

# LEGGETE SUBITO

La nostra anticipazione sui programmi di ANDRETTI ha scatenato anche (piccate) reazioni a catena di informazioni. C'è stato chi ha voluto persino smentire il programma ALFA dell'italiano americano, capovolgendo persino le risposte dell'ing. Chiti. Il quale, casomai, è rimasto solo (lietamente) sorpreso delle decisioni del mini-Mario (da tempo attese). Il maxidirigente Autodelta ha infatti commentato, con il nostro MORSELLI a telefono: «Io, francamente, non ne so nulla; anzi, debbo precisare che fu lo stesso Andretti a farsi vivo con una telefonata promettendo che si sarebbe poi rifatto sentire per concordare un certo programma. Però da quei giorni di dicembre non l'ho più sentito. Lo aspettavo in Italia, ma non si è visto...» (Per la cronaca ANDRETTI ha detto ancora ad AUTOSPRINT che non riuscirà più a contattare Chiti e comunque verrà in Italia a fine gennaio).

Ma riprendiamo la (breve) intervista con l'ing. Chiti.

— Si parla anche di un propulsore per una monoposto...

«Anche questo l'ho letto su AUTOSPRINT. Però per questo la cosa è diversa. Non essendo stato io a muovere il tasto è chiaro che, se l'idea si dovesse concretare in Andretti, occorrerà che lo ci pensi. Non è una cosa semplice. Vedremo...»

— Ma sappiamo che lei, quando si parla di corse, avendo possibilità di fare qualcosa, generalmente non si tira indietro.

«Facciamo delle distinzioni. C'è tutto un lavoro di studio da fare, c'è tutto un discorso diverso. Sì, possiamo pensare al propulsore per la monoposto, ma non possiamo nemmeno buttarci alla ventura o imbarcarci in un rischio, che coinvolge il nome e il prestigio dell'Alfa, soltanto per il gusto di essere presenti, sia pure indirettamente, in F. 1».

— In settembre si parlò di una richiesta «Brescia Corse» per un «boxer» Alfa Romeo da montare su una monoposto inglese che sarebbe poi stata affidata a Facetti o Stommelen.

«Ripeto che, se avremo proposte concrete, le potremo esaminare, senza però impegnarci a priori».

— Prove a breve scadenza?

«A Valtellunga e al Paul Ricard».

— Come giudica la situazione?

«Io, in generale, sono ottimista. Credo che si potrà correre; vedremo se si troverà un accordo sul carburante. La nostra CSAI lo ha già autorizzato, ora vedremo negli altri Paesi».

— L'inizio della attività quando sarà per l'Alfa?

«Non disputandosi né Daytona né Road Atlanta io credo che ci presenteremo a Monza».

il pallottoliere delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale delle corse a pagina

41 IL CALENDARIO DELLE CORSE

44 MOTORAMA

45 TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 MARKET

51 COMPRAVENDITA

● Nicola Pietrangeli, ora che non figura più nella maxiclassifica tennistica, pensa sempre più all'hobby calcistico. Ha proposto a Munari una sfida (a Roma) tra rallysti e tennisti.

● Chissà poi perché, alla premiazione Lancia in vigilia natalizia, Arturo Merzario non si è visto riservato nemmeno il piacere della cartolina d'invito? Va bene che l'Autogiro è andato come è andato, ma una corsa (e in Stratos) l'ha pure fatta nel '73...

● La Porsche correrà nel '74 con una vettura privata affidata a Jost, la 908 MK 3, che monterà il motore della 911 di 2200 cmc con il turbocompressore (in regola con l'alternativa regolamentare). La potenza di questa vettura è (a benzina super) di 450 CV. Se dovesse usare l'alcool, i cavalli crescerebbero a 600! Come dire che la macchina sarebbe in grado di impensierire Matra, Alfa e Ferrari...



● Questo è il nuovo casco «aerodinamico» che propaganda Regazzoni (gli ha dato il nome). Curioso quel «marchio» BEL, vero?

● Perché deve essere così facile varare leggi per imporre sacrifici ai cittadini (in multe, tasse, limiti di velocità, divieti alla libertà individuale di circolazione e di svago) mentre diventa impresa titanica che almeno si accenni in sede parlamentare a qualche proposta di legge per punire seriamente chi rapisce le persone, dirotta aerei, fa stragi o ruba semplicemente? Siamo in curiosa attesa di quando i primi pretori dovranno indicare le cifre (fino al milione) previste per le contravvenzioni alla circolazione domenicale erogate, da inflessibili tutori della legge a malcapitati automobilisti (magari in ritardo sull'ora del coprifuoco per una foratura o per maltempo). A proposito: chissà se tra i «verbalizzati» c'è stato qualche feddayn...



Come (purtroppo) viene applicata estensivamente la norma-catenaccio della VELOCITA'

## Il «limite»... pericoloso

Se si va a chiedere dati precisi ai «centri» competenti sulle contravvenzioni elevate in questo periodo di «austerità» soprattutto in tema di «eccesso velocità», ci si può trovar di fronte a informazioni evasive. Quello del limite di velocità è un discorso che non piace non solo agli automobilisti ma nemmeno agli organi tutori, tranne a certe «polizie» urbane che riscoprono tutta la propria vitalità preventiva e repressiva solo se hanno a che fare con degli automobilisti anziché con delinquenti comuni. Il fatto è, anzitutto, che deve essere ancora convertito in legge il decreto su queste multe speciali, che è stato tanto facile decidere al posto di più auspicabili «pene» nei confronti di assassini o rapitori. Per il momento quindi le contravvenzioni vengono contestate e verbalizzate rinviando al pretore la decisione finale, anche sulla entità economica del provvedimento.

Riuscire peraltro a stabilire l'infrazione velocistica è opinabile (a parte il non «legalizzato» radar) per il modo come viene accertata l'infrazione. Il caso Merzario l'ha dimostrato a sufficienza. Così i tutori del traffico (i più validi dei quali sono i primi ad essere convinti della assurdità del provvedimento almeno per l'autostrada mai tanto pericolosa come ora che si viaggia «attruppati») su suggerimento forse dei superiori, stando scantonando dalla contestazione dei «100» o «120» massimo, per rifugiarsi nella più facile (e ancora più ingiusta perché singolaristica) norma della «guida pericolosa». Molti automobilisti purtroppo ci cadono e, contestati per eccesso di velocità, non notano poi che sul verbale viene scritto il numero dell'articolo effettivo del codice stradale che contraddistingue la «velocità pericolosa» e non si fa riferimento all'austero limite di velocità (che il Ministro De Mita, tra l'altro, ha... deciso motu proprio resti ormai conquista «sociale» scontata!).

Questo modo di accertare responsabili di infrazioni gli automobilisti è diventato una ulteriore beffa per chi usa ancora l'automobile. Bisognerà che prima

o dopo l'ACI, se è vero che difende la causa di chi possiede l'automobile, facendosi per questo pagare fior di biglietti da mille, affronti sul piano legale e costituzionale il problema. Non si può continuare con questo sistema che non regola, ma solo vuol intimidire e punire.

Il limite di velocità, così come è stato deciso in Italia è anticostituzionale, illegale per l'uso delle autostrade a pagamento, e soprattutto pericoloso. Quanti guidatori per «svagarsi» può capitare di vedere impegnati a leggere un giornale, perché annoiati dalla guida che oggi ha «pianificato» la 500 e la supercilindrata? E quanti si son sentiti contestare velocità eccessive, quando essi sapevano bene di aver «letto» i 120 sui contachilometri?

E' accaduto a un nostro redattore. In autostrada procedeva esattamente alla velocità consentita dalla (iniqua) legge attuale. Poiché qualsiasi automobilista sa che il contachilometri normale di serie ha uno scarto dell'8/10% rispetto alla velocità reale, il nostro stava controllando con un cronometro (da corsa) il tempo effettivo. 120 chilometri all'ora vuol dire fare il chilometro in 30 secondi. La sua velocità era leggermente inferiore, in quanto il contachilometri segnava i 125, mentre il responso del cronometro diceva 32 secondi circa.

Arriva puntuale una Pantera della Polstrada: «Lo sa che lei va troppo veloce?» gli dicono. Ma stavolta i tutori scontravano male. Il nostro documentato cronista, con il cronometro in mano e la lancetta a confermare, non lasciava spazio alla contestazione. Altro così essi non sapevano dirgli se non che: «...Ma lei non si distraiga con i cronometri, guardi il contachilometri piuttosto...».

Però voi adesso sapete come si fa (e soprattutto come si possono evitare soprusi). E un compagno di viaggio può servire benissimo da «navigatore» facendo sfumare anche le accuse di distrazione...

### Lo SCIA'... ferrarista



● Definito il «trasferimento» della Shell Italiana all'AGIP, (ma perché il Governo ci tiene tanto a smentire la cifra d'acquisto di 500 miliardi?) è stata siglata anche la «sponsorizzazione» AGIP per la Ferrari (non solo squadra Corse). Già in Argentina le monoposto rosse dovrebbero avere il «marchio» della nostra benzina di Stato. Si esclude però che sia il «cane a sei zampe», ormai scomparso — con la Supercortemaggiore — dai simboli dell'azienda ex Mattei (magari perché ricordare che l'ideatore fu Longanesi oggi dà fastidio?). Certo che questo impegno AGIP (già legata alla Lancia, e pare adesso anche all'Alfa) dà un po' di respiro alle prospettive del nostro sport in questa Italia sociale dei nuovi modelli di sviluppo. Anche se c'è chi crede che l'accordo sia andato a posto per l'interessamento dello Scià di Persia, ferrarista da sempre, e fornitore-chiave di carburante adesso della nostra azienda di Stato.

● La «resistenza» dei costruttori F. 1 inglesi all'alcool pare sia stata motivata dalla preoccupazione che, con questo carburante, i motori Ferrari si trovassero avvantaggiati, perché il Cosworth è oggi talmente al limite nelle prestazioni, che qualsiasi incremento di potenza ne comprometterebbe la già limitatissima «tenuta».

● Da un resoconto del quotidiano francese EQUIPE sul rally Bandama: «...e la Lancia si attende molto dalla sua nuova vedette dei rally il GIOVANE Cavallari...». E' vero o no che la vita comincia a quarant'anni?

● Pare che l'ultima via d'uscita per convincere Merzario a continuare i suoi rapporti col team Osella sia stata offerta dalla promessa del buon Enzo (torinese), sia della 2000 per Truffo (che di mettere prestissimo in cantiere (Tomains artefice) un F. 2 (che a giugno avrebbe il motore BMW).

● Per la seconda volta Dieter QUENTER garantisce che abbandona le corse. Vedremo se resisterà, stavolta. A 35 anni vuol dedicarsi ai suoi impegni di agente immobiliare.

● Una Targa d'oro ha trovato sotto l'Albero di Natale di Civenna, Arturo Merzario. Gliel'ha consegnata il Moto Club del suo paese natale, del quale era l'alfiere (il più giovane socio) l'anno 1954 della fondazione del sodalizio.

● S. Marino è certo di far svolgere il suo rally (europeo) il prossimo marzo (1-2-3). Avrà ancora il Trofeo AUTOSPRINT. Ma varrà la pena averlo «europeo» con quella ridicola trovata dei «gironi» (quello italiano è il più «depresso»), che gli cesterà l'altrimenti certa partecipazione delle due Stratos (prototipo) di Munari e Andruet e magari di una Beta?

● A chi chiede notizie della situazione-mercato delle auto, gli uffici

marketing delle Case più importanti spiegano: in genere la ripresa delle vendite avviene ogni anno tra metà gennaio e aprile. Allora solo saremo in grado di fare paragoni! Però le preoccupazioni ci sono, eccome!

● Al momento Mike Parkes è il più impegnato al lavoro nella Squadra Corse Lancia. Non essendoci corse si fanno miglioramenti tecnici. Sono rimasti senza seguito gli «accorgimenti» per Daytona, ora invece si inizieranno delle prove sulla neve della Stratos (sperando che il rally svedese si possa fare?). Anche Munari sarà sotto pressione.

● La Commissione Alcool della CSAI porta avanti i suoi contatti. Alla Montedison ha intanto appurato che in Italia il metanolo al momento per il 50% finora è estratto dalla nafta, il resto dal metano e (poco) dal carbone. Vediamo un po' di non farci giocare...

### La TARGA al... limone

● Una simpatica lettera di (scambio) auguri è arrivata dal Presidente dell'AC Palermo avv. Nino Sansone. Tra l'altro egli scrive: «...La Targa Florio? La faremo! per questo o per quel campionato la faremo: a benzina, ad alcool, al... limone, la faremo!...».

● Si dice che «l'incasso» dell'ultima Targa Florio sia stato di 76 milioni così divisi, 32 milioni dalla Regione Siciliana, 6 milioni dall'AGIP, 2 milioni dalla Shell, 17 milioni dai biglietti, 1 milione e mezzo dall'IDREA - Acqua Minerale, più altri piccoli introiti per circa 18 milioni. Ma il bilancio dell'AC Palermo presenta un deficit di 22 milioni.

● L'ing. Noretto è stato il 19 Novembre in Sicilia a visionare il circuito («nell'orto») che il barone Pucci sta ultimando sulle Madonie. Il percorso, dopo le recenti disposizioni è stato allungato di 800 metri, ed ora misura 3870 metri. L'ing. Noretto lo avrebbe definito un circuito «mosso» e molto bello. Una cosa è certa: che finirà per essere l'unico reale nel Palermitano...

● L'ing. Noretto sta preparando una relazione sugli indumenti per i piloti in Italia per la sicurezza durante le corse. La relazione finale sarà portata alla CSI. Intanto l'ing. Rogano ha assicurato che in Italia sarà reso obbligatorio «vestirsi» secondo lo «studio» dell'ing. Noretto.

● Al Giudice Sportivo auto dott. Dini, e ai suoi collaboratori Maffezzoli e Massa, il presidente della CSAI ha dato a Mantova una medaglia d'oro per la «preziosa opera» svolta. Il premio venne consegnato in un astuccio blu ben chiuso; infatti dentro la medaglia non c'era, perché ci si era sbagliati a dare i nomi all'orefice che aveva fatto le incisioni!...

Marcellino





## TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

Quest'anno, più che mai, il nostro SERVIZIO TELEFONICO sulle corse può risultare utile a tutti. E non solo agli appassionati che chiedono informazioni sull'andamento e sui risultati delle gare, ma anche ai concorrenti per conoscere la sorte delle corse alle quali hanno intenzione di partecipare. Telefonate perciò al numero 051-465624 di AUTOSPRINT. La nostra Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione.



Le corse in calendario dal 12-1 al 24-2-'74 in Italia e all'estero

### GENNAIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
10/12	Janner Rally	AC Austria	Baden		●●●	Rally	Warmbold-Davenport (Volkswagen 1302 S) 3536 penalità.
12	Gara a Pukekohe	New Zealand International Grand Prix	Auckland (Nuova Zelanda)		●●●	Velocità in circuito	John McCormack (Elfin-Repco) 1.07'41", media 144,76. Giro più veloce: McRae (McRae) 1'07"7, media 149,765.
12	Scuola Piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga		●●●	Scuola di pilotaggio selezione per Escort Mexico	
13	G. P. d'Argentina	Argentina	Autodromo di Buenos Aires di km 5,968		●●●	Velocità in circuito	Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS 72) in 1.56'18"22, media 165,688, nuovo record. Record sul giro Fittipaldi in 1'11"22, media 169,107.
12/13	Rally Infernal	ASA des Hauts de Seine	Francia		●●●	Rally	
13/18	Shell '74 Commonwealth Games Rally	AC Nuova Zelanda			●●●	Rally	Si disputa per la prima volta
17/26	Rally di Montecarlo		Annulato (si farà al Computer)				Andruet - Biche (Alpine-Renault)
19	Scuola Piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga		●●●	Scuola di pilotaggio	
20	Lady Wigram Trophy	Motor Racing Club Christchurch	Christchurch (Nuova Zelanda)		●●●	Velocità in circuito	Graham McRae (McRae-Chevy) 52'33"8, media 183,310. Giro più veloce: Brown (Lola-Chevy) 1'05"7, media 188 e 115.
20	Riverside 500	NASCAR, Daytona, Florida	Riverside (California, USA)		●●●	Velocità in circuito	Mark Donohue (American Motor Matador) media 165 e 174 kmh.
26	Scuola Piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga		●●●	Gara Club	
27	G. P. del Brasile	Brasile	Autodromo di Interlagos di km 7,960		●●●	Velocità in circuito	Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS 72) in 1.43'55"6, media kmh 183,860 nuovo record. Record sul giro: Fittipaldi e Hulme in 1'04"1, media 184,877.
27	Teretonga Park	Southland Sports Car Club di Invercargill (Nuova Zelanda)	Teretonga Park		●●●	Velocità in circuito	Alan Rollinson (McRae-Chevy) 1.13'43"7, media 130,032. Giro più veloce: Stewart (Lola-Chevy) 1'04"1, media 144 e 739.
31/2	Rally Marlboro-Artico	Finlandia			●●●	Rally	Makinen-Salonen (Escort)
31/2	Rally delle Dolomiti e dell'Alpe di Siusi	AACC Veneti			●●●	Rally	Prima edizione

### FEBBRAIO

1-3	Nederland Winter Rally	●●●	Rally				
OLANDA							
2-3	24 Ore di Daytona USA	●●●	Velocità in circuito	6 Ore ad agosto?			
2-3	Warwich Farm AUSTRALIA	●●●	Velocità in circuito	Steve Thompson (Chevron-Chevy) 1.14'35"9, media 131 e 058. Giro più veloce: Thompson in 1'37"5, media 133,6			
2-3	Rally Gibrat-Fano SPAGNA	●●●	Rally				
2-3	24 ore sul ghiaccio a Chamonix FRANCIA	●●●	Corsa sul ghiaccio	Bernard Darniche (Alpine-Renault)			
8-10	Galway Rally IRLANDA	●●●	Rally	Boyd-Crawford (Escort RS)			
9-10	Harts-Winterfahrt GERMANIA OVEST	●●●	Rally				
9-10	Boucles de Spa BELGIO	●●●	Rally	Hahxe-Delferrier (Daf 66)			
9-10	Rally Club 600 SPAGNA	●●●					
9-10	Surfers Paradise AUSTRALIA	●●●	Velocità in circuito	Frank Match (Match-Repco) 58'19"9, media 160,934. Giro più veloce: Match 1'08"5, media 170,396			
10	Eis Rennen - Zeel-am-See AUSTRIA	●●●	Corsa sul ghiaccio				
10	Ruapuna Park NUOVA ZELANDA	●●●	Velocità in circuito	T1, T2, F. Ford			
12	Rally Femmine di Tenerife SPAGNA	●●●	Rally				

14-17	Rally di Svezia SVEZIA	●●●	Mondiale Marche	Rally			Blomqvist-Hertz (Saab V4)
14-17	Gran Premio 19 capitali URUGUAY	●●●		Rally			
15	Race of Champion Daytona USA	●●●	GT 4	Velocità in circuito			Classifica precedenti prove: 1. Follmer, 2. Donohue, 3. Unser.
16-17	Sandown Park AUSTRALIA	●●●	Tasman Cup	Velocità in circuito			Graham McRae (McRae-Chevy) in 55'32"3, media 161 e 513. Giro più veloce: Match (Match-Repco) in 1'02"6, media 178,443
16-17	Manfield NUOVA ZELANDA	●●●	T1, T2, F. Ford	Velocità in circuito			
16-17	Rally della Costa Brava SPAGNA	●●●	Europeo Piloti	Rally			Munari - Mannucci (Lancia Fulvia)
16-17	Rally Russelsheim GERMANIA OVEST	●●●		Rally			Rohrl-Berger (Opel Ascona)
16-17	Ronde della Giraglia FRANCIA	●●●		Rally			Manzagol-Monti (Alpine-Renault)
17	Daytona 500 USA	●●●	Stock car	Velocità in circuito			Richard Petty (Dodge) media 252,770 kmh
23-24	Adelaide AUSTRALIA	●●●	Tasman Cup	Velocità in circuito			John McCormack (Elfin-Repco) 1.01'06"9, media 165,897. Giro più veloce: Match (Match-Repco) 50"5, media 172 e 087
23-24	Rally Vasco-Navarro SPAGNA	●●●		Rally			Babler-Antolin (Seat 124)
23-24	Criterion Neige et Glace FRANCIA	●●●		Rally			Nicolas - Roure (Renault 12 Gordini)

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



**S**i ricomincia. Tra pochi giorni in Argentina, dimenticando la crisi del petrolio, le delusioni della stagione appena finita, rinvigoriti dalla pausa invernale che ha permesso di riaccumulare sogni e speranze, i protagonisti della Formula Uno ripartono all'assalto dei punti che alla fine danno il titolo più prestigioso dell'automobilismo sportivo. Si ricomincia, stavolta, senza il campione da battere, che starà a guardare gli ex compagni ed avversari. E l'assenza del «mostro» Stewart sarà un altro incentivo per quelli che aspirano a succedergli.

Sogni e speranze, per molti, non sono campati in aria. La pausa ha dato modo ai tecnici di preparare macchine nuove, e tutte saranno certo migliori di quelle che fino ad ottobre abbiamo viste. Di quanto siano migliori non è dato sapere, la valutazione essendo possibile e valida soltanto coi confronti effettivi. Tutti hanno migliorato, e per questo anche tecnici e meccanici hanno rinnovati sogni e speranze. Il terreno, il cronometro costellato dei tempi di tutti, diranno i limiti dell'effettivo valore, comparato a quello altrui.

Al pilota con la macchina affinata si aggiunge quello che la macchina ha cambiata, e che nella nuova squadra spera di trovare i mezzi per poter esprimere meglio se stesso. Tutti infatti sono convinti di valere più di ogni altro, ed è bello che sia così, poiché è nella convinzione orgogliosa che gli uomini trovano l'estro per battersi e dare tutto quello che hanno di meglio.

Così, alla vigilia, il campionato del mondo 1974 si presenta come si presenta alla vigilia un campionato di calcio: a tinte ottimistiche per tutti.

Poi verranno anche le delusioni, verranno le mortificazioni, e magari anche le sorprese piacevoli. Proprio come in un campionato di calcio.

Il parallelo, stavolta, non è soltanto casuale.

Le squadre della Formula Uno si sono tutte rinnovate, o quasi tutte. Con uomini nuovi e con macchine nuove o rinnovate, non permettono giudizi preventivi da pronostico valido. E magari, come nel nostro campionato di calcio, potranno assistere alla conferma di qualche squadra, alla ulteriore ascesa di qualche... Lazio, e forse anche a qualche inaspettata crisi da... Milan. Dopo l'Argentina, dopo il Brasile, avremo modo di valutare con elementi migliori e più solidi gli effettivi pesi rispettivi. Per ora abbiamo soltanto la sicurezza che il campionato 1974 sarà un gran campionato, molto aperto. E non soltanto perché non c'è più Stewart. Anzi diremmo che Stewart dimostrerà ancora la sua grande intelligenza proprio per aver saputo trarsi fuori dalla battaglia nel momento in cui il suo prestigio favoloso rischiava di essere compromesso. Dagli assalti che, ne siamo sicuri, sarebbero stati molto più veementi e consistenti di quelli subiti finora.

Sarà un poco **IL CAMPIONATO DEGLI «EX»**. Mai come quest'anno tante liste di trasferimento e soltanto la Surtees ha confermato i suoi uomini del 1973; gli altri hanno tutti cambiato o aggiunto.

Gli «ex», dicevamo. Sono parecchi, ma quelli che più attraggono l'attenzione sono quattro: **JACKY ICKX, EMERSON FITTIPALDI, JODY SCHECKTER e PETER REVSON**. Sono degli «ex» che per molte ragioni hanno tanta voglia di vendetta, o almeno di dimostrare che valgono molto. Ickx nei confronti della Ferrari, ovviamente, anche se (lo avete letto un paio di settimane fa su Autosprint) afferma che con Ferrari i rapporti sono rimasti molto buoni. Fittipaldi nei confronti della Lotus, ovviamente, per il come si è determinata la tensione che ha portato alla separazione. Questi due, state certi, hanno insieme e la voglia di vendicarsi e quella legittima di imporre le loro qualità. Scheckter, pirotecnico ed impulsivo, e Revson introverso ma «duro», vogliono soltanto far la loro strada.

Di «ex», ancora, ce ne sono parecchi altri; i più in vista sono naturalmente **REGAZZONI e LAUDA** e **MERZARIO**, e vedremo più avanti le loro posizioni. Vengono poi **HAILWOOD, VAN LENNEP, JARIER, SCHENKEN** ed **AMON**.

Insieme con coloro che hanno cambiato squadra, questo campionato ci propone un bel numero di **ESORDIENTI**. **WATSON**, che peraltro una gara di F. 1 l'aveva già fatta, poi **MIGAULT**, Edwards e quel Robarts che è molto da seguire perché immesso in una squadra che non nasconde le sue velleità.

Ora, tanto per avere idee più chiare, tentiamo una presentazione critica delle singole squadre. Sono molto numerose, direi fin troppo, perché tanta gente creerà qualche problema di qualificazione; ma non è aspetto negativo, beninteso. Problema che tra l'altro si risolverà da solo, se gli scarti di valore complessivo saranno elevati.

Cominciamo dalla squadra di casa, confessando un «nazionalismo» sentimentale spontaneo, anche se coi tempi che corrono dovremmo dichiararci «amici» di qualcuno prepotente.

La **FERRARI** sembra aver superato, almeno in superficie, i travagli interni che la troppo grande disparità di mentalità tra il nucleo primitivo ed i «nuovi» padroni di Torino avevano creati. E' da augurare soprattutto alla Ferrari, malinconicamente scesa molto in basso nella stagione appena finita.

Restano talune perplessità sulla conduzione politica della squadra (proprio non abbiamo capito il caso Merzario), ma quel che sembra concreto è che la voglia di risalire ha portato a risultati tangibili. La nuova macchina, che alla Ferrari chiamano ancora B.3 ma che è moltissimo differente, è almeno notevolmente migliore di quella che abbiamo vista arrancare in estate. Miglioramento sicuro, ma vale il discorso di apertura: quanto è davvero migliorata in rapporto ai miglioramenti che anche gli altri hanno compiuti? Ce lo diranno i due prossimi Grandi Premi, con Regazzoni e Lauda.

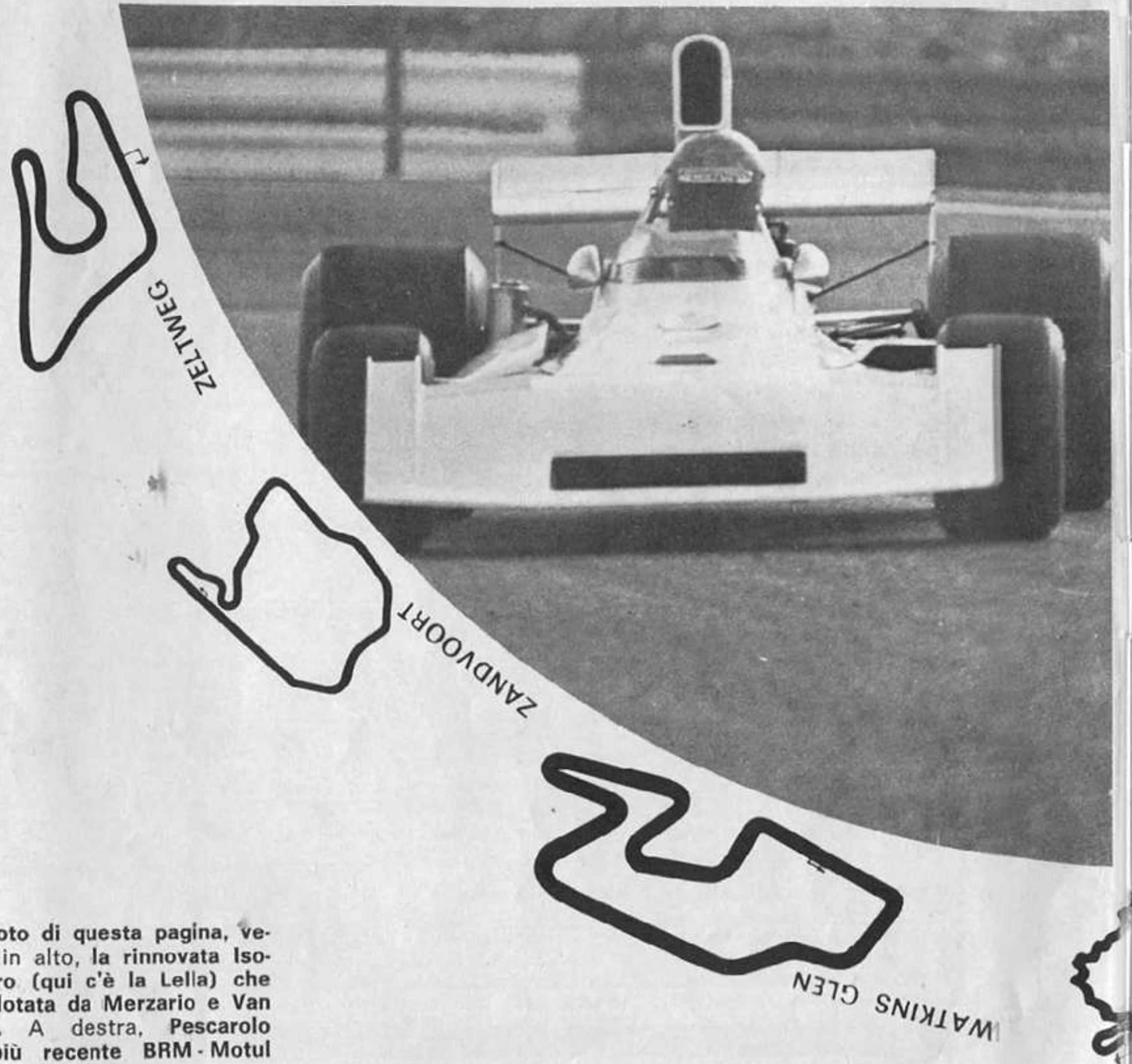
**REGAZZONI** è in una condizione psicologica particolare.

# Con il debutto della ricomincia il

# La F. 1



# il «mondial»



Nelle foto di questa pagina, vediamo, in alto, la rinnovata Iso-Marlboro (qui c'è la Lella) che sarà pilotata da Merzario e Van Lennep. A destra, Pescarolo sulla più recente BRM-Motul



DIGIONE

# «crisi energetica» «circo» iridato



INTERLAGOS

## ci prova

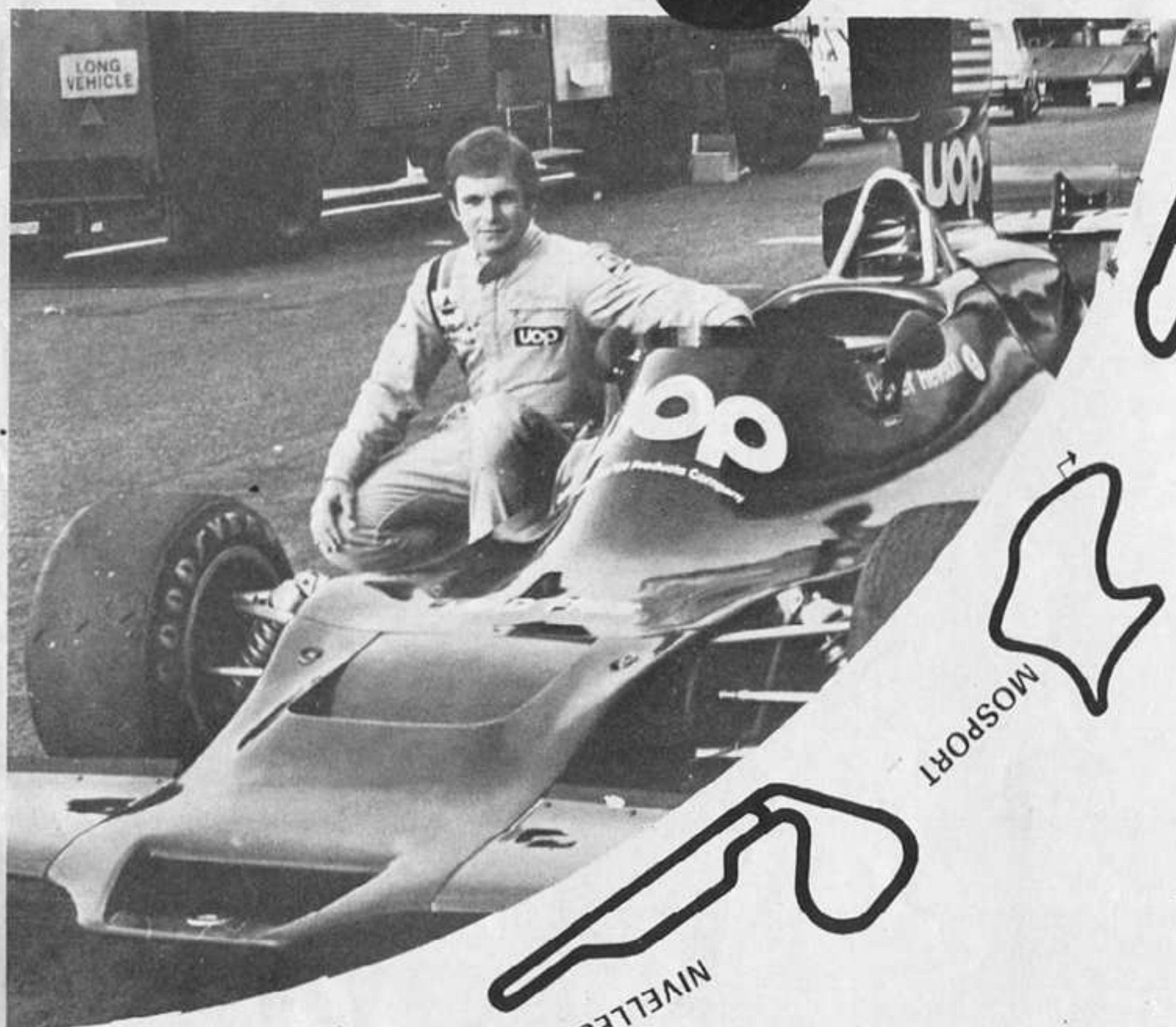


JARAMA



MONTECARLO

# e» degli EX



MONZA



MOSPORT



NIVELLES

NURBURGRING

Peter Revson (sinistra) con la nuova versione della UOP-Shadow, sarà uno dei big da tenere d'occhio. (in alto), la recentissima Lola, qui in prova a Vallelunga, del team Embassy

Dalla Ferrari era andato via nel 1972 con la etichetta di «demolitore» che nessuno della Ferrari gli ha attribuito apertamente, ma che era implicita in certe caratteristiche «casualmente» apparse su giornali che godevano dei favori del gran vecchio, e «casualmente» contemporanee. Ora Regazzoni, dopo la infelicitissima esperienza alla BRM, torna a Maranello. Ed ha avuto la sfortuna di un incidente veramente senza colpa che ha fatto di nuovo pettegolare. Lo svizzero, anche se pare poco «intellettuale» ha una sua sensibilità che di certo è stata scossa dall'avvenimento. Però ciò non dovrebbe avergli tolto le sue doti, che sono innanzi tutto quelle della aggressività.

**NIKI LAUDA**, progredendo costantemente, potrebbe essere forse di maggior rendimento. Ormai di esperienza ne ha fatta molta, e dovrebbe essere vicino al punto massimo di forma. Per entrambi resta soltanto la incognita della macchina, che è da verificare sul campo.

Andando a colpo sicuro (salvo naturalmente qualche... Milan) le squadre da scudetto sono la Lotus, la McLaren, la Brabham, la Surtees ed anche la Tyrrell (tanto nomi).

La **LOTUS** JPS ha rinnovato l'esperienza dei due grandi piloti insieme. **JACKY ICKX**, che gran pilota lo è di certo, sa adesso di avere una macchina da primo posto, ed è elemento confortante ed esaltante. Sa anche, però, di essere a confronto con Ronnie Peterson che è grande anche lui, ed inoltre sa di dover per forza fornire prestazioni altissime, appunto per dimostrare che non lui ma la macchina ha impedito i risultati, finora. Una situazione ad un tempo felice e scomoda, dalla quale saprà cavarsi bene, credo.

**RONNIE PETERSON**, ultimo vincitore di Gran Premio, è dichiaratamente il candidato al titolo. La sua macchina «vecchia» (dicono) vince ancora, e la nuova Lotus, con qualche altra innovazione d'avanguardia sta nascendo. Non è molto sensibile all'aver come compagno un altro galletto, e lo ha dimostrato con Fittipaldi. Molta gente lo ha favorito netto; noi non siamo così drastici, ma di sicuro lo ritroveremo in alto sempre.

La **McLAREN** cambia tutto, ma secondo la propria linea di condotta che è sempre stata praticissima. La macchina del 1974 è soltanto appena differente da quella del 1973. Migliorata, adattata alle nuove regole, la McLaren 1974 ha cambiato livrea. Non più bianca ma quasi del tutto rossa, e con le enormi iscrizioni pubblicitarie della Marlboro e della Texaco. La vedete in copertina. Il cambio di «ragione sociale», piuttosto laborioso, ha portato alla McLaren **EMERSON FITTIPALDI**, che si affianca a Hulme. L'uomo di punta sarà naturalmente il brasiliano, che è tra gli «ex» più arrabbiati. Vuole ridiventare campione del mondo, e la sua convinzione di poterlo fare è stata rafforzata dalle prove effettuate con la nuova macchina. Così ecco subito trovato l'antagonista naturale di Peterson e Ickx. E sarà una bella lotta. **HULME**, sornione come sempre, ha un anno in più, ma pare dimenticarselo spesso. E basti ricordare la sua corsa favolosa in Svezia. Così è abbastanza facile dire che la McLaren-Marlboro-Texaco è da titolo.

La **BRABHAM**, rinnovata la macchina, ha conservato **CARLOS REUTEMANN**. L'argentino ha compiuto la sua maturazione con progressione splendida. Poi si è affermato come uomo da alta classifica, e nella stagione scorsa lo abbiamo sempre visto nelle prime posizioni. Gli è mancato soltanto un pizzico di mezzo, ma il divario adesso dovrebbe essere annullato. Le prime prove compiute con la Brabham nuova, sul circuito di casa, sono state molto positive. Noi crediamo in lui come antagonista serissimo per i favoriti, e quindi favorito anche lui. Insieme con Reutemann alla Brabham hanno messo un giovane. Non giovanissimo, ma esordiente nel gran circo delle F. 1. Quanto valga il **ROBARTS** non sappiamo, anche se gli specialisti della F.3 ci dicono che è molto. Vedremo se per lui si ripeterà l'ascesa fulminea che ha caratterizzato parecchi dei giovani attuali.

Da **SURTEES** niente di nuovo. John Surtees ha compiuto il suo cammino da costruttore migliorando continuamente, caparbiamente. Adesso le sue macchine sono a livello alto, e **CARLOS PACE** lo ha dimostrato. La nuova TS 16 di cui vedete in queste pagine certe caratteristiche, dovrebbe aver eliminato taluni difetti di guida. Carlos Pace è capace di stare in testa, se il mezzo lo permette, e le sue corse sono sempre da ammirare. Con lui adesso c'è in via definitiva **JOCHEN MASS**, forza della natura, bravissimo e molto intelligente. Un estroverso, che ha poco delle caratteristiche del tedesco stereotipo. E credete che questa coppia sarà formidabile.

