrificato, ma è anche più pesante. Per questo, ed anche per poterlo utilizzare come supporto dell'alettone posteriore, è stato modificato con una parte posteriore costituita dalla Shadow. Pensano anche di modificarlo all'interno, con ingranaggi più leggeri che permetteranno perciò maggiore rapidità nelle ma-

novre. L'alettone posteriore, di dimensioni regolamentari (1974) è sostenuto da un unico montante in lamiera di magnesio, fissato appunto al cambio. A nostro parere il supporto è troppo elastico così com'è, per cui siamo sicuri che esso verrà o modificato o integrato da irrigidimenti trasversali.

La linea della macchina, ora, è molto snella e pulita. Più stretta ai lati per la riduzione dei fianchi, è più slanciata, anche perché questa macchina è di passo più lungo di quella del 1973. Ai fini della resistenza all'avanzamento c'è un innegabile progresso, aiutato anche dalla nuova forma della presa d'aria dietro il pilota, più ridotta.

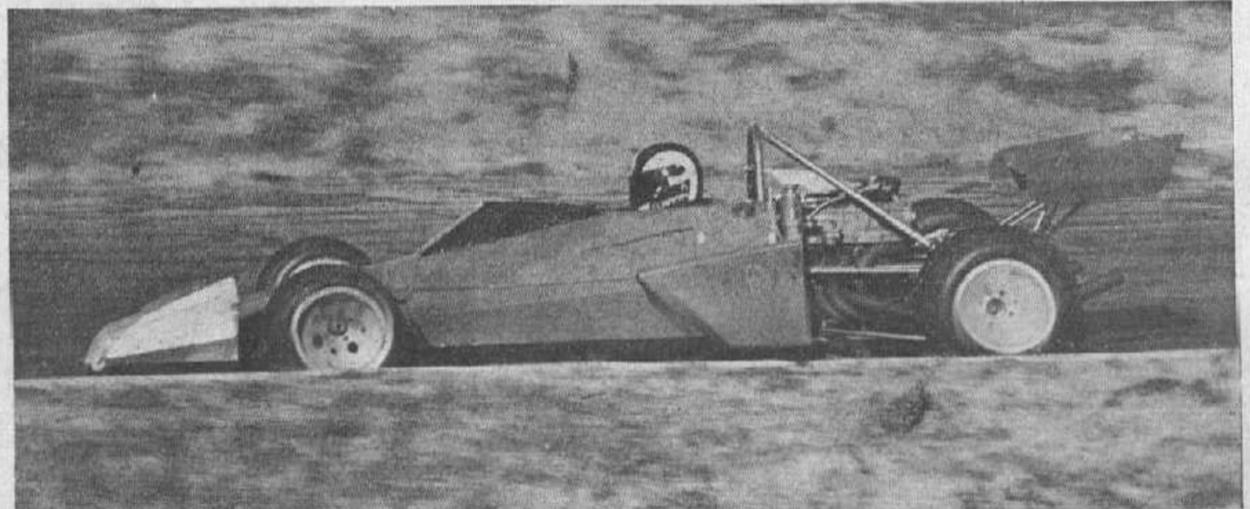
La novità maggiore è nel musetto, che non è più totalmente liscio perché il nuovo disegno prevede il radiatore olio anteriore, il che ha richiesto le relative aperture per la presa e la evacuazione dell'aria. Tutto l'insieme, come si vede dalle nostre fotografie, è molto piacevole. Poiché le notizie dal Paul Ricard dicono di prestazioni molto buone, è chiaro che se ne deve complimentare il progettista, Tony Southgate.

f. i.



Le POLEMICHE complicano le scelte degli « azzurrini » di DRAGONI dopo VALLELUNGA

A sinistra, Cicciozzi « sovrastato » da Dragoni. Il romano è in aperta polemica con il commissario unico, che certamente non lo ha favorito nei vari tests con le F. 2 CSAI. Qui sopra, Maurizio Flammini che è stato molto veloce a Vallelunga; le prove ora proseguiranno a Fiorano, anche se l'orientamento di Dragoni potrebbe essere già definito sui nomi di Duilio Truffo, Enrico Flammini e Francesco Cerulli



Potrebbe diventare UNO solo il pilota F.1 CSAI

VALLELUNGA - Le 800.000 lire al giorno richieste per l'affitto della pista del Castellet debbono aver indubbiamente spaventato il C.U. della nazionale CSAI di F. 2, Eugenio Dragoni che, per l'ultima seduta di prove delle nostre giovani speranze, ha preferito fare rotta verso la nostrana Vallelunga. Probabilmente fin da questa settimana si potranno conoscere i nomi dei piloti prescelti anche se per il momento è azzardato fare pronostici perché Dragoni è stato impenetrabile. Il commendatore tuttavia ha fatto chiaramente capire che se dovesse essere ridimensionata la cifra che la CSAI è disposta a stanziare per la prossima stagione, la scelta cadrebbe su un solo nome e verrebbe acquistata una sola macchina.

L'andamento di questa sessione, durante la quale i piloti hanno avuto la possibilità di provare poco e male (per alcuni è stato quasi un pro-forma) per il freddo molto intenso che riduceva enormemente le ore utili, ha confermato che il giorno della scelta è ormai vicinissimo e che un preciso orientamento da parte di Dragoni doveva esserci fin dalle prove di Misano. Non si spiegherebbero altrimenti la mancanza di preoccupazione per l'impossibilità di girare a lungo, il « giocare » con Cicciozzi, la scarsa convinzione con la quale veniva cercato Cerulli (irreperibile il primo giorno) e soprattutto l'assenza di Truffo che, anche se pienamente giustificato dalla nascita del primo figlio, doveva pur

sempre essere esaminato per... procura. Comunque il giovane torinese resta più che mai uno dei probabili favoriti e lo stesso Dragoni si preoccupava di farci sapere che « Effettivamente a Misano era andato molto, molto bene ». Non ha provato nemmeno Carlo Giorgio anche se per il campione italiano di F. 3 le ragioni sono diverse. Da pochi giorni infatti ha firmato l'accordo per correre in F. 2 con la March di Trivellato ed a Dragoni ha spiegato, rinunciando ad ogni polemica anche se per il suo carattere indipendente poteva considerarsi praticamente escluso dalla scelta, che la prova gli sembrava ormai inutile.

Mercoledì mattina sono dunque presenti in una Vallelunga soleggiata più che mai ma con la temperatura al disotto dello zero i piloti Cicciozzi, Flammini, Francia e Leoni. Tre sono le macchine scaricate da Gianfranco Bielli dal 642 ex-Scuderia Ferrari: le due Brabham della CSAI e quella analoga ma con motore Hart in alluminio prestata da de Adamich. Tuttavia nei due giorni verrà utilizzata una sola macchina alla quale era stato fatto un assetto il più possibile neutro, mantenuto sempre inalterato.

Dopo molte difficoltà per avviare il motore a causa del freddo, inizia Cicciozzi che al pari di Francia può girare soltanto nel primo giorno per le difficoltà con l'assicurazione che sta per scadere e che evidentemente non si vuole rinnovare. Il giovane romano che, a causa della ancora oscura situa-

zione in F. Ford, non corre dallo scorso luglio ed è completamente fuori allenamento, ha l'ingrato compito di fare l'apripista quando questa è ancora freddissima (sono appena le 11) e le gomme di mescola molto dura non perdonano il minimo errore. Nelle condizioni di marcata inferiorità rispetto ai colleghi che hanno da poco terminato la stagione agonistica a Cicciozzi si poteva forse dare l'opportunità di provare più a lungo, con una maggiore tranquillità ed almeno in condizioni climatiche più favorevoli.

Poco prima di mezzogiorno è il turno di Flammini al quale una lunga sosta per regolare la pedaliera ed il sedile, consentirà di provare con la pista che inizia a riscaldarsi e che sta diventando sempre meno scivolosa. Compie venti giri ed il suo miglior tempo è 1'16"5. Tra un panino e l'altro per non perdere tempo durante le ore migliori Dragoni, che continua a raccomandare di non tirare più di 8500 giri, fa salire Francia poco dopo le tredici. La pista è ormai perfetta ed il milanese che comunque sfoderava una grinta ed una decisione notevoli per fare dimenticare l'opaca prestazione di Misano riesce a scendere con costante progressione fino ad un buono 1'14"5. E forse avrebbe potuto anche fare meglio se la sua prova non fosse stata interrotta dal tubicino del manometro della benzina che, rotto, cominciava ad innaffiarli le gambe. Prudenzialmente il pilota si fermava poco dopo il tornantino e la macchi-

na veniva rimorchiata.

Dopo Francia era il turno del giovane Leoni, chiamato a Vallelunga più che altro come turista di lusso. Riuscirà a fare solo sei giri, fermandosi due volte per guai alla batteria. Dal momento che il giorno dopo non gli verrà nemmeno fatta indossare la tuta, il pilota restava un po' sbigottito anche se Dragoni gli confermava che, pur se a causa della sua giovane età non poteva andare oltre la convocazione, sarà particolarmente « osservato » nella prossima stagione.

Mentre il pomeriggio invernale ricomincia a raffreddare la pista viene invertito il turno dei piloti ed al posto di Cicciozzi che sperava di provare in condizioni migliori viene fatto salire Francia. Quest'ultimo girerà a lungo senza migliorare la sua bella prestazione della mattina e quando la macchina verrà ceduta a Cicciozzi il sole era ormai scomparso dietro le tribune. Il romano in soli otto giri era quindi impossibilitato a scendere sotto il tempo di 1'17"5. Infine tocca a Flammini chiudere la giornata leggermente anzitempo perché dopo pochi giri il motore si spegneva, probabilmente a causa di una sfollata, e si pensava al peggio.

Invece non era successo niente ed il giorno dopo si riprendeva con la stessa macchina con grande soddisfazione dei piloti ai quali premeva che il test fosse il più possibile equilibrato. Infatti, a parte la macchina di de Adamich, pare che i motori delle

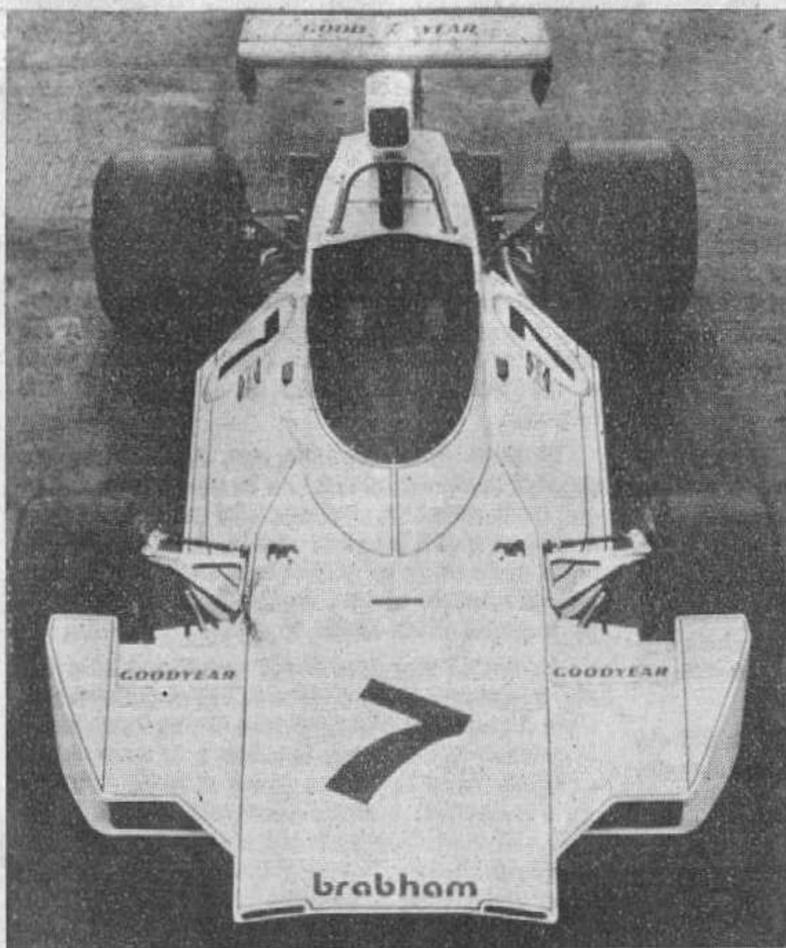
due Brabham CSAI abbiano una differenza di potenza valutabile in dieci cavalli.

Nella seconda giornata saliranno sulla macchina soltanto Flammini e Cerulli. Quest'ultimo infatti verrà alla fine rintracciato e sarà il più sorpreso della sua « fantomatica scomparsa » perché soltanto una serie di equivoci gli aveva impedito di rispondere alla chiamata. In pochi giri il pilota teramano dimostra di avere una buona confidenza sia con le potenze che con la sensibilità di guida imposta da una formula ed impressiona non tanto per il suo buon tempo di 1'14"5, quanto per la facilità di ripeterlo a suo piacimento.

Arriva quindi il turno di Flammini che ha una gran voglia di rifarsi della giornata precedente, quando era costretto a girare con la pista non ideale. Denota una certa discontinuità, tuttavia compensata dalla sua solita grinta e decisione che gli permettono di segnare il tempo migliore delle due giornate: 1'13"8. Ad onore del vero dobbiamo aggiungere che alla fine del suo test la spia del contagiri era ferma a 9000 giri, mentre Cerulli ubbidiente e preciso, non era andato oltre i soliti 8500.

Poco dopo le tredici torna in pista Cerulli ma compie soltanto pochi giri perché Dragoni si è accorto che si stava creando una certa « elettricità » e, d'imperio, pone fine alle prove.

buz.