Infine la **TYRRELL**. Morto Cevert, ritiratosi Stewart, Ken Tyrrell si è trovato in una situazione nuova ed inattesa. Aveva già deciso di prendersi **SHECKTER**, il furibondo sudafricano che l'anno scorso è stato tante volte citato per molte delle sue cose stupefacenti. Un toro infuriato, a corna basse. Per Tyrrell si trattava di puntare su Cevert per i risultati e di iniziare con Scheckter l'azione di sgrassamento che aveva tanto bene compiuta col francese. Gli avvenimenti hanno sconvolto i suoi piani che erano razionalissimi, come tutto quello che Tyrrell ha fatto. Ora deve per forza adattare la sua azione alle circostanze, e con Scheckter deve fare un corso accelerato di «calmatura», per giungere ai risultati.

Insieme col sudafricano forse Tyrrell avrebbe preferito avere un pilota più esperto e soprattutto già abile in quella operazione delicata che si chiama «messa a punto». Gli obblighi finanziari verso la ELF, tuttavia, gli hanno imposto il giovane francese Depailler, che è molto promettente ma che ha bisogno di farsi le ossa (almeno credo). Così, a conti fatti, per Tyrrell le cose si presentano in modo inabituale, cioè senza una linea prefissata e chiara. Per questo, anche se

CONTINUA A PAGINA 8

Franco Lini



CONTINUAZ. DA PAGINA 5

è possibile che tutto vada per il meglio, non possiamo mettere la Tyrrell sullo stesso piano delle altre maggiori.

La sorpresa, anche se proprio non si può parlare di sorpresa, potrebbe venire dalla... Lazio - Hesheth. Arrivata alla F.1 quasi in tono scherzoso, soprattutto per una sua coreografia bizzarra, questa squadraccia si è rivelata uno squadrone. Lord Alexander HESTETH «Le Patron», ha idee chiare ed ha messo insieme un bel gruppo di gente efficace. Il suo pilota, direttamente dalla F.3, si è immesso nel mondo dei grandi senza nessun complesso, e con progressione rapidissima ha semplicemente tenuto testa a Peterson, nell'ultima gara del 1973 rinunciando ad una possibile vittoria clamorosa per ragionamento, essendosi accorto di un guaio ai freni. Il che è anche indice di moltissima intelligenza. Di JAMES HUNT possiamo dire che è certo un campione del mondo potenziale ed a breve scadenza. Userà, per le prime gare, la March modificata (in meglio) del 1973. Poi avrà una macchina sua. A nostro avviso è Hunt, l'uomo che brillerà nel 1974, anche se non vincerà il campionato.

C'è poi la UOP-SHADOW. Hanno costruito una macchina nuova, e Tony Southgate, non più pressato dalla necessità di far presto, ha compiuto un bel lavoro. Ci hanno messo sopra Peter Revson, che ha vinto due volte nel 1973 (anche se in Canada... c'erano dei dubbi). E Revson vuole sfondare definitivamente, anche per orgoglio di americano isolato tra tanti. A fianco di Revson ci sarà, ormai è sicuro, quel JARIER che forte va forte, pur se deve ancora maturare psicologicamente alle gare maggiori. E' tutta una storia complicata, questa del passaggio di Jarier alla Shadow. C'era in ballo il contratto del francese con la March, ma anche una incompatibilità tra pilota e DS, alimentata da divergenze finanziarie piuttosto serie. Ora Jarier dice che comunque con la March non corre, ed ha affidato ad un avvocato la sua posizione. Probabile che alla fine finisca proprio come avevamo detto qualche settimana fa, con Jarier sulla Shadow. I risultati della squadra americana, in ogni modo, dovrebbero essere molto migliori di quelli del 1973.

Privata di Jarier, la MARCH ha dovuto fare acrobazie per cercare un altro pilota, e ne ha trovati... due. HANS STUCK, già della March in F.2 per via del contratto March-BMW, esordirà quindi in Formula Uno. E poiché lo abbiamo visto al lavoro in molte occasioni, specie con le grosse Turismo, è certo che di qualità ne ha. Vedremo se si adatterà ai tanti cavalli ed al poco peso delle F.1. Altro pilota March è il giapponese KUROSAWA, che viene dalla F.2 e che in ultima analisi è il più inatteso degli esordienti. Di lui proprio non possiamo dire nulla.

Restano ancora due delle squadre classiche, quelle «ufficiali», come si dice: la BRM e la Iso.

La BRM, che ha una conduzione generale piuttosto sconcertante, si è ritrovata alla fine dell'anno senza piloti, perché tutti volevano proprio andarsene. Le macchine forse non erano malaccio, ma i motori non davano quello che promettevano e la preparazione corsa per corsa era del tutto approssimativa. Un bel esempio di confusione. I risultati, naturalmente, sono stati proporzionali, vale a dire pochini. Verso la fine della stagione si è

poi avuta anche la vicenda Rezzoni, che stanco di aspettare mezzi validi ed anche... emolumenti, ha «osato» chiedere. Così è stato appiedato, in Canada, con una azione tragicomica che ha lasciato sbalorditi. Rezzoni e Lauda decidevano di lasciare la BRM, ed anche Beltoise pareva deciso.

Solo che BELTOISE non ha concretizzato un suo progetto di squadra francese, e così è tornato alla BRM per farlo. Dicono che la macchina 1974 sarà buona, che i motori sono stati rinnovati, che tutto va per il meglio. Un discorso che si è sentito fare spesso. Vedremo se è vero. Beltoise, se in possesso di una macchina decente, può sempre figurare tra i migliori, ed è quello che spera di fare. Con Beltoise, alla BRM, sono andati altri due francesi. PESCAROLO che ha avuto troppo poche occasioni di cimentarsi con le monoposto maggiori, e FRANCOIS MIGAULT che esordisce nella massima categoria, dopo il fallito tentativo effettuato due anni fa con la Connew che non ha mai potuto correre. La situazione della BRM resta «fluida», nel senso che non se ne conoscono esattamente i programmi, legati ovviamente alle disponibilità finanziarie. La BRM ha trovato il finanziamento MOTUL che l'ha obbligata al tris di piloti francesi.

## Solo 1000 mm. di nuove regole tecniche

Nessuna innovazione regolamentare per quanto riguarda le macchine della F.1, rispetto alle norme del 1973. Unica imposizione nuova è la distanza massima di ogni appendice, di qualsiasi genere, rispetto all'asse posteriore, distanza che non può essere superiore ai 1000 millimetri. Il che significa che il bordo posteriore degli alettoni deve essere posto al massimo a un metro dall'asse delle ruote. Questa regola è stata evidentemente adottata per impedire che, ai fini aerodinamici, i progettisti potessero sconfinare in esagerazioni come quelle a suo tempo viste con gli alettoni posti ad altezze inverosimili. Per il resto tutto come prima.

Le eventuali modifiche sostanziali, secondo gli orientamenti della CSI (riduzione della sezione delle gomme, eliminazione o riduzione drastica degli alettoni, eccetera), sono ancora in discussione, e le posizioni tra la CSI ed i costruttori della F.1 sono molto lontane.

Eccoci infine alla ISO. L'abbiamo lasciata per ultima, tra le squadre ufficiali perché merita un discorso più diffuso. La squadra di Frank Williams, pian piano, è diventata molto consistente, migliorando il materiale a disposizione dei piloti. Con l'apporto anche tecnico della Iso, adesso Williams ha macchine di buon livello, ed anzi si dice che le ultime siano davvero buone. Così il secondo nome italiano nella F.1 deve essere seguito con attenzione. Anche e soprattutto perché sulla Iso ora c'è ARTURO MERZARIO, che per il momento è l'unico pilota italiano a correre nelle gare di campionato del mondo. Di Merzario si dice, e lo dicono anche taluni piloti, che non ha ancora assimilato completamente le finenze della guida delle monoposto. Certo che il suo non è lo stile di Stewart o Clark, ma non dimentichiamo che si diceva la stessa cosa di Graham Hill, antitesi di Clark nella stessa squadra; e lo si diceva anche di Nuvolari, indubbiamente tutto diverso da qualsiasi altro.

Se stiamo ai risultati vediamo come Merzario, pur con una macchina che era quel che era, ha fatto cose molto buone. Ricordiamo il G.P. d'Austria, ed anche quello degli Stati Uniti. Che Merzario abbia bisogno di ul-

teriori esperienze può essere vero, ma in ultima analisi... anche Stewart affermava l'anno scorso che le esperienze non sono mai troppe! Così quelli che insieme con la passione per lo sport dell'automobile hanno ancora un poco il gusto delle cose di casa, avranno quest'anno da seguire le vicende della Ferrari, ma anche e soprattutto quelle del pilota italiano Arturo Francesco Merzario, di Civenna lago di Como. E chissà che non sia lui a dare le maggiori soddisfazioni. Insieme con Merzario, alla Iso ci sarà GIJS VAN LENNEP, olandese di buona statura.

Restano, a completare il quadro piuttosto nutrito di chi parteciperà alle gare del campionato mondiale 1974, le squadre non ufficiali. Si dice così, almeno, pur se mi pare che questa sia una definizione inesatta. Cosa significhi ufficiale e non ufficiale, infatti, non si capisce bene. L'anno scorso la Hesketh era una squadra privata, quest'anno è diventata ufficiale...

Diciamo squadre di minore consistenza finanziaria.

C'è la seconda squadra McLAREN, che farà correre Mike Hailwood. E' in sostanza la McLaren dell'anno scorso, con l'abbinamento pubblicitario con la YARDLEY, diretta da Phil Kerr che è il direttore generale della McLaren. In sostanza è uno sdogliamento imposto dalle circostanze, dato che la Yardley aveva un contratto scadente alla fine del 1974 ed ha voluto che fosse rispettato. Poiché la McLaren aveva trovato nella Marlboro e nella Texaco un finanziamento massiccio, con l'aggiunta di Emerson Fittipaldi, era chiaro che non poteva rinunciarvi. Così, per mantenere fede al contratto Yardley, è stata trovata la soluzione della seconda squadra, che sarà diretta da Rob Walker. Inizialmente disporrà della macchina del 1973 leggermente modificata, poi avrà la macchina aggiornata. HAILWOOD, talvolta estroso, è capace di prodezze di grande valore.

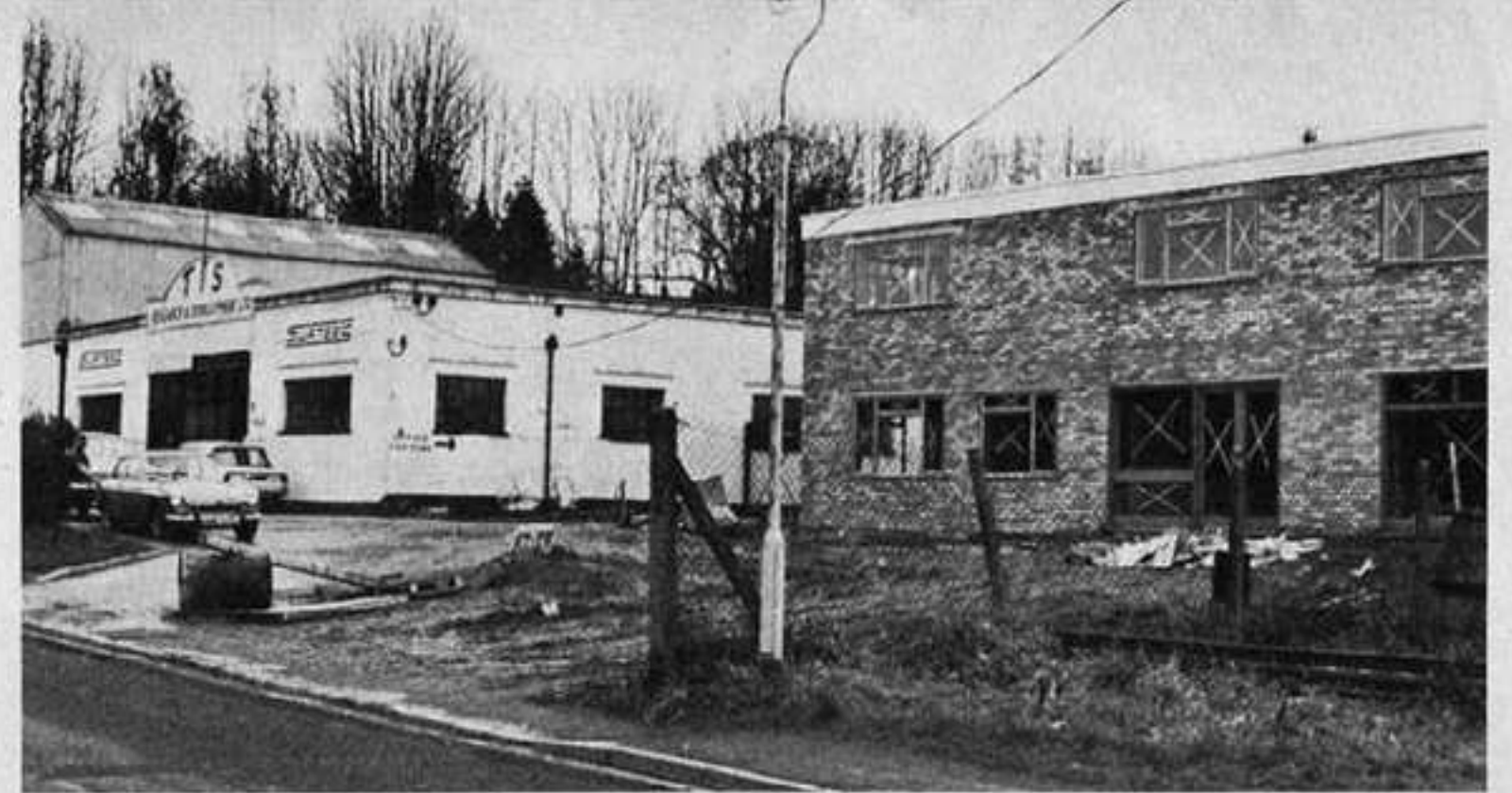
Infine... gli altri. HILL ha trovato in una nuova LOLA il modo di continuare la sua azione a favore delle sigarette Embassy, e sarà affiancato da Guy Edwards, noto per le sue belle gare con le sport due litri. La Hexagon sta facendo una macchina per Watson; alla Rondel stanno finendo la macchina con la quale correrà TIM SCHENKEN a partire dal G.P. di Spagna. Infine pare proprio che CHRIS AMON non rinunci. Insieme con Fowell che è il tecnico autore della Tecno-Martini seconda versione, sta mettendo in piedi una macchina nuova ed avrà ancora David Yorke al box. Gli facciamo tanti auguri.

Detto tutto questo, non chiedeteci di stilare un pronostico. Quest'anno il campionato sarà, a nostro avviso, molto aperto. E non soltanto perché non c'è più Stewart. Proprio perché di gente capace di vincere ce n'è tanta. Se proprio volete un punto di mira cercate dalle parti di Peterson, Ickx, Fittipaldi, Reutemann e... Hunt.

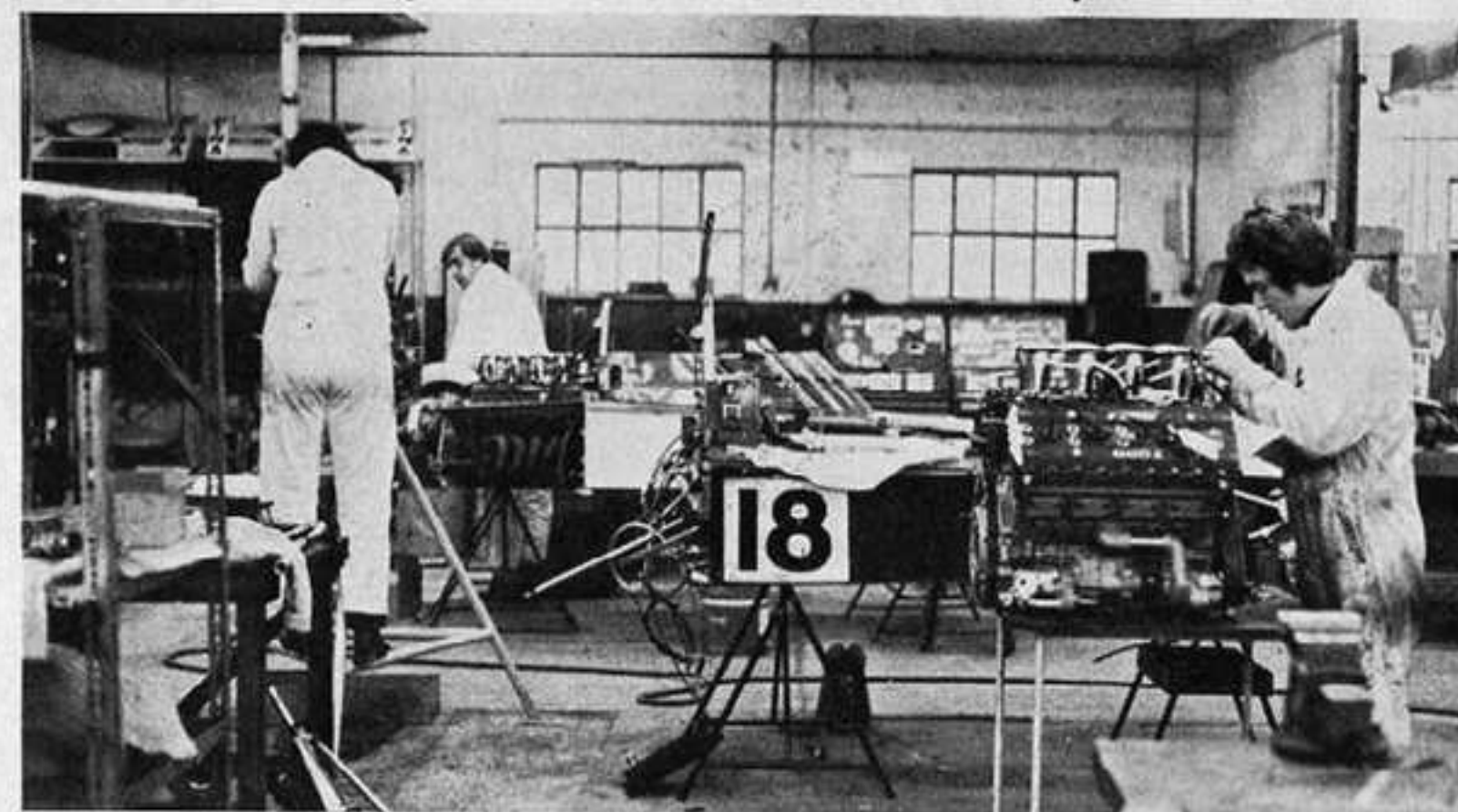
## KUROSAWA si paga da sé la MARCH F. 1

Motoharu Kurosawa, il pilota giapponese che in maggio vinse il G.P. del Giappone con la March BMW di F.2, sarà il secondo nuovo pilota della March in F.1 per il '74.

Kurosawa, che ha corso in Europa in alcune gare di F.2 sempre con la March BMW, e ha fatto anche alcune gare con la Datsun, si è deciso al grande passo dopo che, recatosi alla March per acquistare una nuova F.2, e visto che la differenza per passare alla formula superiore era non eccessiva, ha telefonato al padre in Giappone che gli ha promesso un assegno «integrativo» per il grande passo, e così si è deciso per la massima formula. Kurosawa, che ha 33 anni vive quando non corre in Europa a Yokohama.

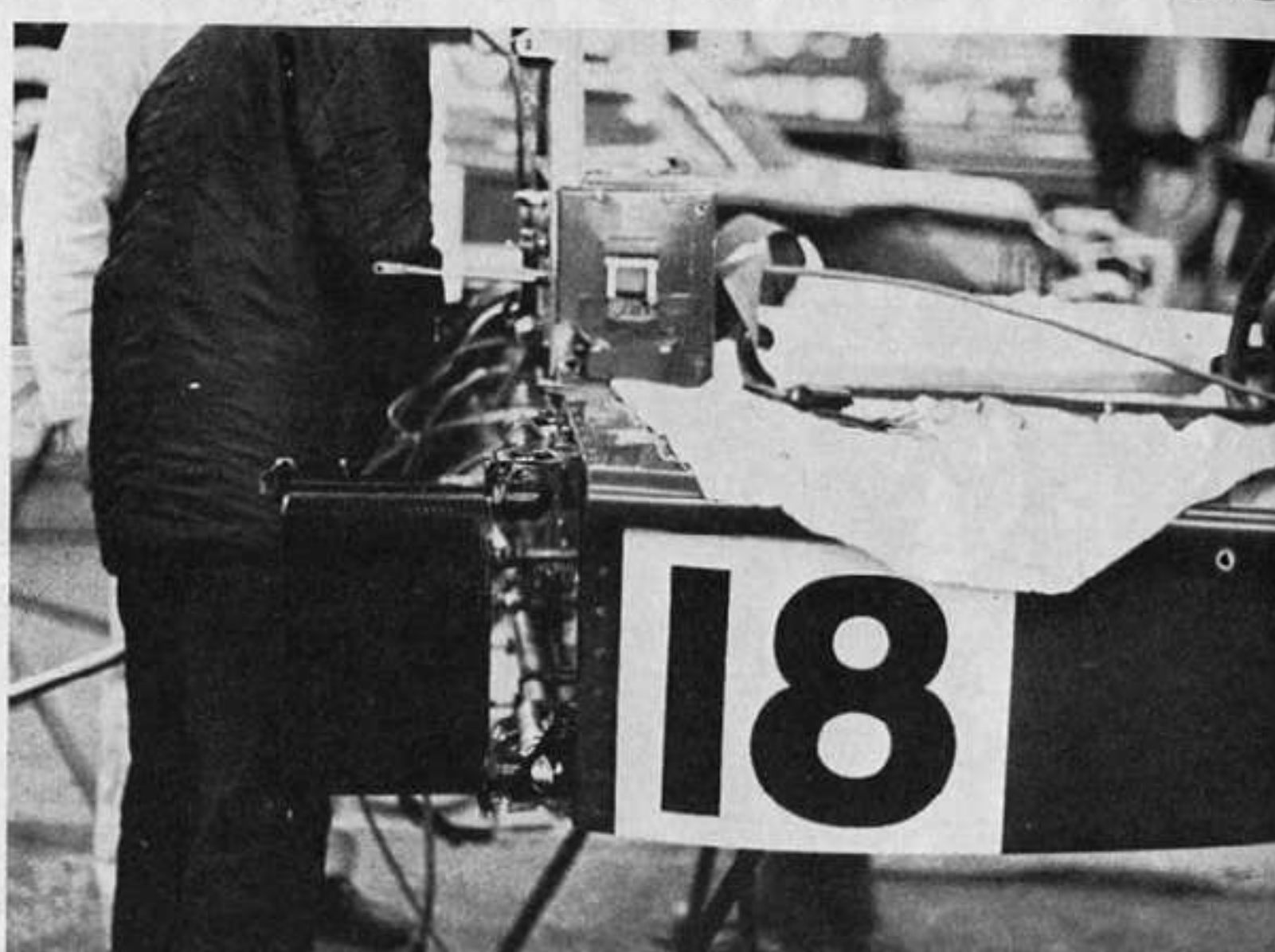


Sopra, il nuovo capannone della Surtees in via di costruzione accanto alla vecchia sede. Sotto, le due F.1 nuove in allestimento per il Gran Premio d'Argentina. Si tratta di due TS 16 per Pace e Mass

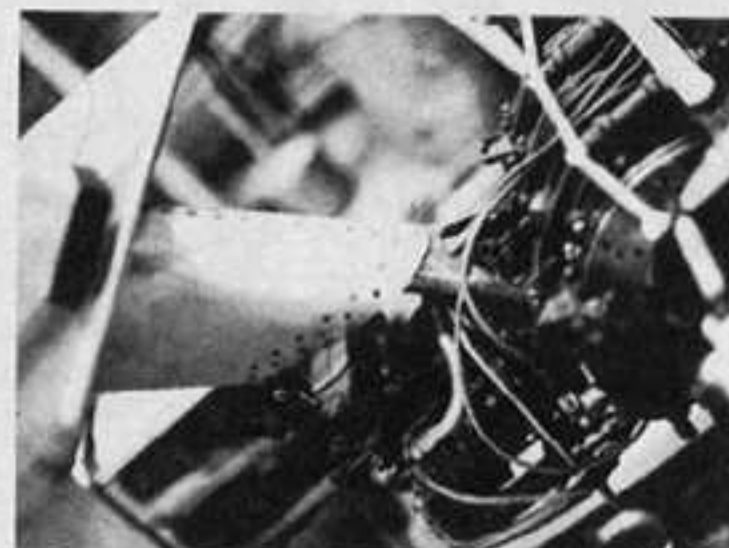


Diamo un'occhiata dietro le quinte di un team outsider

# La nuova



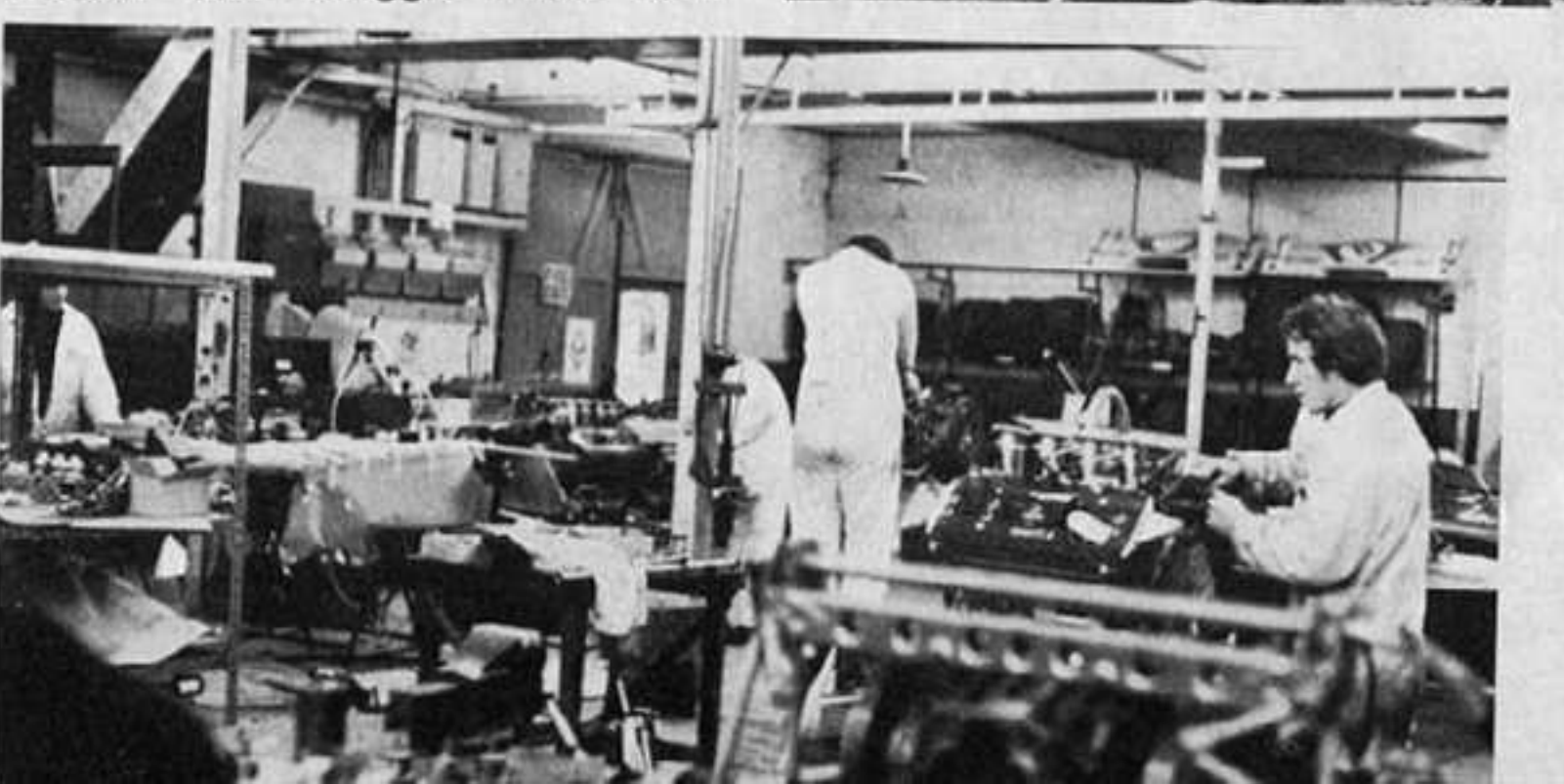
La curiosa sistemazione dei radiatori olio, paralleli al senso di marcia. A destra, il radiatore anteriore e la nuova sospensione



Sopra, l'attacco centrale dell'alettone sul cambio. A destra, la nuova presa d'aria della TS 16.



Sotto, assemblaggio delle F.1





# L'identikit delle 15 tappe «mondiali» F.1

DATA	MANIFESTAZIONE	TRACCIATO	VINCITORE EDIZIONE PRECEDENTE	PRIMATO SUL GIRO
13 gennaio	G.P. di Argentina	Autodromo Ciudad de Buenos Aires, circuito di 6.121 metri	Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS-Ford) alla media di 165,688 (circuito di 3345 metri)	Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS) in 1'11"22, media 169,107
27 gennaio	G.P. del Brasile	Autodromo di Interlagos (San Paolo) di 7960 metri	Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS-Ford) alla media di 183,860	Denis Hulme (McLaren-Yardley) ed E. Fittipaldi (Lotus-JPS) in 2'35"0, media 184,877
2 marzo	G.P. del Sud Africa	Autodromo di Kyalami (Johannesburg) di 4070 metri	Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) alla media di 188,526	Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS) in 1'17"10, media 191,626
28 aprile	G.P. di Spagna	Autodromo di Jarama (Madrid) di 3404 metri	Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS) alla media di 157,489 (al Montjuich)	Jacky Ickx (Ferrari B1) in 1'21"01, media 151,284 (relativo al Jarama)
12 maggio	G.P. del Belgio	Autodromo di Nivelles di 1273 metri	Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) alla media di 173,384 (a Zolder)	Chris Amon (Matra-Simca) in 1'12"12, media 185,684 (relativo a Nivelles)
26 maggio	G.P. di Monaco	Circuito di Montecarlo di 3278 metri	Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) alla media di 130,297	Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS) in 1'28"11 alla media di 133,947
9 giugno	G.P. di Svezia	Scandinavian Raceway (Anderstorp) di 4018 metri	Denis Hulme (McLaren-Yardley) alla media di 165,200	Denis Hulme, in 1'26"146, media 162,206
23 giugno	G.P. di Olanda	Autodromo di Zandvoort di 4220 metri	Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) alla media di 184,025	Ronnie Peterson (Lotus-JPS) in 1'20"31, media 189,432
7 luglio	G.P. di Francia	Autodromo di Dijon-Prenois di 3220 metri	Ronnie Peterson (Lotus-JPS) alla media di 185,263 (al Ricard)	François Cevert (Matra-Simca 670 Sport) in 1'00"06, media 190,634 (relativo a Dijon)
21 luglio	G.P. di Gran Bretagna	Autodromo di Brands Hatch di 4260 metri	Peter Revson (McLaren-Yardley) alla media di 212,030 (a Silverstone)	Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS) in 1'23"08, media 183,050 (relativo a Brands Hatch)
4 agosto	G.P. di Germania e di Europa	Circuito del Nurburgring di 22.835 metri	Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) alla media di 188,050	Carlos Pace (Surtees-Ford) in 7'11"04, media 190,600
18 agosto	G.P. d'Austria	Autodromo dell'Osterreichring (Zeltweg) di 5911 metri	Ronnie Peterson (Lotus-JPS) alla media di 214,850	Carlos Pace (Surtees-Ford) in 1'37"29, media 218,720
8 settembre	G.P. d'Italia	Autodromo di Monza di 5775 metri	Ronnie Peterson (Lotus-JPS) alla media di 213,449	Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) in 1'35"03, media 218,153
22 settembre	G.P. del Canada	Autodromo di Mosport Park (Toronto) mt 3956	Peter Revson (McLaren-Yardley) alla media di 158,283	Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS) in 1'15"496, media 187,786
6 ottobre	G.P. degli Stati Uniti	Autodromo di Watkins Glen (New York) di 5430 metri	Ronnie Peterson (Lotus-JPS) alla media di 189,744	Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) in 1'41"64, media 192,452



**DE ADAMICH  
non più dall'  
ABITACOLO**

## IL PRONOSTICO dal «di dentro»

(anche se l'ex campione d'Italia dice da questo anno addio alla F.1)

# Punto su PETERSON

*E' tempo di maghi e di profezie per l'anno 1974 e penso che anche l'automobilismo abbia diritto alle sue previsioni. Certo il nostro sport è così complesso che le componenti che possono intervenire a modificare i risultati sono tante da mettere in crisi chiunque voglia fare previsioni: ad esempio il gruppo dei piloti più e delle macchine più competitive corre con gomme Goodyear, ma la Firestone tira fuori una nuova miscela eccezionale ed ecco che una squadra, sulla carta tagliata fuori, diventa competitiva a sua volta mettendo in crisi i grandi squadroni Lotus, Tyrrell, McLaren. Oppure tutti vedono il proseguimento del dominio 8 cilindri Ford, quando la Ferrari «scopre» un nuovo motore 12 cilindri supercalifragilisticospiralidoso, e le sue due macchine quelle da battere; ecc. ecc.*

*Ma restiamo con i piedi a terra e teniamo conto delle «statistiche» degli ultimi anni, soprattutto dell'ultimo 1973, per pensare cosa succederà nei prossimi G. P. L'ordine di sequenza dei vari team rappresenta per me anche la loro competitività in funzione della loro organizzazione e dei piloti. Logicamente come è più facile stilare una specie di classifica per i migliori, così diventa difficile differenziare i valori da una certa posizione in poi (quinto posto in giù), poiché le capacità di insieme e le possibilità si equivalgono e basta un piccolo fatto esterno di gara in gara per far prevalere uno sugli altri e viceversa.*

**LOTUS:** PETERSON-ICKX Peterson non ha bisogno di presentazioni, al contrario di Ickx, almeno per noi italiani. Ronnie ha dominato parte della stagione '73, nel primo anno del suo abbinamento con Chapman. E' stato uno che ha dimostrato di andare ed adattarsi anche quando la vettura non era la migliore (vedi March) e quindi sarà sempre tra i primi anche se la Lotus in costruzione non dovesse essere particolarmente a punto fino dalle prime gare. Peterson è il più valido aspirante al titolo 1974. E' forse, insieme a Fittipaldi, quello che ne ha più voglia anche se per differenti motivi: lui di andare forte anche con altre vetture lo ha già dimostrato; la LOTUS può dargli quel di più che gli mancava per aspirare al mondiale. Non ha quindi bisogno di dimostrare niente, solo di fare le sue corse e di arrivare primo perché è naturale che ci arrivi. Va forte praticamente dappertutto ed in ogni condizione di tempo. La squadra crede in lui e pertanto

*usufruisce sempre di un servizio di primo ordine; non è un piantagrane ed è rimasto identico a quando correva nei primi tempi; tutto ciò è molto importante perché permetterà alla atmosfera della squadra di restare serena anche nei momenti difficili come in quelli favorevoli, con continuità di rendimento.*

*ICKX invece dovrà adattarsi ad una nuova vita in un ambiente che si è già vincente con o senza lui e questa forse è la prima volta in cui il pilota belga si trova in questa situazione. Cioè alla LOTUS non aspettavano lui per sperare di vincere un G.P., per cui dovrà conquistarsi sul campo i privilegi cui la FERRARI lo aveva abituato. Avrà certamente le sue macchine, i suoi motori, e suoi meccanici, ma l'atmosfera non sarà certamente la stessa con tutti sull'attenti in attesa di disposizioni.*

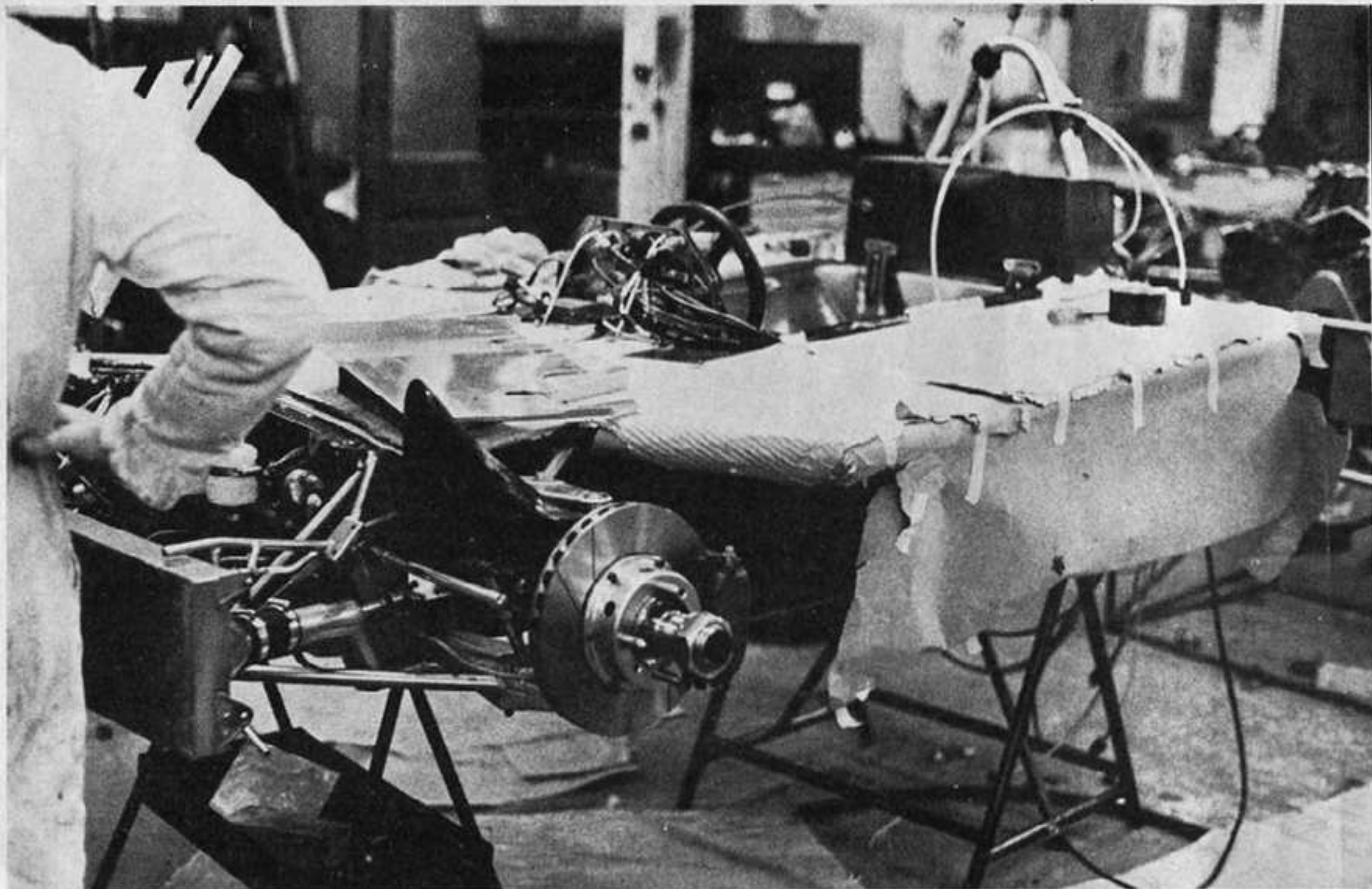
*E' forse l'unico pilota della storia che lasciando la FERRARI e passando ad una squadra straniera competitiva, sentirà quasi la sensazione di andare indietro, almeno come prestigio e «piattaforma sindacale» (chiamiamola così)! Avrà una vettura competitiva, ma non lo vedo inserito nella lotta per un titolo mondiale, né tanto meno con le possibilità di inserirsi sempre nella lotta per la vittoria nei vari G.P.: buone corse, buone classifiche, ma non di attacco; impostate alla distanza e sul finire la gara senza noie.*

**McLAREN:** (io la chiamo ancora così): FITTIPALDI, HULME, HAILWOOD: con l'arrivo di FITTIPALDI e la MARLBORO da loro, e con il ritiro di STEWART, questa squadra ha guadagnato un posto in classifica scavalcando la TYRRELL (almeno sulla carta). I mezzi e l'organizzazione MARLBORO faranno molto, ma FITTIPALDI con il desiderio di vincere farà il resto. FITTIPALDI vuole vincere naturalmente, perché lui ha sempre corso con la LOTUS; si è valorizzato dal nulla ed è arrivato al titolo mondiale '72 con la LOTUS; ora vuole dimostrare che non era la macchina ma l'uomo quello che arriva prima e lo vuole dimostrare a COLIN CHAPMAN, per dimostrargli anche di aver sbagliato quando cominciò a preferire PETERSON al brasiliano.

*La McLAREN è sempre stata una cosiddetta «HAPPY TEAM» cioè una «Squadra felice», senza problemi e polemiche, anche per*

**Andrea de Adamich**

# casa di Surtees



### DALL'INVIATO

**EDENBRIDGE** - John Surtees indaffaratissimo, nonostante la cosiddetta stasi invernale. A Edenbridge, splendido paesino del Surrey, affacciato su una vallata dal panorama incantevole, proprio accanto al grande ponte della ferrovia che dà nome alla località, c'è quel complesso di costruzioni abbastanza vetuste, dipinte di bianco, nelle quali Surtees si era sistemato qualche anno fa, quando ha cominciato concretamente la sua attività di costruttore. Bastavano, agli inizi, anche se non vi era molta razionale unità, perché i vari edifici erano sparpagliati e per passare da uno all'altro si dovevano fare strani giri. Ora proprio non bastano più, ed è per questo che Surtees ha fatto progettare l'anno scorso una nuova sede, modernissima e razionale, con tutto accentrato, anche se con le logiche divisioni. Di fianco alle vecchie costruzioni, arrivando a Edenbridge vediamo appunto la nuova costruzione, pressoché finita, ma ancora vuota.

Dall'altra parte, come prima, la gente sta lavorando, e lavorando sodo. Spettacolo raro anche in Inghilterra, dove scioperi e riduzioni energetiche stanno abituando alla vacanza (chissà perché poi

la gente si meraviglia se crisi e inflazione galoppino).

Alla Surtees stanno dando gli ultimi tocchi alle due monoposto che debbono essere spedite in Argentina. Sono le TS 16, le macchine nuove, che sostituiscono le TS 14 del 1973. Sono macchine nuove davvero, perché anche se la scocca centrale è stata mantenuta, le innovazioni sono parecchie, e sostanziali. A macchina finita, sulla pista, si vedrà anche come la linea estetica sia differente, ma sono le caratteristiche strutturali che hanno imposto la nuova forma esterna. La modifica più importante è data dallo spostamento in avanti del radiatore acqua, prima suddiviso in due radiatori laterali, inclinati, posti sui fianchi. Questa sistemazione, oltre che migliorare nettamente il raffreddamento, ha portato alla nuova forma anteriore, che ricorda quella della Tyrrell. La sospensione anteriore è stata completamente ridisegnata, e quella posteriore modificata. Il corpo centrale, adattato alle regole per la protezione dei serbatoi, risulta anch'esso diverso, soprattutto nella parte anteriore laterale, che non avendo più i radiatori è a forma di cuneo. E' stata migliorata la aerodinamica con

CONTINUA A PAGINA 20

f.1.

CONTINUA A PAGINA 22





Uomini & macchine al debutto del mondiale piloti nel gennaio caldo

F.1  
**74**

# Così al via «austero»

Nel gennaio «caldo» 1974, domenica 13, sul circuito n. 15 a Buenos Aires parte il campionato mondiale piloti di F. 1. Sarà l'anno del «dopo-Stewart», e l'anno pieno di interrogativi per la crisi energetica che minaccia il nostro sport. Per il momento nessun problema in Sud America, l'oro nero c'è e le due gare di Buenos Aires e di Interlagos, avranno luogo regolarmente, poi si vedrà se e come la crisi petrolifera potrà minacciare l'automobilismo agonistico.

Venticinque piloti si daranno battaglia sul circuito alle porte della capitale argentina che misura 5.968 metri. Sulla carta i favoriti sono il solito FITTIPALDI (che ha cambiato casa e dalla Lotus è passato alla McLaren-Marlboro), PETERSON che assieme ad Ickx sono gli alfieri della Lotus JPS, e SCHECKTER, il sud

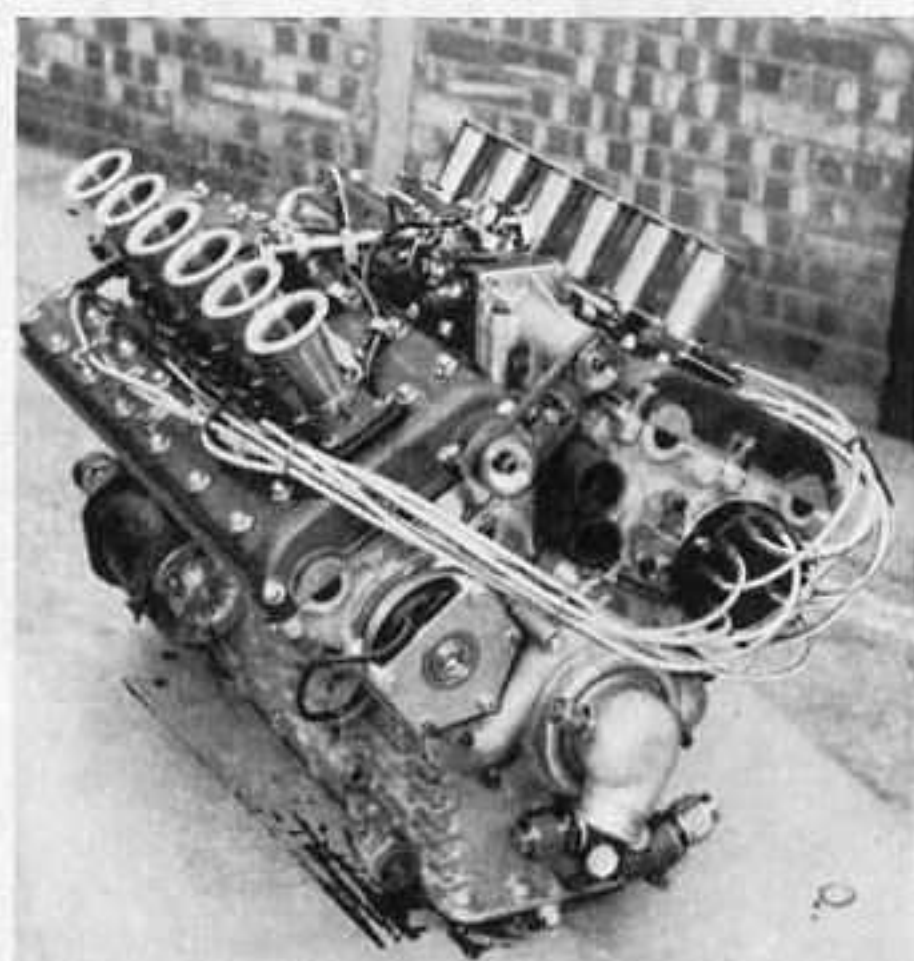
africano rivelazione del '73 che ha preso la vettura e la pesante eredità di Stewart. Più l'incognita-rivelazione HUNT.

Un solo pilota italiano in gara, Arturo MERZARIO che porterà al debutto la rinnovata (Dallara) ISO-Marlboro, dopo il no detto alla Ferrari, quella Ferrari che con il ritorno dell'ing. Forghieri alla guida tecnica si presenta con REGAZZONI e LAUDA ma che ha sulla carta poche possibilità di vittoria.

Nella tabella che segue, tutti gli uomini e le macchine del mondiale '74; manca il RE (STEWART) che, in volontario esilio, commenterà alla TV le gesta dei suoi ex avversari.

TEAM	SPONSOR	PILOTI	IDENTIKIT	MACCHINA
<b>BRABHAM</b>	DT G. MURRAY DS K. GREEN MYOSON BENZINA YPF GOMME GOODYEAR	C. REUTEMANN R. ROBERTS	32 anni, sposato, 1 figlio, vive a Santa Fe in Argentina e a Londra. Casco: bianco azzurro.	BT 43: monoscocca aperta bitrave in pannelli d'alluminio. Motore portante. Radiatori sdoppiati anteriori. - MOTORE: Ford Cosworth DFV, 8 cilindri. - PROGETTISTA: GORDON MURRAY.
<b>BRM</b>	DT M. PHILBEAM DS T. PARNEL MOTUL BENZINA BP GOMME FIRESTONE	J.P. BELTOISE H. PESCAROLO F. MIGAUT	37 anni, sposato, 1 figlio, vive in Francia. Casco: celeste e bianco. 32 anni, celibe, vive in Francia. Casco: verde. 30 anni, celibe, vive in Francia. Casco: giallo e rosso.	P 160: monoscocca aperta in lega leggera, motore portante e sottotelaio in tubi. Radiatore anteriore. - MOTORE: BRM 142, 12 cilindri a V. - PROGETTISTA: TONY SOUTHGATE, M. PHILBEAM.
<b>ENSIGN</b>	DT M. NOON DS M. NOON BENZINA BP GOMME FIRESTONE	VON OPEL	24 anni, celibe, ha la cittadinanza lussemburghese. Casco: verde.	MN 01: monoscocca aperta in lega leggera, motore portante, radiatore anteriore. - MOTORE: Ford Cosworth DFV, 8 cilindri. - PROGETTISTA: MORRIS NOON.
<b>FERRARI</b>	DT M. FORGHIERI DS L. MONTEZEMOLO BENZINA AGIP GOMME GOODYEAR	C. REGAZZONI N. LAUDA	35 anni, sposato, 2 bambini, vive a Lugano. Casco: bianco e rosso. 25 anni, celibe, vive a Modena. Casco: rosso.	312 B.3/74: monoscocca aperta bitrave in pannelli d'alluminio, motore portante, radiatori sdoppiati laterali. - MOTORE: Ferrari, 12 cilindri boxer. - PROGETTISTA: FORGHIERI, ROCCHI, BUSSI.
<b>HESKETH - RACING</b>	DT H. POSTLETHWAITE DS B. HORSLEY BENZINA GOMME FIRESTONE	J. HUNT	26 anni, celibe, vive a Londra. Casco: nero.	731 G: monoscocca rivettata ad ordinate, motore portante, radiatore anteriore. - MOTORE: Ford Cosworth DFV 8 cilindri. - PROGETTISTA: H. POSTLETHWAITE.
<b>ISO</b>	DT G.P. DALLARA DS F. WILLIAMS MARLBORO BENZINA FINA GOMME FIRESTONE	A. MERZARIO VAN LENNEP	31 anni, sposato, 2 figli, vive a Civenna. Casco: bianco. 32 anni, celibe, vive in Olanda. Casco: arancio.	IR: monoscocca aperta, motore portante, radiatori laterali. - MOTORE: Ford Cosworth, 8 cilindri. - PROGETTISTA: JOHN CLARK.
<b>LOLA</b>	DT E. BROADLEY DS P. DYKE R. BRIMBLE EMBASSY BENZINA ESSO GOMME GOODYEAR	G. HILL G. EDWARDS	45 anni, sposato, 3 figli, vive a Londra. Casco: blu scuro con fregi bianchi. 28 anni, celibe, vive a Londra. Casco: azzurro e bianco.	T. 370: monoscocca aperta, radiatori sdoppiati laterali, motore portante. - MOTORE: Ford Cosworth DFV 8 cilindri. - PROGETTISTA: ERIC BROADLEY.
<b>LOTUS</b>	DT C. CHAPMAN DS P. WARR JPS BENZINA SHELL GOMME GOODYEAR	R. PETERSON J. ICKX	30 anni, celibe, vive a Londra. Casco: azzurro e giallo. 29 anni, sposato, 1 figlio, vive a Bruxelles. Casco: bleu-bianco.	72 D: monoscocca aperta in lega leggera e ordinate, motore portante, radiatori laterali. - MOTORE: Ford Cosworth DFV, 8 cilindri. - PROGETTISTA: MAURICE PHILIPPE.
<b>MARCH</b>	DT R. HERD DS P. BRIGGS GITANES BENZINA GOMME FIRESTONE	H. STUCK M. KUROSAWA	23 anni, celibe, vive a Monaco. Casco: rosso con stelle. 33 anni, vive a Yokohama (Giappone). Casco: bianco.	731 G: monoscocca rivettata ad ordinate, motore portante, radiatore anteriore. - MOTORE: Ford Cosworth DFV, 8 cilindri. - PROGETTISTA: ROBIN HERD.
<b>MARLBORO - TEXACO</b>	DT G. COPPUCK DS T. MAYER MARLBORO-TEXACO BENZINA TEXACO GOMME GOODYEAR	E. FITTIPALDI D. HULME	28 anni, sposato, vive a Ginevra. Casco: nero e rosso. 38 anni, sposato, 2 figli, vive in Inghilterra. Casco: bianco.	TEXACO-MARLBORO M 23: monoscocca in pannelli di lega leggera e ordinate, motore portante, radiatori laterali. - MOTORE: Ford Cosworth DFV, 8 cilindri. - PROGETTISTA: GORDON COPPUCK.
<b>SURTEES</b>	DT J. SURTEES DS J. SURTEES FINA BENZINA FINA GOMME FIRESTONE	C. PACE J. MASS	30 anni, celibe, vive a S. Paolo del Brasile e in Inghilterra. Casco: bleu e giallo. 26 anni, celibe, vive a Colonia. Casco: bianco e bleu.	TS 16: monoscocca in lega leggera, motore portante, radiatore anteriore. - MOTORE: Ford Cosworth DFV, 8 cilindri. - PROGETTISTA: JOHN SURTEES.
<b>TYRRELL</b>	DT D. GARDNER DS K. TYRRELL ELF BENZINA ELF GOMME GOODYEAR	J. SCHECKTER P. DEPAILLER	24 anni, celibe, vive a Londra. Casco: bianco e arancio. 30 anni, celibe, vive in Francia. Casco: bleu metallizzato.	Monoscocca in lega leggera integrata da strutture in acciaio anteriori, motore portante, radiatore anteriore. - MOTORE: Ford Cosworth DFV, 8 cilindri. - PROGETTISTA: DEREK GARDNER.
<b>SHADOW</b>	DT T. SOUTHGATE DS A. REES UOP BENZINA UOP GOMME GOODYEAR	P. REVSON J.P. JARIER	35 anni, celibe, vive a New York e a Londra. Casco: bianco, rosso e bleu. 28 anni, celibe, vive a Parigi. Casco: bleu e bianco.	DN 3: monoscocca aperta in lega leggera, motore portante, radiatori laterali. - MOTORE: Ford Cosworth DFV, 8 cilindri. - PROGETTISTA: TONY SOUTHGATE.
<b>HEXAGON</b>	DT DS	J. WATSON	30 anni, celibe, vive in Inghilterra. Casco: bianco e rosso.	In costruzione.
<b>McLAREN</b>	DT G. COPPUCK DS P. KERR YARDLEY BENZINA GULF GOMME GOODYEAR	M. HAILWOOD	34 anni, sposato, 1 figlio, vive in Inghilterra. Casco: bianco.	M 23: monoscocca in pannelli di lega leggera e ordinate, motore portante, radiatori laterali. - MOTORE: Ford Cosworth DFV. - PROGETTISTA: GORDON COPPUCK.
<b>RONDEL</b>	DT N. TRUNDLE DS	T. SCHENKEN	31 anni, celibe, vive a Londra. Casco: bianco.	In costruzione.
<b>AMON</b>	DT G. FOWEL DS D. YORKE	C. AMON	31 anni, celibe, vive a Londra. Casco: bianco, rosso e azzurro.	In costruzione.

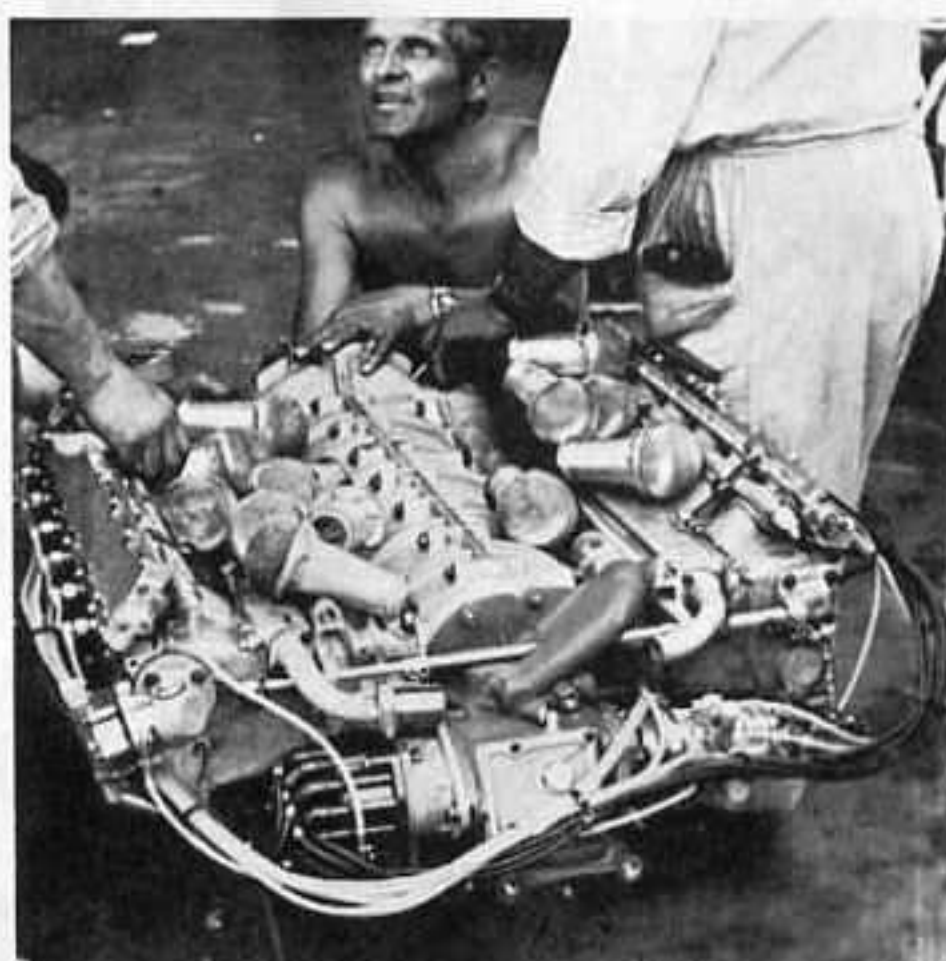
Sfida



FERRARI

12 cilindri a 180°, alesaggio 80, corsa 49,6, cilindrata 2991,8 cc, distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro, alimentazione ad iniezione Lucas, accensione Dinoplex. 485 CV a 12.500 giri.

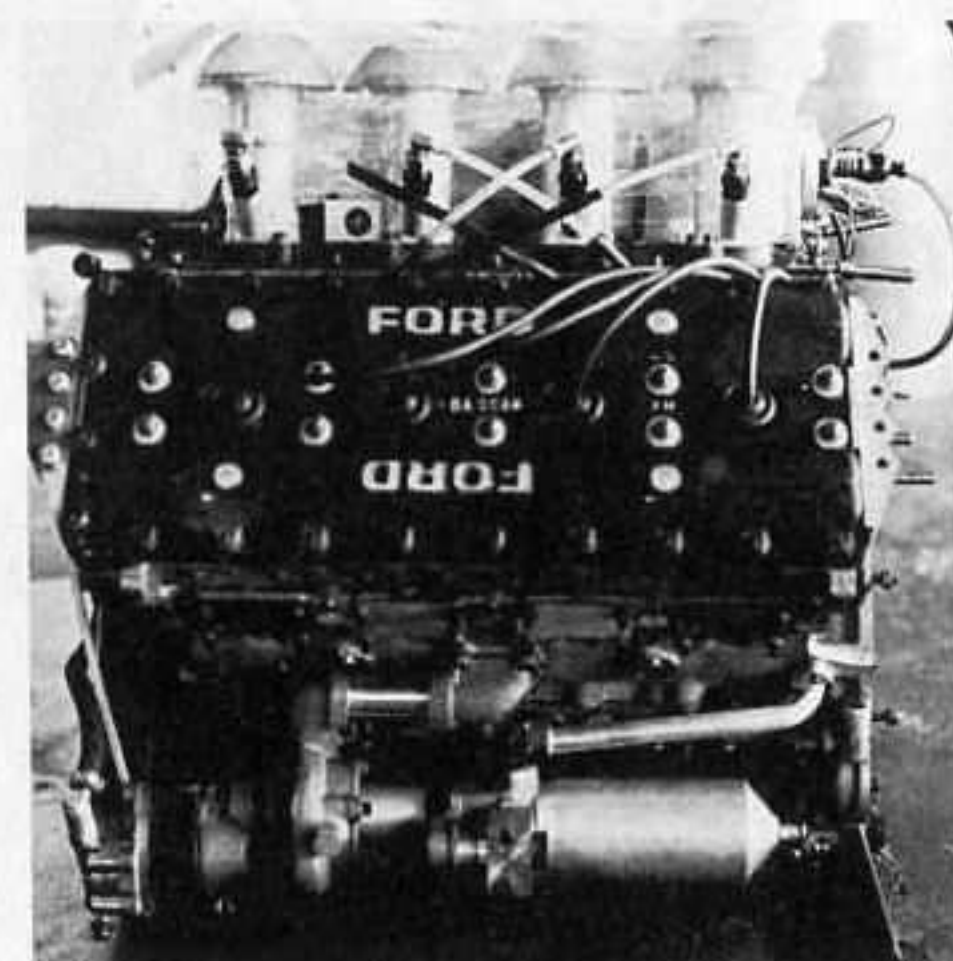
a 3



BRM tipo 142

12 cilindri a V di 60°, alesaggio 75,3, corsa 56,2, cilindrata 2997 cc, distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro, alimentazione a iniezione Lucas, accensione Dinoplex. 465 CV a 11.000 giri.

cuori



FORD-COSWORTH DFV

8 cilindri a V di 90°, alesaggio 85,6, corsa 64,8, cilindrata 2994 cc, distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro, alimentazione ad iniezione indiretta Lucas, accensione Lucas. 470 CV a 10.500 giri.



i  
protago  
nisti

PATRICK  
DEPAILLER

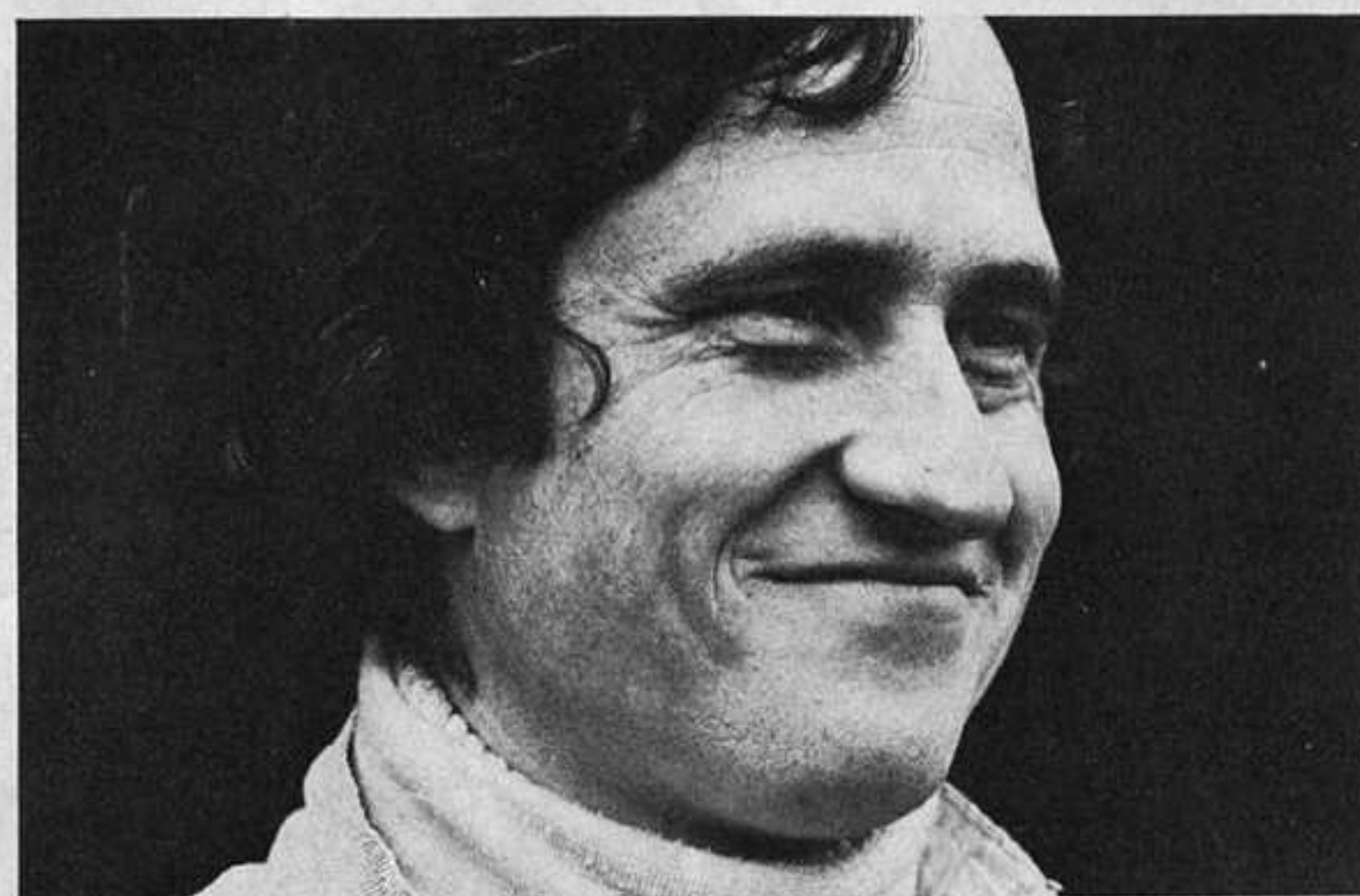
Impariamo a  
conoscere gli  
uomini nuovi  
delle squadre  
F. 1 '74



## Con le stampelle è entrato nell'abitacolo di JACKIE

LONDRA - Il ventinovenne Patrick Dépailler è entrato alcune settimane fa nel Team Elf Tyrrell camminando sulle stampelle, per le prime prove dell'abitacolo, e ha dovuto esservi messo a braccia. Si trattava della vettura pilotata da Stewart nella scorsa stagione, quella cioè che ha vinto il campionato del mondo. Il piccolo francese ha più o meno le misure di Jackie e lo vedremo al GP di

Argentina. Anche se nel 1972 pilotò le Tyrrell nei Gran Premi di Francia e degli Stati Uniti, si era più che altro dedicato alla F. 2 fin'ora e quindi si può ritenerlo un «nuovo» nella Formula 1. Si considera molto fortunato, per avere questa ulteriore chance nella formula, dopo essersi rotto una gamba e avere così perso la possibilità di pilotare la terza Tyrrell nei due Gran Premi di fine stagione del 1973. Come accadde, l'incidente?



Con un accento inglese che ricorda quello di Ickx ai suoi inizi, Dépailler dice: «Guido la moto sempre come un matto, ma dato che Ken mi aveva offerto una macchina quel giorno andavo proprio piano, con molta prudenza e, appunto per questo, non mi concentravo abbastanza e sono finito contro un albero...» Si fratturò infatti la gamba in due punti, ma ormai si è rimesso. «Appena è successo — continua — mi sono detto che per me la F. 1 era finita, che avevo perso la mia migliore occasione. Sono però andato al Ricard in novembre, quando Ken provava, e abbiamo parlato varie volte, durante sei o sette giorni, prima che lui mi chiedesse di correre con la sua macchina».

Non aveva torto, Dépailler, di preoccuparsi dopo l'incidente, perché a ventinove anni la possibilità di trovare un'altra guida in F. 1 doveva essere molto scarsa. Durante la sua carriera, non si può dire che la fortuna l'abbia assistito, ma la situazione potrebbe mutare, con la seria assistenza di Tyrrell.

### Su NORTON in collina

Nato a Clermont Ferrand il 9 agosto 1944, è cresciuto nella città natia del pilota Louis Rosier e percorreva spesso, su una Mobylette, il circuito stradale fra le colline che sovrastano la città. La sua prima gara si svolse a Monthléry, con una Norton 500, e uno che ne rimase bene impressionato fu Beltoise, che combinò di farlo correre con una Bultaco nella sua squadra. Nel 1964 Patrick partecipò alla Coppa della Provenza, competizione nella quale ognuna delle ventun province francesi aveva iscritto una Lotus 7 per il giovane pilota più promet-

tente di ogni regione. Dépailler gareggiò per l'Auvergne.

Pescarolo ha un buon motivo per ricordare la gara di Dépailler a Monthléry, con la Lotus, perché questi spinse sia lui che un altro pilota fuori pista. Si riprese però rapidamente e superò le altre vetture, avviato alla vittoria. Pescarolo lo giudicò un pagliaccio.

### La sconfitta con CEVERT

Nel 1966 Dépailler fu battuto da Cévert, per il trofeo Volant Shell, che consisteva in un'Alpine F. 3, ma Beltoise, che lo considerava un poco un suo protetto, intervenne e cercò di procurare un'analoga vettura anche per Patrick, il quale a suo tempo venne ingaggiato come meccanico e dovette quindi «guadagnarsi» una guida in quel modo. Ormai entrato a tempo pieno nelle corse, si trasferì a Dieppe e rinunciò al suo lavoro, descritto da Rives del quotidiano l'Equipe quale «meccanico dei denti», ma che a quanto, pare consisteva nella fabbricazione di dentiere!

Nel 1967 vinse una gara di F. 3 sotto la pioggia a Monthléry, oltre a partecipare a competizione per vetture sport con le Alpine. Nel 1970 ebbe una stagione squallida, con il team Pygmée, ma nel 1971 la sua fortuna cambiò per il meglio e si aggiudicò il campionato francese di F. 3. Poi vinse anche la gara di F. 3 a Monaco, il giorno prima che il suo amico Beltoise ottenesse la vittoria nel Grand Premio con la Marlboro-BRM, e questo attirò l'attenzione di Tyrrell, il quale considera quella di Monaco una gara che mette in luce le doti di un pilota. Fu lì che nel 1960 Henry Taylor vinse per la Tyrrell e altrettanto fece Stewart nel '64. E' anche interessante notare che Revson vinse la corsa nel

1965, pilotando una Lotus di Ron Harris...

Dépailler e sua moglie Michelle (si sposarono nel giu-

gno del 1967, stando alla data incisa sulla fede, che Patrick ha dovuto guardare per ricordarsi il giorno!) hanno un

bambino di pochi mesi, Loic, e vivono in parte a Clermont Ferrand, in parte a Parigi.

Eoin S. Young

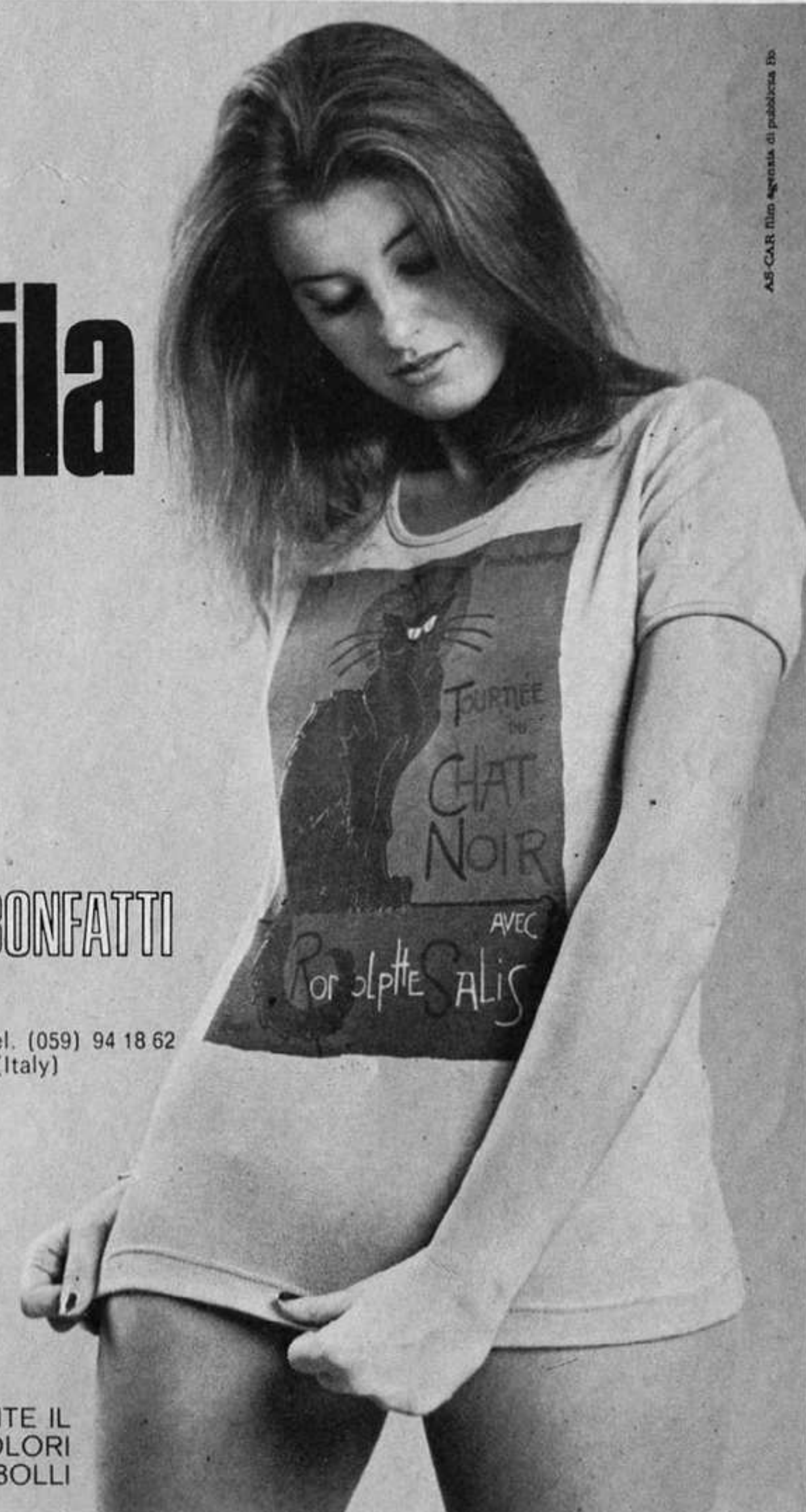
# prendila

è una maglietta  
del RICAMIFICIO BONFATTI



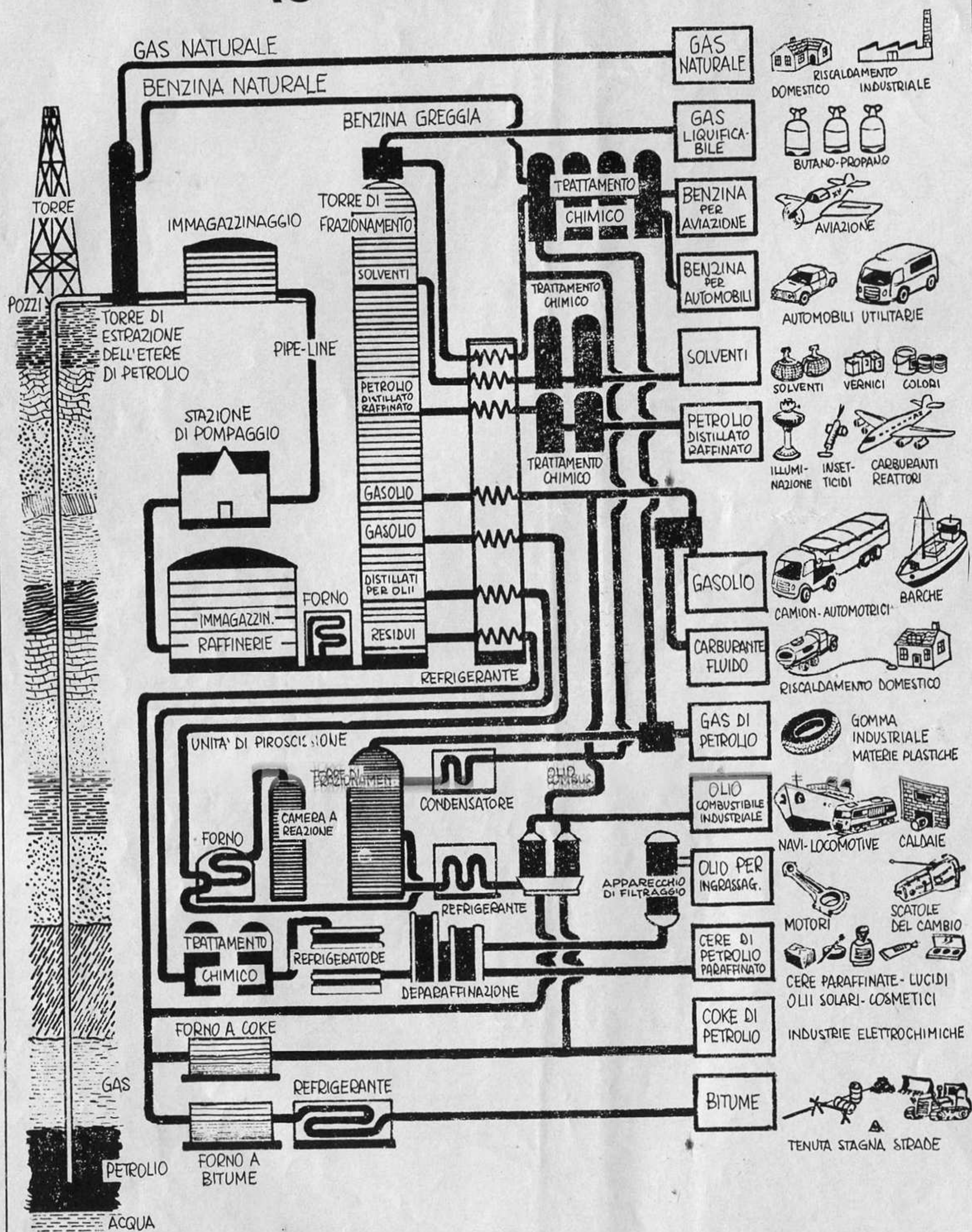
via C. Stradi, 18 - tel. (059) 94 18 62  
41053 MARANELLO (Italy)

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





# L'albero (genealogico) del PETROLIO



## COMBUSTIONE

Si dice l'Oil  
 ma non l'Oil

Abbiamo sotto il naso una veneranda e preziosa copia del « NORTH AMERICAN COMBUSTION HANDBOOK », catechismo di chi brucia e combustibile in sé stesso per fortunata combinazione, visto che gasolio e kerosene potrebbero farli essere oggi assai meno reperibili dell'eroina. Comunque, prima di dare eventualmente il detto scartafaccio alle fiamme, andiamo a vedere insieme a pagina 39, che si dice di bello a proposito della disponibilità di carburanti o, meglio, ciò che se ne diceva nel 1947.