Arrivati col «deb» ROBARTS

i soldi per la BRABHAM '74

PARIGI - Conferma dalla bocca di Bernie Ecclestone di una notizia che era stata sussurrata con molta imprecisione e che aveva suscitato la nostra perplessa incredulità: il secondo pilota della Brabham per le gare del 1974 è un quasi sconosciuto, pressoché un esordiente. Si tratta di Richard Roberts, che dopo qualche gara con la Formula Ford ha partecipato nel 1973 ad alcune prove della F. 3, con risultati onorevoli ma non eccelsi.

Robarts quindi sarà esordiente assoluto nelle gare del-

la F. 1 già dal G.P. di Argentina, come secondo (ovviamente) di Carlos Reutemann. Una notizia che è naturalmente molto interessante, se non altro perché conferma come il «reclutamento» dei piloti sia sempre più fatto in funzione dell'apporto in danaro che essi possono portare alle squadre.

Insieme con la notizia riguardante Robarts, Ecclestone ci ha fornito le prime fotografie della nuova Brabham, notevolmente modificata rispetto al modello che ha cor-



Questo è Richard Roberts, il nuovo «deb» inglese che guiderà una delle Brabham nel 1974

**GIOVANISCE
IL TRAFFICO
E VOI**

126



Oggi, con la 126

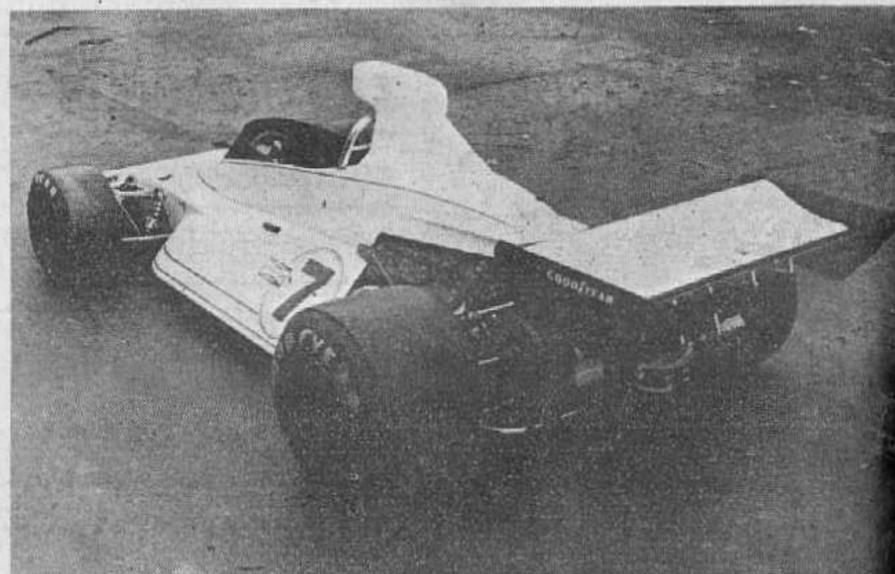
meno consumo,
meno costi di esercizio,
meno difficoltà di parcheggio,
meno ingorghi di traffico.

FIAT

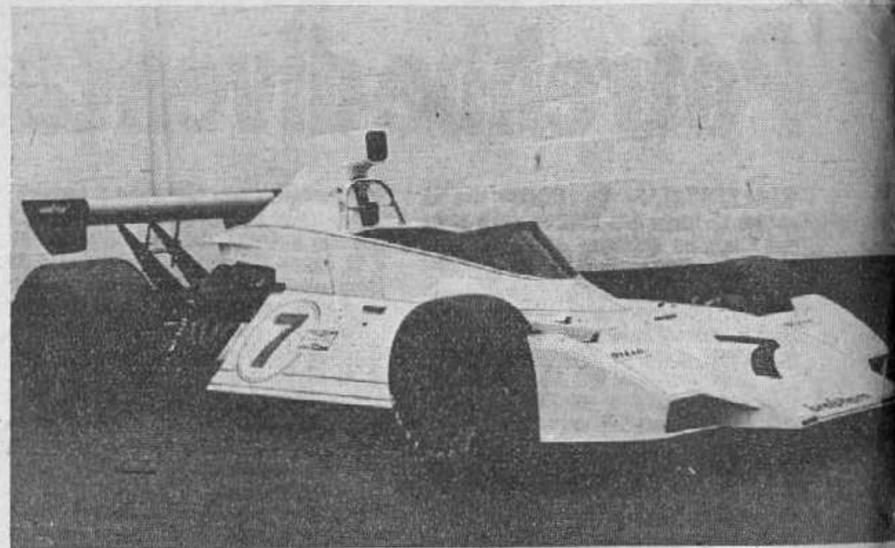
Oggi si può avere in 3 settimane. Anche con vendita rateale SAVA.

Anticipo minimo L. 130.000 (tasse escluse).

Assicurazione SAI interamente ratealizzabile.



Ed ecco le primissime foto della Brabham Formula 1 modello 1974. Il primo esemplare è completamente bianco, con solo le decals Goodyear. La scocca ricalca lo schema della BT42, con radiatori sdoppiati



so nel 1973. Oltre al differente supporto dell'alettone non riusciamo a vedere, dalle foto, se le innovazioni strutturali sono rilevanti. Dal punto di vista aerodinamico, tuttavia, le differenze sono notevoli, anche se la parte anteriore è ancora caratterizzata dai due radiatori laterali avanzati, che ne condiziona la forma.

Vedremo in Argentina, più dettagliatamente, questa macchina nuova, che secondo Ecclestone dovrebbe permettere a Reutemann di vincere final-

mente. Notiamo come la vettura sia ancora spoglia di iscrizioni pubblicitarie. Gli sponsor, fino ad oggi, non sono stati indicati. Ma l'ingaggio di Roberts dovrebbe essere stato possibile dal suo sponsor in F. 3, MYOSON, che avrebbe così dato a Ecclestone i soldi sufficienti a «coprire» anche la vettura di REUTEMANN. Per questo è sfumata la possibilità del rinnovo di un accordo con Pagnossin (e di Adamich sembra perciò ormai tagliato fuori da programmi F. 1 '74).

ARGENTINA con un solo italiano

BUENOS AIRES - Mentre tutto il mondo dell'automobile è in attesa degli sviluppi sulle conseguenze per le corse della crisi energetica che incombe sull'Europa, in Argentina il problema non esiste e l'organizzazione della gara che «aprirà» il mondiale conduttori 1974 procede senza soste, nel segno della massima comprensione ed aiuto da parte delle autorità di governo e del massimo entusiasmo degli sportivi e degli organizzatori che vogliono fare le cose veramente in grande stile.

Il G.P. d'Argentina che lo scorso anno rischiò di non essere effettuato per motivi finanziari e che soltanto grazie alla decisa azione di un «comitato di giornalisti» poté avere il suo svolgimento, quest'anno non corre pericoli e cerca soltanto di darsi un volto straordinario, tale da lasciare stupiti i molti sportivi che verranno richiamati dall'avvenimento e anche il «circo della F.1» destinato a trovare nell'Autodromo Municipale la sede ideale per l'inizio della nuova stagione sportiva. E a proposito dell'autodromo, che ora ha ripreso il vecchio nome col quale venne originariamente battezzato, ovvero «17 de Octubre», v'è da dire che la competizione non si svolgerà più sul percorso di metri 3.345 cioè il n. 9, bensì sul circuito n. 15 di metri 5.968, il che servirà senz'altro ad accentrare tutti i piloti e specialmente coloro che dispongono di motori 12 cilindri.

Intanto, dalla segreteria dell'associazione costruttori di F.1 è già arrivato l'elenco delle vetture e dei conduttori iscritti che qui riportiamo con i rispettivi numeri di gara. Il G.P. d'Argentina vedrà, dunque, in corsa:

- 1 Ronnie PETERSON (Lotus-JPS-Ford)
- 2 Jacky ICKX (Lotus-JPS-Ford)
- 3 Jody SCHECKTER (Tyrrell-ELF-Ford)
- 4 Patrick DEPAILLER (Tyrrell-ELF-Ford)
- 5 Emerson FITTIPALDI (McLaren-Marlboro-Texaco-Ford)
- 6 Denis HULME (McLaren-Marlboro-Texaco-Ford)
- 7 Carlos REUTEMANN (Brabham-MYOSON-Ford)
- 8 Richard ROBERTS (Brabham-MYOSON-Ford)
- 9 Jean Pierre JARIER (March-GITANES-Ford)
- 10 Mike BUTTLER (March-Ford)
- 11 Clay REGAZZONI (Ferrari)
- 12 Niki LAUDA (Ferrari)
- 14 Jean Pierre BELTOISE (BRM-MOTUL)
- 15 Francois MIGAULT (BRM-MOTUL)
- 16 Peter REVSON (UOP-Shadow-Ford)
- 17 George FOLLMER (UOP-Shadow-Ford)
- 18 Carlos PACE (Surtees-FINA-Ford)
- 19 Jochen MASS (Surtees-FINA-Ford)
- 20 Arturo MERZARIO (ISO-MARLBORO-Ford)
- 22 Rikki von OPEL (Ensign-Ford)
- 24 James HUNT (March-HESKETH-Ford)
- 26 Graham HILL (Lola-EMBASSY-Ford)
- 28 John WATSON (Hexagon-Ford)
- 33 Mike HAILWOOD (McLaren-YARDLEY-Ford)
- 37 Henri PESCAROLO (BRM-MOTUL)

Di piloti italiani c'è quindi solo Merzario. De Adamich, infatti, non avrà più la possibilità di avere una F.1 in quanto Pagnossin non ha raggiunto un accordo con la Brabham.

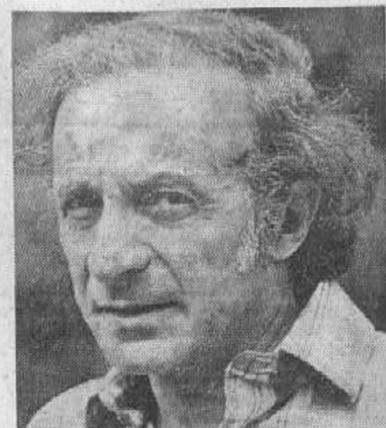
Intanto, gli organizzatori che godono dell'appoggio di una speciale commissione governativa e del Ministero del benessere sociale, in una loro conferenza stampa hanno reso noto che la corsa prenderà la partenza alle ore 16,30 di domenica 13 gennaio 1974. Verranno percorsi 53 giri del circuito numero 15 per un totale di Km. 316,314. I venticinque piloti ammessi alla gara effettueranno le prove ufficiali nei giorni di venerdì 11 e sabato 12 in due turni giornalieri che vanno dalle 15 alle 16,30 e dalle 17 alle 18,30; direttore di corsa sarà JUAN MANUEL FANGIO mentre il commissario sportivo sarà Eduardo C. Ricotti, presidente della Confederazione argentina di automobilismo sportivo.



PSICOLOGIA
e GEOGRAFIA
degli sponsor
italiani

I coraggiosi programmi di RIVETTI condizionati dalle scelte decise dalla sua società (che finanzia le F.1 inglesi per BELTOISE, PESCAROLO e MIGAULT)

3 piloti francesi



Il dott. Gianni Rivetti, appassionato responsabile della casa di lubrificanti Motul in Italia

«imposti» alla BRMOTUL

e la conquista del Campionato Europeo... fu un periodo positivo.»

L'impegno con la Tecno non limitava comunque l'attività e l'entusiasmo della Motul italiana: «In quegli anni eravamo già presenti sulle Abarth per appoggiare Osella che lavorava da indipendente. Tramontato il Racing Club 19, la Scuderia di Munaron, io ero rimasto legato allo sport attraverso la Scuderia Torino Corse di cui sono attualmente Presidente.»

Dopo la Tecno la Motul è tornata in auge con Merzario e l'Abarth nel Campionato Europeo: «E' vero; l'accordo con Williams del 1971 per la Formula Uno, anche se era costato più di quello precedente, non aveva dato risultati. Così nel 1972, quando Merzario guidò l'Abarth il contratto che lui stesso aveva favorito con Osella un paio d'anni prima diede i migliori

Tanti nomi cui vanno aggiunti quelli dei piloti internazionali come Pescarolo, Wolleck, Jaussaud, Ethuin e Max, confermano quanto si diceva all'inizio: la Motul dà alle corse una quantità di aiuti ben superiore a quanto facciano società di dimensioni anche molto maggiori. Ci sarebbe stato da stupirsi che, prima o dopo non si fosse parlato di Formula Uno: è evidente che oggi come oggi fare programmi è più difficile che non farne, soprattutto quando si opera in settori strettamente legati all'automobile, ma quello del passaggio alla massima formula è lo sbocco più naturale per questo piccolo grande sponsor: «In Formula Uno ci siamo già stati, ma non è come ci siamo stati che vogliamo tornarci. Se il Team Rondel si fosse comportato più seriamente quest'anno, probabilmente avremmo già avuto la macchina nel '74 proprio con la Rondel. Ma

nella mente di Rivetti c'è, eccome, così come c'è nella mente dei suoi colleghi francesi ed infatti è arrivata la notizia freschissima della BRM che ha trovato nella MOTUL la scappatoia ai suoi problemi di sponsor. Ma, a differenza di quanto avviene in Italia, a sponsor francese corrispondono piloti francesi. Infatti si è avuta la conferma proprio al Castellet, con le BRM F.1 1974 il team pagato MOTUL avrà tre francesi alla guida: Beltoise, Pescarolo e il giovane Migault. I supertradizionalisti francesi non riusciti a ottenere forse quello che RIVETTI avrebbe voluto. Non a caso, Merzario forse ebbe a provare la BRM, anche se poi — irritato dal modo di fare di Stanley — preferì non imbarcarsi in una avventura con quell'antipatico boss inglese. Rivetti, non dimentichiamolo, è stato un uomo chiave nello sviluppo dell'attività di Merzario e dell'Abarth-Osella nel re-

TORINO - Cerchiamo di amministrare il nostro budget per le corse nel modo più attento possibile. E' per questo che possiamo essere presenti un po' dovunque ed ottenere vantaggi pubblicitari superiori a quelli di altri» diceva recentemente ad Albi monsieur Bastiment, responsabile dell'attività sportiva della Motul in Francia. Il discorso non era casuale: con una squadra di Formula Due, una di Formula Tre, le BMW gruppo 2 di Schnitzer, le Abarth Osella ufficiali, un paio di Alpine per i rallye, la macchina di Mieusset nell'Europeo Montagna e decine di altre iniziative specifiche a livello di singola nazione, veniva naturale chiedere quanto l'attività sportiva francese fosse impegnata nello sport.