Citiamo dal testo: « L'impiego dei combustibili, dipendente in primis dalla entità delle nostre risorse naturali, è anche conseguenza dell'economia di trasporto e di fabbricazione dei combustibili stessi. L'aspetto distributivo dei materiali in questione ha presentato negli ultimi anni dei notevoli cambiamenti negli Stati Uniti, sia per aggiornamento delle disponibilità note, che per variazione del panorama economico ».

### Autonomia anni quaranta

Considerazioni che non fanno una grinza e soprattutto riferite a un orticello che non è il nostro, direte voi. Ma aspettate un momento, ragazzuoli, che vi diciamo anche di una interessante tabellina che accompagna il sermone: sono dati i totali approssimativi delle riserve termo-energetiche, rispettivamente per quanto riguarda il (povero) mondo intero, da non confondere col Nord America riportato a fianco.

Vediamo un po' come stiamo a torba e lignite: niente male per il vecchio mondo con 6070 anni di garanzia e ancora meglio per lo zio Sam — 936000 milioni di tonnellate, consumo annuo 7 milioni — che ne avrà per le prossime 133000 primavere.

Considerazioni altrettanto positive o quasi possono essere fatte per l'olio di schisto, specialmente se continua a non essere adoperato da nessuno, e per il carbone bituminoso e l'antracite. Durate previste 4040 anni per noi poveretti e 3540 per « Stelle e Strisce ».

Dove in effetti il mondo ci va un po' stretto, è nel campo del gas naturale in cui una disponibilità di 190.200.000 milioni di piedi cubi aggredita a morsi annuali di 4.190.000 milioni di cu/ft dà al resto del

Soltanto oggi il mondo si rende conto di quanto dipenda dal petrolio, in tutte le sue forme. E' stata una « schiavitù », arrivata con lentezza, in modo quasi inavvertibile, con la scoperta dei più recenti derivati dal petrolio, adatti alle più delicate necessità tecnologiche. Ora gli arabi, chiudendo i rubinetti appunto del petrolio, hanno scatenato un processo di asfissia industriale ed economica per tutti. Dal carburante in tutte le sue forme, si passa ai solventi per vernici, alle cere, alla

paraffina, e via via a infiniti altri derivati ormai indispensabili alla vita e all'industria moderna. Forse questo « malanno » ha portato almeno un beneficio, cioè ha fatto capire che l'attuale crisi è il preludio di quanto sarebbe comunque successo fra venticinque o trent'anni e, parlando se non altro per gli automobilisti — che si sentono i più colpiti — possiamo dire che almeno le auto sono in grado di funzionare con altri liquidi o gas.



E' il momento di capirci QUALCOSA...

& COMBUSTIBILI

PEC...cato  
EC...catore!

mondo una prospettiva di 45 anni mentre l'autonomia USA risulta lievemente inferiore ossia di anni 41, visto il ritmo annuo di 3.563.000 milioni di cu/ft sottratti ad un totale di 147.789.000.

Ed ecco l'ultima considerazione, ossia la legnata che stavate aspettando, confessatelo... PETROLIO: 82.400 milioni di US barrells per noi barbari, che ne usiamo 2.850 all'anno, fanno 29 anni di consumistica felicità. Lo zio d'America, dal canto suo, che dispone di 26.500 milioni di barili e ne brucia 1.560 in un anno (con il che si dimostra che, talvolta, anche le tabelle hanno la faccia di bronzo) ne avrà — o meglio, ne aveva — per 17 anni.

*Già, perché va ricordato che, come già vi avevamo detto, questi dati sono del '47 il che per noi potrebbe anche tenere, visto che 1947 più 29 fa 1976. Ma lo stesso 1947, diciassette anni dopo, faceva l'ormai trascorso anno del Signore 1964; proprio quello in cui oltre Oceano — ricordate? — si proponeva «Dan Gurney for President». A meno che non lo si volesse, il Marine, alla Casa Bianca proprio, perché era finita la benzina..!*

Non conosciamo i limiti di attendibilità da attribuire alle cifre esposte e non sappiamo per quali viottoli si sia giunti a stabilire che le odierne riserve (note) di greggio ammontino a 478 miliardi di tonnellate. Comunque, facciamo un tuffo nell'attualità ed apprendiamo — basta leggere il NEW YORK TIMES — che il terzetto USA, Europa e Giappone produce il 22% dell'olio mondiale e ne consuma (appena) il 66%.

Situazione che non poteva passare inosservata da parte del mondo arabo cui molti potranno rinfacciare l'alta percentuale ai analfabeti, ma non secondo a nessuno quanto a «naso» per gli affari.

### Che cos'è l'OPEC

Casualmente a cavallo (o a cammello?) del 1960, fu varata l'Organizzazione dei Paesi Esportatori di Petrolio ormai nota e famigerata sotto la sigla OPEC che comprende paesi anche non arabi come il Venezuela e l'Indonesia.

Proprio questa Cigielle degli sceicchi sarebbe secondo alcuni alla base di tutti i nostri guai e guaiti. A sentire M.A. Adelman, economista al Mas-



INAUGURIAMO IN QUESTA OCCASIONE UNA UNITA' DIMENSIONALE NUOVA, CHE PRECORRE I TEMPI E, PERTANTO, NON È OMOLOGATA: IL "PUT". SE PREFERITE CHILI, LIBBRE, MILLIGRAMMI O TONNELLATE, BASTA SOSTITUIRE.

## GASTRONOMIA DEGLI IDROCARBURI



# La «zuppa bollente» del METANOLO

Non sappiamo se il «Quousque tandem, Piant(ilin)a» scagliato a Mantova dall'ing. Mormile fosse motivato dal fatto che, necessariamente, un pilota e per di più collaudatore accasato a Torino abbia da essere incapace di intendere e di volere. Preferiamo pensare che l'estroversione esibita con marziali clamori dal tecnico torinese nascesse dal lodevole desiderio di incrementare le potenzialità velocistiche di un conduttore, sottraendo lo stesso a sovraccarichi mentali. Eccoci a ritenere, pertanto, di fare cosa utile ed agli agricoli grata, riesumando le poche ed umili nozioni necessarie e sufficienti per capire ciò che accade allorché una sostanza combustibile viene consumata dal fuoco e dalle fiamme.

Le congetture fatte — e non solo dai profani — sulla natura vera della combustione, hanno costituito un capitolo a sé nella storia della scienza; ma ciò non significa che oggi, a cose chiarite, un prestigioso titolo accademico si renda necessario (e soprattutto si accontenti) per così poco.

Già nella «Micrographia» di Robert Hooke (1665) si dichiarava che la fiamma: «Non è altro che una miscela di aria con parti sulfuree e volatili della sostanza combustibile, che reagiscono l'una con le altre nel corso della loro ascesa...»

Siamo abbastanza vicini al vero ed ancor più si approssimava alla soluzione il Dr. John Mayow nel suo «Tractatus Quinque Medico-Physici» del 1674. Scalogna nera e morte prematura, impedivano forse al suddetto studioso la scoperta dell'ossigeno con un secolo di anticipo su J.B. Priestley e K.W. Scheele. Stabilito il concetto di comburente, era facile per Lavoisier ridicolizzare la dottrina del flogisto — sacra ai componenti dell'epoca — avanzando la teoria per cui l'ossigeno sarebbe il costituente attivo dell'aria atmosferica, la cui presenza è necessaria al processo di combustione. E guardate, chiarissimi, faceva seguito l'Antonio Lorenzo, che ciò che voi chiamate con vezzeggiativi di fantasia, non è altro che la combinazione chimica del mio ossigeno col vostro combustibile! Forse fu proprio per questa alzata di ingegno e di cresta che, appena possibile, gli addetti ai lavori lo ghigliottinarono.

Oggi sui testi delle scuole medie, accessibili (salvo errori) anche a chi vuol correre in automobile, è possibile andare a leggere che la fiamma, questo fenomeno tanto comune, è nel suo intimo uno dei meno conosciuti. Ma si può tuttavia affermare che esso manifesta sempre o quasi la combustione rapida di un gas o di un vapore.

Abbiamo preferito abusare del termine «combustione», preferendolo a «ossidazione» che ci tentava, ricordando che esiste qualche eccezione come ad esempio il divertimento consistente nel far bruciare una fiamma di idrogeno in una atmosfera di cloro. Tuttavia per i motori a combustione interna, sui quali ovviamente intendiamo andare a parare, è molto più co-

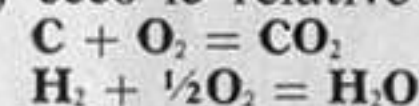
modo approfittare di un'atmosfera ossigenata e non ancora distribuita con la tessera, anche se qualcuno insiste nel volerla per forza strozzinare attraverso buchi e trombini.

Il motore, funzionando come una pompa a stantuffo, aspirerà quindi nei cilindri aria e combustione mescolati nelle opportune proporzioni: ed è proprio qui che sta di casa il nostro vattelapesca iniziale: quanta aria, bruciando benzina? E quanta, bruciando qualcos'altro che gentilmente si presti?

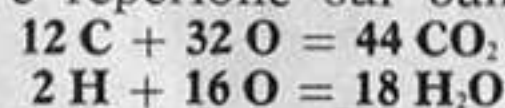
Il fatto è che, quando ci presentiamo al supermarket di Madre Natura e ci disponiamo a riempire il carrello delle provviste, notiamo che la merce è confezionata in «pezzature» standard con tanto di etichetta. Vietato presentarsi alla cassa con mezza robiolina o chiedere ventisette centilitri di barolo. Chiaro?

Volendo poi del carbonio, dovremo acquistarlo in involucri da 12 dosi mentre l'ossigeno, ci piaccia o no, ce lo rifilano addirittura in confezioni da 16 pezzi. Va un po' meglio coll'idrogeno, disponibile sciolto o quasi per chi ama acquistare al minuto.

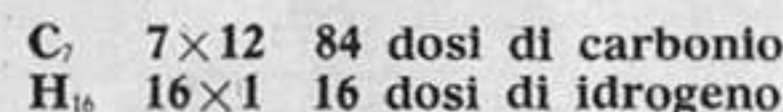
Si può bruciare tanta roba e in tanti modi ma, per il discorso che ci interessa, ci basterà conoscere l'uso culinario di idrogeno e carbonio; ecco le relative ricette:



Essendo bravi in economia domestica, cercheremo però di sfruttare al meglio i quantitativi acquistabili di ogni singolo ingrediente, noi probiviri della crisi e passeggiatori della domenica. Ecco pertanto le pietanze proporzionate in peso e in funzione di quanto è reperibile sui banconi del self-service:



Ipotizziamo ora il caso di un lieto asciolvere, di quelli patriarcali che le ultime domeniche hanno rimesso in voga e, per la badiale grufolata, offriremo agli ospiti del prelibato trimetilbutano, isomero paraffinico C<sub>4</sub>H<sub>10</sub> (Vedremo il perché). Note le «confezioni» del supermarket per carbonio e idrogeno, avremo:



Per una fortuita combinazione, 84 più 16 fa 100, il che fa coincidere le «dosi» di cui sopra con le effettive percentuali in peso. Un chilo della nostra squisitezza sarà quindi composto da 840 grammi di carbonio e da un etto e sessanta grammi di idrogeno companatico. Il che vale con sufficiente approssimazione anche per la benzina. (Ecco il «perché» di cui sopra).

CONTINUA A PAGINA 19



Giuliano Orzali



# L'OPEC

## ♠ ... cato

CONTINUAZ. DA PAGINA 17

sachusetts Institute of Technology, non esiste alcunché di simile a una crisi energetica ma si tratta solo di una montatura dell'OPEC in vena di strozzinaggio.

Adelma non si ferma qui, ma prescrive anche le sue ricette sulla maniera più efficace per invitare l'OPEC ad andar via alcun tempo a risciacquarsi le idee. Basterebbe — dice — che i governi dei Paesi consumatori rifiutasse di riconoscere alle compagnie multinazionali il ruolo di fornitore, per assistere al rapido rifiorire di un mercato libero. Il che è seducente ma semplicistico, forse.

Nel frattempo, l'idea più idonea a farci superare l'attuale impasse pare (purtroppo) che non sia quella di stendersi sotto un fico a pancia all'aria e bocca spalancata.

Per altro, ci sembra di ricordare che una delle attività preferite dall'uomo, (la guer-

carbonte mediante processi come il Bergius-I, G, Farben e/o il Fischer-Tropsch, mentre la Pallida Albione ingozzava i suoi Hurries con creosoto e simili insetticidi.

In America, poi, si era ottenuto per sintesi il Triptano (2-2-3-trimetilbutano) dal quale ci si aspettava una rivoluzione in fatto di carburanti finché qualcuno osservò che altre materie prime, fatto salvo il petrolio, rischiavano lo sterminio.

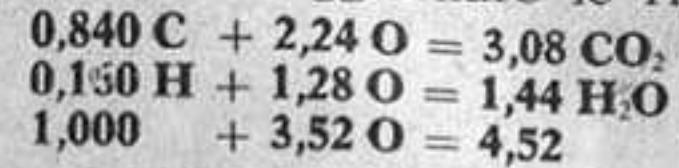
Coi nuovi processi, detto supercarburante ha perso molti dei suoi aspetti da rovina economica, tanto è vero che lo si mescola sotto nomi suggestivi a diverse benzine super che troviamo alla pompa. Ci risulta, anzi, che più di un colosso della chimica si fosse preparato colle reti tese per l'uccellazione prevista intorno al 1970. Se andate in Sud Africa, date un'occhiata agli impianti Sasol, vicino a Johannesburg e chiedete come vanno i nove gasificatori Lurgi e il reattore Synthol dal quale fuoriesce ottima benzina sheik-proof già adattata all'attitudine locale; presumibilmente la stessa con la quale si corre a Kyalami.

Benzolo, alcool, acetone, dietil-etero, sono solo le più ovvie alternative in fatto di carburanti liquidi per motori a combustione interna ed avremo certo occasione di parlare per esteso dell'alcool in fatto di corse, visto che a Mantova la nostra CSAI ha proclamato la decisione di alcoolizzarsi.

Imbarazzo della scelta anche per quanto riguarda i gas, con qualche preferenza già delineata, a carattere nazionale. Più facile trovare negli USA lo street rodder che vi passa in tromba grazie al GPL di cui è pieno il bombolone che gli riempie il vano bagagli; in effetti propano, butano e iso-butano presentano qualche svantaggio come il pesante serbatoio di cui si è appena detto, tendenza alla preaccensione e una certa incostanza di stato fisico nei confronti di anche lievi sbalzi di temperatura.

Da noi, come in Germania e in Russia, si preferisce il metano, vista anche la già esistente organizzazione distributiva. E se ci rifacciamo alle origini di questo gas, non mancherà nemmeno la congiunzione cogli ex-fornitori.

Fatti i conticini, possiamo aggiornare le ricette come segue:



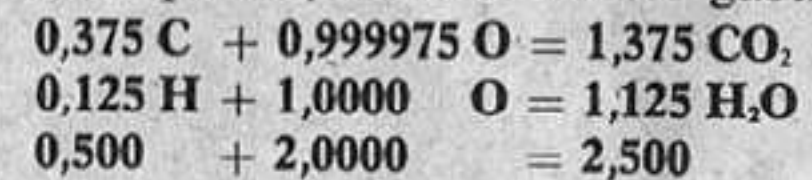
E notiamo en passant che i conti tornano anche in peso. Di particolare interesse e perciò l'abbiamo sottolineato, il totale riferito all'ossigeno ed espresso in chili per chilo di combustibile destinato al rogo. Dato il rapporto 77/23 esistente nella atmosfera fra ossigeno ed azoto, non potremo evitare che l'ossigeno che ci interessa si presenti accompagnato da

77  
— × 3,52 11,784 chili di sfaccendato nitrogeno che, aggiunti

23  
ai 3,52 di cui abbiamo istanza, fanno 15,304 chili di atmosfera in cui cucineremo il nostro chilo di commestibile o combustibile che dir si voglia. Toh, guarda: è saltato fuori il vecchio 1/15, che ripetiamo assidui quando si parla di rapporto benzina/aria.

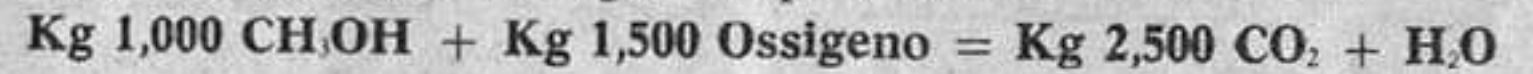
Facciamo arrabbiare l'ing. Mormile e vediamo che succede sostituendo alla benzina l'alcool mormilico... pardon, metilico.

Dalla formula di questo veleno (CH<sub>3</sub>OH) vi divertirete a ricavare, come già visto, le percentuali in peso che vi anticipiamo: 0,375 C, 0,125 H, e — addirittura — 0,50 O. (Avete capito bene: il 50% è ossigeno, il che spiega molte cose). Sempre sulla base di quanto fatto prima, ecco le ricette gastronomiche:



Via libera alle constatazioni: la prima potrebbe essere deprimente, visto che per bruciare mezzo chilo di ciò che in effetti brucia, ci occorrono nientemeno che due chili di ossigeno e del migliore. Ma non avevamo detto che mezzo chilo di carburante se lo tira dietro il combustibile stesso?

E allora, sursum corda: spostiamo il detto mezzo chilo da destra a sinistra e la riga dei pesi diviene:



Come prima, ci scopriremo incapaci di impedire l'accesso ai 5,217 chili di azoto non addetti ai lavori che, aggiunti al chilo e mezzo di ossigeno atmosferico facente d'uopo, ci danno un rapporto finale metanolo/aria pari a 1:6,7 contro il già visto 1:15 per la benzina. Una panoramica più efficace si apre a chi osserva i suddetti rapporti visualizzando il grammo di combustibile come se fosse un dado per brodo, da sciogliere in un certo quantitativo di aria. Avremo in tal modo dodici litri di brodicchio lungo per la benzina e soltanto 5,2 litri di consummè per l'alcool metilico, riferendoci con liquida immagine alla miscela carburata.

Ecco resa intuibile la ragione per cui metanolo e aria possono definirsi una miscela-bomba, per quanto le 5300 Calorie/Kg dello spirito di legno possano far ridere i distratti che le confrontano con le 11000 Cal/Kg della benzina. La possibilità di concentrare in poca aria la propria energia chimica fa del metanolo un « Pierino la peste » capace di superare del 30% la migliore super, quando si tratta di esprimere Kgm di lavoro per litro di miscela bruciata. E' anche chiaro che, introducendo più stille di alcool nel medesimo litro di fluido operante, non potremo aspettarci che il serbatoio resti indifferente alle procedure e, magari per dispetto, si svuoti più adagio che mai. Ritourneremo quindi, per forza di cose, alle vecchie scene della malavita che distinguono un rifornimento da Gran Premio rispetto a quello, pur sempre rapido, che siamo abituati a vedere nelle Sport.

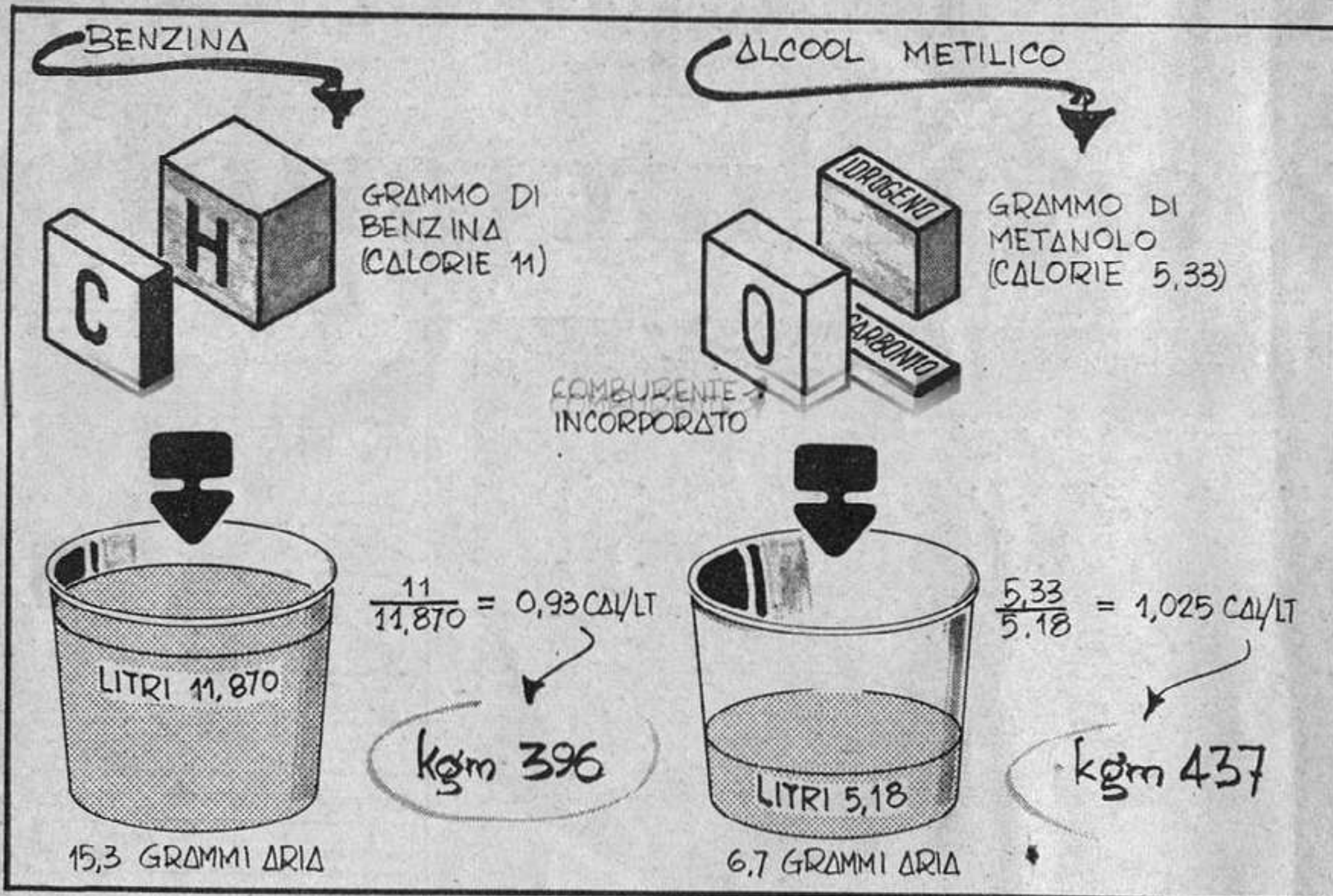
La corsa al turbocompressore, iniziata già da qualche tempo da alcuni con aria innocente, dimostra con buona approssimazione quanto « inaspettata » fosse l'attuale crisi energetica. Osservare che tale soluzione si appresta a ricevere l'asso di briscola da un eventuale passaggio al metanolo nelle corse, può conferire una certa trasparenza a certi furori, probabilmente telecomandati.

Dobbiamo invece confessare un pesante insuccesso, malgrado gli sforzi profusi, nel tentar di indovinare quali possano essere gli studi iniziati dalla CSAI, d'intesa con le Case Automobilistiche italiane e con « altre componenti » non meglio identificate del mondo sportivo, sull'impiego di carburanti succedanei non derivanti dal petrolio. La perfetta compatibilità fra motori spinti e miscele carburanti a base alcoolica ci risulta infatti tanto chiara e documentata fin dai tempi di Carlo Cuttica, da escludere che su tale argomento sia possibile, oggi, intavolare discussioni e seminari senza debordare nelle scienze occulte. Vorrà dire che, per scrupolo, ci abboneremo tutti quanti al Giornale dei Misteri. I 475 cavalli effettivi dell'otto cilindri Alfa Romeo 1500 cc edizione 1951 sono, o dovrebbero essere, un ricordo edificante per tutti, ed aggiungeremo che la « zuppa bollente » dell'epoca era composta da metanolo fino all'80%, benzolo dal 10 al 20% con un po' di etere e olio di ricino negli interstizi. Oltre al Dynamin alcoolizzato al 98% con lo spruzzetto di acqua distillata, possiamo ancora ricordare Eberan von Eberhorst che, quando babbo nostro cantava faccetta nera, ingozzava le sue « Typ C » con l'86% di metanolo, l'8,6% di acetone, il 4,4% di nitrobenzene e lo 0,8% di etere solforico.

Facciamo tappa, anche se l'argomento porgerebbe appigli per arrivare alle ore piccole, magari col fiasco di quello buono e le caldarroste. Fateci saper attraverso la posta se ritenete che sia il caso (e se pensate al metanolo mentre guidate, occhio a non superare il limite di velocità!)

g. o.

19



Nelle figura sopra abbiamo visualizzato la concentrazione di energia resa possibile — rispettivamente — da BENZINA e METANOLO. Riferendoci all'unità di peso per ciascun combustibile, notiamo le diverse quantità di miscela carburata ottenibili nei due casi. Il contenuto termico risulta superiore nel caso del metanolo, per il semplice fatto che detto combustibile si porta metà del suo peso in ossigeno puro come bagaglio appresso. Al contrario, la benzina deve ricavare dall'atmosfera tutto il suo ossigeno che, oltretutto, non si lascia asportare se non in compagnia di una tripla quantità di azoto. Poiché proprio i prodotti di ossidazione dell'azoto sono fra i più gravi fattori dell'inquinamento atmosferico, possiamo anche classificare l'alcool come combustibile ecologico: che vogliamo di più?

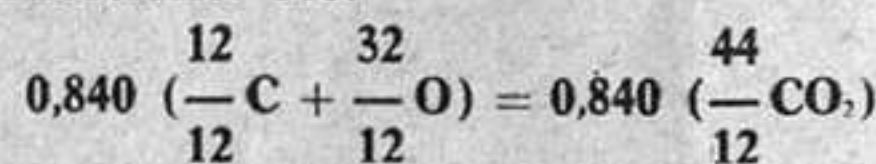
ra, per intenderci) ha già dato in passato qualche esempio di ciò che può fare un paese privo di olio minerale greggio ma dotato di combustibili solidi. « E' interessante osservare a questo proposito — sono parole dell'ing. Giacosa — che, estendendo l'idrogenazione dei combustibili solidi anche soltanto al 6% dell'estrazione carbonifera mondiale, si verrebbe a coprire tutto il fabbisogno di carburante; anche ammettendo l'esaurimento dei pozzi petroliferi in un non lontano futuro, l'industria mondiale potrà sempre soddisfare a tutte le esigenze nel campo dei carburanti.

Per far volare Stukas e Do-17, il Terzo Reich si affidava a intrighi ottenuti dal

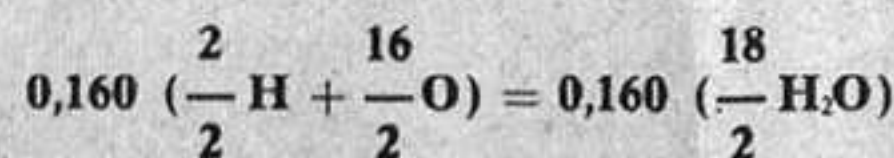
## ♣ La « zuppa bollente »

CONTINUAZ. DA PAGINA 17

Ora ci possiamo studiare le ricette 3. e 4. ed esaminare le possibilità di utilizzazione senza avanzi della nostra provvista di carbonio e di idrogeno: per il primo sarà sufficiente esprimere la formula in dodicesimi tenendo presente che si opera sui Kg. 0,840 di sua competenza e non sul chilo intero per ogni chilo di commestibile. Olé:



L'idrogeno avrà dal canto suo minori pretese — forse anche perché è in minoranza — richiedendo solo di essere espresso in « mezzi » per i 160 grammi a lui pertinenti. Ecco qua: (vedi ricetta 4.):





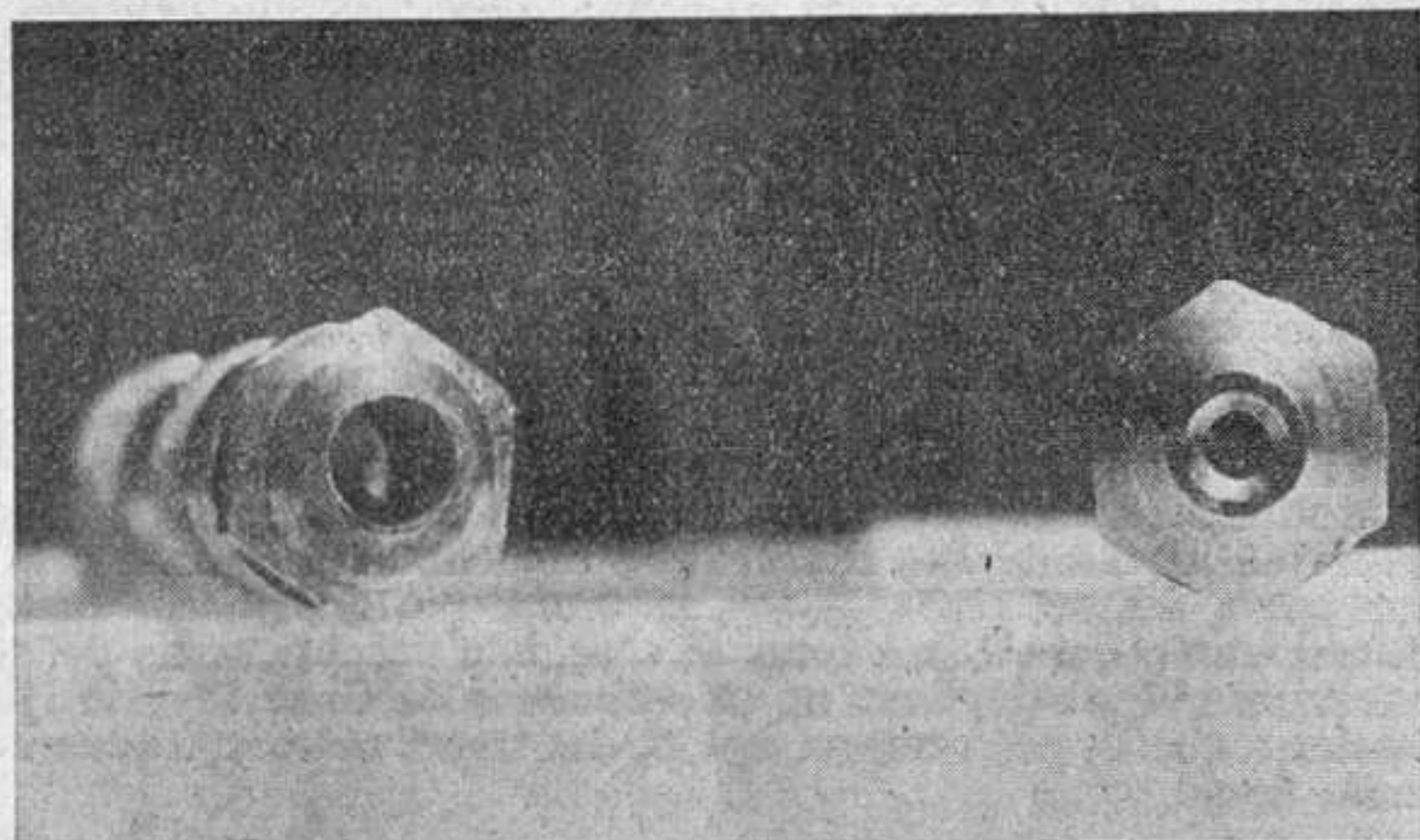


Sopra, Zeccoli al rientro da una «missione» notturna con GTAM ad alcool. A destra, una foto simbolica: per le corse, è preferibile l'alcool denaturato, se non altro per non dover sostituire ai commissari di percorso gli agenti della tributaria, come accadrebbe con quello puro

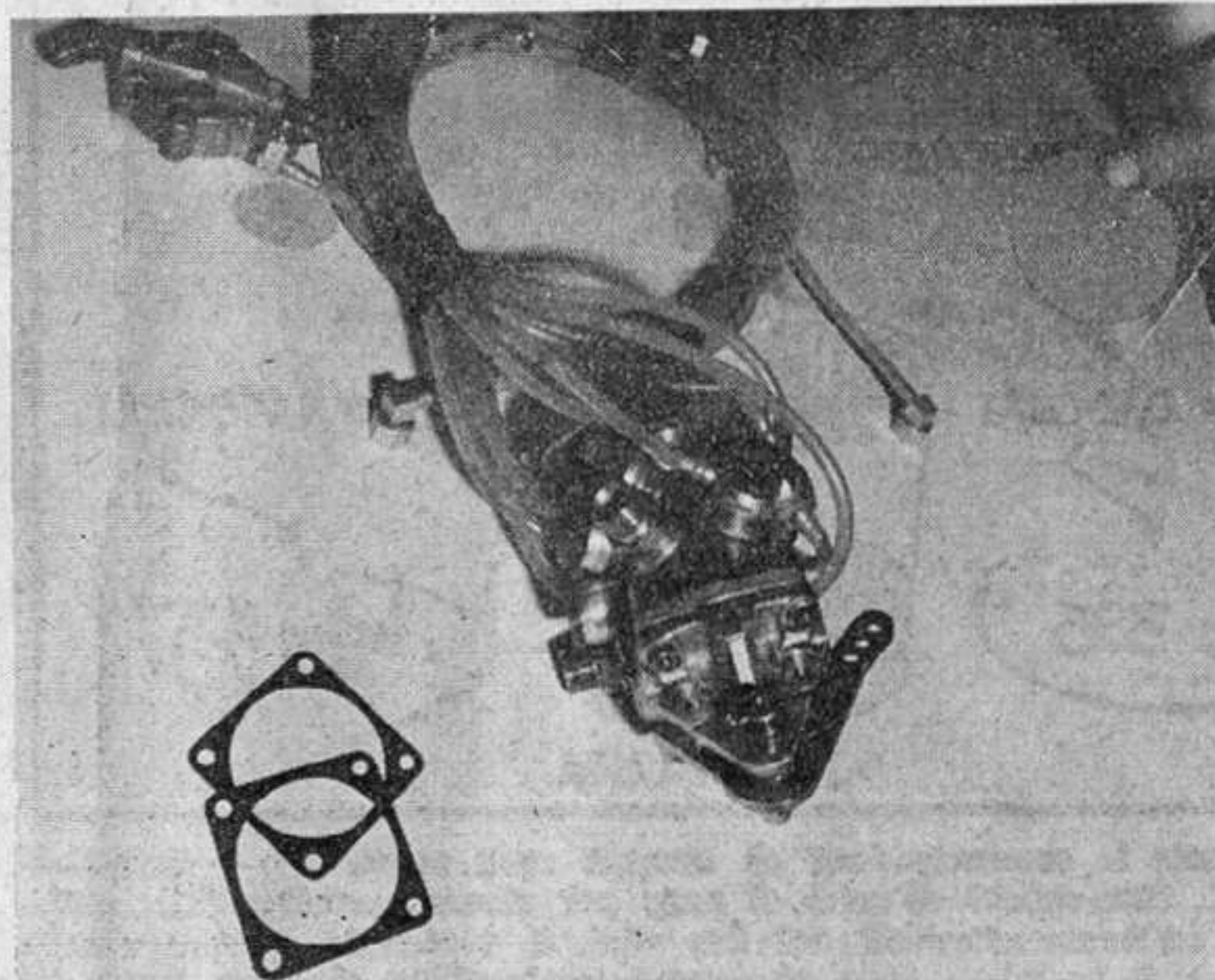


Radiografato in Autodelta  
un propulsore «autarchico»

# ECCO com'è facile «preparare» un motore per il metanolo



Ecco il perché dei maggiori consumi. Sopra, vediamo a sinistra il getto principale, completo di emulsionatore, adatto all'alimentazione alcoolica. Una bella differenza con quello da benzina... A destra, sui motori ad iniezione con impianto Lucas l'interposizione di adatti spessori permette di aumentare la corsa utile del pompante. Per quanto riguarda le pompe di alimentazione, ne occorreranno due in parallelo



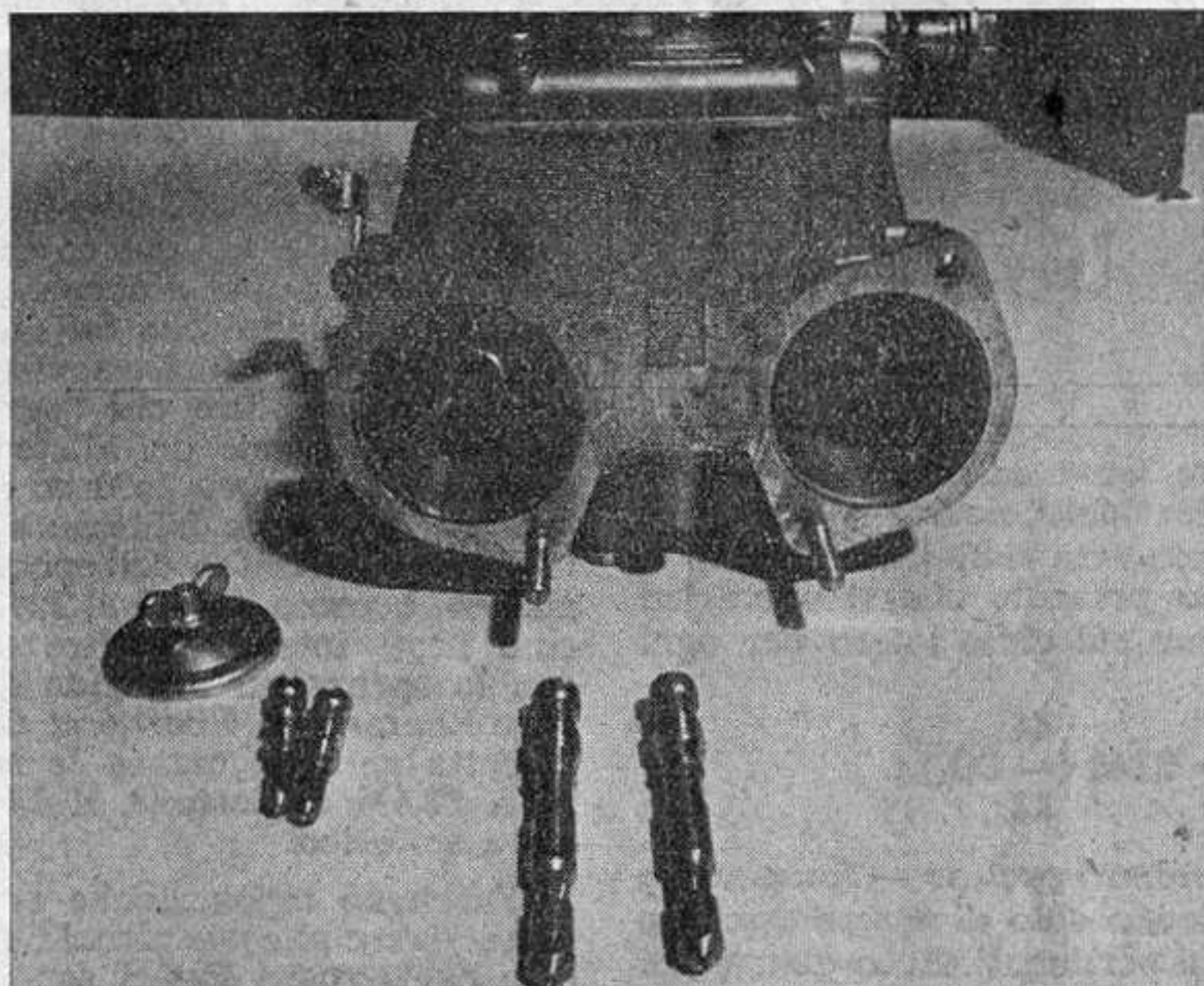
PRODUZIONE DI ALCOOL METILICO NEL MONDO, (espressa in tonnellate) relativa al 1971:

Stati Uniti	2.270.000
URSS	1.044.000
Giappone (1970)	973.000
Germania Ovest	877.000
Italia	370.000
Francia	225.000
Germania Est	172.000
Romania	90.000
Cecoslovacchia	84.000
Jugoslavia	1.000

SETTIMO MILANESE - «A-meeegos, que profumo!!!» griderebbe ancora adesso il Paulista dei Caroselli se avesse potuto accompagnarci l'altra sera a Settimo Milanese. Eravamo già sul cancello, ma abbiamo fatto in tempo a ritardare l'entrata, causa ben noti schiamazzi provenienti da dietro l'angolo: sopravveniva infatti un giallo GTAM, costretto dal traffico a un alternare di rauchi borbottii con rari ma risonanti rugiti.

Vince un dollaro chi ha indovinato che eravamo ospiti dell'Autodelta; ma nessun'arte del vaticinio gli potrà molcire a distanza le papille olfattive con la stessa fragranza di cui noi, fortunati dell'attimo fuggente avevamo soffusa ogni narice.

Poco dopo, rinfrancati ma sognanti, ascoltavamo l'ing. Chiti che in poche parole riassumeva per noi ciò che



Ed ecco quello che si cambia in un motore a carburatori: trattandosi qui di un doppio-corpo, i getti visibili sono quattro, ossia i due principali ed altrettanti del minimo. Da decidere, per i gruppi 1 e 3, una eventuale sostituzione anche dei diffusori dell'aria e freni aria

avreste voluto sapere sull'alcool metilico (denaturato) ma non avete mai osato chiedere. Eccone il resoconto, che fedelmente vi rimpalliamo.

Non ci ripeteremo su combustione e combustibili, argomenti per i quali vi rimandiamo a recenti «memorie mantovane» ove si narra fra l'altro di acidità indotta dall'alcool su individui evidentemente predisposti. Ne approfittiamo invece, per integrare le nostre anemiche considerazioni con ben più concreti commenti ai fatti del giorno.

Innanzitutto, i motivi di una scelta a partire dalla definizione: le varie Federazioni nazionali hanno concordato sull'uso (eventuale) di carburanti succedanei, intendendo come tali solo ed esclusivamente l'ALCOOL METILICO DENATURATO DEL COMMERCIO.

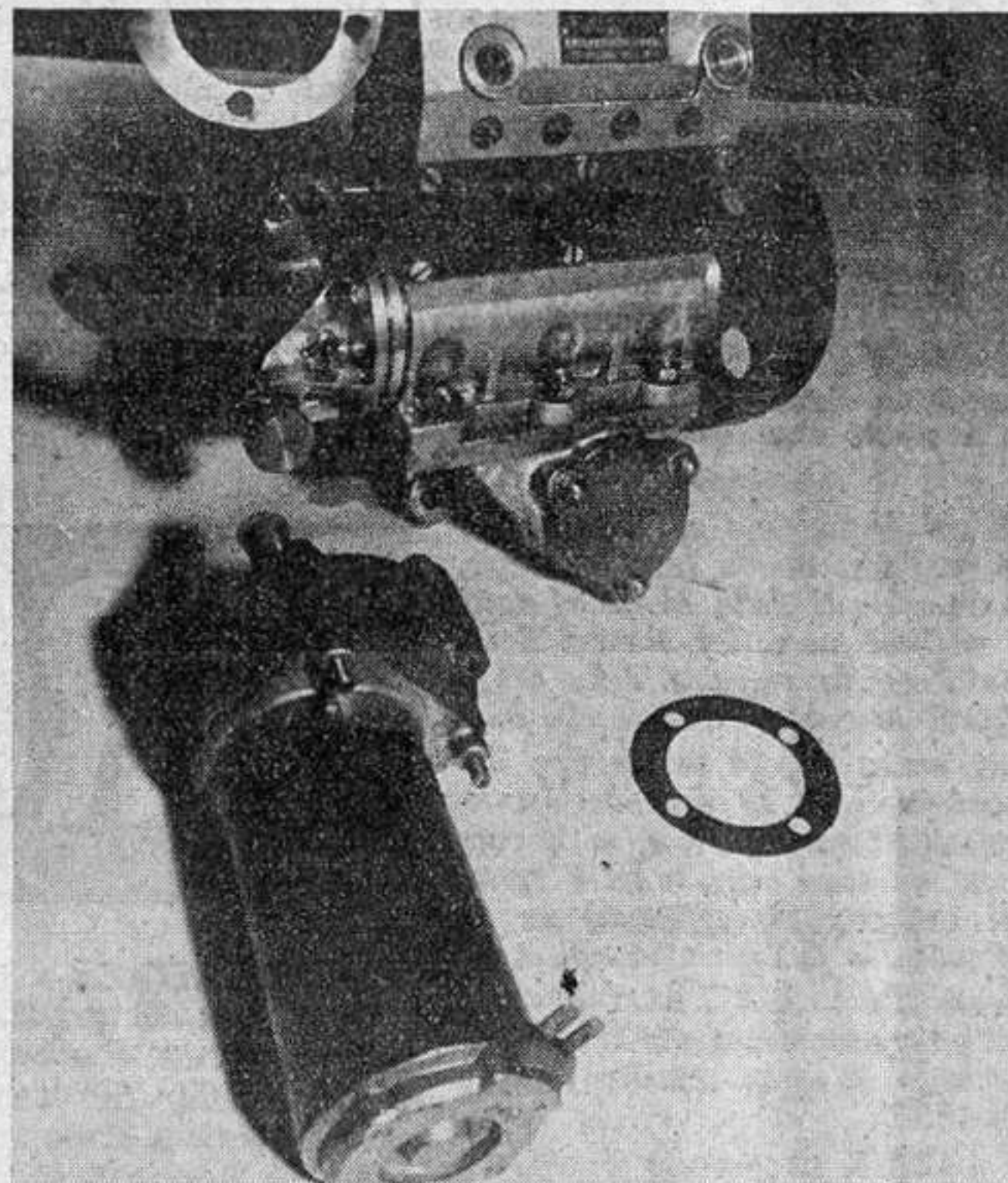
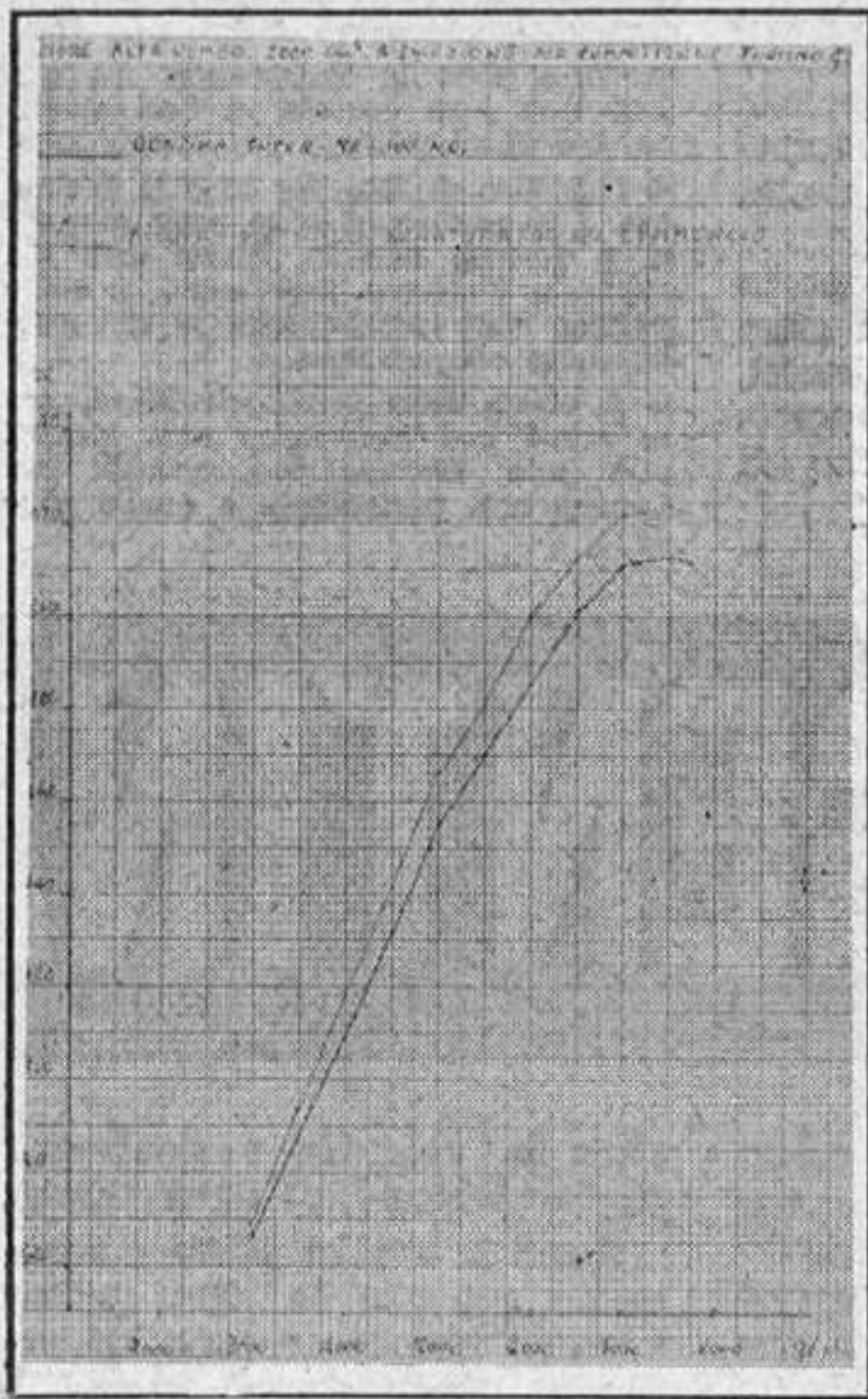
Tra i fattori della scelta stessa hanno influito conside-

razioni di facile reperibilità e disponibilità sul mercato. Con una produzione nazionale annua di 370.000 tonnellate, le 900-1000 tonnellate sufficienti per la stagione di gare dovrebbero infatti dare un senso alle dimensioni, tale da invogliare al silenzio anche i più dotati principi del piagnisteo.

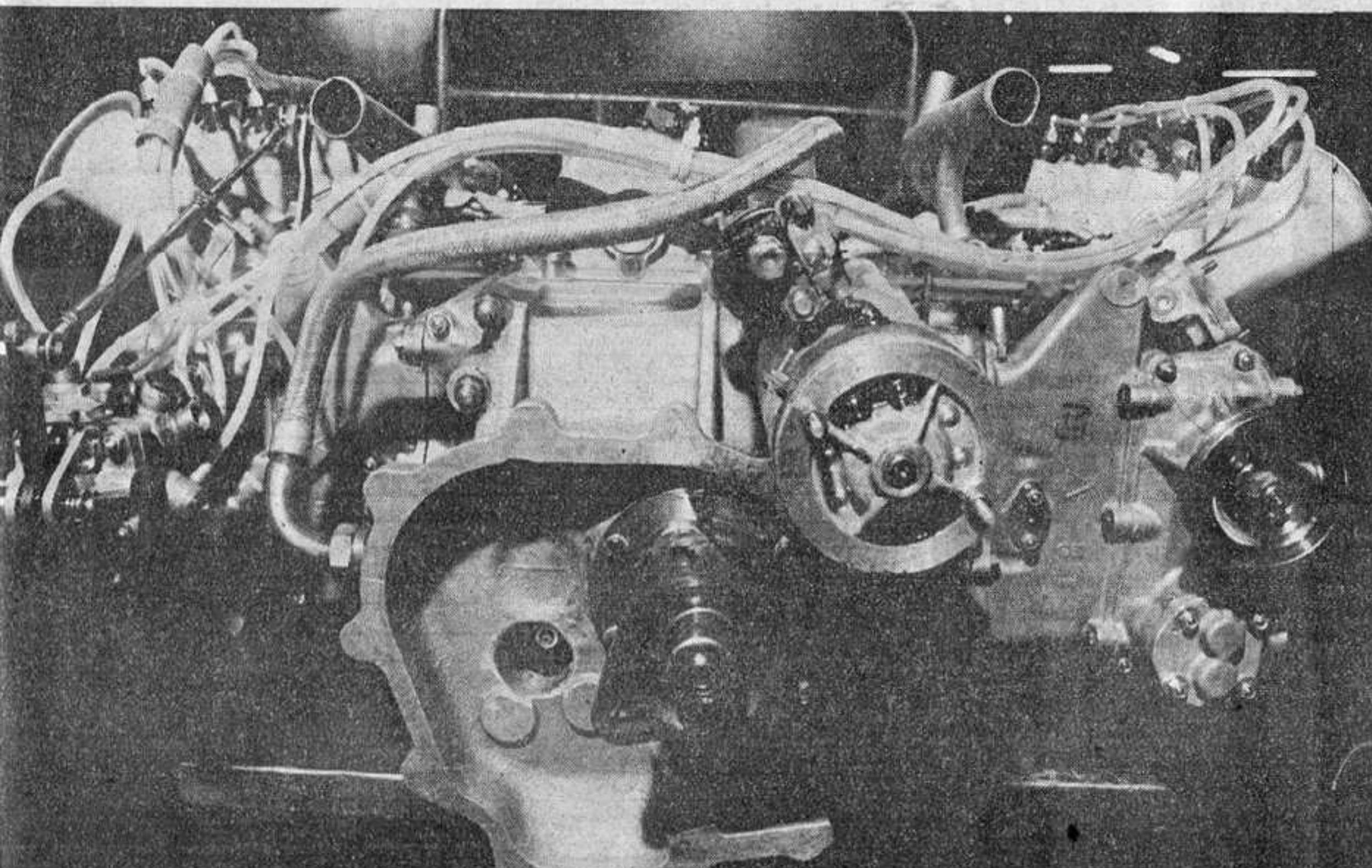
Altro perché della preferenza riservata al «metilico» va ricercata nella sua risaputa applicazione da parte di chi corre in tondo ad Indianapolis, ossia le USAC cars, delle quali da anni si auspica un avvicinamento tecnico alla Formula Uno europea. E questo potrebbe rappresentare, chissà, un passo su quella strada.

Infine, ci diceva l'ing. Chiti, una vivace presa di posizione è venuta dai rappresentanti dei paesi anglosassoni i quali, sulla base di acquisite esperienze corsaiole, hanno mani-





A sinistra, nel grafico vediamo le curve di potenza comparate, relative ad un motore GTAm 2 litri, ricavate dal servizio tecnico Autodelta. L'incremento di 11 cavalli per il CH330H a 7.500 giri rappresenta un tantino di più del 5 per 100, semplicemente maggiorando la portata della pompa d'iniezione. A destra, un impianto di iniezione Spica. Come per la Lucas, anche su questa pompa si aumenta la portata intervenendo con adeguati spessori. In primo piano, una pompa di mandata elettrica rotativa, tipo Bosch



Sulla bancata di sinistra del motore Alfa Romeo 12 cilindri Boxer, si nota il distributore d'iniezione Lucas già descritto in dettaglio. Vista la delicatezza di certe funzioni, è abbastanza comprensibile che il cambio di carburante richieda una «ripassata» ai tubetti ed agli iniettori dell'impianto

festato sintomi di metilismo acuto che nessuno degli altri convenuti ha ritenuto opportuno contestare.

La filosofia della scelta fatta propone immediatamente due punti di vista principali in fatto di utilizzazione:

1 Ci si può accontentare — e scusate se è poco — di aver trovato la maniera di continuare a correre con un surrogato della benzina, visto che di benzina non ce n'è.

2 In alternativa, autorizzare piuttosto i concorrenti a trarre dall'alcool metilico il miglior partito, visto che da tale combustibile si può ottenere una maggiore potenza specifica rispetto alla benzina.

Ci sembra che il primo caso sia più sintonizzato coi tempi che corrono, ragion per cui descriveremo le più semplici modifiche da apportare alle vetture attuali per renderle adatte a bruciare me-

tanolo. La documentazione fotografica si riferisce al materiale Alfa Romeo versione Autodelta da noi visionato.

Per i motori, si dovrà aumentare la portata del combustibile che passa attraverso i relativi organi regolanti: leggi «getti» per le vetture a carburatori e «corsa dei pompanti» nel caso dell'iniezione.

Detta maggiorazione di portata sarà dell'ordine del 70-90% e poiché il pescaggio avviene — salvo modifiche al regolamento tecnico — dai serbatoi di bordo, ciò significa 550 metri percorsi in luogo di un chilometro (o 33 minuti anziché un'ora se preferite) prima di rimanere a secco.

A tale riguardo si dovrà prendere una decisione fra le seguenti quattro — intuitive — possibilità: aumentare la capacità dei serbatoi; correre su distanze ridotte; auto-

rizzare il rifornimento in corsa; spezzettare la gara in più «manches». Con la semplice maggiorazione dei passaggi destinati al combustibile e una messa a punto dell'anticipo all'accensione, risulta dalle prove svolte che non si perde niente in potenza ma che la stessa, anzi, aumenta di circa il 4%.

Per arrivare a questo non è stato necessario intervenire sui condotti dell'aria comburente che, a ragion di logica, dovrebbero risultare sovradimensionati. Gatta, questa, che la nostra CSAI si accinge a pelare in una riunione programmata per il giorno 11 p.v., soprattutto per quanto riguarda i Gruppi 1 e 3. Sono queste, infatti, le vetture che presentano il maggior numero di limitazioni e non ci stupirebbe se, ad esempio,

orz.

A PAGINA 24

## DE ADAMICH

«testimonio»  
al volante di  
una GTAm  
ad alcool



# Più veloce e senza «buchi»

MILANO - Ormai si sa quasi tutto sull'alcool metilico e sulla sua possibilità di utilizzo su di una vettura da corsa, con modifiche irrisolvibili, sia che si tratti di un motore a carburatori, sia che si tratti di uno ad iniezione.

Anche durante la riunione milanese del 22 dicembre scorso per prendere delle decisioni al riguardo, l'ing. Chiti aveva portato dei dati ben precisi su quello che avveniva su di un motore da turismo sia gruppo 1 che gruppo 2 passando dalla benzina all'alcool metilico. Alcuni dei presenti però e-

vare prima una elaborata tipo Gr. 2 Rally, cioè con scarico silenzioso e motore particolarmente elastico. Sono andato in giro per le stradine di campagna di Settimo Milanese guidandola come una vettura normale, cioè senza sfruttare il motore, ma cambiando a basso numero di giri e riaccelerando in seconda o in terza anche da 1500/2000 giri per vedere la situazione di quei famosi «buchi» di carburazione che si temeva venissero accentuati dall'alcool ai bassi regimi.

Vi assicuro che non si avverte



Questo che spiega allegramente nei dintorni dell'Autodelta, nella grande periferia milanese, è Andrea de Adamich che sta provando con soddisfazione l'Alfa GTAm in versione rallistica ad alcool

rano scettici e soprattutto l'ing. Carcano insisteva che secondo lui il rendimento del motore con modifiche così semplici come quelle illustrate sarebbe stato molto difettoso con cali di potenza notevoli.

Le modifiche previste infatti erano:

● per il motore a carburatori di Gr. 1, getti massimo da 175 a 300, getti minimo da 50 a 70 e diminuzione invece del freno aria per ingrassare la miscela. Nessun'altra modifica.

● Per il motore ad iniezione di Gr. 2, alcuni spessori aggiunti al distributore della benzina in modo da ingrassare la miscela, aumentando la quantità di alcool spinta negli iniettori. Nessun'altra modifica.

I rendimenti di ambedue i motori a prova statica risultavano migliori. Cosa fare di meglio per avere anche una prova «dinamica» se non provare in pista una GTA Gr. 2 ad iniezione col pieno di alcool metilico?

L'Autodelta me ne ha fatta pro-

la minima differenza; in poche parole il motore rende allo stesso modo, è elastico, riprende bene e me ne sarei potuto andare anche in centro a Milano senza problemi. Riaprendo di colpo anche giù di giri le caratteristiche di elasticità del tipo rally rimangono invariate, per cui nessun problema anche per questo tipo di gare se dovessimo arrivare all'uso dell'alcool metilico in tutte le manifestazioni nazionali.

Unico artificio usato al momento di accendere il motore a freddo la mattina è stato di spruzzare nelle trombette dell'iniezione della benzina invece che alcool; questo per facilitare l'accensione a basse temperature come in questa stagione; artificio che abbiamo sempre usato in qualsiasi motore elaborato ad iniezione. Cioè invece che spruzzare alcool, continuiamo ad usare la benzina per il così detto «cicchetto».

Andrea de Adamich

A PAGINA 24



una modifica della forma orizzontale della macchina, caratterizzata da una superficie piatta estesa, anche sopra la parte anteriore appuntita. Altra innovazione è la posizione dei radiatori per l'olio, che ora sono posti immediatamente dietro l'abitacolo, in posizione longitudinale, serviti da appropriate prese d'aria. Infine, a completare le innovazioni, vi è il nuovo supporto dell'alettone, che è a forma tondeggianta, molto rigido, con gli attacchi a cavallo del cambio. L'insieme della macchina risulta abbastanza piacevole, e secondo i piloti che

hanno effettuato le prove in Sud Africa, soprattutto Pace, la nuova TS 16 è molto efficace e più facile da guidare. A Kyalami, in dicembre, l'esemplare sperimentale ha compiuto più di duemila chilometri di prove, permettendo una messa a punto molto buona.

Le due Surtees TS 16 sono partite dall'aeroporto di Londra il 4 gennaio, insieme con tutte le altre macchine, su un aereo speciale. Piloti e meccanici, di tutte le squadre, sono invece partiti il 7 gennaio, con un aereo speciale sul quale erano anche gli uomini della Ferrari.

- La Hesketh F. 1 è stata finita il 31 dicembre 1973 e le prove si svolgeranno dopo la Temporada. La vettura non sarà portata in Sud America, ove Hunt piloterà una March 1973.
- Il futuro di Beuttler in F. 1 è dubbio. I patrocinatori sono poco propensi a fornire denaro, finché non sia superata l'attuale incertezza, e corre perfino voce che Beuttler si ritirerebbe dalle competizioni.
- A causa della crisi petrolifera, per le corse sud americane sarà pronta una sola Iso-Marlboro, sicché van Lennep non parteciperà a quelle gare

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

merito di HULME che con una zampata ha sempre messo a posto tutti. HULME non è mai stato invidioso o preoccupato di nessuno. Ha fatto le sue corse, ha vinto o perso, ma sempre per i fatti suoi. Sarà interessante vedere il suo atteggiamento nei confronti di un FITTIPALDI che invece ha sempre vinto volentieri, ma perso con gran dispiacere.

Io credo che il sogno segreto di HULME sia quello di riuscire a vincere un nuovo titolo mondiale e poi smettere come STEWART, e DENNIS non è mai da sottovalutare. Sarà un brutto cliente per tutti e dopo PETERSON e FITTIPALDI nell'ordine ci metto lui, anche se punzecchiato da vicino da altri avversari. Come ho già detto la MARLBORO ha profuso le sue possibilità organizzative nel tentativo di scavalcare la LOTUS. La McLAREN e i suoi piloti gliene possono dare la possibilità.

La terza McLAREN della YARDELY sarà per HAILWOOD, il quale non ha le ambizioni di vincere il mondiale, ma sicuramente di andare almeno forte. Dopo la stagione passata con SURTEES, MIKE ha voglia di guidare una vettura competitiva in un ambiente sereno; la McLAREN gli può dare tutto ciò e il desiderio di dar la paga alle SURTEES e di vedere che lui va forte, sarà uno stimolo notevole per MIKE e per le sue prestazioni sui campi di gara.

**TYRRELL:** SCHECKTER-DEPAILLER: trasliamo DEPAILLER che farà le sue gare per acquisire esperienza ed alla lunga divenire un buon pilota, in un ambiente dove sa di avere il posto assicurato per merito a Elf e dove non avrà la preoccupazione di andar forte e subito ma potrà programmare le sue esperienze nell'arco di due stagioni. E' SCHECKTER l'uomo su cui TYRRELL punta: è giovane, va forte anche se disordinatamente. TYRRELL spera di raddrizzarlo. Io personalmente non vedo in lui uno STEWART, poiché sicuramente di STEWART non ha l'intelligenza. Se pensate di piloti forti degli ultimi tempi sono stati e sono anche dei personaggi oltre che campioni: STEWART, FITTIPALDI, PETERSON. Personaggi nella vita di tutti i giorni, nelle pubbliche relazioni, in attività anche extra corse.

Chi non ha mai saputo essere personaggio non ha mai sfondato al cento per cento (vedi ad esempio HULME o REVSON). SCHECKTER è così: un non-personaggio che tolto dal volante scompare; io credo nelle statistiche, per cui non vedo SCHECKTER alla ribalta dei G.P. come non sarà capace di esserlo in altre manifestazioni a differenza del grande maestro STEWART. Buone corse, qualche vittoria, ma alla lunga mai la grossa consacrazione e poi, chissà perché, anche se si assomigliano non vedo una bella convivenza SCHECKTER-TYRRELL come persone; almeno in momenti difficili non li posso immaginare a braccetto come avveniva ai tempi di STE-

WART. Dopo queste tre squadre ne arrivano tre quarti a parità di possibilità: BRABHAM-FERRARI-HESKETH-MARCH-SHADOW.

**BRABHAM:** REUTEMANN-ROBARTS: il nuovo arrivato non lo conosco, quindi non posso assolutamente esprimere un giudizio. REUTEMANN rincorre da tempo un risultato: cioè vuole riuscire a vincere un G.P. Penso che REUTEMANN, se la nuova BRABHAM sarà al livello di quella precedente sia da mettere contro un ICKX ed un HAILWOOD; in ottima posizione quindi è la BRABHAM con il suo manager ECCLESTONE ci terrebbe particolarmente ad una affermazione che tutto il team inseguiva fin dall'anno scorso. REUTEMANN è un tranquillo; almeno vuole dar ad intendere di esserlo e nell'ambiente inglese vi è riuscito; ma sono sicuro che, quando nessuno lo vede, deve essere un tipo che dice silenziosamente le parolacce. Quindi un pilota capace anche di scaldarsi e di cercare di conquistare un risultato con grinta, anche se a vederlo non sembrerebbe.

**FERRARI:** REGAZZONI-LAUDA: REGAZZONI con spirito di riscossa mi sembra l'unico elemento combattivo della squadra. A leggere i comunicati delle varie prove svolte da FERRARI fine '73 non si capisce se lo scopo della squadra 1974 sia quello di vincere le gare o di dimostrare solo che dopo la partenza di ICKX tutto è tranquillo, tutti vanno d'amore e d'accordo, i rapporti tra tecnici, piloti e meccanici sono sereni e cordiali. Non si avverte insomma quel suono di tromba da combattimento che c'è nelle squadre inglesi. Come ho detto l'unico che mi ispira ciò è REGAZZONI.

LAUDA l'ho visto in novembre a Vienna; l'ho trovato un po' ingrassato, uomo tranquillo, sicuro della sua posizione, senza tutti quei problemi tipo BRM. Quelli rimasti pendenti a leggere sui giornali, se li deve essere accollati la FERRARI direttamente, visto che nessuno ne parla più, né STANLEY BRM, né LAUDA, né la FERRARI stessa. Vedo quindi REGAZZONI con grinta; in cuor mio poi spero che un MERZARIO (che meritava almeno una stagione completa in F. 1 a Maranello) sarà rimpianto dai tifosi FERRARI, perché sicuramente se avesse avuto la sua macchina per tutti i G.P. di un anno, alla lunga avrebbe dato di più di quanto penso potrà dare LAUDA.

**SHADOW:** REVSON-JARIER: ho visto REVSON girare al Paul Ricard con la nuova SHADOW quando eravamo là a provare col 33 12 cilindri. E' andato molto forte e Peter, oltre alle sue capacità di guida, ha portato in casa SHADOW anche le sue possibilità di collaudatore. Dovrebbe riuscire quindi a migliorare molto le prestazioni della vettura. Unendo a queste i buoni mezzi economici

di cui dispongono ed il fatto che Alan Rees, nuovo team manager, sono arrivati dalla MARCH tutti i migliori meccanici, tra cui il capo Peter la stagione della SHADOW dovrebbe essere quella buona, anche perché il rinnovo del contratto del '75 dipende dai risultati di quest'anno e, se le cose non andranno bene, la UOP (ditta di impianti di raffinerie) se ne ritornerà a finanziare vetture negli Stati Uniti. JARIER si è unito all'ultimo momento alla SHADOW creando un gran macello in casa MARCH.

JARIER ha provato il modello '73 per qualche giro al Ricard poi ha seguito tutti a Parigi e lì deve aver concluso l'accordo '74 con gli americani, non avendo la MARCH rispettato gli accordi '73 (dice lui). Non ho idea di cosa potrà fare a differenza di REVSON che sicuramente andrà bene.

**HESKETH:** HUNT: se useranno la MARCH modificata HUNT può essere il pilota che mette a posto tutte queste case comprimarie, inserendosi nel gruppetto dei primi e quindi ripetendo gli exploit del 1973. Stanno costruendo anche una vettura nuova e questo apre nuove difficoltà alla squadra che, se ormai ha già dimostrato di saper mettere a punto una vettura costruita da altri, non ha certo l'esperienza di collaudare una macchina tutta nuova. E' l'unica squadra in gomme FIRESTONE di questi primi gruppi. La FIRESTONE crede molto in lei e quindi potrà usufruire di molti collaudi e delle migliori gomme di questa marca, aumentando le possibilità di prestazione.

Ora arriva il lotto di concorrenti con SURTEES, ISO MARLBORO, BRM, MARCH, AMON, EINSIGN, LOLA. Forse una classifica qui è difficile. Spero solo che la ISO-MARLBORO di MERZARIO risulti più competitiva dell'anno passato e che quindi ARTURO possa fare una buona stagione e si prenda in F. 1 quelle soddisfazioni che in casa FERRARI ha avuto solo saltuariamente.

Per finire nota nuova nel mondo della F. 1 1974. Arriva dalla MARCH dove, saltato JARIER, ho letto che STUCK sarà provato in F. 1 e quindi farà la parte del n. 1 della squadra inglese. Tutto ciò per merito della BMW di cui STUCK è pilota e collaudatore, che con i suoi freddi rapporti con la MARCH è riuscito a far inserire il suo pilota nel mondo di F. 1. La MARCH però in un primo tempo aveva parlato del solito BEUTTLER come secondo pilota, mentre ora si è riservata di comunicare il nome di chi affiancherà STUCK in F. 1. Questo può voler dire che uno dei giapponesi che girano da qualche tempo sui campi di gara europei ce l'ha fatta; per cui sicuramente già dall'Argentina avranno in pista un pilota nipponico. Arrivederci, perciò, ragazzi, il 13 a Buenos Aires!

a. d. a.

# ARGENTINA

**BUENOS AIRES** - Un caldo afoso, con 33 gradi, sfinisce gli argentini che non hanno i problemi di «austerità» della vecchia Europa, ma che devono sopportare un forte calo di corrente elettrica perché la centrale più importante è saltata per «ragioni tecniche». Una Buenos Aires quasi deserta perché tutti sono fuggiti verso monti e spiagge in cerca di fresco. In questo clima si lavora assiduamente per dar termine all'organizzazione del «Gran Premio de la Republica Argenti-

rare la valentia e destrezza di conduzione di ogni pilota.

Sono in arrivo piloti e macchine mentre le due prime vetture che riempiono di rumore l'autodromo, sono le Brabham che pilotano Reutemann e l'inglese Robarts, il cui nome ha riempito il vuoto che nell'elenco degli iscritti c'era per la vettura n. 8, e che piloterà una BT 42. Nei momenti in cui il circuito è lasciato libero delle squadre che lavorano, i due piloti scendono in pista per provare le vetture e metterle in

ELENCO ISCRITTI E NUMERI DI GARA DEL GRAN PREMIO D'ARGENTINA F. 1

1	Ronnie PETERSON	John Player Special-Lotus 72D-Ford	Goodyear
2	Jacky ICKX	John Player Special-Lotus 72D-Ford	Goodyear
3	Jody SCHECKTER	Tyrrell-Elf-Ford	Goodyear
4	Patrick DEPAILLER	Tyrrell-Elf-Ford	Goodyear
5	Emerson FITTIPALDI	Texaco-Marlboro-McLaren M23-Ford	Goodyear
6	Denis HULME	Texaco-Marlboro-McLaren M23-Ford	Goodyear
7	Carlos REUTEMANN	Brabham-Myoson BT 44-Ford	Goodyear
8	Richard ROBARTS	Brabham-Myoson BT 42-Ford	Goodyear
9	Hans J. von STUCK	March 741-Ford	Goodyear
10	Mike BEUTTLER	March-Mourdan 731 G-Ford	Goodyear
11	Clay REGAZZONI	Ferrari 312 B3	Goodyear
12	Niki LAUDA	Ferrari 312 B3	Goodyear
14	Jean-Pierre BELTOISE	BRM-Motul P 160	Firestone
15	François MIGAULT	BRM-Motul P 160	Firestone
16	Peter REVSON	UOP-Shadow-Ford	Goodyear
17	Jean Pierre JARIER	UOP-Shadow-Ford	Goodyear
18	Carlos PACE	Surtees-Fina TS 16-Ford	Firestone
19	Jochen MASS	Surtees-Fina TS 16-Ford	Firestone
20	Arturo MERZARIO	Iso-Marlboro-Ford	Firestone
22	Rikki VON OPEL	Ensign MN 01-Ford	Firestone
24	James HUNT	March-Hesketh 731 G-Ford	Firestone
26	Graham HILL	Lola-Embassy T 370-Ford	Goodyear
28	John WATSON	Hexagon-Ford	Firestone
33	Mike HAILWOOD	McLaren-Yardley M 23-Ford	Goodyear
37	Henri PESCAROLO	BRM-Motul P 160-Ford	Firestone
38	Howden GANLEY	March 741-Ford	Firestone

na Formula 1 Internacional» che avrà luogo domenica prossima 13 gennaio sul circuito n. 15 dell'autodromo municipale «17 ottobre».

Una commissione permanente di appoggio alle gare internazionali automobilistiche creata dal governo tramite il ministero del benessere sociale, con tanto di decreto n. 40/73, si interessa affinché tutto proceda spedito e senza intoppi.

Mentre squadre di operai lavorano accanitamente per rimettere tutto in ordine perché questa gara deve essere una riaffermazione della sensibilità governativa verso gli sport popolari, come è stato ribadito in più occasioni, nuove tribune popolari o quasi sono state costruite o sono in costruzione in punti del circuito che prima erano deserti, specie nelle curve «Ascari» e nell'uscita dal famoso «misto», dove si può ammi-

condizioni competitive. I piloti per il momento non cercano di fare tempi, ma si dedicano esclusivamente a calibrare le loro macchine e a fare prove di gomme.

Sia Reutemann che Robarts non conoscevano ancora le rispettive Brabham BT 44 e 42 quindi è stato tutto un approccio con i rispettivi abitacoli, poi alcune tirate senza pretese sul vecchio circuito n. 9 per non interrompere i lavori di manutenzione del n. 15. Le brevi sgroppate avevano poi come destino i box, dove si provvedeva a qualche variazione degli alettoni, sospensioni e pressioni pneumatiche che i piloti indicavano.

Ad un certo punto la vettura di Roberts si incendiava per un corto circuito sul cruscotto: il pilota con calma toglieva contatto, frenava e rapidamente abbandonava l'abitacolo e i pompieri soffocavano il principio d'incendio.



Ricomincia con qualche polemica organizzativa il «mondiale»: di nuovo tabù i boxes per i giornalisti

calda (33°)

Intanto, una delle prime grane scoppiate è la presentazione dell'elenco delle autorità della corsa: il codice sportivo internazionale indica 13 posti o funzioni specifiche, mentre l'elenco dato dalla commissione di appoggio ne nomina una grande quantità, con funzioni pompose che non risultano in nessun elenco: naturalmente funzioni onorarie che fanno più male che bene allo sport dell'automobilismo.

Altrettanto non è piaciuta molto la nomina del col. Baca a direttore generale di questo Gran Premio. Cioè il direttore della corsa sarà Juan Manuel Fangio con l'appoggio di Froilan Gonzales, Oscar Galvez e Juan M. Borbeau, quattro persone che di corsa ne sanno sufficientemente per non commettere errori. La nomina di Baca potrebbe far credere che, nella eventualità di errori da parte di detto «quadrumvirato», il Baca possa salvare capre e cavoli e questo non è stato digerito da molta gente, fuori e dentro gli ambienti giornalistici e automobilistici.

Altra grana della quale seguiremo i dettagli molto da vicino è la richiesta della GPDA di bloccare i boxes in forma tale che nemmeno i giornalisti possano entrare. Solamente due giornalisti argentini saranno ammessi dentro l'area «off limits», e dovrebbero servire per dare ai colleghi «esiliati» le notizie di quello che succede nei box, cosa che non risulta molto gradita perché si pensa che anche i due colleghi fortunati lavoreranno per un giornale o una radio e le cose «golose» le terranno per loro o le daranno col contagocce.

Contro questa situazione insorgono gli altri giornali, i quali chiedono pure che la misura eventualmente sia adottata anche per i giornalisti stranieri dell'IRPA, i quali non dovrebbero avere accesso nei box in un numero superiore a due, che dovrebbero fare da portavoce... ai loro colleghi mondiali.

Insomma, mentre si prepara questo Gran Premio con molta attenzione perché deve essere un esempio in questo mondo fatto di austerità e poca benzina ed anche perché Peron, allineato con il terzo mondo, vuol far vedere a tutti ed al continente come si vive in Argentina, il dissidio comincia a serpeggiare fra gli organizzatori e i giornalisti.

Augusto C. Bonzi

S. PAOLO DEL BRASILE - Mentre era ad Interlagos per provare la sua nuova Texaco-Marlboro McLaren di Formula 1, in vista dell'inizio del campionato del mondo, Emerson Fittipaldi ha ricevuto personalmente per telefono una comunicazione non troppo incoraggiante per il GP del Brasile che si dovrebbe disputare su quel circuito il 27 gennaio.