La risposta a quella domanda è venuta più o meno uguale a Torino, alla sede italiana della ex casa statunitense ora europea, parlando col dottor Gianni Rivetti, il responsabile italiano della Motul: «Una cosa da tener presente a proposito della nostra attività nello sport è che noi, al contrario di quanto accade per le società di grandi dimensioni, possiamo dedicare all'automobilismo il nostro entusiasmo personale, una cosa che solo chi lavora per aziende indipendenti e di limitate dimensioni può fare. Poi c'è un altro fatto: a me personalmente ed a noi in generale non piace essere definiti sponsor. Noi siamo sulle macchine col nostro marchio ed aiutiamo squadre e piloti non come la maggior parte degli sponsor che devono fare pubblicità a prodotti che con l'automobilismo non entrano. Noi siamo sulle macchine ma anche nelle macchine da corsa che appoggiamo, cioè nei loro motori, cambi, eccetera, coi prodotti che studiamo e sviluppiamo appositamente.

«La Motul è specializzata in lubrificanti, di ogni tipo. La definizione potrebbe essere che dove c'è lubrificazione c'è Motul e questo ci ha portati ad essere i primi in Europa fra i produttori di soli oli, escluse le "sette sorelle", naturalmente (le 7 società petrolifere di cui oggi tanto si parla). La nostra presenza nello sport ci ha portati a mettere a punto prodotti altamente qualificati per l'automobile, come l'olio sintetico che usano le macchine da corsa delle nostre squadre... e alcune di altre che non possono dichiararlo per motivi contrattuali.»

Se Motul è dove c'è lubrificante, Motul non poteva che essere nelle corse, e bene: una foto storica conferma questo impegno, quella di Munaron nella salita da Sassi a Superga del 1957 su di una Ferrari dei colori Motul. Erano i tempi in cui gli sponsor non usavano e fare la pubblicità sulle auto suonava quasi come uno scandalo. Ma a Torino, Rivetti aveva già fatto una scelta che si è poi protratta nel tempo in maniera più che positiva: «La prima volta che siamo stati presenti in modo ufficiale sulle macchine di una squadra è stato negli anni della Tecno Formula Due, il 69 e il 70, quando Regazzoni vinse il Titolo Europeo. L'accordo venne quasi casualmente, a Parigi, in un incontro propiziato dal rappresentante della Tecno in Francia presenti i fratelli Pederzani e la Motul. Si trattò di un contratto fatto internazionalmente dalla Motul ma noi troviamo un vantaggio particolare con la Tecno italiana, Regazzoni anche lui considerato italiano, i suoi numeri che facevano parlare i giornali



Una foto «storica»: Gino Munaron con la Ferrari 2 litri alla Sassi-Superga del 1957. La vettura porta sul cofano la pubblicità Motul, che è stata una delle antesignane di questa forma di sponsorizzazione

frutti con la vittoria del Campionato Europeo 2000.»

E quest'anno, il 1973? «Peggio del 1972, sia per i risultati avuti con la Abarth Osella — e riteniamo che ciò sia dipeso dalla scarsa presenza di Merzario e dagli scioperi che hanno impedito di avere i motori — sia per il livello generale dell'attività internazionale delle Motul Rondel di Formula Due. Però naturalmente successi ne sono arrivati molti ugualmente: Truffo in F. Italia è un pilota Motul, un pilota che abbiamo un po' allevato noi. Poi Jimmy Mieusset ha vinto il Campionato Europeo della Montagna senza contare tutti i piloti italiani della Torino Corse, come Filannino, Mussa, Pilone, Anastasio, Varese, Pozzo, Ramoino, Taramazzo, "Mici" e "Pal Joe.»

quest'anno gli inglesi con le nostre macchine, le Motul M1, non hanno lavorato come ci aspettavamo; avevano la possibilità di usare il motore BMW di Schnitzer attraverso di noi e non hanno voluto saperne fino a fine stagione perdendo una opportunità. Ma gli inglesi sono quelli che sono... Ron Dennis ha preso una posizione all'interno del Team finendo col rovinare anche i rapporti coi piloti. Basta vedere quello che è successo con Jaussaud che non ha concluso nulla benché fosse arrivato secondo al Campionato Europeo dello scorso anno. Il guaio è che nessuno dei piloti, neppure Pescarolo, era tipo da imporsi su quelli del Rondel e così, malgrado alcune vittorie, la situazione è stata negativa ed ha compromesso ogni possibilità di continuare in futuro.»

Ma il discorso della Formula Uno

cento passato: prima sponsor diretto di Merzario e delle macchine italiane nella conquista del Campionato Europeo; poi sponsor meno fortunato per il Team Osella-1973 anche per le poche presenze in pista di Merzario (al Nurburgring ha vinto in maniera formidabile), artefice dell'intervento di Pescarolo ad Imola e sostenitore di una stagione pesante anche finanziariamente; ora spettatore della nuova trasformazione della Casa torinese. Siano supposizioni o realtà, è certo che a Torino di macchine per l'Euro Marche 2000 ne sta nascendo più d'una: quella di Osella che va benissimo e lo si è già visto nei tests con Brambilla e quella tutta

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 30



tv



radio

Programmi dal 18 al 31 dicembre

<p>MARTEDI' 18 Naz. Ore 18,45 - Sapere: «La Mille miglia» (quarta puntata)</p> <p>MERCOLEDI' 19 Naz. Ore 12,30 - Sapere: «La Mille miglia» (replica 4. puntata)</p> <p>SABATO 22 Secondo Ore 18,30 - «Dribbling», settimanale sportivo</p> <p>DOMENICA 23 Naz. Ore 21,45 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti.</p> <p>SABATO 29 Secondo Ore 18,30 - «Dribbling», settimanale sportivo</p> <p>TUTTI I GIORNI Naz. Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale) Sport.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma Ore 18,45 - Telegiornale sport</p> <p style="text-align: center;">TV Svizzera</p> <p>MARTEDI' 18 Ore 22,45 - Notizie sportive</p> <p>SABATO 22 Ore 22,25 - Sabato sport notiziario</p> <p>DOMENICA 23 Ore 17,55 - Domenica Sport Ore 22,00 - La Domenica Sportiva (parzialmente a colori).</p> <p>VENERDI' 28 Ore 21,50 - «Un anno di sport», retrospettiva dei principali avvenimenti del 1973</p> <p>SABATO 29 Ore 22,10 - Sabato sport, notiziario</p> <p>DOMENICA 30 Ore 17,50 - Domenica Sport Ore 22,45 - La Domenica Sportiva (a colori)</p> <p style="font-size: small;">N.B. - E' in fase di realizzazione un programma di retrospettiva. La RAI, tuttavia, non ha ancora deciso il giorno e l'orario di programmazione.</p>	<p>SABATO 22 Secondo programma Ore 11,35 - Ruote e motori</p> <p>DOMENICA 23 Secondo programma Ore 12,00 - Anteprima sport Ore 17,00 - Domenica sport risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p>LUNEDI' 24 Programma nazionale Ore 8,00 - Lunedì sport</p> <p>TUTTI I GIORNI Programma nazionale Ore 8,00 - Bollettino della neve</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.</p> <p>SABATO-DOMENICA Programma nazionale Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 22,40.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30.</p> <p>SABATO 29 Secondo programma Ore 11,35 - Ruote e motori</p> <p>DOMENICA 30 Secondo programma Ore 12,00 - Anteprima sport Ore 17,00 - Domenica sport risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p>LUNEDI' 31 Programma nazionale Ore 8,00 - Lunedì sport</p>
--	---

CONTINUAZ. DA PAGINA 29

Abarth che, dopo affermazioni e smentite, voci ben informate danno per certa. Osella, d'altra parte, con l'impegno messo nella operazione vuole rimanere costruttore e dopo la recente rivoluzione ha diritto di farlo. Ad appoggiarlo in questa complicata operazione sta la posizione assunta da Merzario nei confronti di Ferrari, Fiat e quindi anche di Abarth: «Io sono amico di Merzario» prosegue Rivetti «e naturalmente sarei più che contento se continuasse a correre con noi. D'altra parte Osella ha l'impegno per due macchine ufficiali con Abarth ma nulla vieta che ci sia una terza Osella, che si potrebbe chiamare Motul Osella, sulla quale montare qualsiasi motore si voglia... dipende solo dal tempo che resta libero a Merzario». E continua Rivetti: «Caduto il Rondel cosa vieta che possa essere Osella a fare un telaio Formula 1 per il 1975? Il lavoro fatto fino ad oggi con l'ingegner Tomaini è molto buono, il motore Cosworth è il migliore e non è necessario

inventarne un altro. Per il pilota poi è evidente che ci vorrebbe uno di primo piano... come Merzario».

Intanto il '75 la Motul Italiana non è legata solo a Merzario: «Se tutto andrà bene e potremo avere un budget, continueremo con la Torino Corse ed i nostri piloti, aiuteremo Truffo per il quale sembra che sia possibile mantenere la presenza pubblicitaria sulla macchina anche se questa sarà della Squadra Italia di F. 2... e ci piacerebbe appoggiare Vittorio Brambilla se andasse in qualche modo in Formula Uno».

Le nuvole arabe sono ancora dense su di noi, forse più per la psicosi creata dai politici che per la mancanza di petrolio (con l'accordo Agip-Scia di Persia-Shell per il petrolio in Italia non ci saranno sicuramente più problemi), ma è certo che una Azienda che già vide nel 1957 l'opportunità della sponsorizzazione delle corse, al di sopra di ogni bufera resterà sempre una certezza per la continuità dell'automobilismo.

g. n.

Le intenzioni sembrano ottime e naturalmente non c'è che da augurarsi che vengano rispettate dalla nuova rubrica del sabato sera della quale, sia pure sotto un titolo diverso, mi parlò più di un anno fa il dottor Boriani, allora ancora capo dei servizi sportivi della TV. Boriani, tuttavia, tenne a precisare che l'idea di introdurre un nuovo programma — che avrebbe dovuto chiamarsi «Sabato sport» — era purtroppo, almeno per il momento, naufragata. Ora, ricordando quella conversazione, chiedo a Barendson se «Dribbling» non costituisca la risultante di quel primo, vago progetto.

«No, non c'entra niente — risponde Barendson — «Dribbling» è nata ora proprio per i motivi che ho detto. D'altra parte di progetti se ne fanno sempre molti; si era anche pensato, ad esempio, di dedicare l'intero pomeriggio della domenica allo sport. Ed è un progetto tutt'ora in cantiere anche se in termini piuttosto vaghi. Si tratta di una vecchia idea secondo la quale si dovrebbe tenere una trasmissione aperta che man mano registri i risultati, le immagini sportive, i collegamenti. Una «teledomenica» di cui tuttavia non si è più parlato».

— Si potrebbe accostare, come concezione, alla «Domenica sport» radiofonica?

«In un certo senso sì ma, direi, più ampia. Mi è stato detto che in Francia esiste una trasmissione del genere, uno «studio aperto» nel quale confluiscono i filmati di avvenimenti, i collegamenti con i posti dove si svolgono delle gare e così via. Potrebbe essere una cosa interessante ma anche preoccupante».

— In che senso preoccupante?

«Beh, penso che le Federazioni non sarebbero d'accordo; perché occorrerebbe fare un impasto di tutti gli sport e questo creerebbe una concorrenza un po' eccessiva. Cioè, voglio dire che trasmettere sei ore consecutive di sport durante le quali vengono forniti risultati e immagini di tutto ciò che avviene, partite di calcio, gare automobilistiche e motociclistiche, ippica, pallacanestro eccetera, indurrebbe il pubblico a restarsene tutto il giorno in casa, a non muoversi più. Sarebbe interessante perché tutto ciò fa parte del migliore sfruttamento del mezzo ma potrebbe creare molti fastidi proprio a chi organizza le diverse competizioni facendo assegnamento anche sul pubblico presente».

— Come si concilierebbe una trasmissione del genere con la carenza di mezzi tecnici?

E' una domanda che ha una sua motivazione. Perché ogni volta che mi sono lamentata per la mancanza di collegamenti con i diversi circuiti automobilistici — e mi riferisco, in molti casi, proprio a quelli italiani — mi son sentita rispondere che tutto dipendeva non già da cattiva volontà dei responsabili del settore bensì da una obiettiva insufficienza di telecamere. Cosa può dirmi a questo proposito?

«E' vero che queste cose costano, è chiaro che non si può mettere una telecamera su ogni campo di gioco, tanto per restare nel calcio; ma ritengo che presentando una media di cinque collegamenti si può già ottenere un panorama importante. Ma c'è anche da tener presente un altro dato interessante che può ovviare a molti inconvenienti. Esiste una sempre mag-

Si confessano i tre animatori della

«DRIBBLING»

BARENDSON, MARTELLINI e VALENTI giurano di NO

le

«Le prometto che appena la situazione attuale si sarà sbloccata ci occuperemo ampiamente di automobilismo sportivo». Maurizio Barendson, rivolgendosi per mio tramite a tutti gli appassionati di sport motoristici ha, per così dire, contratto un debito. E neppure a lunga scadenza.