Dall'altra capo del filo era il generale Araken De Oliveira, presidente del CNP, il Comitato Nazionale del Petrolio brasiliano, che ha informato il campione brasiliano della decisione del suo ente di non fornire il carburante necessario all'effettuazione delle prove e del Gran Premio del Brasile. Il Brasile ha i suoi buoni motivi per questa decisione, dato che anch'esso è coinvolto nella generale crisi di rincaro del greggio che gli perviene dai pozzi

Dallo sponsor di «FITTI» benzina al G.P. BRASILE

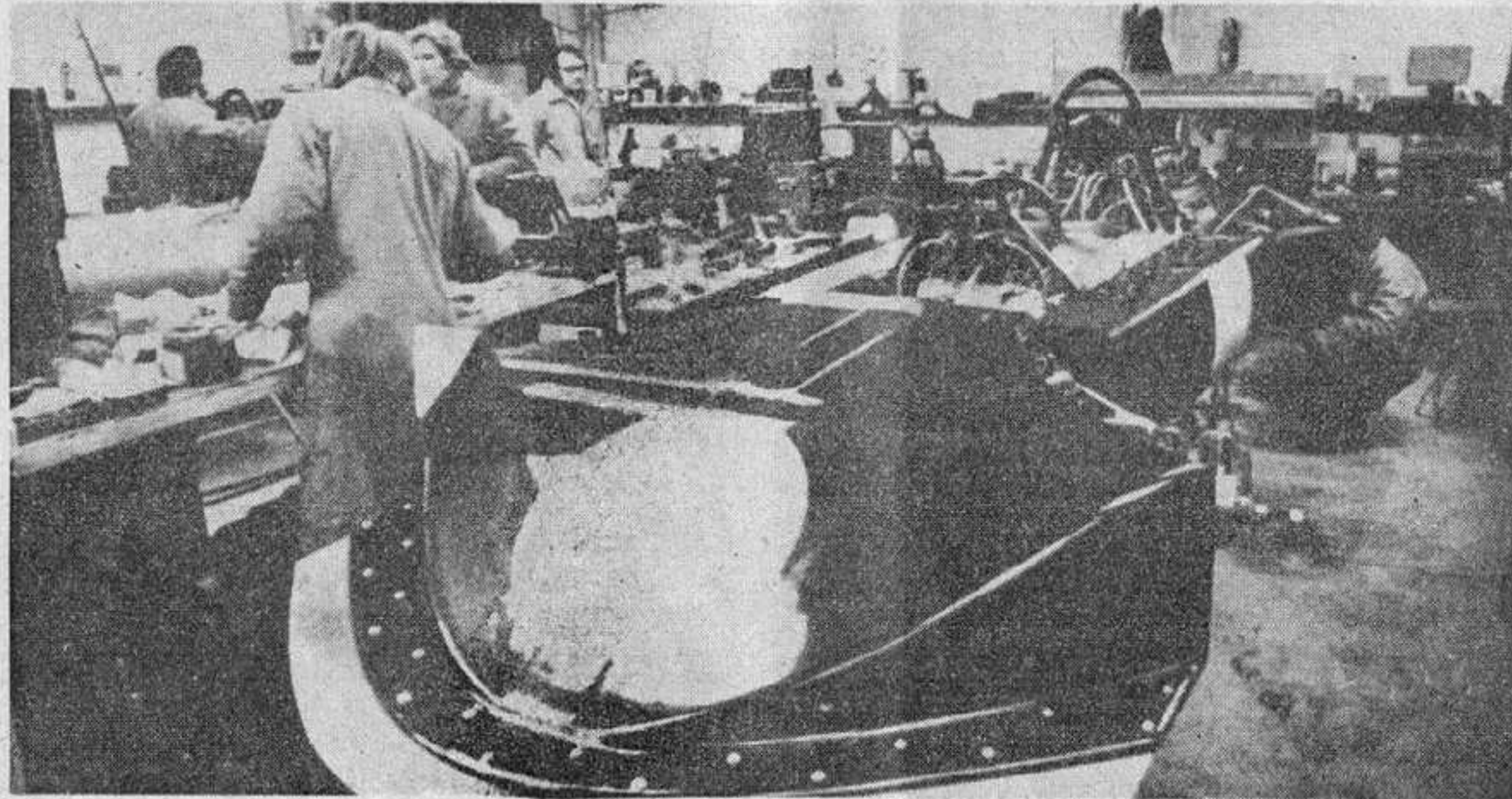
della Bolivia e del Venezuela, ma la notizia è meno grave di quanto si pensi. Infatti, il Governo brasiliano non ha alcuna remora all'effettuazione della gara in se stessa, basta che l'organizzazione si procuri la benzina per suo conto.

E questo è dato per scontato dal

fatto che a patrocinare il Gran Premio è proprio la Texaco, che certamente non farà mancare alla corsa il quantitativo di carburante, dopo tutto neppure tanto ingente, necessario al regolare svolgimento di prove e di gara.

Questa vicenda è indicativa di una situazione di difficoltà cui si pensava potessero sfuggire almeno le gare più importanti come i Gran Premi e le gare di durata, situazione dalla quale il mondo delle competizioni si potrà svincolare solamente rendendosi completamente indipendente dal carburante derivato dal petrolio. Ed è in questo senso che la CSI deve continuare a studiare il passaggio delle competizioni al carburante alcoolico, il che tapparebbe automaticamente la bocca ad ogni sortita demagogica.

Dall'INGHILTERRA le ultime novità tecniche della vigilia



La nuova MARCH è anche per GANLEY

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Il nobiluomo Johnatan Guinness ha assunto un'importante parte nella vita della March di questi difficili tempi di crisi energetica. Socio di Max Mosley e Robin Heard dalla fondazione dell'azienda, non aveva mai dato un contributo attivo fino ad una quindicina di giorni fa quando, per evitare che alla March si lavorasse solo tre giorni per settimana a causa del razionamento della corrente elettrica, ha rinunciato al generatore della sua villa patrizia per offrirlo alla azienda che in questo modo ha potuto completare in tempo le nuove Formula Uno per l'Argentina.

«Col generatore abbiamo mantenuto i tempi sia per la Formula Uno che per le auto dei clienti» diceva soddisfatto Mosley l'altro giorno strofinandosi le mani nella direzione di una stufetta a petrolio da tempo di guerra.

Attorno alla macchina, anzi alle macchine perché sono due ormai complete, lavorano un gran numero di meccanici che hanno dimenticato ogni orario di lavoro anche nei giorni di capodanno. La nuova macchina è bellissima, una vera Formula Uno perversa e nata in funzione dei Gran Premi e non un aggiornamento di vetture esistenti come era capitato nel recente passato.

Monoscocca a cuneo con strutture deformabili all'interno, radiatore acqua sui fianchi aperti «a libro» sul tipo di quelli della Lotus di Formula 2, radiatori olio in coda sotto il grande alettone con enormi pinne direzionali sui fianchi.

Robin Herd ha concepito la macchina pensando molto all'aerodinamica e lo studio al tunnel del vento è stato fondamentale. Il muso, senza radiatore, assume un profilo buffo e grinzoso un po' a cucchiaio ed un improvviso rialzamento della linea aiuta a spezzare l'aria insieme al profilo del posto di guida.

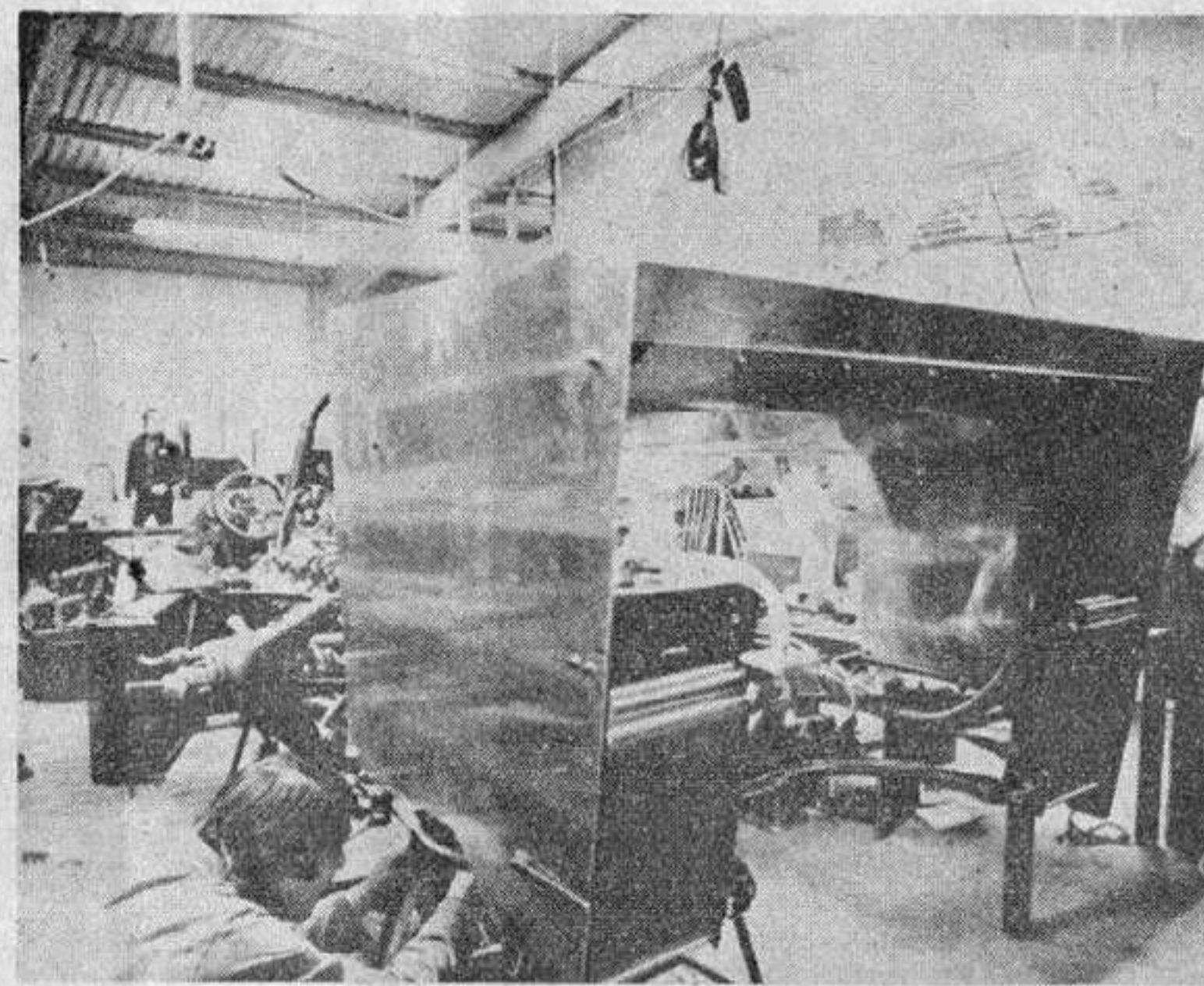
Una gran coda, che non è ancora pronta per l'Argentina, con bocche del convogliatore laterali (prima vol-

Gabriela Noris

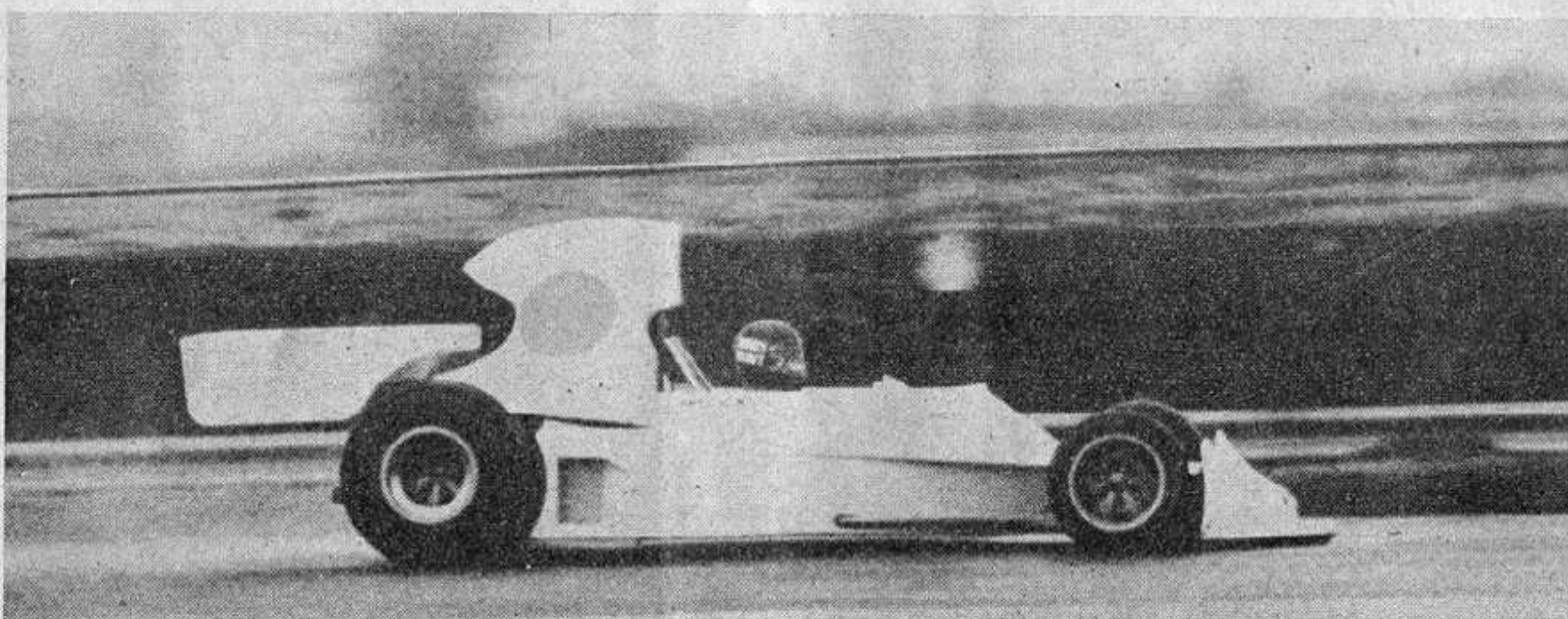
**FORMULA 1**

Ci sono DIECI PERSONE che desiderano raggiungere S. PAULO per il G.P. BRASILE del 27 gennaio?

CHIAMATE al telefono la BONONIA VIAGGI (051) 273410 e potrete combinare un bel viaggio per la seconda gara mondiale '74.



Queste le prime foto della nuova March 741 riprese nell'interno dei capannoni della casa, a Bicester. In alto, si nota la parte frontale molto deportante; qui sopra, l'enorme alettone intubato lateralmente



Ecco James Hunt fare i primi collaudi della nuova Hesketh di Formula 1, la monoposto che il lord si è costruito in proprio. La vettura è in fase di collaudo, e non sarà pronta per il G.P. dell'Argentina

CONTINUA A PAGINA 24



CONTINUAZ. DA PAGINA 23

ta in F. 1), servirà a richiudere in modo eccellente la massa d'aria entro la quale la vettura si muove. Le sospensioni tengono conto delle esperienze positive del passato ed ai triangoli anteriori fanno riscontro quadrilateri posteriori con puntoni di reazione quasi paralleli al motore.

Una macchina tanto bella, però, si è trovata ad essere praticamente senza piloti alla vigilia della nuova stagione: Jarier se ne è andato rompendo un contratto che lo avrebbe legato alla March ancora per tre anni.

«E' male che accadano fatti di questo tipo: noi abbiamo investito su Jarier quando non era nessuno, prendendo rischi economici notevoli. Ora che si è dimostrato capace e avrebbe potuto ripagare i nostri sforzi, se ne va. Non è bene perché in questo modo si scoraggiano le Case a scegliere giovani promettenti. Con che interesse lo farebbero? Peterson, che pure era ben più quotato di Jarier quando fece il contratto con noi non pensò neppure una volta di andarsene prima della scadenza anche se di proposte ne aveva avute molte».

Rimasti senza Jarier, alla March dopo qualche esitazione, hanno deciso per Hans Joakim Stuck. Il figlio del famoso pilota tedesco d'anteguerra aveva già il contratto per la F. 2 (sponsor lo Jagermeister) insieme a Depailler (Elf) ed ora si trova di fronte ad una grossa ma impegnativa opportunità. La BMW aveva fatto qualche difficoltà poi Neerpasch ha ceduto ricevendo in cambio la curiosa promessa che il muso della Formula 1 porterà i colori delle BMW (!).

Per l'altro pilota Robin Herd avrebbe voluto Vittorio Brambilla a tutti i costi. «Vittorio è fantastico e in questa stagione ha fatto delle cose eccellenti. Non credevo potesse cambiare così e adesso sono sicuro che farebbe altrettanto in F. 1».

Con queste premesse i contatti con la Beta hanno dato luogo anche a proposte molto vantaggiose che stranamente hanno lasciato incerto lo sponsor di Vittorio. Per questo ogni decisione viene rimandata a dopo il Sud America.

In Sud America guiderà Ganley, bravo collaudatore per i suoi trascorsi di meccanico, insieme a Stuck. Le altre decisioni compresa quella del giapponese che ha già versato un anticipo, saranno prese per l'Europa.

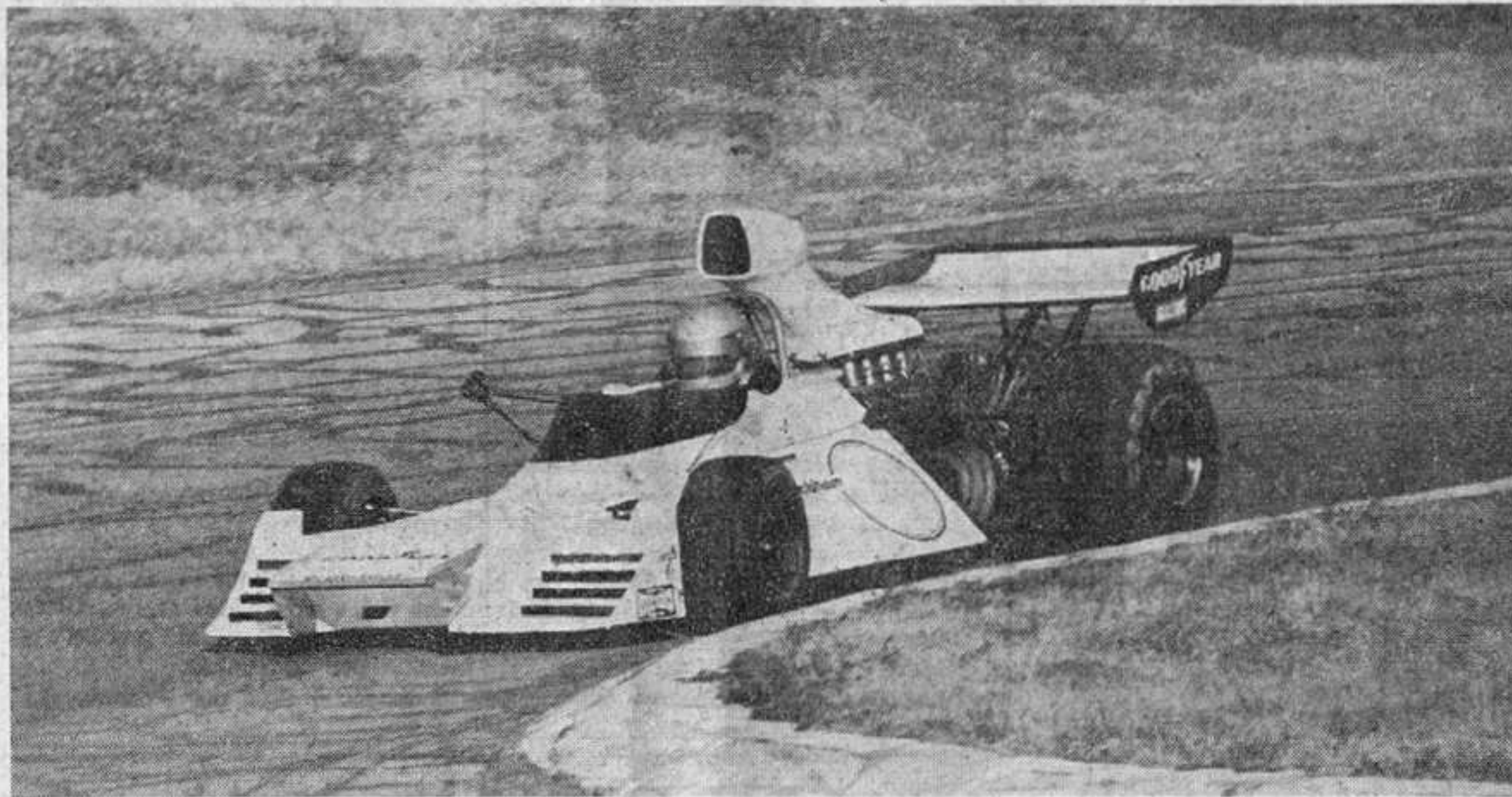
Altra macchina nuova, apparsa fuggolmente in questi giorni dopo essere stata tenuta celata nella officina vicina a Silverstone è la nuova Hesketh F. 1 progettata da Harvey Postlethwyte. James Hunt, che fa la spola tra l'officina e il circuito su di una Porsche Carrera 2700 del team per spiare i test degli avversari, ha detto che la macchina sembra andare molto bene.

La macchina non correrà in Argentina ma verrà portata in Sud America per dei test (ed eventualmente per la corsa non di Campionato di Brasilia).

«Bubbles», il team-manager di Hesketh, era molto impegnato ad allestire la March del '73 e la nuova Hesketh anche perché ora si comincia a sentire il peso della responsabilità dei bei risultati del 1973! La nuova macchina fa evidentemente tesoro delle esperienze di Postlethwyte ed è più simile alla March '73 di quanto lo sia la nuova March '74. Mantiene il radiatore anteriore e la monoscocca deformabile si allarga molto sui fianchi. Il profilo del convogliatore e l'alettone con pinne verticali molto accentuate fanno riferimento alle esperienze 1973.

Una terza nuova macchina è in preparazione, quella di Amon disegnata da Gordon Fowell. Sarà pronta per i collaudi tra una decina di giorni e si presenterà come completamente nuova rispetto a quella costruita nel 1973 per il Motore Tecno. Di Amon ne verranno costruite tre e per il secondo pilota si parla della rivelazione squattrinata della F. 3, Larry Perkins.

g. n.



VALLELUNGA mette a fuoco una « crisi »

## FRANCISCI rinuncia alla F.1 FINOTTO

Claudio Francisci, ripreso al tornante di Vallelunga, durante il suo test con la Brabham BT 42

## I test dell'ALFA

CONTINUAZIONI DA PAGINA 21

si decidesse di lasciar liberi i diffusori sui motori a carburazione. Qualcosa di meno semplicistico potrebbe rendersi necessario per quelli iniettati.

Per i gruppi 2 e 4, essendo tutto molto più affidato allo sfizio di chi prepara, siamo alquanto disposti a vederne delle belle anche se, putacaso, il regolamento venisse reso tale da ammettere modifiche ai soli canali del combustibile scomunicando ogni intervento sull'apparato respiratorio.

Modifiche di dettaglio potranno rendersi opportune per certe guarnizioni in gomma, nonché per i mastici usati sui collegamenti fra bocchettoni e serbatoi flosci, che potrebbero venir attaccati chimicamente dal metanolo. Analoghe considerazioni potranno consigliare di sostituire attacchi e raccordi in magnesio, eventualmente presenti sul circuito del carburante, con pezzi identici ma in alluminio.

L'alcool metilico del commercio può essere usato puro al 100% — come si fa del resto ad Indianapolis — ma è stato accertato che una piccola aggiunta di acqua lo rende meno attivo nella corrosione verso certi materiali. Questo vale in particolare per il prodotto denaturato a base di piridina e/o fenantrene, per il quale riportiamo la miscelazione raccomandata in una recente comunicazione dell'ing. Chiti alla CSI:

— Alcool metilico denaturato del commercio 98% in volume.

— Acqua distillata 2%.



Dopo di che mi sono trasferito a Balocco per alcuni giri per la versione GTA Gr. 2 da velocità.

Purtroppo la pista era bagnata, quindi impossibile un confronto a livello a cronometro rispetto la versione benzina. Quello che conta però è la sensazione di utilizzo del motore, poi che si riesca a battere o no per qualche decimo il record dell'anno precedente non è determinante.

Anche qui praticamente nessuna differenza; cioè il motore tira bene come al solito. Anzi la mia impressione è che dai 5000/5500

— Olio di ricino 0,3%.

Per facilitare l'avviamento a freddo e migliorare l'accelerazione, sarebbe altresì possibile miscelare al metanolo un 5% di etere etilico o un 15% di acetone, ma non sembra che i buoni risultati rendano tale concupiscenza necessaria né raccomandabile.

Se poi la moda dei motori alcoolizzati dovesse perdurare, certamente i costruttori verrebbero spinti a rivedere il progetto dei loro motori per utilizzare al meglio le proprietà intrinseche dei carburanti alcoolici.

Nessuna controindicazione rispetto alla benzina sul piano della sicurezza può essere imputata al metanolo a proposito di infiammabilità, mentre si ha il vantaggio di una possibile estinzione con acqua di eventuali focolai di incendio. Idem come sopra agli effetti della tossicità da manipolazione (non vale berselo...!) che può considerarsi del tutto sicura. Sarà opportuno, per altro, immagazzinare il liquido in contenitori stagni, pieni e ben tappati, data la sua avidità per il vapor d'acqua atmosferico che potrebbe combinare scherzi da prete al momento dell'uso, qualora non efficacemente contrastata.

Attendendo l'evolversi degli avvenimenti, non ci resta per ora che darci appuntamento per la prima corsa a spirito, magari con la segreta speranza di svegliarci tutti quanti domattina e renderci conto che la crisi energetica ce l'eravamo sognata, causa eccessi gastronomici legati alle Feste.

orz.

in su fino ai 7200 che si usano sui 2000 Alfa, l'accelerazione sua migliore, cioè che vi sia un incremento di potenza con l'alcool rispetto alla benzina. Infatti, nelle prove al banco, il motore rende un po' di più con l'alcool e questo conferma anche la sensazione di miglioramento in pista con il pilota al volante.

Quindi, amici, nessuna preoccupazione: se ci faranno correre ad alcool andremo ancora forte ed anzi meglio cominciare a dire: «record a benzina tremate, che arriviamo noi ad alcool!».

a.d.a.

VALLELUNGA - Soltanto la domenica pomeriggio, a due giorni dal termine delle prove con la Brabham F. 1 di Finotto, Claudio Francisci ha deciso (a malincuore) di rinunciare alla possibilità di disputare il mondiale piloti con la Scuderia dell'industriale lombardo. Il test aveva soddisfatto il pilota romano che non aveva trovato difficoltà ad entrare in confidenza con la macchina e questa, nonostante un gran bisogno di messa a punto, pareva in grado di sostenere onorevolmente la prossima stagione di corse con un Team privato.

Le note negative che avevano consigliato Francisci ad un momento di ponderazione prima della decisione si riassumono nella completa mancanza di organizzazione che aveva dato un'aria un po' improvvisata alla prova, certo non molto adatta al clima della F. 1.

A quasi tre mesi dall'acquisto delle macchine non esiste un direttore sportivo che presieda all'iniziativa, non esistono tecnici e meccanici in grado di preparare le macchine che, a parte l'intervento dei Pedrazzani sul motore fuso a Monza, portano ancora visibili i segni della passata stagione.

L'offerta di Finotto, del quale bisogna sottolineare la grande sportività, restava quindi allettante ma il coraggio e l'entusiasmo del gentlemen-driver di Treviglio si scontravano con l'esperienza ed il realismo di Francisci, cosciente dell'impossibilità di schierarsi in gara se non fosse stato creato al più presto uno staff efficiente. Domenica dunque, dopo un consiglio di famiglia con il padre e lo zio Bruno e dopo una lunga telefonata con l'ingegnere Forghieri, Francisci decideva a malincuore di mettere per il momento da parte le sue ambizioni con la F. 1, non volendo rischiare di sbagliare una stagione di gare in un momento un po' delicato della sua carriera.

«Probabilmente sbaglio a non voler rischiare ma non è nel mio carattere dare un seguito alle cose improvvisate. Purtroppo è stato perso del tempo ed a questo punto non saprei dove trovare un tecnico che sappia con precisione dove mettere le mani, dei meccanici validi ed un D.S. senza i quali non è nemmeno il caso di presentarsi in pista. Peccato perché le condizioni di Finotto erano quanto mai buone e la macchina, una volta rinfrescata, era validissima per una scuderia dalle ambizioni relative ma fin dai tempi del K250 ho sempre corso con serenità e precisione ed a questo punto non me la sento di tentare l'avventura».

Ora Martino Finotto deve ricominciare da zero ma crediamo che non gli sarà difficile perché, tutto sommato, l'iniziativa fa gola a più d'uno. L'industriale pilota «lombardo-veneto» era presente a Vallelunga, dove il giovedì ha provato con la sua Escort-2000, non essendo ancora pronta la 1300.

«L'unico rammarico è che si sia perso del tempo prezioso» ci diceva «dopo i due mesi di allena con Fiori che aveva in mente dei sistemi di conduttori troppo distanti dal mio carattere. La mia vuole essere solo l'iniziativa di un appassionato a puro titolo sportivo. Io ho comperato le due macchine ed ho già ordinato altri tre motori, uno dei quali sarà di tipo «super». Una macchina farà tutte le gare europee con Francisci, sempreché accetti, per le quali occorre una cifra coperta per più della metà da due sponsor trovati da me, (Marlboro e STP) il resto è a carico del pilota o di un suo sponsor personale. La seconda macchina sarà tenuta come muletto ma sarà sempre in condizione di correre tanto che a turno vi saliranno Manfred Mober e forse anche Cerulli ma è più probabile Brambilla. Ora ci daremo da fare con l'organizzazione: per il momento so solo che i motori saranno curati da Pedrazzani e che useremo pneumatici Firestone perché la Good-year è troppo occupata con le squadre ufficiali».

Pur nella quasi totale impossibilità di migliorare una macchina decisamente poco a punto, la prova del venerdì (il giorno prima Francisci era riuscito solo a fare pochi giri prima del diluvio) si erano risolte piuttosto bene tanto che, a botta calda, le probabilità di un accordo parevano elevate. La macchina portata era siglata 05 ed è quella guidata nella stagione scorsa da Reutemann. Il motore era piuttosto stanco e si consigliava di non tirare più di 9800 giri, dal momento che quello revisionato era stato montato sull'altra macchina, ex-Stommelen. Alle varie operazioni dovevano provvedere Chuck McCarty,

chiamato per l'occasione, oltre ad un giovane meccanico inglese, Alan Harris (ex McLaren e Brabham), probabile prima pedina del Team. Questi due, a parte l'assenza di un tecnico che conoscesse a fondo la non certo facile BT 42, sono stati impossibilitati a svolgere il loro lavoro, dopo essere stati travolti dall'entusiasmo tipicamente italico dei numerosissimi presenti (meccanici e non) che a torto od a ragione dovevano esprimere un parere.

Il clima era ottimo ma la pista non era completamente asciutta e la pioggia aveva lasciato numerose vestigia soprattutto alla Roma ed al Cimino. Francisci era comunque tranquillo e pareva non trasparire la minima emozione quando alle 14,30 si è calato nell'abitacolo della bianca Brabham. Per saggiare le caratteristiche decise di iniziare a girare nel «piccolo», certo poco adatto per una macchina di 450 CV ma il pilota romano, con la sua solita guida pulita e stilizzata, pare trovarsi a suo agio. Non male quindi il suo giro migliore in 51". Una breve sosta al box per abbassare la pressione delle gomme e poi viene affrontato il circuito completo.

L'operazione pressione — a detta del pilota — sarà l'unica indovinata in tutta



Francisci con Finotto, in una pausa delle prove. Il romano, pur allettato, ha poi rinunciato

la sessione e i seguenti tentativi di regolazione delle barre, dell'alettone e dello spoiler creeranno soltanto incertezza e confusione. Il patinamento all'uscita delle curve, principale vizio di questa macchina, resterà fino in fondo, con plateali accelerate a vuoto che facevano salire di giri il motore ma non trasmettevano potenza alle ruote. Anche i freni, e soprattutto quelli posteriori, avevano un gran bisogno di cure. Assieme all'assetto d'altronde che, nelle condizioni in cui si trovava, faceva partire la macchina con l'anteriore nella parte veloce e con il posteriore nel misto. McCarty doveva quindi trovare una soluzione di compromesso dall'esito piuttosto aleatorio. Francisci comunque non desisteva e dopo una ventina di giri di assuefazione spiccava un buon 1'14"5 che restava la sua migliore prestazione.

Era questa la migliore dimostrazione che la macchina potenzialmente è buona ma che occorre dare immediato corso ad una precisa serie di lavori che portino la BT 42 ad una messa a punto ottimale.

Daniele Buzzonetti



Dall' AUSTRALIA  
il Buon Anno  
della « ripresa »

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

AUTO  
SPORT  
NT

# domenica SPRINT

## La prima corsa della TASMAN CUP movimentata a LEVIN da colpi di scena in serie: finisce per vincere Johnny Walker!

**CORSA A LEVIN** - Gara internazionale di velocità in circuito valida quale prima prova della Tasman Cup - Levin (Nuova Zelanda), 5 gennaio 1974.

**LA CLASSIFICA**

1. Johnny Walker (Lola-Repco), 84 giri in 1.04'19"6; 2. McCully (Begg-Chevy) 1.04'20"1; 3. Stewart (Lola-Chevy) 1 ora

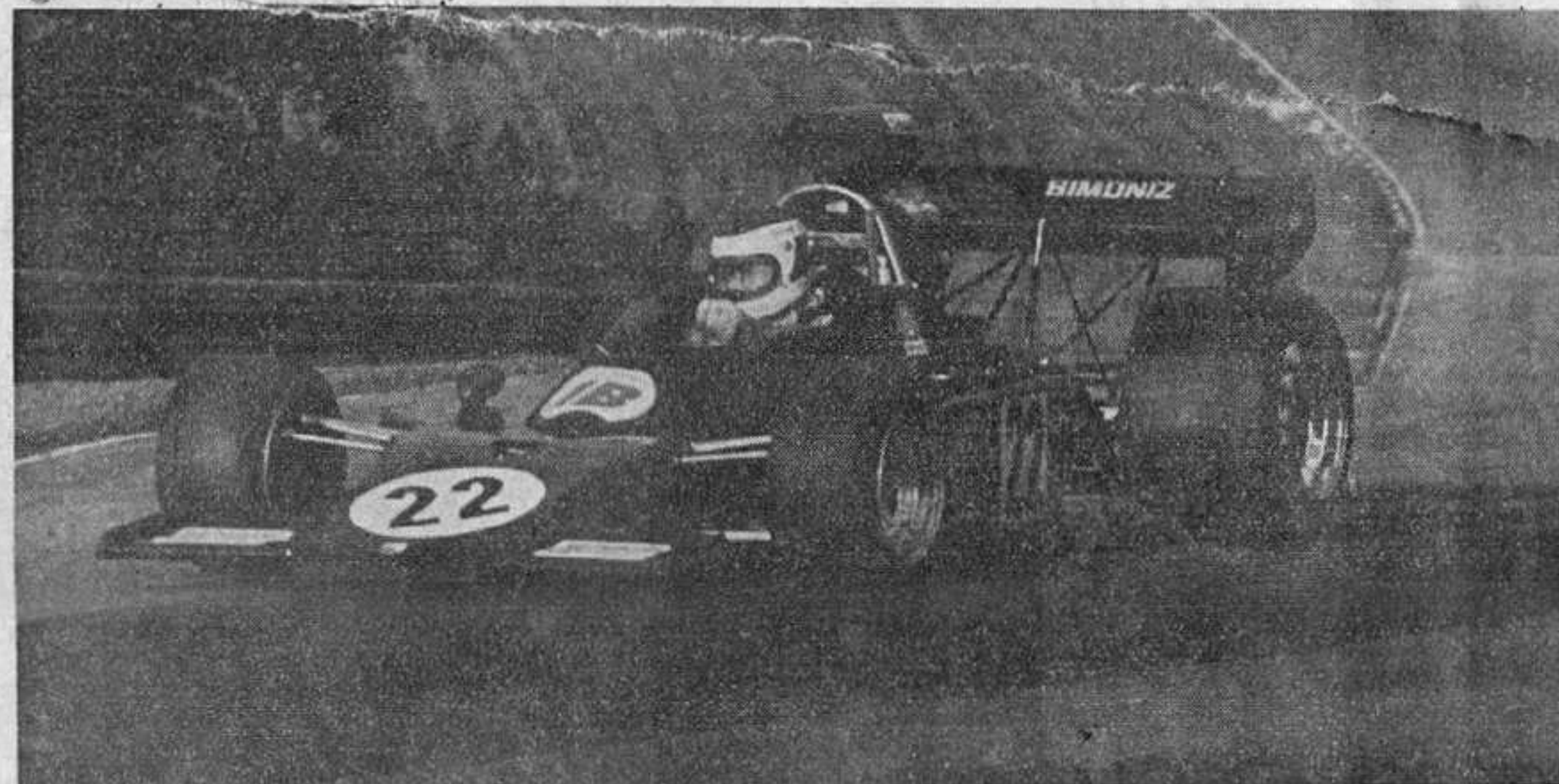
04'20"8; 4. Gethin (Chevron-Chevy) 1 ora 04'59"8; 5. Smith (March-Cosworth) a 1 giro, prima delle Formule 2; 6) Brown (Lola-Chevy) a 2 giri; 7. Oxton (Begg-Chevy) a 2 giri; 8. Booth (Begg-Chevy) a 3 giri; 9. Bartlett (Lola-Chevy) a 5 giri; 10. Doyle (Surtees-Chevy) a 6 giri; 11. Lawrence (Lola-Chevy) a 8 giri; 12. Cook (Lola-Chevy) a 15 giri; 13.

Robertson (Elfin-Repco) a 18 giri.

**Ritirati:** McRae al 45. giro (motore); Mc Cormack al 40. giro (pompa olio); Pilette al 18. giro (incidente).

**Giro più veloce:** Graham McRae (Mc Rae-Chevy) in 43"3, nuovo record.

**Giro più veloce F. 2:** Ken Smith (March-Cosworth) in 43"8, nuovo record.



Graham McRae ha dominato, a Levin in Nuova Zelanda, la gara di apertura della Tasman Cup con la sua nuova GM2, ma si è dovuto ritirare quando aveva doppiato tutti per una perdita d'olio dal motore

### Da go-kart la pista per GETHIN

**LEVIN** - Per la prima gara della Coppa Tasmania erano state iscritte ventidue vetture, ma ne sono apparse soltanto diciassette per le prove. Mancavano, tra gli altri, anche l'inglese Steve Thompson su Chevron e l'americano Cal Rayborn su Lola T190. Thompson aveva confermato la sua presenza, ma poi non se n'è più saputo nulla e può darsi che abbia avuto problemi per il trasporto aereo della vettura. Rayborn, invece, è morto una settimana prima della gara, quando la Suzuki 500 su cui correva a Pukekohe ha avuto un guasto che ha causato un incidente. Altri non partenti sono stati piloti « minori » neo-zelandesi, mentre l'australiano Matich non era iscritto, infatti ha deciso di partecipare soltanto alle prove australiane.

Le vetture del Team VDS, per Gethin e Pilette, parevano promettere bene ed erano state completamente rivedute. La March 732 di Ken Smith era quella riparata con la quale Beuttler ebbe l'incidente nella corsa di F. 2 a Rouen. La Surtees TS9B di Doyle era l'ex vettura di F. 1 pilotata da Hunt alla Corsa dei Campioni, la McLaren M18/22 di Peterson era la M18 con radiatori laterali e sospensioni M22. Entrambe le Lola T332 di Brown e di Lawrence sono arrivate tardi; Brown ha passato due giorni con Frank Gardner al circuito di Manfield, a Nord di Levin, per mettere la sua a punto, mentre Lawrence è riuscito a sistemare l'altra soltanto la vigilia delle prove.

Il punto saliente delle prove è stato il meraviglioso record di McRae, che ha girato a velocità pazzesca sul circuito di Levin in 42"1, cioè di 1"5

sotto il record ufficiale di 43"6. McRae usava « pneumatici da qualificazione » e aveva un carico minore di carburante di quanto avesse nella prima sessione, ove era stato il più veloce in 43"4.