«Volevamo fare un servizio sul problema dell'adattamento delle auto da corsa a questi nuovi tipi di carbu-

rante di cui si sta tanto parlando in questo periodo — mi ha confidato Barendson — ma ci siamo dovuti fermare per alcune difficoltà incontrate da Vittorio Mangili, il collega incaricato di questa inchiesta, nell'intervistare Enzo Ferrari il quale, almeno per il momento, non si sente di rilasciare dichiarazioni in merito. La questione, quindi, è ancora aperta; e appena concluso in maniera soddisfacen-

giore acquisizione di mezzi leggeri elettronici, che stanno piovendo da tutte le parti proprio perché la tecnica televisiva si sta evolvendo molto rapidamente, che dovrebbe facilitare sempre più la possibilità di collegamenti».

— Ritieni che «Dribbling», almeno per quanto riguarda la formula, possa considerarsi rivale della «Domenica sportiva»?

«Rivalità della formula, ecco, questo sì. Per il resto assolutamente no. Semmai è «90 minuti» che disturba la trasmissione domenicale della sera in quanto non diamo, alle 17,30, i risultati e molti goals che poi la «Domenica sportiva» ripete alle 22,20. E' una concorrenza inevitabile perché mostrare un'immagine cinque ore prima di un altro, beh... In quest'altra no; perché qui l'attualità è minima ed è un po' costruita, leggermente forzata in alcuni casi perché è chiaro che la domenica rimane la grande giornata sportiva. Per tutti gli sport. La rivalità, ripeto, è forse nella formula e nella presentazione. Martellini è un presentatore di quelli bravi, misuratissimo, che fa il suo mestiere di giornalista molto bene, in modo molto tranquillo, cosa che non si può dire... Insomma, con Martellini, benché fosse emozionatissimo nel primo numero, ci sentiamo tranquillissimi. E' un bel punto fermo».

— Di Nando Martellini tutti, più o meno, conoscono la voce. Attraverso «Dribbling» impareranno ad apprezzarne anche le doti di presentatore. Ma lui, Martellini, cosa pensa di questo suo nuovo ruolo?

«Dopo tanti anni di professione mi sento e mi considero un debuttante. Il mio nuovo ruolo? Direi che è inquietante; perché questo muro di luci, le

telecamere accese, io solo, in questo studio... non so, mi sconcerta. Certo mi giova l'esperienza che avevo fatto alla radio prima e in tv, da sette anni a questa parte, poi. Resta tuttavia una cosa nuova. Ma, nonostante tutto, interessantissima; anche se mi sento ancora piuttosto impacciato».

Ma il disagio appare più evidente quando si vuol dare un'etichetta a questo suo ruolo. Il termine presentatore non lo convince, «io rimango il telecronista del calcio — precisa — che svolge un certo lavoro giornalistico per la Rai»; il vocabolo conduttore, «così come si usa dire adesso», non lo soddisfa. Dovendo scegliere darebbe la sua preferenza a «filo conduttore», anche se si dimostra poco convinto e lo dimostra affermando: «Vorrei apparire il meno possibile e solo per dire ciò che vi è di essenziale, per legare un servizio con un altro, per partecipare ai dibattiti. La presenza davanti alla telecamera è ingombrante e quindi bisogna saperla adoperare con saggezza, col contagocce. Il presentatore è anche un po' attore ed è per questo che preferisco rimanere il giornalista che interviene solo in casi eccezionali. A mio parere, comunque, l'ideale dei presentatori — soprattutto di questo tipo di trasmissione — resta Tortora. Enzo Tortora è stato l'ideale proprio per quel suo saper porgere, accattivante e discreto insieme».

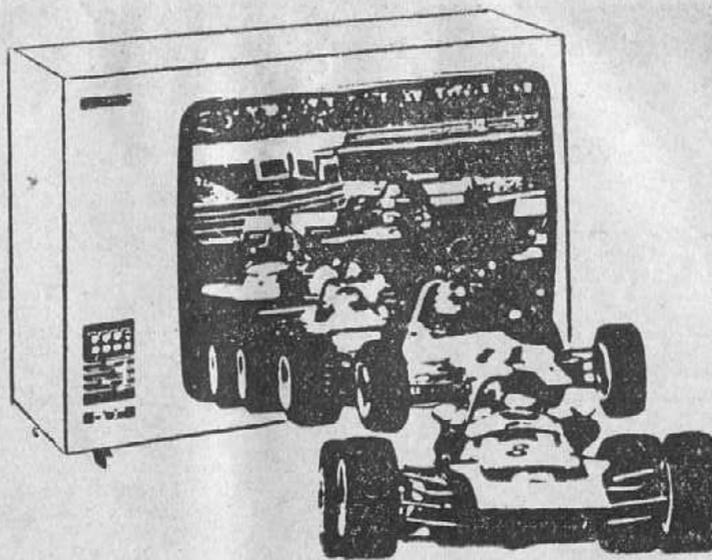
— Quale differenza trova fra «Dribbling» e la «Domenica sportiva»?

«E' una differenza giornalistica. Infatti la «Domenica sportiva» può avere problemi di presentazione di avvenimenti già avvenuti ma non ha alcun problema giornalistico. La nostra rubrica, invece, è un po' legata, nello spazio, ad avvenimenti passati — che



CLAY REGAZZONI, campione europeo Formula 2 nel 1970 con la TECNO-MOTUL

dribblerà corse ?



GATTO

ci cova
nella TV
anti-auto...

te il servizio lo manderemo senz'altro in onda. Faremo anche dei servizi sulle scuole di pilotaggio così come sulla situazione, anche attuale, dei piloti. Sceglieremo ovviamente non coloro che si trovano ai primissimi posti ma tutti gli altri; e questo proprio perché la nostra trasmissione punta anche su ben determinati episodi di carattere umano; come, tanto per in-

tenderci, le difficoltà che incontra questa gente soprattutto in questo particolare momento di crisi. Sono problemi che tratteremo sicuramente e presto. Per il resto sto aspettando di vedere cosa succede, come si delinea la situazione; ma appena l'attività motoristica riprenderà normalmente tratteremo l'automobilismo in modo molto ampio».

Terminata la «2 giorni» senza automobili — così la TV ha definito le 48 ore di «stop» richiamandosi, forse involontariamente, a un tipo di espressione propria delle gare automobilistiche — si sono tratte altre conclusioni sulla riuscita di questa singolare manifestazione. Come si ricorderà, il bilancio televisivo della prima domenica a piedi registrò la «totalità» dei consensi; tra sabato e domenica («il primo week-end che abbiamo trascorso senza l'aiuto delle quattro ruote», come ha precisato Ottavio Di Lorenzo) si è parlato di «quasi totalità» e, infine, lunedì si è, molto più realisticamente, avvertito che il rispetto delle norme restrittive così come la soddisfazione dei cittadini si era rivelata appena «sostanziale».

«Sono diminuite le stravaganti maniere alle quali alcuni erano ricorsi nella prima giornata di austerità per surrogare l'auto», ha precisato il telegiornalista aggiungendo che «come si prevedeva (!) autobus e tram non sono stati all'altezza della situazione creando, di conseguenza, disagi e suscitando anche non poche proteste». «La città che forse ha patito di più l'insufficienza dei mezzi pubblici è stata Roma», ha comunicato ancora la TV dimenticando di aggiungere — così come di mostrare con filmati e foto — ciò che effettivamente era accaduto nella capitale. Le manifestazioni di protesta, i blocchi stradali verificatisi in diverse zone della città (Salaria, Boccea, Eur) non sono state, evidentemente, ritenute opportune. La nostra «libera e obiettiva» TV ha ancora una volta minimizzato il problema nel tentativo, inutile, di presentare una situazione tragica nei termini più rosei possibili.

Così, mentre i quotidiani romani — di ogni tendenza e di ogni colore — si trovavano in edicola con titoli e servizi che rispecchiavano la drammatica realtà del secondo esperimento di austerità, la TV si limitava a presentare un unico censuratissimo panorama delle difficoltà cui si erano venuti a trovare i romani. Se ne accorgeranno solo 7 giorni dopo quando improvvisamente la TV informerà che i servizi pubblici sono migliorati con l'impiego a Roma di 500 autobus in più! Relatore, ancora una volta quell'Enzo Aprea che aveva già dimostrato, attraverso il servizio su Porta Portese, la sua inguaribile faziosità (in chiave poetica).

Mentre Roma era immersa nel caos più incredibile l'ottimista Aprea — piazzato all'uscita dello stadio Olimpico, in un tratto ormai piuttosto tranquillo — ci raccontava (con voce quasi flautata su un sottofondo musicale per il quale, molto opportunamente, era stata scelta una stornellata romana) che dopo le lunghe e inutili attese di un autobus o di un introvabile taxi «consortati solo da una bella serata, a migliaia, più o meno rassegnati, si sono incamminati a piedi invadendo completamente tutte le strade che dallo stadio Olimpico portano ai diversi quartieri della città». Molti dei quali (forse Aprea non lo sa) distanti dallo stadio anche più di dieci chilometri.

Gli episodi di intolleranza e, soprattutto per ciò che riguarda i fine partita, di insuita aggressività sfociati in veri e propri tumulti con feriti, contusi sia tra il pubblico che tra gli agenti dell'ordine, non sono stati registrati dalla TV; probabilmente perché ora non si può più incolpare l'automobile di essere la causa prima dello scatenamento degli istinti più feroci. Ma non basta: la TV ha pure «dimenticato» di riportare le notizie sugli incidenti — a volte anche gravi — occorsi e provocati da ciclisti e pedoni limitandosi solo a un breve, inconsistente ammonimento a coloro che invadono sconsideratamente le strade senza rispettare le norme della circolazione.

L'unica, magra consolazione sta solo nel fatto che da due settimane a questa parte i giornalisti della TV hanno riposto nel cassetto la preferita e abusata definizione di «scatoletta di latta» per parlare dell'automobile con tono quasi reverenziale. L'automobile è tornata ad essere l'automobile — spesso addirittura con la A maiuscola — o, in casi eccezionali, il «mezzo privato». Di scatolette non si parla più: evidentemente anche i colleghi televisivi cominciano a risentire della mancanza — sia pure limitata ai giorni festivi — di questo insostituibile «aiuto».

Intanto, quasi a voler bilanciare l'amara real-

tà (ma in definitiva si tratta solo di una coincidenza non prevista), dagli stessi studi televisivi si irradia la storia della Mille Miglia. Anche la terza puntata, così come le due precedenti, si è rivelata interessante e colma di documenti filmati così come di interventi di alcuni dei protagonisti della grande corsa. Abbiamo rivisto Nuvolari, Varzi, Campari, Brilli Perini... abbiamo ascoltato le testimonianze e i pareri di Villoresi, Taruffi, Marzotto. Ma due interventi del commentatore hanno un po' guastato l'armonia della trasmissione. Rivolgendosi al professor Dal Monte, medico sportivo, il giornalista aveva chiesto: «Il pilota da corsa, che tipo d'uomo deve essere?» ricevendo una risposta chiara e inequivocabile — «Deve essere soprattutto una persona normale... un soggetto che abbia al massimo la normalità, cioè possieda quelle caratteristiche che contraddistinguono l'uomo di tutti i giorni» — che è stata, per i soliti ovvii motivi, interpretata con una buona dose di faziosità: «Una persona che abbia tutte le doti. E al massimo livello. Il che non è poi così normale».

Alla fine, in chiusura della puntata, altro strano e inesatto commento: «Nel 1957 la Mille Miglia diede il suo ultimo, tragico spettacolo», quasi che l'incidente che in quella edizione aveva tolto la vita a De Portago non costituisse una drammatica eccezione ma una regola crudele e funesta di tutte le precedenti edizioni della competizione.

Televisione piuttosto parziale, quindi, e radio abbastanza allineata al clima ottimistico dell'ente di stato. Solo che nel tentativo di mostrare il lato più sereno e «consapevole» dell'austerità si è rischiato di «far saltare» i microfoni. I quali, durante un tranquillo e sereno dibattito imbastito da uno Speciale GR sul «piacere» riscoperto di andare a piedi o in autobus, hanno vacillato sotto l'irruente profuvio di invettive lanciate dal poeta Alfonso Gatto contro tutti coloro che «osano» andare in automobile; contro gli «schiavi» della macchina che al «piacevole dialogo con il passeggero del mezzo pubblico» preferiscono la «vergognosa» solitudine in automobile; contro tutti coloro che si lasciano soggiogare dalla fretta e preferiscono recarsi anche al lavoro con il proprio mezzo piuttosto che, rinunciando magari a un meritato riposo, dedicare il tempo necessario agli spostamenti alla conversazione salottiera a bordo di un autobus.

Frenato a stento dal giornalista-moderatore l'esimio poeta non ha tuttavia precisato in quali ore del giorno e su quali linee filotramviarie trovi tanta dilettevole compagnia né ha specificato se le sue spedizioni «a livello umano» siano mai avvenute in queste prime domeniche di austerità. Perché in questo caso il suo scomposto e disdicevole (siamo oltremodo gentili, «anche se automobilisti», egregio poeta Gatto!) intervento ingiurioso sarebbe stato forse rivolto a qualcun altro; comunque la sua personalità ne sarebbe uscita magari ammaccata ma arricchita di nuove e più utili esperienze e il suo già copioso vocabolario si sarebbe locupletato. Le sue veementi ingiurie — seppure biasimevoli sulle labbra di un uomo di elevata cultura e sensibilità artistica — sono infatti apparse al più come delicatissimi e contenuti rimproveri se paragonate a quelle forse più pesanti ma assai più giustamente pronunciate dagli esasperati utenti domenicali dei mezzi pubblici di tutta Italia.

Non essendo psicanalisti non possiamo ovviamente trovare una logica e scientifica risposta che spieghi e in un certo senso giustifichi la rabbiosa antipatia del poeta Gatto verso automobili e automobilisti. Possiamo, al massimo, suggerire all'irascibile poeta di provare a guidare un'automobile. L'esperimento potrebbe portare a due soluzioni: o ci troveremo a contatto con uno spericolato e irruento automobilista che — secondo certi «esperti» — troverebbe nella macchina uno sfogo tale da permettergli di scaricare tutta l'aggressività finora repressa; oppure l'esimio poeta riuscirà, come è più facile che avvenga, a dominare i suoi fragili nervi e quindi a contenere le sue reazioni fino al raggiungimento di un perfetto self-control. Soprattutto quando è ospite della radio e, quindi, di ciascun ascoltatore.

Gio' Luni

possono essere lontanissimi — e quelli del giorno dopo, che ancora non sono avvenuti. Direi che si avvicina al famoso "Sprint". Non a caso, infatti, uno degli autori, Maurizio Barendson, è lo stesso. Inoltre vi saranno sempre dei servizi preparati con una certa calma e affidati anche a dei "calligrafi" come tanto per citare quelli che hanno firmato nella prima puntata, Nanni Loy e Gaio Fratini».

— Ritiene che fra i tanti sport anche l'automobilismo sportivo potrà trovare una sua collocazione?

«Senz'altro. Posso dire di più: so che si sta preparando un servizio sui problemi attuali e tuttavia non posso precisare quando potrà andare in onda».

Le motivazioni del «fermo» di questa inchiesta sui problemi del nostro sport me le ha già illustrate Barendson. Tuttavia non posso fare a meno di ricordare a Nando Martellini che se le promesse non verranno mantenute o se l'automobilismo verrà trattato superficialmente (se non peggio) mi mostrerò assai poco «mansueta».

«E' più che logico. Certo noi abbiamo bisogno dei consensi perché ci fanno piacere e tuttavia ritengo — e riteniamo tutti — le critiche di persone qualificate doppiamente importanti. Purché siano motivate, naturalmente. In questo caso diventano costruttive e ci aiutano anche a svolgere meglio il nostro lavoro. Poi, se arrivano subito, fin dai primi numeri, ci possono evitare di persistere in certi errori».

Nando Martellini, con questa sua ultima dichiarazione, dimostra chiaramente di essere quel bravo, saggio, intelligente, serio giornalista che è. E proprio per questo le sue parole e le sue intenzioni non sono da mettere in dubbio. Tuttavia la sua affermazione, così giusta, così vera, ci fa pensare a qualcun altro che delle critiche se ne infischia e nei suoi errori, talvolta macroscopici, ci si rotola dentro. Sempre più soddisfatto di se stesso e del suo ruolo di «showman».

Ma dimentichiamo Pigna, ben lontano da «Dribbling», e la sua roccaforte milanese, per riprendere il discorso sulla neonata rubrica con il secondo autore, Paolo Valenti. La domanda d'obbligo è la solita: fra i problemi che voi tratterete sono previsti anche quelli sull'automobilismo?

«Ci interesseremo, e come!, dei problemi automobilistici. Attualmente stiamo imbastendo — ma non so quando riusciremo a completarne la realizzazione — un servizio sui nuovi carburanti derivati dall'alcool e non dal petrolio che potrebbero rendere possibile la ripresa di una certa attività. Comunque pensiamo che potrà andare in onda quando sarà possibile legarlo a un avvenimento e non soltanto a una voce o a una dichiarazione di un pilota; che certamente fa notizia ma non fa avvenimento. Questo per rispettare la formula della nostra trasmissio-

sione che è quella di partire dall'attualità del giorno o del giorno dopo. Ho detto attualità e questa va intesa non come attualità del momento ma proprio come attualità del sabato presentando avvenimenti sportivi che si svolgono in quel momento, così come è accaduto nel primo numero durante il quale abbiamo presentato una gara di nuoto, traendone però spunto per un discorso più ampio. Cioè il fatto, la gara in se stessa ci dovrà offrire sempre la possibilità di un risvolto di carattere generale. Questa è la formula su cui facciamo perno. Naturalmente può verificarsi il caso di enormi fatti accaduti durante la settimana e dei quali non si può non parlare; resta però sempre presente e in maniera preponderante l'aggancio con l'attualità del giorno e del giorno dopo. In conclusione vorremmo che il fare la cronaca degli avvenimenti di cui si parla e si parlerà nelle quarantott'ore costituisca la garanzia di essere riusciti a fare un'iniezione di interesse. Ecco perché non escludiamo l'automobilismo — e se ha visto la sigla della trasmissione avrà notato quanto sia automobilistica! — che riteniamo, già adesso, possa costituire uno degli argomenti più interessanti anche in relazione alle difficoltà che incontra ora il motorismo. Naturalmente con la ripresa delle corse l'automobilismo acquisterà una sua precisa dimensione».

Ringrazio Valenti di questa ennesima precisazione; tanto più necessaria in quanto — ne avevo accennato qualche numero addietro — il nome scelto, «Dribbling», suonava troppo calcistico.

«La scelta — spiega Valenti — è caduta su un termine che non voleva assolutamente "qualificare" la trasmissione. Tutt'altro. Suonava bene perché sapeva di "penetrazione rapida", così come è nell'intenzione della rubrica la visione e la presentazione dei diversi avvenimenti».

— Chi curerà la parte automobilistica?

«Avremo diversi esperti del settore, Piero Casucci, Mario Poltronieri, Gino Rancati e anche altri; abbiamo ampia scelta e ampie possibilità per richiedere la collaborazione di chiunque possa dire qualcosa di interessante su questo argomento».

«Dribbling», ha iniziato il suo cammino. Autori e «filo conduttore» hanno espresso entusiasmo, comprensione e interesse per lo sport automobilistico. Sono stati sinceri?

Il solito diavoleto maligno che abitualmente trova accogliente dimora nell'animo «perverso» di ogni giornalista mi suggerisce una veloce, impertinente ricerca sul vocabolario della lingua italiana. Alla voce «dribbling» leggo: «Sostantivo inglese usato in italiano nel gioco del calcio: abile pallaggio diretto a ingannare e a scartare l'avversario...».

AUTO SPORT 73 le POLEMICHE (per due mini-campionati)

Non c'è pace per la F. FORD avvilita dalle beghe tecniche

Il pistone fantasma

Vissuto su tredici gare sempre molto valide, il quarto campionato Chevron di Formula Ford ha visto infrangere la propria regolarità da un paio di episodi, la squalifica di Ciccozzi ed il « giallo » dei pistoni, certamente oscuri ma che in ogni caso non hanno disturbato la sua funzione di formula trampolino.

A Magione, per la terza di campionato, Ciccozzi presente in forma praticamente ufficiale per la Dulon-Pirola, vince a mani basse e viene smontato d'ufficio dal commissario Caneschi. Tutto regolare al di fuori di quattro molle valvole che risultano più lunghe dal 2 al 5 mm. Tuttavia la cosa non ha seguito perché a parere di Caneschi non esiste nessun vantaggio tecnico e Ciccozzi viene solo multato di 25.000 lire. Senza intoppi si arriva alla gara di Varano, a fine maggio, dove il pilota romano con un telaio nuovo arrivato all'ultimo momento ha un sacco di guai e non ha la possibilità di qualificarsi. Il problema è sentito perché Ciccozzi guida saldamente il campionato e si cerca di ovviare facendo pressioni su Loguloso perché ceda il suo posto. Quest'ultimo reagisce in modo del tutto sproporzionato, denuncia l'accaduto ed il delegato CSAI Pensotti ritira la licenza al pilota della Dulon.

Dopo un mese il giudice Dini riabilita completamente Ciccozzi che nel frattempo è rimasto a piedi per due gare. Poco dopo il colpo di scena. Ci si era ormai dimenticati dell'episodio delle molle, quando la CSAI riprende in mano l'argomento e la Ford decide di escludere lo sbrigottino pilota dalle gare per grave « irregolarità tecnica ». Lo sconcertante episodio blocca momentaneamente il romano che cercava nella F. Ford la definitiva ascesa verso le formula superiori.

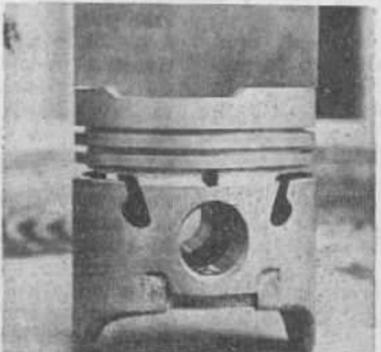
Ancora più complicato l'episodio dei pistoni, per il quale ancora oggi non è possibile sapere chi ha vinto il campionato. A Casale il 15 luglio la classifica si presenta così: 1. Zorzi (Pirola); 2. « Lucas » (Allioni); 3. Monguzzi (Pirola). Quest'ultimo sporge reclamo dando inizio ad una diatriba tecnica destinata a rimanere storica e che cercheremo di rendere chiara avvalendoci dell'aiuto di un paio di disegni.

Particolare contestato: il diametro interno della corona del pistone (definita dal regolamento anche « camera di combustione » perché nel motore della Mexico questa è del tipo Heron) che deve essere di 63 mm. Premettiamo che i commissari addetti alle verifiche non conoscono il disegno (piuttosto complicato) del pistone di serie che nella zona del cielo non può essere assolutamente toccato. Nel caso del meravigliatissimo preparatore di Como che assicura di montare normali pistoni in commercio, la misura risulta essere di 62 mm, mentre per i motori di Pirola la misura è quella prescritta. Resta il fatto che Allioni proclama la sua più completa buona fede e d'altronde più tardi ci si accorge che i pistoni delle Ford-Mexico normalmente in commercio sono esattamente come quelli trovati nella macchina di « Lucas ».

La Ford infine asserisce che non esistono al mondo pistoni diversi per il 1601 della Mexico, anche se non può decidere niente perché nel frattempo la CSAI ha ripreso tra le sue braccia il campionato-figliol prodigo. Anche la prova della ditta che misura l'incavatura centrale del pistone dà ragione ad Allioni. Come si spiegano quindi le misure rilevate dai commissari che in

teoria fanno pendere il piatto dalla parte di Pirola?

La spiegazione del rebus sta in una smussatura galeotta, visibilissima nelle illustrazioni, che delimita le due semicorone della camera di combustione e che ha il compito di raffreddare il cielo del pistone. Per la Ford la misurazione deve essere eseguita all'esterno della smussatura con grande gioia di Allioni che in tale modo può dimostrare la sua assoluta regolarità e d'altronde anche il suo pilota « Lucas » viene pienamente assolto. Resta quindi il problema di Pirola che ha un pistone di misura regolare ma senza l'aspetto del pezzo di serie per la mancanza della diabolica smussatura. L'assoluzione di Allioni è comunque cosa molto recente tanto che si era arrivati all'ultima di campionato con la solu-



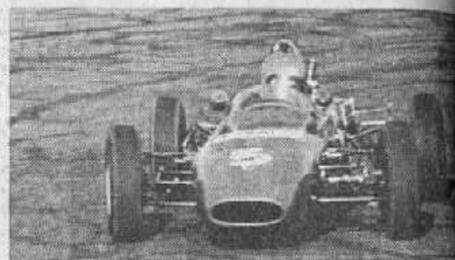
Il pistone Ford contestato. Questo è un pezzo di serie originale, con i rispettivi disegni e quote della famosa « camera di scoppio ». Sopra a destra, accanto al pistone la ditta per la verifica della cavità



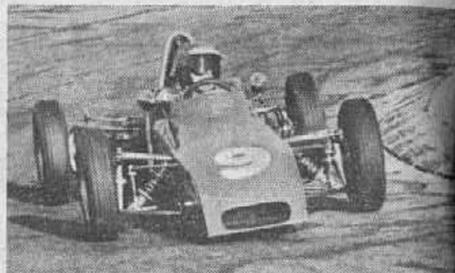
zione del giallo sempre in alto mare e con un susseguirsi di colpi di scena.

A Varano infatti vince Sterzel (Delta) che nel campionato lotta per le posizioni d'onore con Dacò (Allioni). Ad un reclamo di quest'ultimo ennesima sconcertante scoperta: i pistoni delle macchine di Doneda sono esattamente uguali a quelli contestati a Pirola. Entrambi i preparatori difendono la loro piena buona fede, sostenendo di avere acquistato i pistoni in Inghilterra presso normali ricambisti ed aggiungono che è assurdo pensare che abbiano fornito la camera di scoppio (è questa la tesi della controparte) per un evidente svantaggio nel rapporto di compressione. La Ford dal canto suo insiste nel definire non originali i pistoni senza smussatura né d'altronde si riesce a trovare la ditta che li abbia forniti come tali.

Cattiva interpretazione da parte di Pi-



A sinistra, Zorzi e « Lucas » aspettano la sentenza per il predominio nella F. Ford. Sopra, la F. 850 di Tomassini. Sotto, quella del molto bravo Del Giovane



A mala pena tollerata dalla stessa CSAI, la F. 850 ha dovuto subire anche l'attacco di un partito di preparatori e piccoli costruttori che desiderano aprire nuove frontiere in fatto di formule addestrative. E' stata una lotta fratricida inaspettata e sconcertante anche se bisogna dare atto alla CSAI di essersi comportata, a tantum, con fermezza. Ma andiamo con ordine. E' noto come la maggior parte dei piloti e dei piccoli costruttori cerchino da tempo di assicurare un ulteriore futuro agonistico di tre anni alla 850, preferibilmente aggiornata con il motore 903, cerchi in lega e pneumatici racing vincolati.