Gethin era tutt'altro che soddisfatto della Chevron: Non gli piacciono le piste corte e accidentate e ha detto: « Vanno bene soltanto per i kart o per le jeep ». La grande sorpresa delle prove è stato Ken Smith, più veloce fra tutte le vetture di F. 5000 uscendo dalla forcella. Il campione australiano, McCormack nella prima

sessione aveva rapporti sbagliati, pneumatici sbagliati nella seconda e la vettura sottosterzava molto. Johnny Walker, non avendo provato durante la settimana, non era abituato al circuito, mentre tanto Lawrence che Brown hanno impiegato parecchio tempo a farsi la mano con le nuove Lola.

Tempo bello e caldo e soltanto McRae, Walker, Brown e McCully hanno migliorato i tempi della prima sessione. Le prove ufficiali sono state molto brevi, della durata cioè di 35 e 30 minuti.

# Mc RAE domina ma perde (ad olio...)

**LEVIN** - Il giorno della corsa, che si disputava su 84 giri, era caldo, con una leggera brezza e qualche nuvola. Tuttora scontento della vettura, Gethin ha detto: « E' un maledetto schifo, tutte le Chevron che ho guidato sottosterzano, ma questa sovrasterza come una dannata ». Anche le vetture di Lawrence e di Brown sovrasterzavano e i due piloti davano la colpa ai rigidi ammortizzatori Bilstein. Lawrence si è fermato durante il giro di riscaldamento ed ha quindi mancato il via, per un guasto al magnete.

Alla partenza mobile è scattato in testa McRae, che conduceva alla curva del « Cabbage Tree », seguito da Max Stewart, Gethin, Pilette, Bartlett, Oxton, Smith su una vettura di F. 2, Walker, McCormack e Brown. Al termine del primo giro aveva un vantaggio di 3", alla fine del secondo il distacco era di 4"22. Alle sue spalle Stewart, Gethin, Pilette e Bartlett erano molto vicini e si disputavano la seconda posizione.

Segnando tempi sul giro fra 43"5 e 44"5, McRae ha ampliato sempre più il varco doppiando l'ultima vettura, l'Elfin di Robertson, al nono giro. Sulla stessa tornata McCully ha superato Brown, per il resto l'ordine non è mutato.

Il primo ritiro è stato quello di Pilette, al diciottesimo giro. E' uscito alla curva che immette sul rettilineo, quando Doyle gli ha tagliato la strada mentre cercava di doppiarlo. La vettura ha attraversato il tratto erboso, finendo contro la barriera di sicurezza, ma non ha riportato gravi danni. Pilette illeso.

Al quindicesimo giro McRae precedeva di 20" la vettura che lo seguiva, però la sua macchina perdeva olio. Lawrence era entrato a sua volta in gara, staccato di sette giri, e girava più o meno insieme a Walker, McCormack e Oxton. Al ventesimo giro Smith ha superato Oxton e al ventisettesimo Doyle è finito sull'erba nella stretta forcella, tornando però in pista in mezzo al gruppo di coda. Stewart e Gethin duellavano serratamente per la seconda posizione, McCully non disponeva più della seconda marcia ed è uscito più lento dalla forcella.

Al trentaquattresimo giro Gethin ha fatto un testa-coda alla stretta forcella per via di problemi ai freni po-

steriori e, Intanto McRae aveva doppiato tutti, eccettuato Stewart. A questo punto l'ordine era il seguente: McRae, Stewart, Gethin, Bartlett, Smith, Oxton, Walker, McCormack, McCully e Brown staccato di due giri.

Al quarantesimo giro l'ordine era: McRae, Gethin, Oxton, Walker, McCully, Smith, Brown, Bartlett, Stewart. Poi Gethin è andato al box, al quarantaquattresimo giro, con una foratura al pneumatico posteriore di destra e alla quarantaseiesima tornata McRae si è fermato sul rettilineo principale, col motore rimasto senza olio. Intanto Smith aveva superato le altre F. 5000 e ha condotto per quattordici giri, con grande entusiasmo del pubblico, ma è poi arretrato di nuovo per via di un testa-coda alla curva del « Cabbage Tree ». Tornato in gara, Gethin è incappato in testa-coda alla forcella e per poco Bartlett non gli è finito contro.

Al sessantesimo giro conduceva Walker (che guardacaso si chiama proprio come un famoso whisky), tallonato da McCully e Oxton. Poi venivano Stewart, Smith, Gethin (che risaliva in mezzo al gruppo), Brown e Bartlett, che andava piano.

L'ordine è rimasto immutato, se non che Oxton è rimasto con poco carburante e una volta la vettura si è fermata ed è dovuta ripartire a spinta. Inoltre il dosatore del gas era rimasto aperto e il pilota è arretrato nelle ultime fasi, mentre Stewart e Gethin (dopo un altro testa-coda) risalivano.

Con la vittoria del « Passeggiatore » (Walker) di nome Johnny è il caso davvero di dire che il 1974 promette di essere proprio un anno... ad alcool per le corse!...

J. Van Loon

### Così (in 17) al via

Graham McRae (McRae GM2-Chevy) 42"1	Max Stewart (Lola T 330-Chevy) 43"1
Peter Gethin (Chevron B24-Chevy) 43"5	Teddy Pilette (Chevron B24-Chevy) 43"7
Kevin Bartlett (Lola T 330-Chevy) 43"8	Ken Smith (March 732-Cosworth) 44"2
David Oxton (Begg FM5-Chevy) 44"4	Warwick Brown (Lola T332-Chevy) 44"5
John McCormack (Elfin MR5-Repco) 44"8	Johnnie Walker (Lola T 330-Repco) 44"7
Graeme Lawrence (Lola T332-Chevy) 45"1	Allan McCully (Begg FM4-Chevy) 45"9
Reg Cook (Lola T330-Chevy) 45"8	Robbie Booth (Begg FM4-Chevy) 45"9
Neil Doyle (Surtees T99B-Chevy) 46"1	Baron Robertson (Elfin MR5-Repco) 47"0
Gary Pederson (McLaren M18/22-Chevy) 49"6	



Solo 8 superstiti dopo durissimi  
4000 chilometri nel BANDAMA

# 2 volte «giallo»

IL MOMENTO CHIAVE

Deciso dai  
meccanici  
DATSUN:

① HERMANN

② LARROUSSE

ABIDJAN - Dopo 1600 Km. di gara era prevista una breve sosta (l'unica in pratica) con un parco di lavoro di tre ore dopo di che le vetture dovevano entrare in parco chiuso da dove dovevano essere prelevate circa due ore dopo.

In questo frattempo la maggioranza dei pochi superstiti (18 macchine) ne ha approfittato per lasciare l'auto in custodia ai meccanici che si incaricavano di portarla al parco chiuso sfruttando la possibilità per qualche ora di sonno prima di ripartire per i 2400 Km. restanti.

Alla Datsun comunque commettevano un grosso errore invertendo l'ordine di consegna delle due 1800 SSS di Hermann e di Larrousse così che il primo ha avuto la macchina consegnata in anticipo (con l'unico danno di aver avuto minor tempo a disposizione per tutti i possibili controlli) mentre il secondo se l'è vista consegnata con ben 14' di ritardo, un tempo al momento non valutato completamente nella sua gravità perché il pilota era già fortemente attardato per i guai alla pompa della benzina, ma che alla fine ha assunto toni drammatici mano a mano che Larrousse macinava chilometri su chilometri ad un ritmo forsennato per riportarsi al primo posto.

Ed alla resa dei conti, quindi, quei 14' primi si sono rivelati determinanti perché il distacco di Hermann su Larrousse è stato di soli sette minuti, con quale delusione dell'equipaggio francese è facile immaginare.

# il rally impossibile

Nella foto di destra, uno spettacolare salto della Datsun 240 Z di Mehta che, nonostante il suo impegno e la sua esperienza, si è dovuto ritirare. Qui sotto, il secondo arrivato, Gerard Larrousse



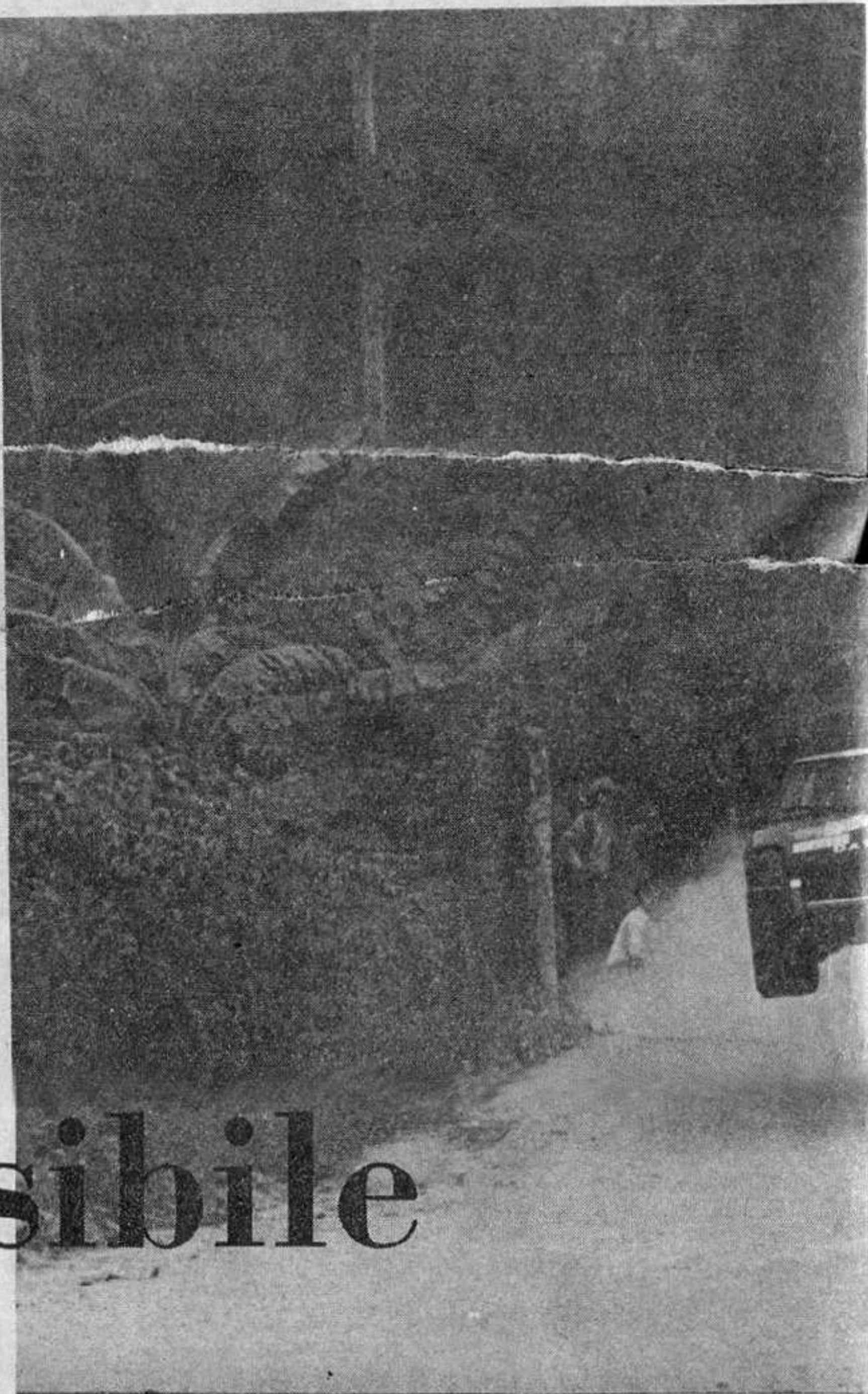
## SPECIALE PER AUTOSPRINT

ABIDJAN - Erano in pochi all'arrivo ad Abidjan ad attendere le otto vetture incredibilmente superstiti dopo la cavalcata di oltre quattromila chilometri di questo durissimo, oseremmo dire impossibile, quinto Rally del Bandama, sicuramente la più dura corsa automobilistica del mondo. Erano pochi i presenti perché dal cielo si stava scatenando un acquazzone (decisamente fuori stagione) con violenza inaudita, giusto in ritardo quel tanto da permettere alle vetture di arrivare, perché sarebbe bastato molto meno, ma qualche ora prima, ad affossare definitivamente le speranze dei pochi rimasti e soprattutto degli organizzatori che sin dalla partenza temevano il ripetersi dell'andamento dell'edizione passata in cui nessuna vettura arrivò più avanti metà gara.

C'erano tutti, comunque, quelli della Datsun, a gustarsi questo ennesimo trionfo in terra africana dove le vetture giapponesi trovano sempre terreno fertile per successi di grande prestigio.

Su otto vetture al traguardo infatti ben tre erano del Sol Levante ed occupavano soprattutto la prima, la seconda e la quarta posizione assoluta intercalate solo dal magnifico terzo posto dell'austriaco Bochnicek alla guida di una Citroen DS 23 ufficiale.

Hanno vinto così Hermann-Schuller, i tedeschi-keniani che già per due volte hanno vinto l'East African Safari, ma i veri dominatori sono stati i secondi arrivati, i francesi Larrousse-Dreyfus, che hanno condotto praticamente sempre la danza con con-



tinui exploit velocistici da lasciare veramente tutti a bocca aperta. Purtroppo per loro il fortissimo ritardo accumulato verso metà gara per un guasto alla pompa della benzina, e soprattutto l'errore dei meccanici a Bouaké di cui scriviamo a parte, li ha relegati ad un secondo posto, a sette primi dai vincitori, decisamente ingiusto. Di tutto il lotto dei favoriti della vigilia, Hermann era certamente uno dei meno quotati nonostante la sua fama di fondista che si era creato al Safari; i primi tempi poi che aveva fatto segnare avevano del tutto convalidato queste ipotesi ante-gara, poi mano a mano che passavano le ore (ed i giorni) la sua Datsun Coupé 1800 SSS (come quella di Larrousse) si avvicinava progressivamente ai primi posti via via che tutti gli altri venivano attardati da guasti meccanici o si ritiravano. Dicevamo della vettura, la 1800 SSS, ebbene questa era molto ben giudicata già prima della partenza da tutti i piloti che la trovavano più competitiva della più nota 240 Z (affidata a Mehta-Billstamm), decisamente meno ma-

neggevole e più pesante, e delle berline 1600 SS (per Chasseuil-Lagniez e Mitri-Karam) meno potenti. Comunque sia, tutte le Datsun ufficiali sono state all'altezza della prova perché Mehta, che partiva per primo grazie al miglior tempo nella prova preliminare della Djibi, ha attaccato subito restando in lotta per l'assoluto sinché il progressivo cedimento del cambio non l'ha tolto di mezzo poco dopo metà gara, mentre Chasseuil era addirittura secondo quando ha perso in un velocissimo rettilineo una ruota finendo rovinosamente fuori strada. Mitri, infine, un pilota locale molto quotato, ha terminato ottimo quarto assoluto completando il successo della marca giapponese, l'unica marca non francese impegnata ufficialmente in questa corsa.

E veniamo alle case francesi che puntano sempre moltissimo ai mercati africani dove tendono ad avere il monopolio delle vendite. Al Bandama erano scese in forze la Peugeot e la Citroen, mentre la Renault aveva inviato due vetture dalle caratteristiche decisamente opposte per compiere degli esperimenti in vista del prossimo Safari.

Meglio di tutti, le cose si sono messe per la Citroen che di quattro vetture alla partenza ne ha piazzate ben tre all'arrivo, la DS 23 di Bochnicek-Kaja (a tratti in testa alla corsa) al terzo posto, e le due SM di Neyret-Terramorsi e Verrier-Umbricht al quinto e al sesto posto deludendo comunque un poco perché molti si aspettavano di più (relativamente alle prestazioni delle vetture rivali) da queste due macchine i-

5. RALLY DEL BANDAMA - Gara internazionale con partenza ed arrivo ad Abidjan (Costa d'Avorio) - 28-30 dicembre 1973.

### CLASSIFICA GENERALE

1. Edgard Hermann-Hans Schuler (Datsun 1800 SSS) 2.31'37", alla media di 94,058 kmh; 2. Larrousse-Dreyfus (Datsun 1800 SS) 2.38'27"5; 3. Bochnicek-Kaja (Citroen DS 23) 3.18'35"; 4. Mitri-Karam (Datsun 1800 SS) 5.11'41"; 5. Neyret-Terramorsi (Citroen SM) 6.26'29"9; 6. Verrier-Umbricht (Citroen SM) 7.09'24"1; 7. Hoeffner-Vanoni (Peugeot 504) 9.20'48"1; 8. Trautman-Palayer (Peugeot 504) 10 ore 18'12"2.



**LA PROVA COMPLEMENTARE DI PARTENZA** - 1. Metha-Billstam (Datsun 240 Z) 3'23"4; 2. Verrier-Umbricht (Citroen SM) 3'24"1; 3. Jabouille-Rives (Alpine) 3'24"2; 4. Larrousse-Dreyfus (Datsun 1800) 3'27"5; 5. Fall-Flocon (Peugeot 504) 3'28"1; 6. Brouns-Le Saux (Alpine) 3'28"9; 7. Neyret-Terramorsi (Citroen SM) 3'29"9; 8. Ambrosino-Bureau (Datsun 240 Z) 3'30"6; 9. Piot-Jaubert (Renault R17) 3'31"0; 10. Chasseuil-Lagniez (Datsun 1600) 3'33"1; 11. Bochnicek-Kaja (Citroen DS 23) 3'35"0; 12. Mikkola-Todt (Peugeot 504) 3'35"4; 13. Herrmann-Schuler (Datsun 1800) 3'37"0; 14. Assef-Dumas (Peugeot 504) 3'37"1; 15. Laurent-Marche (Citroen GS) 3'37"6; 16. Gerenthon-Gerenthon (Peugeot 504) 3'38"1; 17. Cavallari-Cavicchi (Lancia Beta) 3'38"9; 18. Mitri-Karam (Datsun 1800) 3'41"0; 19. Benelli-Saramitto (Opel Ascona) 3'41"2; 20. Vincens-Bos (Fiat 128) 3'42"0; 21. Bequet-Avril (Porsche 911) 3'42"1; 22. Poulain-Poulain (Renault R12) 3'42"4; 23. Bouriot-Bourdieu (Saab 97) 3'42"9; 24. Coste-Coste (Renault R 12) 3'43"1; 25. Dubois-Orio (Citroen DS 21) 3'44"0; 26. Saucet-Van Den Eynde (Datsun 240 Z) 3'44"9; 27. Guessan-Ethy (Datsun 1600) 3'45"0; 28.

Touroul-Indenoch (Simca 1100) 3'45"1; 29. Turco-Quarre (Datsun 1600) 3'45"6; 30. Renduineau-Talbi (Toyota Celica) 3'46"9; 31. Dugue-Page (Simca 1100) 3'47"5; 32. Tognoni-Koss (Alfa Romeo) 3'47"6; 33. Hoeffner-Vanoni (Peugeot 504) 3'48"1; 34. Le Gal-De Maria (Peugeot 504) 3'48"5; 35. Curien-Raudet (Renault R 16) 3'52"2; 36. Saad-Swaton (Fiat 124) 3'54"5; 37. Chateau-Garlet (Peugeot 504) 3'56"1; 38. Diby-Diabate (Citroen DS 23) 3'56"5; 39. Merlone-Lionetti (Volvo 142 S) 3'57"6; 40. Orio-Orio (Peugeot 504) 3'59"9; 41. Dacremont-Vernet (Peugeot 504) 4'00"0; 42. Salviat-Konseler (Datsun 1600) 4'02"2; 43. Druetto-Varese (Volvo 142) 4'02"6; 44. Gahoudy-Ly Abdoulay (Peugeot 504) 4'09"0; 45. De Lamberterie-Whittles (Simca 1000) 4'10"0; 46. Trautman-Palayer (Peugeot 504) 4'12"2; 47. Belloni-Durca (BMW 2002) 4'17"0; 48. Torterat-Lucas (Simca 1000) 4'22"4; 49. Geral-Pascal (Saab 96) 4'36"2; 50. Bos-Szital (Renault R 16) 9'22"4; 51. Herren-Muller (Opel Ascona) 9'22"4; 52. Caron-Fleuret (Peugeot 504) 9'22"4; 53. Waterman-Lemaire (Ford Cortina) 9'22"4.



Questa è la Datsun 1800 SSS dei vincitori del Bandama Rally, Herrman e Schuler; solo la Citroen di Bochnicek è riuscita ad inserirsi nel tris delle dominatrici Datsun, giungendo al terzo posto

scritte come Gr. 5 ed in edizione alleggerita e a coda tronca alla stessa maniera di quelle già viste l'anno passato al Rally TAP in Portogallo.

A scusante (almeno parziale) di Neyret occorre dire che a pochissimi km dal via è rimasto bloccato nella foresta da un cortocircuito che gli ha fatto saltare l'impianto elettrico e che soltanto un provvidenziale intervento dell'assistenza avvisata via radio gli ha permesso di riprendere la corsa con circa un'ora e mezzo di ritardo. Verrier invece aveva avuto precisi ordini dalla D.S. Citroen, Madame Cotton, di non forzare mantenendosi in posizioni di primissimo rincalzo pronto ad attaccare nel caso quelli davanti lamentassero le durissime condizioni del fondo.

La quarta vettura poi, la piccola GS G. 2 affidata ancora una volta a Laurent-Marche, ha terminato ben presto la sua corsa contro un camion che marciava in senso contrario (il rally era aperto al traffico nonostante la media imposta dei 100 kmh) riducendosi ad un ammasso di rottami.

La Peugeot aveva iscritto sei macchine, tre gruppi due e tre vetture di serie: le prime erano per gli specialisti Mikkola-Todt e Fall-Flocon più una per i locali Assef-Dumas, mentre quelle normali erano affidate a tre equipaggi femminili, Hoepfner-Vanoni, Trautman-Palayer e Dacremont-Vernet.

In complesso non c'è stata molta buona sorte anche se per la Hoepfner, che all'arrivo ha preceduto la Trautman, c'è stata oltre alla soddisfazione di aver ter-

minato la corsa quella di aver vinto il G. 1 (e in palio c'erano anche tre milioni di lire da aggiungersi alle altre 600.000 della classifica per dame ed a quelli per il settimo posto assoluto). La Dacremont ha infatti avuto un pauroso incidente, Fall dopo tante pe-

le-Rives ed una interessantissima R 177 per Piot-Jaubert. Entrambe si sono fermate quasi subito, la prima dopo un'ennesima uscita di strada, e la seconda per la rottura del motore dopo che Piot aveva ugualmente preso la partenza nonostante il grave incidente

continuare la corsa sfruttando le vetture di assistenza e rispettando gli stessi tempi imposti dal rally onde ottenerne un test veramente valido in funzione delle prossime spedizioni africane.

Questi i piloti e le vetture ufficiali che in pratica hanno viva-

andavano occupando, ci riferiamo alla Simca 1100 TI di Touroul-Indenoch, alla Renault R16 di Curien-Raudet e soprattutto alle due vetture italiane, l'Opel Conrero di Benelli-Saramitto (un pilota della Costa d'Avorio) e la Lancia-Beta-AUTOSPRINT di Cavallari e il sottoscritto.

La nostra vettura si è comportata magnificamente e dopo l'exploit iniziale in cui Cavallari ha staccato nettamente tutti quelli del G. 1 alla Djibi (ottenendo oltretutto un impensabile 17. tempo assoluto) le cose stavano andando oltre le più rosee previsioni nonostante problemi di illuminazione nella prima tappa ed un ritardo di oltre un'ora e mezzo verso metà gara (per liberare prima la strada bloccata nella savana dall'impantamento della Peugeot della Trautman, della Datsun di N'Guessan e della Porsche di Becquet poi dal distacco del filo che portava la corrente alla ventola con continui problemi di raffreddamento) tanto che nonostante tutto, alla sosta di Bouaké (prima del tappone di 1800 Km da compiersi in 18 ore) eravamo ancora i favoriti per il successo nel turismo di serie ed occupavamo il 14. posto assoluto.

Purtroppo però dopo la breve sosta in cui comunque ci sono stati sostituiti tutti gli ammortizzatori e ricontrollata tutta la vettura, siamo stati costretti all'arresto proprio dalla rottura di un ammortizzatore di quelli nuovi (probabilmente difettoso) che è uscito dal cofano anteriore co-

Carlo Cavicchi



Una bella immagine «africana» della Lancia Beta di Cavallari e Cavicchi, purtroppo fermatasi per la rottura di un ammortizzatore quando era in ottima posizione ed in testa alle vetture di serie

ripezie è finito lui pure fuori strada, Mikkola ha rotto il cambio ed infine Assef si è dovuto fermare a tre Km dall'arrivo (!), quando era quarto assoluto, col motore distrutto.

La Renault infine aveva una berletta Alpine 180 per Jabouil-

la corsa della Djidi dove si era spostato una vertebra ricadendo da un dosso.

La piccola Renault, qui iscritta come G. 5, ma in realtà G. 2, è comunque apparsa ultracompetitiva tanto che dalla Francia è atteso adesso un altro motore per

cizzato la corsa nonostante al via ci fossero 71 macchine, ma a questi occorre aggiungere però le prestazioni dei quattro G. 1 che assieme alle Peugeot ufficiali hanno dato vita ad una bellissima lotta anche per le posizioni assolute che via via queste macchine

CONTINUA A PAGINA 28





A destra, la Renault 17 coupé di Piot ha spiccato il volo durante la prova preliminare: nella caduta, il rallista francese subirà lo spostamento di una vertebra. A sinistra, ecco Piot a terra, dolorante dopo il fatto mentre viene assistito dal medico

## QUESTO «salto» è costato un busto a PIOT



CONTINUAZ. DA PAGINA 27

stringendoci a ritornare precipitosamente sui nostri passi per ritrovare l'assistenza dove ci hanno nuovamente sostituito l'ammortizzatore ma non in tempo (due ore di ritardo complessivamente) per riprendere la gara con un minimo di speranze.

A quel punto restava allora degli italiani il solo Benelli protagonista di una corsa veramente degna di nota nonostante negli ultimi km (centinaia di Km. sarebbe più giusto dire parlando in termini di distanze africane) la fatica lo avesse costretto a ridurre notevolmente il ritmo. La mancanza d'olio per una perdita conseguente ad un dosso incocciato sin nei primissimi chilometri l'ha però obbligato all'arresto poco oltre l'abbandono della Beta lasciando via libera alle G. 1 Peugeot.

C'erano infine altri due equipaggi italiani, le due Volvo della Torino-Corse per Merlone-Leonetti e per Druetto-Varese.

Ai primi va l'onore di essere stati i primi a fermarsi dopo solo dieci Km. di gara per lo sfilamento della camme di un carburatore, per i secondi invece la gara è durata un pochetto (poco però) di più; finquanto cioè la loro vettura non è finita gambe all'aria nella foresta aprendo un nuovo passaggio che sicuramente porterà il loro nome. Un affare comunque, perché così sono riusciti a vendere l'auto sul posto ricavando l'incredibile somma di 260.000 lire (in contanti naturalmente).

Due parole ancora sul rally: la gara è decisamente affascinante, ma la media elevatissima rapportata al fondo impossibile delle strade fanno sì che tutti gli incidenti (e sono stati tantissimi) debbano risolversi molto gravemente per le macchine e soprattutto per i piloti. Desideriamo comunque riportarvi le convinzioni ante-gara di Mehta, Hermann e Mikkola (tutti almeno una volta vincitori del Safari): la gara keniana, al confronto, è un gioco da ragazzi!

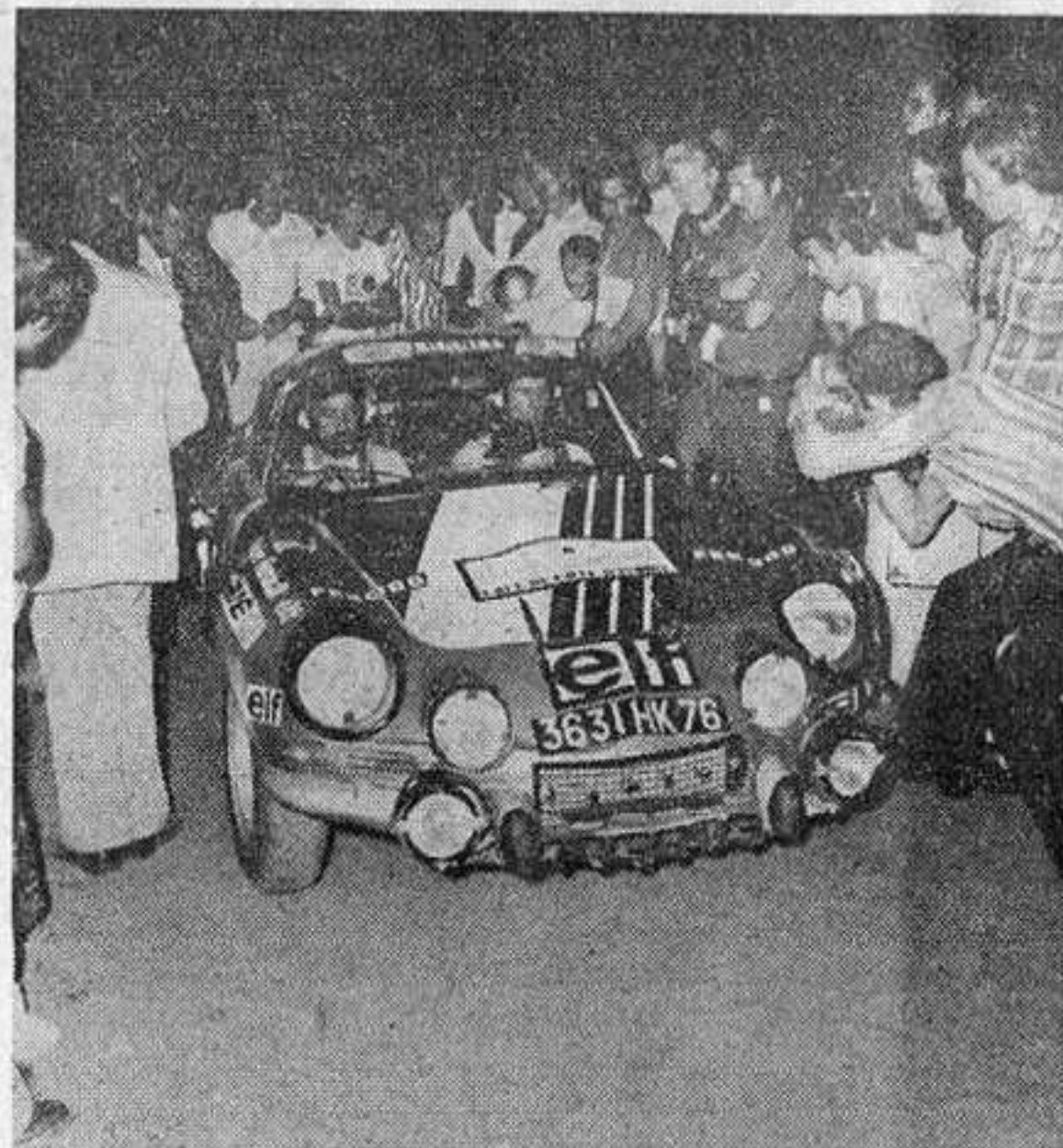
C. C.

• La UNIROYAL ha comunicato che sono necessari non meno di venti litri di petrolio grezzo per produrre un pneumatico tipo turismo.

• Challen E. Taylor, tecnico specialista allo sviluppo dei prodotti di gomma, è stato nominato direttore del Centro Tecnico Internazionale per i prodotti industriali della GOODYEAR a Craighavon, nell'Irlanda del Nord.

ABIDJAN - Correre ad una media oraria di cento chilometri su strade sterrate e senza il minimo pensiero per quella che può essere la sicurezza, può anche essere possibile; può essere pure possibile marciare su strade piene di buchi immensi tutti uno dietro l'altro oppure pronti ad apparire improvvisamente nel bel mezzo di un rettilineo fino a quel momento dal fondo perfetto; quello che è impossibile è pretendere di mettere queste due cose assieme per la sola soddisfazione di poter dire che la propria Maratona è la più dura del mondo.

Questo al contrario è quanto è accaduto in Costa d'Avorio col risultato che di incidenti ne sono successi a catena e che troppi di questi si sono risolti purtroppo piuttosto gravemente. Vediamone i principali: già nel corso della prova preliminare della Dji, Piot, ricadendo da un dosso, riporta lo sposta-



Fra i tanti piloti di rango al Bandama, notato Jabouille (a sinistra) che ha preso il via con un'Alpine in coppia con Johnny Rives. A destra, una delle vetture più «piccole» al via: la 128 di Vincens

mento di una vertebra; prontamente soccorso ed immobilizzato da un medico verrà condotto all'ospedale dove riescono pure a preparargli un busto in cuoio che gli permetterà di partire circa quaranta ore dopo per la gara vera e propria.

Poco dopo il via del quarto controllo orario, affrontando una curva a fortissima velocità in uno stretto sterrato, Laurent va a fracassarsi con la sua Citroen GS contro un camion che marciava in senso contrario occupando ovviamente tutta la sede stradale. Conclusione, macchina distrutta, stato di choc per il navigatore e ginocchio a «pallino» per Laurent. Buon pro per tutti comunque che i due piloti erano ben legati dalle cinture.

Un'ora più tardi Jabouille, che già aveva mostrato una certa tendenza a numeri fuori programma con la sua berlinea Alpine 1800, sfiora un albero di traverso sulla strada e piroetta più volte fino ad ar-

restarsi in un provvidenziale «vuoto» tra gli alberi della foresta anch'egli con la macchina irrecuperabile.

Sei-settecento km. più avanti è la volta della Peugeot di Dacremont a finire accartocciata attorno ad un albero nemmeno intuito causa la polvere sollevata dal concorrente che la precedeva. Purtroppo la sua navigatrice lamenta un bruttissimo taglio sotto la gola, ferite varie al seno e sembra la frattura di una gamba.

La selezione (e parliamo solo dei piloti più noti) continua con Chasseuil che in un rettilineo, mentre marciava a 180 all'ora, ha perso una ruota compiendo un volo pauroso riportando un trauma cranico, stato di choc e tutta una sequenza di punti al capo.

Ultimo della serie, infine, l'equipaggio Fall-Flocon che nella zona delle paludi di Tabou (causa



## Le prove speciali

### 1. TAPPA

Nel tempo imposto: Larrousse, Mikkola, Fall, Mehta; 5. Chasseuil pen. 300; 6. Bochnicek 400; 7. Laurent 1100; 8. Hermann 1200; 9. Mitri 1500; 10. Asséf 1800; 11. Brouns 1800; 12. Touroul 2200; 13. Waterman 2300; 14. Verrier 2800; 15. Gerenthon 3000; 16. Caron 3000; 17. Curien 3300; 18. Benelli 3500; 19. Becquet 3500; 20. Orio 3600; 21. Cavallari 3800; 22. Torterat 3900; 23. Guessan 3900; 24. Salviat 4000; 25. Cothcau 4200; 26. Poulain 4300; 27. Bos 4400; 28. Herren 4500; 29. Giral 4500; 30. Hoeffner 4600.

### 2. TAPPA

1. Larrousse pen. 1000; 2. Mehta 1200; 3. Bochnicek 1700; 4. Mikkola 1800; 5. Fall 1800; 6. Chasseuil 2300; 7. Hermann 2900; 8. Laurent 3000; 9. Curien 3600; 10. Touroul 3600; 11. Turco 3700; 12. Neyret 3900; 13. Asséf 3900; 14. Guessan 4000; 15. Mitri 4100; 16. Jabouille 4300; 17. Gerenthon 4500; 18. Brouns 4500; 19. Bos 4500; 20. Choteau 1600; 21. Bacquet 1600; 22. Torterat 1800; 23. Trauttmann 1800; 24. Renduineau 2100; 25. Asséf 2100; 26. Poulain 2200; 27. Waterman 2200; 28. Salviat 2300; 29. Gahoudy 2400; 30. Neyret 2500.

### 3. TAPPA

Nel tempo imposto: Herrmann, Larrousse, Bochnicek, Mikkola, Fall, Chasseuil, Mehta, Curien, Gerenthon, Touroul, Laurent, Bos, Brouns; 14. Cavallari 200; 15. Orio 600; 16. Hoeffner 700; 17. Benelli 800; 18. Verrier 900; 19. Herren 1100; 20. Choteau 1600; 21. Bacquet 1600; 22. Torterat 1800; 23. Trauttmann 1800; 24. Renduineau 2100; 25. Asséf 2100; 26. Poulain 2200; 27. Waterman 2200; 28. Salviat 2300; 29. Gahoudy 2400; 30. Neyret 2500.

### 4. TAPPA

Nel tempo imposto: Bochnicek, Mikkola; 3. Chasseuil 100; 4. Fall 1100; 5. Hermann 1700; 6. Mehta 2600; 7. Neyret 3200; 7. Verrier 3200; 9. Asséf 3400; 10. Mitri 3700; 11. Guessan 4600; 12. Gerenthon 4900; 13. Curien 10400; 13. Becquet 10400; 15. Cavallari 11500; 16. Benelli 11700; 17. Trauttmann 11900; 18. Larrousse 12100; 19. Hoeffner 12500; 20. Choteau

### 5. TAPPA

1. Fall 450; 2. Larrousse 4900; 3. Bochnicek 5100; 4. Chasseuil 5200; 5. Neyret 5400; 5. Mikkola 5400; 5. Mehta 5400; 8. Mitri 10000; 8. Asséf 10000; 10. Herrman 10200; 10. Varrier 10200; 12. Hoeffner 11900; 13. Guessan 14800; 14. Curien 15300; 15. Trauttmann 20200; 16. Benelli 20400; 17. Cavallari 21000; 18. Choteau 30000.

### 6. TAPPA

Nel tempo imposto: Bochnicek, Mikkola, Fall; 4. Neyret 100; 5. Verrier 300; 6. Hermann 600; 7. Asséf 800; 7. Curier 800; 9. Guessan 1200; 10. Hoeffner 1400; 11. Larrousse 1500; 12. Trauttmann 1900; 13. Cavallari 2400; 14. Benelli 2600; 15. Mehta 3200; 16. Choteau 5800.

### 7. TAPPA

Nel tempo imposto: Larrousse; 2. Hermann 2200; 3. Asséf 10500; 4. Bochnicek 20300; 5. Mitri 20400; 6. Neyret 22600; 7. Verrier 32800; 8. Hoeffner 33900; 9. Trauttmann 41300.

### 8. TAPPA

Nel tempo imposto: Hermann, Larrousse, Bochnicek, Mitri; 5. Neyret 1100; 6. Trauttmann 1800; 7. Verrier 3200; 8. Hoeffner 5800.



# Mentre in CANADA non si fa demagogia (anzi si ampliano i programmi agonistici) la 6 ORE DAYTONA solo a luglio

TORONTO - E' rosea la situazione automobilistica in Canada, e così pure il suo programma di corse per il 1974. Il Governo si è limitato a dare qualche generico consiglio sulla limitazione dei consumi, ma non è stato preso alcun provvedimento restrittivo. Il direttore promozionale del circuito di Mosport, mr. Graham Potter, ci ha detto che il programma del circuito verrà addirittura ampliato. Alla gara Can-Am verrà abbinata una competizione per la F. 5000, mentre è quasi certo l'appoggio consueto della Bulova per le gare di Formula Ford e Turismo da svolgersi durante la stagione. E' già sicuro, invece, il patrocinio Labatt's sul Gran Premio. L'esordio delle gare dovrebbe avvenire o nei primi di aprile o al massimo (se vi sarà ancora la neve) il 28 aprile. Prima di questa data, era tradizione che a Mosport si inaugurasse la stagione con corse di vetture da neve, ma poiché esse non richiamano abbastanza pubblico, gli organizzatori del circuito hanno pensato di sostituirle con gare di sci di fondo, molto più popolari da queste parti.