Intanto molti interessati erano sconcertati perché la Federauto, madrina della 850, non solo non interveniva in sua difesa ma non si premurava nemmeno di tenere aggiornati i preparatori ed i costruttori. Pareva insomma che non esistesse più. Ed invece esisteva, e come, ma solo per dare un vero colpo di grazia alla 8 e 1/2 ormai reputata degna della pensione ed alla quale si poteva concedere di gareggiare al massimo nel '74 senza nessuna modifica. Le ragioni di questa manovra? Semplice, appoggiare il lancio di una nuova macchina, vera alternativa alla Formula Italia, basata su un telaio libero e su un motore Alfa Romeo, scegliendo tra quelli da 1600 a 2000. L'idea aveva trovato l'entusiasta approvazione di alcuni piccoli costruttori, tra cui Delta e Pirola, estranei alla 850 ma interessati al lancio commerciale della nuova formula.

Tutto questo senza che si sapesse niente fino ad un paio di giorni prima del preconvengo CSAI di Milano del 5 novembre. « Quelli della 850 non sapevano niente perché tranne qualche eccezione, chi non è di Milano non viene mai alle riunioni ». Questa la tesi difensiva della Federauto, ben presto smentita da quelli dell'altra barricata che si chiedono come avrebbero fatto ad intervenire alle riunioni

rola e Delta, oppure tentativo di giocare sull'ambiguità dello stesso? In ogni caso se i pistoni risulteranno torniti il mistero (in attesa che si scopra « l'assassino » ognuno è libero di fare i ricami che vuole) si infittisce perché non è certo da un giorno che i due preparatori sono nel mondo delle corse e se a loro giudizio i 63 mm. si potevano raggiungere solo scavando il pistone, dovevano subito darne notizia alla Ford, dal momento che sapevano che qualsiasi lavorazione è proibita.

La soluzione dovrebbe essere comunque vicina ed è stata rimandata solo perché allo scrupolosissimo ingegnere Nosetto è venuto il dubbio che con una casa delle dimensioni della Ford possano effettivamente esistere in qualche parte del mondo dei pistoni leggermente diversi. Il vincitore del Trofeo Che-

la geometria delle sospensioni perché le nuove gomme, più rigide delle Torino, conferivano alle macchine un accentuato sottosterzo. Per il '74 è già pronta una nuova gomma anteriore, di profilo leggermente più basso, che dovrebbe totalmente eliminare l'inconveniente.

Per quanto riguarda i telai non si è avuta una netta supremazia di una marca e la cosa non sorprende perché con la limitata potenza di una F. Ford una buona messa a punto conta molto di più di una sospensione ritenuta rivoluzionaria. Molto bene si sono comportati i nuovi Dulon importati da Guidetti ma anche i « vecchi » BWA e Tecno sono sempre stati all'altezza della situazione. Anche le eleganti Delta di Doneda, basate sullo schema della Lotus, hanno dimostrato nel finale della stagione buone possibilità pur se la loro carrozzeria molto aerodinamica rende un po' difficili le regolazioni.

Motori

Anche nel caso dei motori nessuna meraviglia se le prestazioni sono rimaste praticamente quelle solite perché con il regolamento restrittivo della F. Ford le possibilità sono ben poche. Al contrario, la meraviglia viene data dai prezzi sempre più astronomici richiesti per la preparazione e che non possono assolutamente essere giustificati dai generali aumenti. Le 800.000 lire richieste per un motore '74 sono una bella cifra considerando che il motore di serie completo ne costa appena 267.000. Difficile anche credere al 108/110 CV che alcuni preparatori dichiarano di avere visto al banco. Più verisimilmente i motori medi erano su un plafone di 100 CV a 5900 giri mentre per i motori migliori erano stati visti al banco 102 CV a 6000 giri.

Piloti

Senza altro confortanti le indicazioni fornite quest'anno. Nella prima parte della stagione emergeva chiaramente MASSIMO CICCOZZI che con la nuova Dulon, pur provenendo da una stagione sfortunata, aveva subito trovato lo smalto dei giorni migliori. Del suo caso abbiamo detto. Aggiungiamo che lo sconcertante episodio è servito ad invocare una precisa definizione della figura del preparatore che troppo spesso, per disattenzione o per malcostume, mette nei guai l'ignaro pilota. Comunque non pensiamo che l'inaspettato appiedamento impedisca a Ciccozzi di poter aspirare ad una F. 3 per la prossima stagione.

Ad un ottimo livello hanno sempre corso anche i due piloti in attesa di giudizio, ZORZI e « LUCAS ». Indipendentemente dall'esito del campionato, entrambi sono ormai ben più di una speranza pur con stili nettamente diversi. « Lucas », buon stilista, guida con molta pulizia e regolarità mentre Zorzi, un coriaceo trentino, di Ziano di Fiemme trapiantato a Milano da qualche anno, è più impulsivo ed ha il pregio di non sentirsi mai battuto.

Tra gli altri, a parer nostro, ricordiamo STERZEL, molto regolare, e gli esperti DACCO' e MONGUZZI, mentre una speranza per il '74 potrebbe essere NISINI, l'allievo di Morrogh che ha dimostrato buone doti con la veterana Lotus ex-Sassi, concessa dalla Ford alla scuola piloti dell'irlandese di Roma

Daniele Buzzonetti

850 in Mostra per la Festa ESCOLETTE

MILANO - La Scuderia Escolette aprirà il 20 dicembre, una nuova sede sociale negli ampi e funzionali locali di Via Maestri Campionesi n. 4 a Milano. L'inaugurazione coinciderà con una serata di gala alla quale potranno partecipare tutti i soci ed i simpatizzanti della Scuderia, e con la mostra delle Formule 850 del sodalizio.

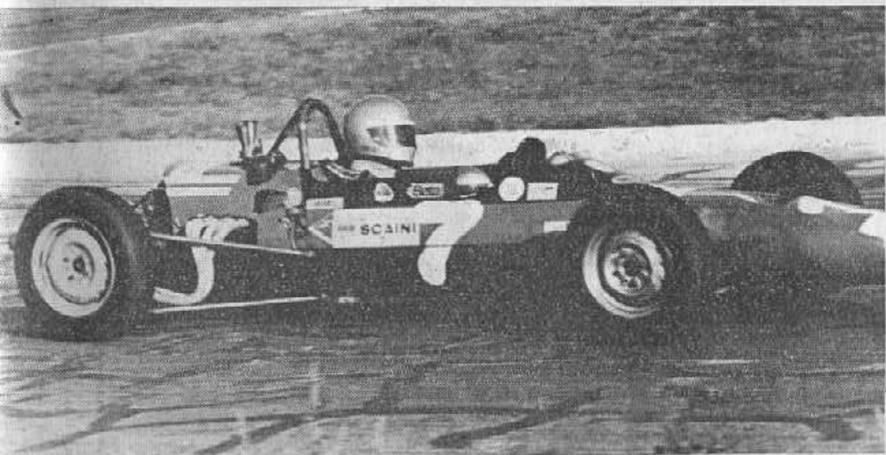
Nella stessa occasione, il presidente Gianfranco Maggi presenterà i cinque piloti, prescelti attraverso laboriose selezioni, che avranno il compito di difendere i colori sociali nella stagione sportiva 1974. Essi sono: Virginio Facetti, Aldo Togni, Salvatore Fulginiti, Luciano Pantaleoni e Niveo Pavesi.

Dopo il giorno dell'inaugurazione, la sede sociale resterà aperta tutte le sere; ad ogni modo per i soci piloti viene riservata la sera del martedì.

Mentre la CSAI si è riservata di decidere il futuro post '74

Il fratricidio otto-e-mezzo

Leonardo Verrelli, con la sua BMW-Biraghi, è stato il dominatore della F. 850 con un finale di stagione strepitoso. Verrelli farà l'Euro F.F.



se nessuno da mesi si premurava di avvisarli.

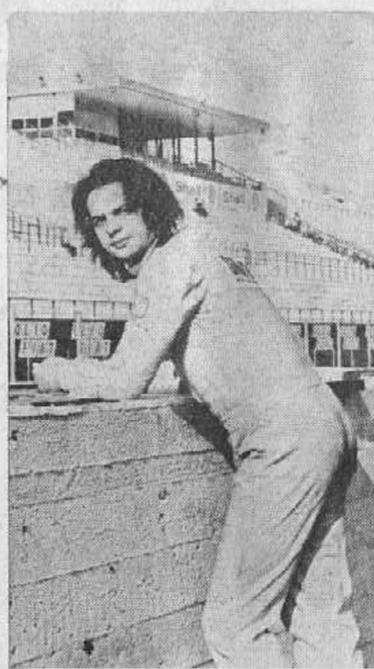
Alla resa dei conti però la 850 ha superato brillantemente lo scontro che in realtà non ce nemmeno stato per il netto rifiuto della CSAI di appoggiare un'altra categoria e per di più in diretta concorrenza con la F. Italia. Naturalmente tra i due « mali » ha scelto il minore e, sebbene alla vigilia del pre-convegno, le alte sfere della CSAI cadessero dalle nuvole circa il problema della miniformula, si decideva all'ultimo momento di appoggiarla rimandando la discussione al convegno del giugno '74; il che vuole dire che si gareggerà ancora per almeno due anni. Per le variazioni però niente da fare. E' stata concessa solo la cinghia dentata per la pompa dell'acqua rimandando la decisione per le gomme.

Niente da fare invece per il motore che resterà 850, anche se è stata fatta presente la difficoltà di reperire ricambi in modo celere. A questo proposito si registra un'altra curiosità della Federauto. Per avallare la tesi dell'abolizione prima sosteneva che i motori 850 sono ormai introvabili, poi quando vedeva che la battaglia era perduta e che si rischiava addirittura di passare al 903, pur di lasciare le

cose come stanno, saltavano fuori di incanto ben 18 motori che la stessa Federauto avrebbe di scorta.

Certo che se qualche cosa è stato fatto, i piloti della 850 devono ringraziare Gino de Sanctis che si è recato a Milano deciso a lottare, basando le sue argomentazioni sulla realtà delle settanta 850 esistenti e delle 58 presenze nelle gare del recente campionato. E speriamo che si arrivi ad un accomodamento anche per le gomme perché con le solite Avon, raspare a bella posta per andare più forte, non è proprio possibile andare avanti. Ad ogni gara si assiste a delle giuste discussioni sulla sicurezza, spesso dimenticata secondo i commissari sportivi.

IL CAMPIONATO ED I PILOTI
Visto che il campionato è stato vinto, anzi stravinto, da Lorenzo Verrelli, ci pare giusto accennare qualche cosa su questo pilota che era quasi sconosciuto fino alle prime gare di quest'anno. In realtà il ventiseienne ragazzo di Gioia del Colle, milanese da dodici anni, ha debuttato nel '67 proprio nella 850 per poi passare alla F. Monza ma la mancanza di mezzi competitivi gli ha sempre negato a possibilità di mettersi in luce. Né la sua professione di autista prima e di ope-



raio specializzato ora gli ha mai permesso di procurarsi una macchina competitiva, finché l'anno scorso un gruppo di amici di Affori, tra cui il fedelissimo Riva sempre presente in pista, che credevano nella sua passione e soprattutto nelle sue doti, non lo hanno aiutato nell'acquisto di un ottimo telaio BWA e nei motori Biraghi necessari per puntare al campionato.

Con tutto i sacrifici dell'introverso e timido pugliese di Milano sono stati tanti, anche se ben ricompensati dalle sei vittorie, quattro delle quali consecutive. Fuori della pista parla poco. « Anche per non sbagliare », dice; ma in gara è di una chiarezza esemplare: sceglie sempre una tattica e con intelligenza vi si attiene. Normalmente preferisce partire in testa e poi dosare il vantaggio ma si trova bene anche nella bagarre, retaggio degli anni in cui correva con macchine di secondo piano. E' seriamente intenzionato a proseguire nell'automobilismo e con la solita lucidità ha preferito ad una stagione in F. 3 con macchina e mezzi incerti, una stagione internazionale con la F. Ford, cercando di farsi conoscere nel campionato europeo. Il motore sarà preparato dal solito Biraghi mentre la macchina sarà la Dulon di Guidetti che cercherà anche di appoggiare questo promettente e serio pilota.

Gli altri piloti della categoria che si sono distinti sono i già ampiamente citati Del Giovane e Tomassini che hanno disputato un campionato di buon livello, anche se per il secondo la seconda parte della stagione è stata piuttosto amara. Tuttavia la loro età non proprio « issima » non permette loro di fare grandi progetti ma è più probabile che li rivedremo protagonisti nella 850 anche l'anno prossimo. Al contrario un giovane da tenere d'occhio, anche perché nel '74 sarà in F. 3, è il romano Mario Venanzi il quale, pur irruento e deciso nella guida, ha sempre fatto cose egregie con la difficile Tecno ex-Carlo Giorgio.

d. b.

La carenza di carburanti coinvolge anche le lezioni di pilotaggio da Vallelunga a Misano

Telefonare prima alla scuola MORROGH

VALLELUNGA - La limitazione della circolazione nei giorni festivi ha costretto Henry Morrogh a ridimensionare i programmi della scuola di pilotaggio. Infatti, da ora in avanti — salvo soluzioni della situazione attuale — la scuola si terrà ogni sabato a Vallelunga, mentre per Misano sorge qualche problema a causa della penuria di carburante per il furgone che trasporta le macchine sull'Adriatico. Per questo, Morrogh consiglia di chiedere conferma telefonica (06-83.44.33 oppure 831.4951) entro il giovedì precedente.

Sabato 22 dicembre sarà recuperata, a Vallelunga, la gara di selezione per l'assegnazione della Ford-Mexico che non si era svolta a Misano il 9 dicembre. Fra i programmi di Morrogh c'è la ripresa delle gare club, una al mese circa, non appena vi sarà un sufficiente numero di allievi in possesso della licenza 1974.



Grifone tutta LANCIA (anche per il Club HF)

Corsi-rally con i «maestri»



Premiazione della Grifone-Erg alla Terrazza Martini: Munari riceve un premio da Tabaton



E' La volta di Franca Florio, moglie del dott. Cesare, ritirare un premio per la Lancia

GENOVA - Alla Terrazza Martini di Genova appuntamento numero quattro. L'automobilismo ligure che ha appena iniziato il suo speriamo « breve » riposo autunnale si è radunato come è ormai consuetudine sotto gli auspici della scuderia Grifone-Erg per tributare l'omaggio tradizionale ai valorosi piloti della Lancia-Marlboro ed ai loro sperimentati Direttori Sportivi.

Il premio maggiore, quello vero della cerimonia che annualmente si celebra ai primi di dicembre è quello di rappresentare qualcosa di più di una festa: è un incontro schietto, cordiale, simpatico tra le forze automobilistiche liguri e piloti plurivittoriosi. Dirigenti, tecnici, campioni, speranze, giornalisti ed appassionati ritrovandosi l'uno a fianco dell'altro in un clima pre natalizio hanno offerto — a chi vuol bene intendere — le possibilità di giudicare questo nostro mondo dell'automobilismo sportivo sotto una luce che gli giova, che gli dona. E' stato un pomeriggio che i piloti della Lancia-Marlboro meritavano ed è proprio per questa palmare constatazione che si deve attribuire agli impeccabili padroni di casa, la marchesa Anna Cugia di S. Orsola ed al dr. Giuseppe Perenno il riconoscimento del giusto orgoglio che possono menare alla conclusione di un pomeriggio come quello di giovedì 6 dicembre.

C'era tanta gente: dal dr. Cesare Florio che, dalla sua costituzione guida la squadra sportiva della Lancia, al suo vice Audetto, dallo applauditissimo neo campione d'Europa Sandro Munari alla sua valida spalla Mauro Mannucci, dal generoso campione d'Italia Amilcare Ballestrieri al suo fido navigatore Silvio Maiga, dagli sperimentati Pregliasco-Garzoglio al jolly Piero Sodano, dall'autorità ai molti piloti lancisti provenienti anche da altre città italiane ad un folto stuolo di splendide creature in eleganti toilettes.

Questo ambiente che si è di colpo zittito quando ha preso la parola il Presidente della Scuderia Grifone-Erg. Il dr. Berio dopo aver messo in debita evidenza le benemerite della squadra, il valore dei singoli pi-

loti, l'efficienza della direzione sportiva e l'eccellenza delle vetture che hanno condotto i piloti a tante autorevoli vittorie ha voluto offrire in nome della Scuderia e della nascente HF Racing Club ad ogni singolo componente della squadra ed ai D.S. una medaglia a ricordo della manifestazione.

Successivamente il Dr. Florio ha preso la parola per ringraziare il dr. Berio, la scuderia Grifone-Erg ed il HF Racing Club che ogni anno festeggiano l'annata sportiva della Lancia, quest'anno ancor più significativa per il gravissimo momento che sta attraversando l'economia italiana.

E mentre i premiati posavano tra gli applausi scroscianti dei presenti abbiamo sentito il bisogno di chiedere ad Audetto un pensiero, un giudizio, una battuta sull'eventuale esito al Tribunale d'Appello sul reclamo presentato avverso alla squalifica di Ballestrieri al 3. Giro delle Valli Imperiesi. « Al momento in cui parliamo non siamo ancora riusciti ad ottenere qualche fotografia che dimostri chiaramente come al momento delle verifiche la vettura di Ballestrieri montasse le 'staffette' incriminate. Era ormai buio e tutti i fotografi se ne erano andati, però non mancheremo di dimostrare la nostra buona fede, deciderà il Tribunale d'Appello ». Più decisa nella sua risposta è stata invece la signora Florio: « Siamo sicuri che il Tribunale d'Appello riconoscerà il valore sportivo della vittoria di Ballestrieri ».

Al momento di congedarci il dr. Tabaton ci ha fornito una primizia: « L'HF Racing Club in collaborazione con l'AC Pavia e la commissionaria Alfauto di Pavia, organizzerà un corso di guida-rally per neofiti e per specializzati. Il corso si svolgerà al Rally Pista di Gropello e piloti istruttori saranno: Munari, Pregliasco e Ballestrieri. Chiarimenti in merito potranno essere chiesti alla commissionaria Alfauto di Pavia ».

Carlo Burlando

TOSCANA sempre sprint (tra... piatti e commende)



Alla festa sociale del Club Autosprint di Signa, ospiti d'onore Arturo Merzario, qui con il presidente Corti, ed il giovane Duilio Truffo

FIRENZE - Alcune sere or sono, in una sala di Palazzo Vecchio, si è riunito a Firenze il Comitato per l'attribuzione della « Commenda HP », il premio istituito dalla Scuderia Biondetti Corse per la persona, ente o società che, nel corso dell'anno, abbia acquisito particolari meriti nel campo automobilistico. Di questa commenda sono già stati insigniti l'ing. Carlo Chiti alla prima edizione e l'ing. Enzo Ferrari lo scorso anno.

Il Comitato, vista la particolare situazione creata dalla crisi energetica, aveva in un primo tempo contemplato anche la possibilità di « sconfinare » extra campo sportivo, ma poi

sembra essere rientrato nelle normali linee direttive del premio. Ad ogni modo i nomi dei prescelti non sono ancora usciti dal vaglio, visto che per consuetudine il nuovo « commendatore HP » conoscerà la sua designazione soltanto pochi giorni prima della consegna del premio. Per ora i premiati, con una piccola insegna d'oro a testimonianza della collaborazione prestata, sono stati i componenti del comitato, ovvero il sindaco di Firenze, il presidente della CSAI, il presidente dell'AC Firenze, il direttore di AUTOSPRINT, il rappresentante della RAI-TV e il presidente della Scuderia Biondetti Corse.

SIGNA - Il Club AUTOSPRINT di Signa, ha festeggiato la scorsa settimana nel corso di un convivio sociale svoltosi all'Antica trattoria Sanesi, il campione italiano assoluto Arturo Merzario (cui il Club è intestato) e la « speranza » Duilio Truffo che del pilota comasco è il protetto. Naturalmente è stata festa grande che si è conclusa, come di prammatica, con il dono di un artistico piatto in ceramica ai due ospiti d'onore. Nella foto sopra, da sinistra a destra, la segretaria del Club Carla Bellotti, il presidente Alessandro Corti che premia Merzario, Duilio Truffo e il vicepresidente Marco Scopetani.

un gesto semplice sicuro, amico



Studio Ferrario

Britax

cinture di sicurezza

Un gesto che deve diventarVi familiare, quello di allacciare le Vostre cinture di sicurezza.

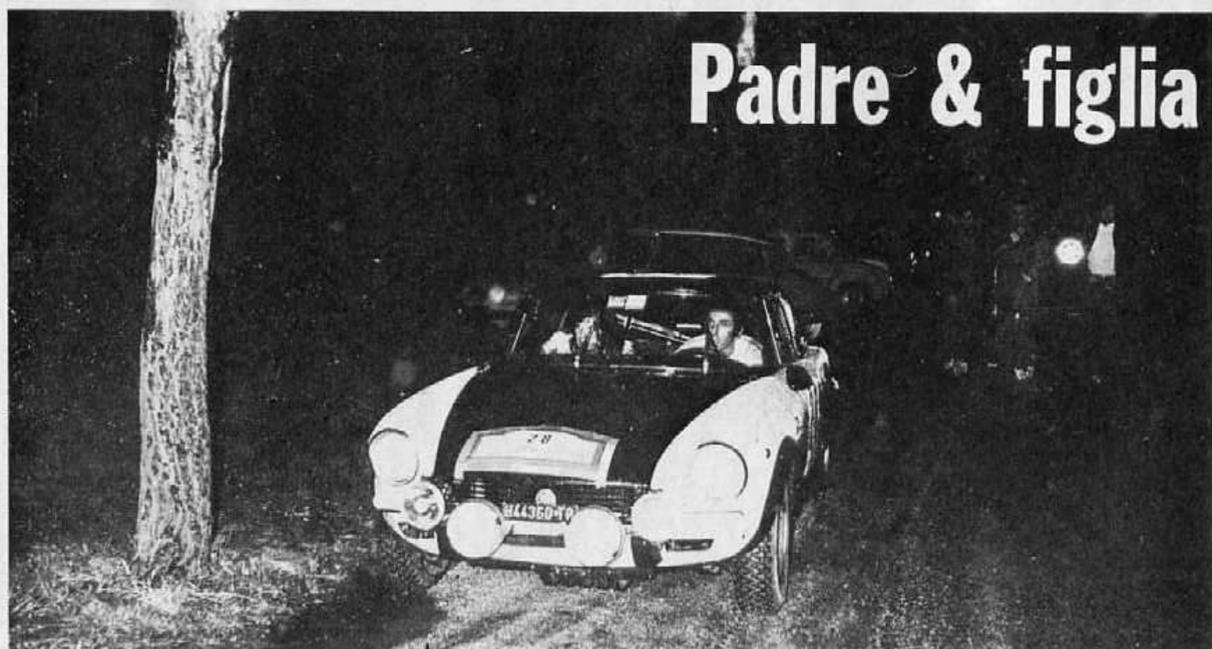
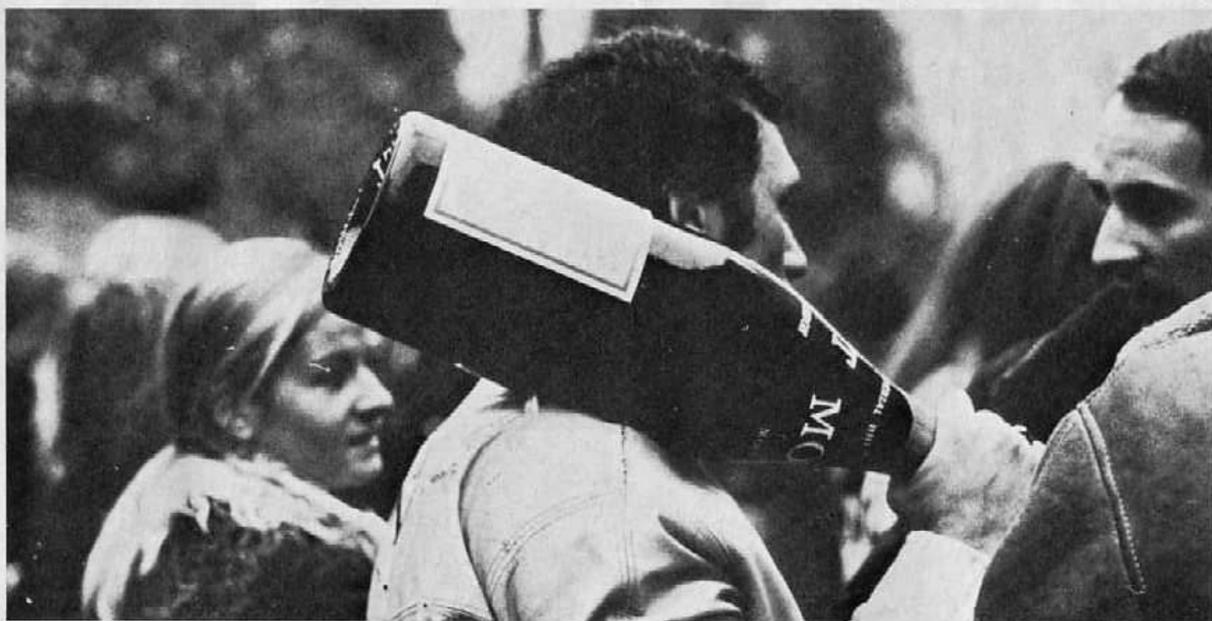
Un gesto che può rappresentare qualcosa di estremamente importante nella Vostra "vita" di automobilista.

Recenti statistiche (del MEC) hanno stabilito che il 60% di incidenti automobilistici seguiti da lesioni alle persone, si sarebbero limitati ai danni materiali qualora gli occupanti degli automezzi avessero indossato le cinture di sicurezza.

Noi della SABELT, produttori in Italia della famosa cintura inglese "BRITAX", abbiamo realizzato per Voi, per la Vostra famiglia i tipi più sicuri e pratici di cinture di sicurezza. Vi chiediamo tre secondi per assicurarVi un viaggio sereno ed un ritorno felice alle Vostre case.

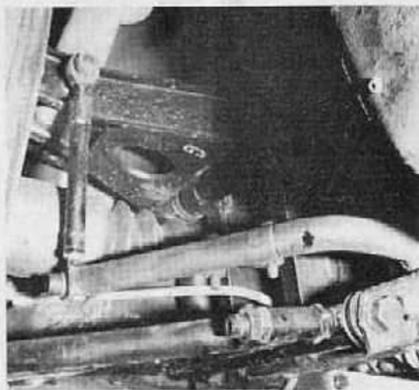
sabell

SABELT S.p.A.
Stabilimento e Direzione:
Via G. Barbera 55-10135 Torino/Italy
Telefono 344.280



Padre & figlia

• Come al solito almeno, un equipaggio italiano è venuto alla partenza del Tour de Corse. Quest'anno c'era quello dei Corio padre e figlia, che hanno come al solito fatto il massimo possibile per riuscire a ben figurare. Non sono riusciti ad arrivare in fondo, ed è peccato perché lo avrebbero meritato. Non disponevano ovviamente di un grande apparato di assistenza, e quindi hanno dovuto fare quel che potevano coi mezzi di bordo. L'essere riusciti ad arrivare fino al Capo Corso è stata una bella impresa.



Qui sopra, la Ford Escort di Chasseuil-Baron quarta classificata. A sinistra, la nuova sospensione posteriore collaudata sulla Alpine di Darniche, deriva dalla A 310. Sotto, terza l'Alpine di Therier



In COSTA d'AVORIO

il vero brindisi

(della speranza)

Arriva (in alto a sinistra) lo champagne per la vittoria in Corsica di Nicolas, che vediamo festeggiato all'arrivo. Un brindisi lo si farà in Costa d'Avorio per la fine anno con l'augurio di un '74 più facile per le corse



Ultima gara a calendario in questo (preoccupante) finale di stagione sarà il Rally del Bandama in Costa d'Avorio, una gara diventata improvvisamente famosa perché nell'edizione passata, nonostante la partecipazione massiccia di squadre ufficiali e piloti di primissimo piano, nessun equipaggio è riuscito a terminarla.

Quest'anno comunque, il Bandama si ripresenta con invariate caratteristiche massacranti, anche se qualche ora di riposo adesso è stata prevista, e con una partecipazione ancora più qualificata. Tra i nomi di maggior spicco, oltre alle case « ufficiali » Datsun, Peugeot, Renault, quelli dei velocisti Larrousse, Pescarolo e Beltoise che già furono della partita l'anno passato.

La gara consiste in 4000 Km. di cui solo 428 su asfalto e tutti i restanti su piste a « suolo naturale ». Divisa in 8 tappe (senza prove speciali) può tranquillamente definirsi una vera e propria gara di velocità su lunghissima distanza in quanto restare nel tempo imposto ai vari controlli è praticamente impossibile essendo la media imposta di quasi 105 kmh, il che equivale a dire, considerate le soste inevitabili per assistenze e rifornimenti, viaggiare sempre oltre i 150 all'ora infischiosandosi del fatto che si sta attraversando alternativamente la foresta vergine o la savana e che la strada (termine eufemistico) sia appena appena accennata.

Piatto forte della corsa, il controllo che porta da Bouake a Daloa, 1855 Km. tutti di terra da compiersi in 18 ore e 33', comprendendo in questo tempo anche le inevitabili soste per il doppio attraversamento del fiume Bandama (800 m. di larghezza) compiuto su una zattera condotta a remi da un barcaiolo locale, una macchina per volta naturalmente.

Il ricchissimo montepremi (36 milioni complessivamente) viene aumentando di anno in anno

in quanto i premi non assegnati (perché nessuno arriva al traguardo) vengono sommati a quelli in dotazione diventando così un vero specchietto per allodole che richiama sempre un altissimo numero di partecipanti.

Quest'anno ad esempio saranno quattro anche gli equipaggi italiani al via: un'Opel Ascona-Conrero per Benelli in coppia con un pilota locale, due Volvo per Merlone-Leonetti e per Druetto-Varese (due equipaggi questi ultimi abituati ad ogni genere di competizioni all'estero, ed i primi, in particolare, vantano un nono assoluto quest'anno in Marocco) ed infine una Lancia Beta per Cavallari-Cavicchi.

Proprio quest'ultima vettura, messa a disposizione dalla Lancia per i colori del Jolly Club e patrocinata da AUTOSPRINT e dai Molini Adriesi, sarà una delle novità del rally e sarà molto seguita dai corrispondenti stranieri in quanto si tratta della prima uscita fuori dall'Italia di questo modello in una competizione automobilistica, per di più di tanta difficoltà.

La gara inizierà il 26 dicembre con una prova di velocità nei pressi di Abidjan che servirà per stabilire l'ordine di partenza vero e proprio, dopodiché all'una di notte di venerdì 28 dicembre si darà il via alla gara vera e propria che terminerà presumibilmente (si spera!) domenica 30 alle 11. Tolle dieci ore complessive di sosta ed i vari riordini, si tratta di compiere la bazzecola di 4.000 Km. in poco meno di 39 ore!

Ultimi a ritirarsi, l'anno passato, furono Tony Fall e l'africano due volte vincitore del Safari, Mehta, ma quest'anno sono in molti ad essere convinti che il mito del Bandama crollerà ed al proposito diverse Case ufficiali sono in Costa d'Avorio per le ricognizioni già dalla settimana seguente la conclusione del Rally R.A.C.

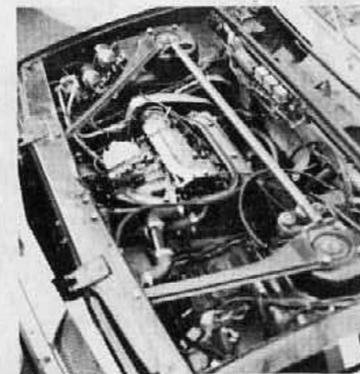
Ci prova
anche

AUTO SPRINT



nell'ultimo rally dell'anno

Sopra vedete la Beta coupé che affronterà il Bandama con Cavallari ed il nostro Cavicchi. L'anno scorso, nessuno arrivò al traguardo di Abidjan. A sinistra, la Renault 16 di Nicolas-Vial



A sinistra, in alto il vano motore della Beta con i rinforzi ammessi. A destra, fra i presenti lo scorso anno la Citroën di Neyret ed altri noti piloti, come Henri Pescarolo, che vediamo a fianco con la Chrysler



L'italiano del «LIECH»

• **MICHELE PORZIO**, pilota italiano all'estero, risiede infatti nel Liechtenstein, ha terminato la stagione '73 piazzandosi al terzo posto nella classifica generale del campionato svizzero. Per il '74 pensa di passare alla F. 3 sempre che riesca a vendere la sua monoposto Formula V.

La MARCH ci riprova

• Nonostante il poco successo del passato, in F. 5000, la **MARCH** costruirà una 74A per questa formula. La vettura ufficiale sarà affidata a Mike Wilds, e la farà correre il Team Dempster.

• Sono state annunciate a Londra i vincitori delle **BORSE PER RALLIES** Kléber-Wheelbase. Si tratta di una iniziativa costruttiva che assegna al vincitore una Escort RS ex ufficiale per una stagione, più 4000 sterline per svolgere il programma di rallies di un anno. Ha vinto lo scozzese Jimmy Rae, secondo e terzo Toni Pond e Barry Lee. Rae avrà la vettura pilota da Mikkola nel Rally del RAC.

• Nonostante la crisi del petrolio il 26 dicembre, come si è già detto, ci sarà la tradizionale manifestazione natalizia di **BRANDS HATCH**. Il programma è stato ridotto a cinque gare, per turismo e Formula Ford, e la lunghezza dei percorsi è stata tagliata del 20 per cento. Si ritiene che le cento vetture iscritte consumeranno circa 1600 litri di carburante, per fare divertire vari milioni di spettatori TV, mentre quella quantità non porterebbe molti «vacanzieri» verso il Mediterraneo...

• **LORD HESKETH** ha ricevuto il Trofeo Ferodo per il 1973, assegnato per «notevole contributo allo sport motoristico». In un'altra cerimonia, Bob Evans ha ricevuto il premio BP per il «Superman» dell'anno. Vincitori del passato furono Williamson e Ian Taylor. Evans ha annunciato che l'anno prossimo continuerà in F. 5000.

• In Inghilterra la **RENAULT** ha annunciato una serie di gare per Renault, 5 turismo, più o meno come quelle Mexico. Queste vetture non promettono certamente velocità emozionanti, ma si presume che saranno più o meno a parità.

• Recentemente, a Londra, **EMERSON FITTIPALDI** era sicuro che i problemi che rendevano incerta l'effettuazione del GP del Brasile, siano stati decisamente superati.

• I principali premi del **BRDC**, assegnati durante il solito pranzo annuo a Londra, sono andati a Stewart (Stella d'oro), Peterson (giro più veloce a Silverstone, circuito del BRDC, nel 1973) lord Hesketh (concorrente privato con prestazioni più degne di lode) Hunt («successi di notevole importanza») Gardner e Redman.

Stop al treno + auto

• Il divieto di circolazione nei giorni festivi, ha indotto le **FERROVIE DELLO STATO** a sospendere l'accettazione di trasporto di automobili al seguito, interessanti in partenza o in arrivo i giorni festivi.

• La **GENERAL MOTORS** ha presentato il modello 1974 della sua Oldsmobile, equipaggiato a richiesta con un sistema di cuscini d'aria per proteggere gli automobilisti in caso d'incidente. E' ritenuto dalla Casa che 50.000 Oldsmobile, Buick e Cadillac saranno vendute nel prossimo anno con questi cuscini, che sostituiranno le cinture di sicurezza.

• Il **GOVERNO NEOZELANDESE** ha annunciato varie misure per economizzare carburante, fra le quali il limite di velocità a 80 orari.

• Ritmo precipitoso nelle trattative per la cessione all'ENI da parte della Shell. Il presidente della Shell, Norman Bain, ha detto che la trattativa si trova appunto in fase avanzatissima e che la decisione, da parte della Casa anglo-olandese, di lasciare l'Italia, è «ormai presa e irrevocabile».

• 2141 **CONTRAVVENZIONI** al divieto di circolazione sono state rilevate dalla polizia stradale, nei giorni 8 e 9 dicembre. Complessivamente 96 incidenti, di cui tre con esito mortale, e 115 feriti.



• Un automobilista inglese, il quale dichiarava che il semaforo era verde, è stato giudicato, colpevole di avere trasgredito le norme relative ai semafori e quindi multato. La sua passeggera, avendo detto che il **SEMAFORO ERA BLU**, è stata sottoposta a visita oculistica.

• Il **GOVERNO SVEDESE** ha annunciato di volersi servire della cosiddetta legge deliberativa del 1954 per nazionalizzare tutte le riserve di petrolio presenti nella nazione, assumendone la responsabilità per il commercio e per la distribuzione.

• Per via della crisi, il **SALONE DI BRUXELLES**, che doveva svolgersi dal 16 al 27 gennaio, è stato sospeso.



L'ALFA Kenyota

• Il **Sunday's Rift 300 Rally** è la competizione che ha permesso alla coppia **SIMONIAN-DOUGHTY** di vincere, con la loro **ALFA ROMEO 2000 GTV** sponsorizzata dall'Alitalia e dalla Caltex, il Campionato Rallies del Kenya. Favoriti da un ottimo numero di partenza, i due campioni si sono soltanto preoccupati di giungere al traguardo in ottima posizione e il loro quinto posto assoluto, unito alle vittorie nel Gilfillan Rally e nel Western Kenya Rally, nonché al secondo posto nel Pepsy Cola Rally, è stato più che sufficiente per aggiudicarsi il titolo nazionale.

CHI SONO I CAMPIONI BELGI 1973

Per un ICKX premiato un PILETTE «beffato»

BRUXELLES - La stagione di corse belga si è chiusa prima del previsto, quando le misure prese per economizzare il carburante hanno indotto gli organizzatori dei due ultimi rallies della stagione, il Giro del Belgio e la 12 Ore di Ixelles, ad annullare le gare. Per questo si sa già chi sono tutti, o quasi, i campioni del Belgio. Onore al merito: evidentemente va a **ICKX** il titolo di campione fra i piloti. Niente di più logico, dato che una volta di più Jacky, nonostante tutte le sue traversie è stato il miglior esponente del Belgio.

Se in questa classifica particolare non si trova Teddy Pilette, ciò è dovuto soltanto a una regola nazionale che nessuno è ancora riuscito a spiegarsi. Gli altri titoli, in Belgio, sono numerosi, e sarebbe troppo lungo spiegare come ognuno dei vincitori ha ottenuto l'alloro. Per i circuiti sono stati attribuiti tre titoli. Prima di tutto, quello riservato alle vetture turismo speciale che non è sfuggito a **CLAUDE BOURGOIGNIE**, il quale ha fatto tutta la stagione con una Ford Capri Broadspeed. Poi veniva quello per le turismo di serie, conquistato da **PIERRE YVES BERTINCHAMPS**, che pilotava una Chrysler Hemicuda. Quindi quello riservato alle turismo migliorate — un gruppo specificamente belga — attribuito a **RENE' TRICOT**, la cui BMW si è dimostrata imbattibile.

Quanto agli altri titoli, sono stati ottenuti da Bourgoignie per le corse in salita, da **LUCIEN REYNERS** per le monoposto, da van **HERREWEGHE** per lo slalom e da **ADRIAENSSENS-DAEMERS** nei rallies.

André Royez

BMW per i russi

• La BMW, su invito del Ministero degli Interni e della Camera industria e commercio dell'URSS, ha esposto a Mosca, dal 6 al 10 dicembre, ventotto motociclette, quattro vetture 520 e quattro 3,0-S particolarmente attrezzate per la Polizia, sugli standard dell'Interpol. Vetture e moto sono equipaggiate di radio rice-trasmittente, altoparlante, proiettori, fendinebbia allo jodio, e fanale brandeggiabile per ricerche fuori strada.

• Il premio giornalistico della **GENERAL MOTORS** (sulla sicurezza stradale) è stato vinto ex aequo da Alberto Ruggeri dell'«Eco di Bergamo» e da Lelio Tagliaferro di «Automondo». Durante la cerimonia è stato annunciato che l'anno prossimo la dotazione del premio verrà portata a due milioni di lire (ora è di uno).

• I **PROFETI MODERNI** prevedono che prima del 2000 il mondo sarà sovrappaffato dall'automobile. Nel 1980 la lunghezza delle autostrade in Europa sarà di oltre 27.000 chilometri, cioè il doppio di adesso.

• Il valore delle **ESPORTAZIONI automobilistiche britanniche** che è aumentato del 23 per cento nel primo quadrimestre del 1973, raggiungendo la cifra record di 389,7 milioni di sterline, rispetto allo stesso periodo del 1972.

leggerezza
sicurezza
stile



ruote speciali
in lega
super leggera
di elektron
(e non di alluminio)



Campagnolo

BREVETTI INTERNAZIONALI
CAMPAGNOLO S.P.A. VICENZA