Il Club AUTOSPRINT di PRATO si è adeguato ai tempi di austerità con una originale corsa in piazza

## Spinte-sprint



Un momento della « corsa » a spinta di Prato: in pista (!!) una Mexico

PRATO - Gli appassionati di automobilismo (quelli veri), ed i piloti si sentono arrugginire. Ma a Prato si scappa, si freme in attesa di una schiarita. Il Club Autosprint locale, ha pensato bene di finire il « nero » 1973, con qualcosa di nuovo, organizzando l'unica nel suo genere, il 1. Gran Premio « A SPINTA ». Con la collaborazione del Garage Rondine, concessionaria Ford della città laniera, (che ha messo in palio il Trofeo), in pochi

ricarsi, è quella (causa le difficoltà di trasporto), della mancata presenza di Nesti, Sangrila, Fargion, Ciardi Rolando. Comunque da Firenze la Mugello Corse si è presentata con Ciardi Vittorio, Nannei, i fratelli Cappellini, mentre della Biondetti era presente Boanini. Facevano da contorno equipaggi pratesi del Buzzi Metalmeccanici, della Pallacanestro CAPP-Magniflex, del Panzer Club, Gruppo Teatro Pratese, dell'Ordine goliardico del Chiavaccio, il locale Autosprint, e per finire un Team KUWAIT!, con tanto di mantello bianco. Era previsto anche un « dirottamento » da parte di questo team, ma tutto è finito per il meglio. La pista è stata ricavata dall'ovale (tipo Ontario) di piazza Mercatale sulla distanza di 400 metri. Le vetture a disposizione erano due; Messico e Capri, due dovevano essere le prove, ma dopo la prima... nessuno era in grado di continuare. I piloti con tanto di tuta e casco (integrale e no), hanno avuto da parte del direttore di corsa la raccomandazione di essere... prudenti! Quattro le persone a « spingere », sull'unico giro, il vincitore risultava l'equipaggio che aveva impiegato il minor tempo, e inutile dirlo la vettura era a motore spento. Il pubblico pratese ha decretato a questa manifestazione un successo notevole, tanto che circa un migliaio di persone erano presenti. Il Club Autosprint Prato ringrazia tutte le autorità che in qualsiasi modo hanno dato il loro contributo alla riuscita della manifestazione.

Nedo Coppini

### LA CLASSIFICA

1. Ordine goliardico del Chiavaccio A in 1'30"3; 2. Capp-Magniflex in 1'32"5; 3. Buzzi Metalmeccanici in 1'42"4; 4. Team G.T.P. in 1'48"1; 5. Panzer Club in 1'55"8; 6. Mugello Corse in 1'55"9; 7. Team Kuwait in 1'56"6; 8. Club Autosprint in 2'05"; 9. Ordine goliardico del Chiavaccio B in 2'06"5.

Questi baldi sceicchi sono i componenti del team Kuwait, assieme al loro «pilota» al traguardo sono giunti solamente settimi

giorni, è stata varata questa originale competizione. Molte le difficoltà da superare, essendo stati necessari tutti i permessi come ad una normale gara di velocità, ma la passione e la volontà dei giovani e non giovani soci del Club Autosprint è riuscita a prevalere su tutto. E dobbiamo dire anche che sono stati in molti ad interessarsi a questa manifestazione; sia la stampa nazionale che la RAI! L'unica cosa di cui gli organizzatori debbono rammar-

# Anche il WATERGATE dietro la « crisi » USA ?

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

NEW YORK - « Come abbiamo comunicato alla stampa (e Autosprint ha pubblicato a suo tempo) la 24 Ore di Daytona non avrà luogo il 3-4 febbraio ma è stata rinviata alla prima settimana di agosto, dopo cioè la 6 Ore di Watkins Glen, e ciò per avere "sottomano" i migliori piloti e macchine del campionato mondiale marche ».

Jim Foster, direttore stampa dello speedway, al telefono, conferma quanto riferimmo in un nostro servizio, smentendo le varie voci circolanti in Italia che volevano lo svolgimento della 24 Ore floridaiana a febbraio.

« Comunque la corsa dei Campioni, fissata per il 15 febbraio — che fa seguito alla prima eliminatória avvenuta a Riverside in California a novembre — avrà luogo regolarmente, seguito dalla settimana della velocità "speedweek" dal 14 al 17 riservata alle Stock car e vetture sport ».

La 500 Miglia per le Stock Car ha già ricevuto una ventina di iscrizioni di grossi nomi con A.J. Foyt in testa seguito da Richard Petty che trionfò nella precedente edizione.

Foster poi prosegue: « Mi è stato chiesto da più fonti, come sarà il "formato" della gara in estate. Potrebbe essere una 24 ore potrebbe essere una sei ore o, se la situazione si aggraverà al punto tale da far scoppiare i nervi alla nazione, potrebbe essere annullata completamente. Ma, si chiede Foster, peggio di così, come potrà andare? »

Peggio di così. Ecco la frase giusta per la situazione attuale negli Stati Uniti avvolti dalla crisi energetica non tanto creata dagli arabi quanto da 150 miliardi di dollari delle sette compagnie petrolifere statunitensi le quali avrebbero « regalato », prima delle elezioni presidenziali, 5 milioni e 700 mila dollari all'attuale « leader » degli Stati Uniti il quale, ora, non potrebbe slegarsi dalla situazione e deve stare al gioco finanziario delle ditte multimilionarie, le quali, a loro volta, tanto per stare al gioco, dopo aver fatto vivere una settimana di terrore a migliaia di guidatori, con lo spauracchio della completa mancanza di carburante nei distributori, ora hanno immesso nelle pompe cateratte di carburante, maggiorato, s'intende, di 6 cents al gallone. Cioè la benzina normale ora costa — minimo — 47 cents (una volta costava 34 cents) e quella super 50 cents, che, alla fine dei conti non rappresenta la fine del mondo, se il carburante venisse distribuito in maniera dosata e senza l'intervento della piovra nera sul capo dei guidatori.

Parliamo con qualche statistica alla mano. Nel 1972 gli Stati Uniti importarono o producevano 5 milioni e 300 mila barili al giorno. Nel 1973 la patria di Washington

ha importato, o prodotto 6 milioni di barili d'olio al giorno, allora, si chiede il povero americano, qualcuno può dirci, dov'è questo shortage, questa mancanza di carburante?

Le riserve petrolifere americane sono state calcolate a 346 miliardi di barili, validi per un consumo di 58 anni (badate bene 58 anni) e questi dati non includono il gas naturale, il carbone, l'energia nucleare e olio distillato da scisti bituminosi.

Lo « zar » dell'energia americana, William Simon, ha dichiarato che, nonostante gli sforzi della sua agenzia (Federal Energy Administration), non gli è stato possibile accertare le riserve petrolifere americane, i cui dati sono nelle mani dei grossi petrolieri i quali sono ultrasegreti in questo settore.

Intanto « Re Riccardo (Nixon) » ha emesso il decreto legge che limita la velocità nelle autostrade a 55 miglia orarie, circa 90 all'ora.

di una volta. Si correrà, ci saranno le corse, forse ridotte in formato, forse ridotte nel sistema delle prove, ma ci saranno. Sarà un po' duro, e lo abbiamo detto in un altro servizio, per gli sportivi che dovranno recarsi ai centri di competizione in automobile, ma ci sono ancora due o tre mesi di tempo e se le cose andranno, come si prevede — noi lo predicemmo un mese fa — anche gli arabi abbasseranno un po' la cresta e grazie alle pressioni diplomatiche di Henry Kissinger, cominceranno a « pompare » olio anche in USA.

Ma alla fine dei conti, sono poi soltanto gli arabi i veri colpevoli? Se si pensa che nei paesi arabi, sei su sette compagnie americane hanno le mani affondate nei pozzi « neri » e che gli aumenti dei prezzi sono stati dettati dai capitalisti del petrolio, si dovrà convenire che, per « convincere » gli arabi dovrà intervenire Nixon « forzando » i petrolieri a smetterla col gioco

## Più corse insieme al GLEN

NEW YORK - Le due gare automobilistiche che hanno luogo comunemente a metà giugno sul circuito di Watkins Glen, quest'anno non avranno luogo. Bob Kelly, direttore stampa del circuito, al telefono ci ha confermato, spiegando, la decisione.

« E' stato un passo puramente preventivo. Poiché non sappiamo quali potranno essere gli sviluppi della crisi energetica nei prossimi mesi, abbiamo deciso di annullare la gara di Formula 5000 e quella della Trans-Am. Comunque questo non significa che le due corse non verranno disputate poiché esse entreranno a far parte della manifestazione riservata a luglio per la Can-Am e ottobre per il Grand Prix. Mentre consideriamo "out" la Sei ore di endurance che di solito si svolge la medesima settimana in cui ha luogo la Can-Am, ci riserviamo di riaprire il capitolo, se la situazione migliorerà entro i prossimi due mesi. »

« Come è noto, gli annullamenti delle suddette gare non sono state dettate da motivi tecnici o per la mancanza di carburante, ma per il semplice fatto che qui a Watkins Glen, il 90 per cento degli spettatori giunge in automobile, con "Trailers" e motociclette. »

« Se vi saranno maggiori restrizioni di carburante per i guidatori noi ne risentiremo maggiormente, spiega Kelly, e di conseguenza non vedremo, come nel passato, 60, 80, ed anche cento mila spettatori. »

Lo scorso anno per la gara « 5000 » a Watkins Glen oltre 79 mila giovani si portarono sulle colline del Glen, moltissimi provenienti anche dal Canada che dista circa 5 ore. Ma da New York e dalla Pennsylvania (tre o quattro ore di macchina) oltre 60 mila appassionati formavano ininterrotte fettucce d'acciaio ed ora con la crisi energetica che fa chiudere (volontariamente) i distributori di benzina la domenica, non sarà possibile ai « fans » di percorrere 700 miglia con quei mostri di macchine che bevono come ubriachi, senza fare rifornimento almeno tre volte.

« Comunque, ripeto, ha concluso Kelly, abbiamo compiuto questo passo a puro scopo preventivo. Se la situazione migliorerà ed i guidatori potranno avere la benzina anche la domenica, allora le corse torneranno al loro normale calendario. »

Da notare che quasi tutta la nazione da qualche mese aveva adottato volontariamente questa riduzione e che soltanto la California teneva ancora la « massima » a 70 miglia per evitare gli ingorghi dovuti alla velocità lenta. Nixon si è subito premurato di dire che così facendo si risparmiano 200 mila barili di carburante al giorno che potrà essere usato in caso di « emergenza ».

A questo caos aggiungete la TV ed i giornali i quali parlano di « panico », di « fine del mondo », terrorizzando i poveri « drivers » i quali, di fronte al giorno del giudizio stanno a casa la domenica, usano di meno le macchine ed impazziscono per correre presso il distributore e fare il pieno.

Qual è la situazione attuale dell'automobilismo sportivo? Quello

finanziario della roulette russa. Intanto un primo colpo è andato a vuoto.

I « lobbyist » — ricordate, coloro che si interessano a far pressioni presso i rappresentanti alla camera senato per far varare una data legge — incaricati alla crisi energetica non sono riusciti a far passare un progetto di legge col quale si intendeva costringere il governo a imporre un tasso superiore alle entrate delle grosse compagnie petrolifere. Qualcuno qui dice, che è stato organizzato un grosso colpo da 150 miliardi di dollari, sempre nel tentativo di eclissare il caso Watergate, alla faccia di 200 milioni di cittadini che pagano regolarmente le tasse (con o senza la crisi energetica).

Lino Manocchia



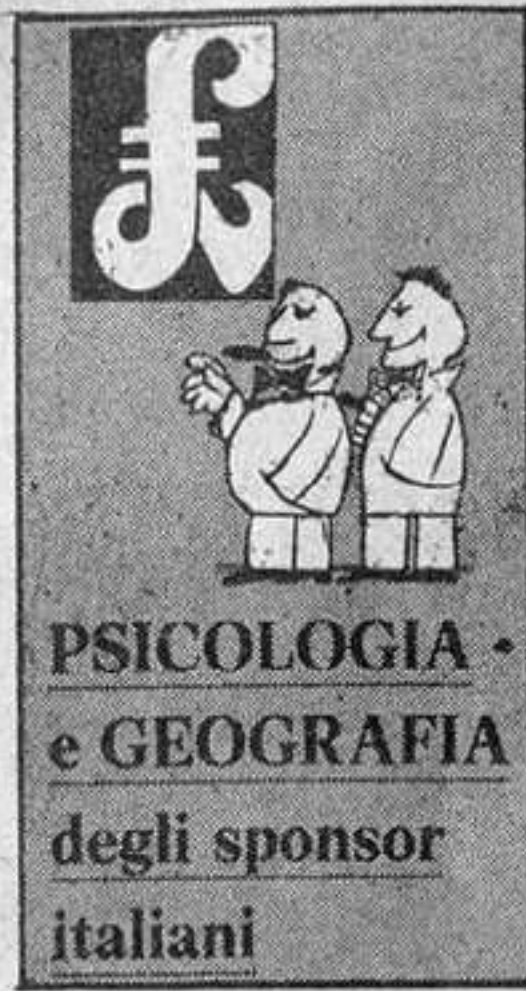
Capita solo ai piloti italiani!

# BRAMBILLA jr.

in parcheggio F. 1

perchè bravo

# TROPPO PRESTO!



SOVICO BRIANZA - «Vittorio in un certo senso è diventato troppo bravo troppo in fretta...» si è lasciato sfuggire il dottor Daniele Ciceri, quello dei due fratelli che alla Beta dirige il timone del marketing tenendo la rotta tra gli aspetti propriamente commerciali, quelli di sviluppo aziendale e dei nuovi prodotti e quelli propriamente pubblicitari, «infatti nei programmi della Beta c'era la Formula Uno... ma non pensavamo che l'opportunità... ed il problema (leggi soldi) si presentassero così presto». In effetti Vittorio Brambilla ha colto un po' tutti alla sprovvista con la sua stagione 1973. Non che si dubitasse delle sue doti, ma nella storia della Formula Due non si ricorda, a parte Rindt, di un pilota privato che sia stato in grado di raccogliere tanti risultati positivi e di finire in un crescendo di successi tali da farlo imporre all'attenzione degli sportivi e della stampa internazionale.

La Beta stessa si è trovata trascinata da questo successo crescente che ha portato a raggiungere molti dei risultati commerciali che l'Azienda si era posti, ma non tutti per una evidente questione di tempo: in altre parole la forma pubblicitaria dell'automobilismo e di Vittorio hanno superato gli avversari, lo stesso sponsor!

«La pubblicità nel nostro settore serve a stimolare il mercato: la nostra clientela è composta in gran parte da meccanici ed autofficine, oltre che da Aziende, e questo genere di consumatore deve essere raggiunto da una pubblicità che possa allo stesso tempo piacerli e convincerli della qualità dei prodotti. Per gli utensili, per i quali la resistenza nel tempo è il requisito principale, è molto importante che l'azienda abbia una immagine prestigiosa che possa validamente opporsi alla concorrenza tedesca che per anni ha dominato il mercato italiano. All'inizio abbiamo fatto una certa fatica a convincere il consumatore che anche in Italia si possono produrre utensili di qualità uguale a quella dei prodotti tedeschi e magari a prezzi più convenienti. E' così in tutto nel settore meccanico... i tedeschi hanno un enorme prestigio (sarà forse per le guerre che hanno fatto!). Per anni la Beta ha prodotto utensili di altissima qualità, per anni abbiamo visitato la clientela con un veicolo di dimostrazione attrezzato per prove pratiche di resistenza degli utensili. E' stato un lavoro paziente e costoso che ci ha portati a garantire il nostro prodotto a tempo indeterminato: anche dopo vent'anni, se un nostro pezzo si rompe, lo sostituiamo gratuitamente. Ma solo adesso possiamo dire di aver colmato quella diffidenza che trovavamo. Siamo convinti che buona parte di questo merito sia dovuta all'attività in automobilismo. Oggi la concorrenza tedesca

perde rapidamente terreno mentre sul mercato italiano stiamo avviandoci ad essere i primi...».

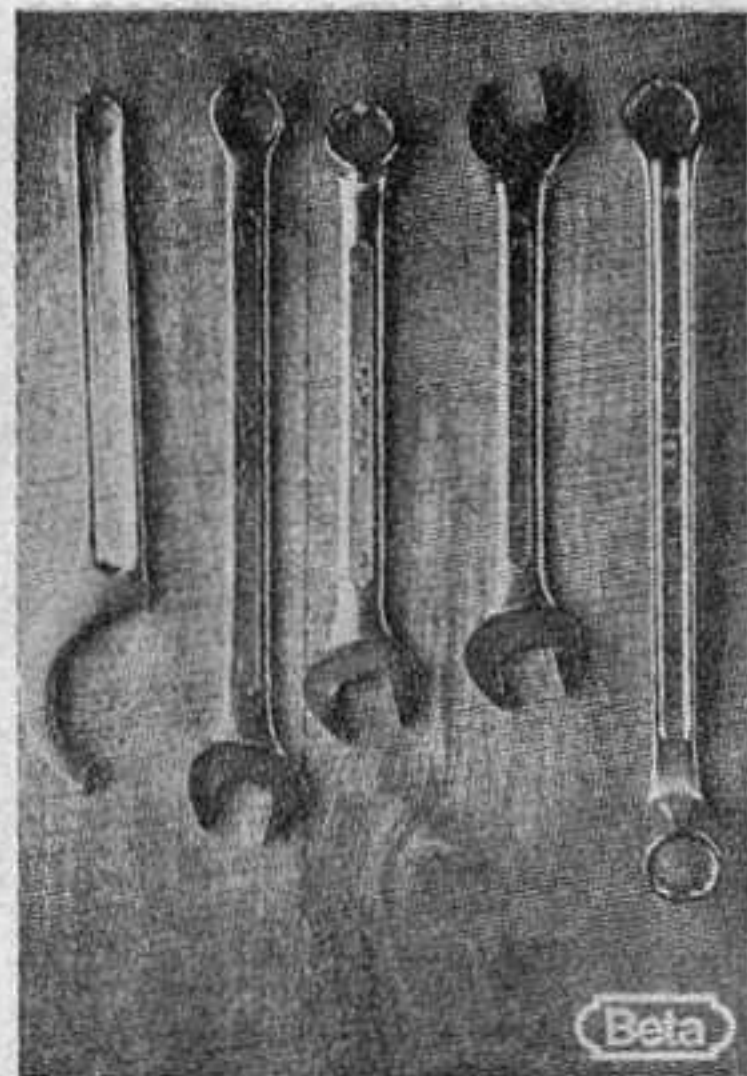
Per chi crede nell'automobilismo come mezzo di pubblicità questo discorso ha l'effetto di una piacevole conferma. Chi non dovesse crederci ha modo di rendersi conto di come stiano effettivamente le cose se si è capaci di concertare un'azione di sviluppo basata sui vantaggi che le corse possono dare.

Ma perché allora non Formula Uno? «Sappiamo che la Formula Uno potrebbe darci grande prestigio, soprattutto a livello internazionale, dove abbiamo in programma di espanderci anche per cercare di parare la crisi che si annuncia in Italia... ma come dicevo il problema o l'opportunità, chiamiamola come vogliamo, di arrivare alla Formula Uno si è presentato prima del tempo. Noi non diciamo no Formula Uno, anzi, abbiamo stanziato una cifra piuttosto consistente per questo. Ma non basta. Io stesso, mio fratello Sandro e molte delle persone che collaborano con noi ci stiamo dando da fare per trovare un cosponsor. Non è detto che il nostro sforzo sia destinato ad andare deluso: aspettiamo ancora risposte da parte di aziende che si sono dette interessate... Purtroppo però la situazione attuale non facilita discorsi di investimento e questo è il problema che incontriamo. Lo stanziamento che abbiamo fatto, da parte nostra, costituisce il massimo sforzo che possiamo assumerci».

Ma non temete di poter perdere un po' della simpatia che avete raccolto in questi anni tra il pubblico? «Ci abbiamo pensato ma abbiamo anche pensato attentamente al limite di investimento oltre il quale non si può andare senza rischiare di mettere in difficoltà l'azienda. Crediamo di avere acquisito qualche merito fino ad oggi e che gli sportivi ce lo riconoscano e capiscano la situazione: è solo troppo presto rispetto ai programmi. Se tutti gli sforzi che facciamo in questi giorni per trovare altro denaro da affiancare al nostro per dar modo a Vittorio Brambilla di arrivare alla Formula Uno dovessero essere anni, siamo disposti a lasciarlo libero. Noi sicuramente oggi siamo in grado di offrirgli di nuovo la Formula Due, una nuova March del '74, ma se lui trovasse uno sponsor per la Formula Uno non avremmo nulla in contrario se sfruttasse l'opportunità anche se, naturalmente, ci dispiacerebbe».

Ciceri, come può intuire chiunque gli parli, è una persona di estremo equilibrio e buon senso, capace di osservare le cose nella loro giusta dimensione. Ciceri, anche se a noi come a tutti dispiace, ha valutato la lunghezza del passo che la sua Azienda può compiere rispetto alle richie-

ste fatte dalla March per affidare una delle due macchine ufficiali al nostro pilota. Ciceri, oltretutto, si trova ad avere problemi che non sono quelli della produzione, dell'espansione, della pubblicità e delle corse: la sua Azienda, come tante, deve sostenere una offensiva di rivendicazioni sindacali che vogliono dire nuovi costi. Purtroppo l'entusiasmo per i successi nelle corse, successi che come abbiamo visto si traducono in successi dell'Azienda e quindi di tutti i dipendenti che in un momento come questo possono contare su basi soli-



Un esempio della produzione della Beta Utensili, tutta attrezzatura altamente qualificata

damente costruite, non sembrano essere giustamente apprezzati.

In una economia come la nostra, cioè di libera concorrenza, la solidità di una azienda e quindi la sicurezza del posto di lavoro e dei benefici che una attività prospera garantiscono, sono affidati all'intelligente politica commerciale e pubblicitaria di chi dirige questa azienda.

In una economia come la nostra se investire in pubblicità significa portare via clienti ai concorrenti quella della pubblicità non è una spesa, ma un investimento che, se è giustamente scelto, costituisce una garanzia per tutti. L'attività della Beta in automobilismo ha proprio questa funzione e sarebbe peccato che uno sforzo dimostratosi estremamente redditizio non raccogliesse attorno a sé l'entusiasmo di tutti coloro che hanno interesse nel successo della Beta.

Perché non è andato a buon fine il contratto con la ISO? «La ISO ha uno sponsor principale, che è la Marlboro, e questo ci avrebbe messi in secondo piano: sostanzialmente non crediamo in un matrimonio a tre nel



Brambilla-Beta Utensili, un binomio ormai inscindibile in Formula 2 che nella stagione 1973 è «esploso» anche troppo in fretta

quale, tra ISO e Marlboro, noi saremmo risultati terzi».

E la March? «Alla March apprezzano molto Vittorio: abbiamo avuto modo di rendercene conto nel corso della stagione 73. Anche i rapporti che abbiamo con la casa inglese sono molto buoni (si capisce vedendo i carrelli porta utensili Beta di fianco alle macchine ufficiali sui campi di gara!) e avrebbero piacere di mettere Vittorio in squadra. Per questo hanno proposto condizioni molto vantaggiose assumendosi in proprio una parte dei costi. Purtroppo però per la Formula Uno anche alle condizioni vantaggiose...».

In uno sport dove domina la velocità le vittorie e le soddisfazioni sono destinate ad essere superate rapidamente dai nuovi avvenimenti: così dopo un anno di successi si finisce col parlare solo dei problemi futuri senza riappare quelli che sono stati i momenti di gioia trascorsi.

«La fortuna si accompagna sempre al successo: abbiamo cominciato il 1973 bene perché avevamo chiesto a Surtees due TS15 che non ci sono state date. Così abbiamo scelto la March BMW di cui nessuno sapeva bene le possibilità, ed è stata proprio la scelta giusta. Poi la stagione è stata un crescendo e dopo i piazzamenti sono venute le vittorie di Salisburgo ed Albi».

E delusioni? «A Roma, con quel secondo posto invece del primo per colpa della gomma bucata, ma soprattutto la delusione è stata quella di Pau: era la prima corsa della stagione in cui la macchina andava bene e dopo la batteria vinta facilmente sotto la pioggia da Vittorio ci eravamo illusi. In gara, poi, è partito benissimo ed in due giri si è staccato nettamente: dietro c'erano Cevert, Beltoise, Depailler, Jarier... poi è uscita quella bandiera nera (il motivo dichiarato confusamente dai commissari, ma mai accertato, sarebbe stato una perdita d'olio) non siamo riusciti a capire... ma non ci è andata giù. Questa è stata la vera delusione, per il resto ci sono solo meriti perché Vittorio è riuscito a tenere la macchina ad un livello di efficienza superiore a quello di molti Teams durante tutta la stagione».

Un altro motivo di amarezza è stata la stagione poco fortunata di Tino Brambilla: una serie di circostanze lo hanno portato a non riuscire a concludere la maggior parte delle gare e ben presto alla decisione di abbandonare. Voleva già farlo a Nivelles ed ha poi deciso dopo Monza dando un taglio netto con quello che per tanti anni è stato il suo mondo.

Nello stabilimento di Sovico il lavoro continua: Daniele Ciceri pensa ad andare avanti dimenticando che la crisi del settore automobilistico potrebbe coinvolgerlo. Gli chiediamo se

pensa a nuovi mercati o a nuovi prodotti: «Noi non produciamo per il mercato dell'hobby perché i nostri utensili sono troppo professionali e quindi troppo costosi per chi ha l'hobby di svolgere lavori per conto suo come avviene negli Stati Uniti. Anche negli USA però non sono i prodotti come i nostri ad essere venduti agli hobbisti ma quelli giapponesi che costano e valgono poco. La nostra espansione invece è in due direzioni: la prima, quasi conclusa, è stata di passare dalla specializzazione in chiavi di serraggio a produttori d'attrezzature complete: vendiamo chiavi di ogni tipo ma anche scalpelli, pinze, cacciavite, martelli, bulini, eccetera, con un catalogo di ben più di mille articoli. Produciamo anche attrezzature per montaggi in serie oltre ad articoli per l'arredamento delle officine, a cassette ed a carrelli completamente attrezzati per rendere funzionale il lavoro. Questa prima fase è stata anche quella della scelta dei nuovi colori che con l'arancio, il nero ed il cromo danno un piacevole effetto decorativo oltre a caratterizzarci».

E l'altra fase di espansione della Beta? «L'altra fase è nella direzione dei mercati esteri e per questo l'attività internazionale, meglio ancora se in Formula Uno, per noi è molto importante. Citerò un solo caso: in Portogallo eravamo poco introdotti. Dopo la corsa dell'Estoril abbiamo raccolto ordini ed ora le prospettive si ampliano in modo estremamente interessante...».

Questa intervista avremmo voluto farla per sentirsi parlare della certezza Formula Uno. Abbiamo saputo della certezza Formula Due e della volontà di continuare a cercare un co-sponsor per arrivare davvero in Formula Uno. Abbiamo sentito anche un'altra cosa che dovrebbe far piacere ai politici e della quale un organo politico come la CSAI dovrebbe tener conto nella decisione dei suoi stanziamenti volti ad aiutare i piloti: Ciceri con la sua produzione ha rallentato la domanda interna di utensili tedeschi limitando l'uscita di valuta italiana.

Le esportazioni attuali ed il programma di esportazioni future di utensili Beta faranno entrare valuta pregiata in Italia. In altre parole la Beta fa in maniera sana ciò che le nostre guide politiche stanno facendo col petrolio acquistato a vecchi prezzi, tenuto a riposare nei serbatoi italiani mentre noi tutti dobbiamo andare a piedi la domenica, per poterlo rivendere a prezzi quadruplicati all'estero in modo da risanare la bilancia dei pagamenti. Peccato che alla CSAI questi apparenti parallelismi non si colgano: sarebbe bastata una telefonata a Vittorio, con l'offerta di una ventina di milioni da parte dei politici dell'automobilismo, per completare il budget Formula Uno di un sano sponsor.





## LA CRISI? faremo come se non ci fosse



Graham Hill si è sempre trovato bene con le ragazze, quelle della Champion in particolare. La casa americana ha dei contatti tecnici e sperimentali con quasi tutte le maggiori case automobilistiche

MILANO - «Continueremo nelle corse come se nulla fosse accaduto, questa crisi energetica non può fermarci perché abbiamo preso un cammino che non può essere interrotto: il denaro che abbiamo investito negli anni passati sarebbe buttato al vento se ora ci tirassimo indietro» affermava il dottor STEFANO COCCHIGLIA, Marketing manager europeo della Champion, durante l'intervista fatta nella sede dell'agenzia di pubblicità della grande casa americana produttrice di candele. Era una affermazione importante perché tutta l'intervista potesse avere un seguito, una affermazione indispensabile per riacquistare fiducia in un momento tanto pericoloso per l'automobilismo. L'atteggiamento della Champion rappresenta invece un indice rivolto verso il bel tempo, uno di quegli indici che le grandi Compagnie non dimenticano mai di tenere volto

Formula Uno e Due, Prototipi, rally, ed alle gare di motociclismo e di motocross del Campionato Mondiali. Noi non siamo degli sponsor nel senso attuale della parola, è un principio che ci siamo posti. Noi diamo premi in denaro in funzione dei risultati ottenuti utilizzando il nostro prodotto. Questo avviene a livello di tutti i campionati ed il nostro denaro viene distribuito tra i primi tre classificati di ogni gara: credo che questo sistema sia più vantaggioso per lo sport di quanto lo sia finanziare una sola squadra. In questo modo noi diamo la possibilità a tutti di ricevere denaro e non solo... che so... a Stewart».

Ma in cosa consiste l'accordo con le Case e quali sono le Case a cui lo offrite? «L'accordo viene fatto ad inizio anno e consiste nella collaborazione tecnica svolta utilizzando le nostre candele. Spesso il lavoro del no-

Il tipo di impegno della Champion è spiegato da come il budget pubblicitario viene imputato ai vari reparti della grande casa americana: le spese sostenute per l'attività sportiva sono infatti attribuite in parte alla pubblicità ed alle promozioni ed in maggior misura all'engineering, cioè a quel reparto che si occupa dello sviluppo dei nuovi prodotti e delle nuove tecniche. «I nostri prodotti vengono effettivamente sviluppati attraverso le esperienze delle corse: tutti i dati raccolti alle gare e durante la sperimentazione da parte dei tecnici motoristi consentono di raccogliere informazioni indispensabili alla evoluzione delle candele. Le corse ci offrono un duplice vantaggio: l'insostituibile sviluppo tecnico e la dimostrazione al pubblico della qualità del nostro prodotto alle più alte prestazioni».

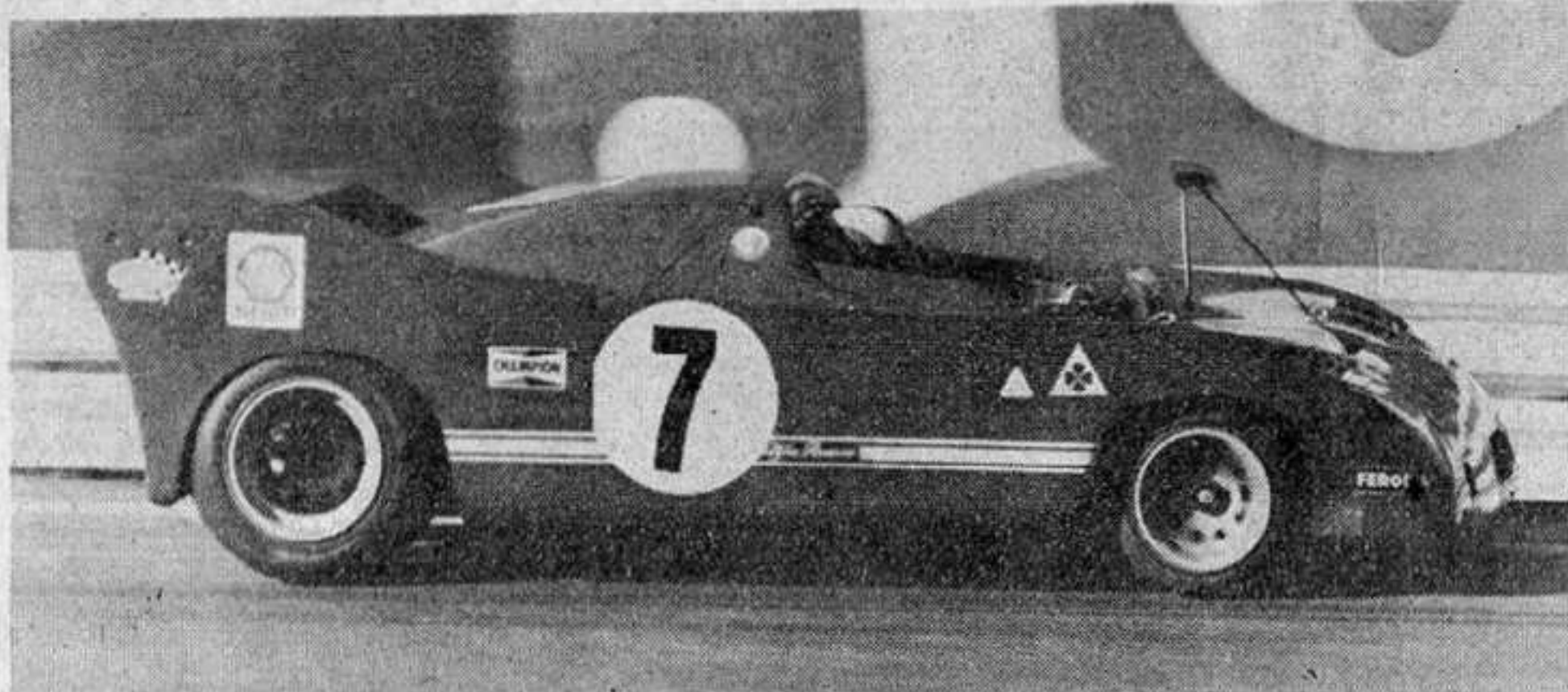
In un momento come l'attuale nel

della candela attuale. Già allora, oltre che all'avanguardia tecnica, la Champion era in primo piano nelle corse automobilistiche: «La storia della Champion nelle corse potrebbe essere legata anche ad un solo nome: Indianapolis. Basti pensare che macchine con le nostre candele hanno corso e vinto dall'inizio del secolo ad oggi in quella famosa corsa, infilando anche una serie di anni ed anni di successi ininterrotti.»

Quali sono i risultati più evidenti dell'esperienza fatta nelle corse? «Lo sviluppo della tecnica motoristica porta alla necessità di produrre candele di forme nuove. A parte quello che può essere l'aumento del rapporto di compressione e quello del numero di giri alla massima potenza (non si dimentichi comunque che una candela è sottoposta dozzine di volte al secondo a gas corrosivi portati ad un calore

di serie adattamenti in funzione delle misure standard».

La Champion, società americana monopolista — produce solo candele anche se gli accenditori per turbina installati sui Boeing 707 e impiegati sul secondo stadio del motore ad ossigeno-idrogeno del Saturno rientrano nella sua attività — con presidente il figlio di uno dei fondatori («è una società dal volto umano») ora si trova di fronte alla crisi petrolifera come tutte le altre aziende che operano nel settore delle auto. Cosa pensano i suoi dirigenti? «Parlando a titolo assolutamente personale» prosegue Stefano Cocchiglia «il suo atteggiamento è quello di cercare di ignorare la situazione che si è creata, cioè di comportarsi come se niente stesse accadendo. E' il modo più importante per evitare di cadere in quel clima rinunciario negativo che porta a ri-



Fra le case che collaborano con la Champion (ed usano le sue candele) non mancano Alfa Romeo (a sinistra) e Ferrari. La Champion vanta una lunga serie di successi a Indy

al bello anche quando le nuvole sono più nere, l'indice del sano ottimismo di chi sa che al di là di un periodo difficile deve comunque sempre trovarsi un momento migliore durante il quale i leaders dovranno ritrovarsi leaders come prima, e magari di più.

Tra le tante interviste fatte agli sponsor quello della Champion è un caso diverso: abbiamo parlato con chi finanzia intere scuderie o sponsorizza singoli piloti, con chi pubblica prodotti strettamente legati all'automobilismo e con chi si serve dell'automobile per reclamizzare beni che dal nostro sport sono molto lontani, abbiamo parlato anche con chi si serve dell'automobilismo per dimostrare la validità dei suoi prodotti in settori strettamente collegati.

Con la Champion il caso è diverso: con la Champion la sponsorizzazione ha luogo a livello di aperta collaborazione tecnica, oltre che economica, con le case costruttrici di auto da corsa e le scuderie impegnate nelle prove internazionali automobilistiche, motociclistiche e di motocross: «Noi non siamo una ditta di sigarette o di cosmetici, noi facciamo un prodotto che aiuta le automobili a correre. Perciò il nostro intervento nello sport, prima ancora che col denaro, avviene attraverso i nostri tecnici che sono presenti alle corse automobilistiche di

stri tecnici insieme ai costruttori di motori comincia ancor prima che la stagione inizi, sui banchi di prova... noi negli Stati Uniti abbiamo un banco prova su cui vengono messi molti dei motori destinati ad Indianapolis. Le Squadre che fanno l'accordo di collaborazione per l'uso delle nostre candele mettono gli adesivi Champion sulle macchine e vengono assistite alle gare dal nostro personale. Naturalmente diamo il prodotto, oltre alla assistenza, e lavoriamo nella sperimentazione seguendo necessità e suggerimenti dei costruttori. Poi, se i costruttori e le squadre che hanno l'accordo con noi portano le loro macchine nei primi tre posti di classifica ricevono anche un premio in denaro».

A rispondere ora è MARTYN BROWN, direttore della pubblicità europea: «Le Squadre di Formula Uno che hanno il contratto con la Champion sono quasi tutte, dalla Ferrari alla McLaren alla Lotus... mancano solo Tyrrell e Surtees. Poi c'è l'Alfa Romeo, che pure ha una marca di candele che fa parte del suo gruppo e della stessa Fiat, anche lei con una marca di candele nel gruppo, ma entrambe preferiscono utilizzare il nostro prodotto per le auto destinate alle corse. Poi abbiamo la Yamaha nelle moto e praticamente tutte le marche di moto da cross».

quale non si hanno più complessi a dire che l'automobilismo è prima di tutto uno spettacolo, in un momento cioè in cui si stanno abbattendo volentieri quelle argomentazioni diventate per alcuni luogo comune e per altri facile esca di speculazione, i motivi che legano la Champion alle corse costituiscono una innegabile rivincita della tecnica. E quello che più conta è che non tocca alle industrie di scarsa esperienza scegliere la strada difficile delle corse per emergere e progredire: la Champion di esperienza ne ha tanta quanta l'automobile ma ancor oggi sa di dover seguire lo sviluppo del suo prodotto là dove le prestazioni sono più elevate.

Secondo i responsabili della casa americana, quando i fratelli Stranahan, fondatori, portarono il loro piccolo officio a Toledo (vicino a Detroit, negli USA) per installarlo al secondo piano di una lavanderia, «il sistema di trasporti esistenti (si era agli albori del '900) poteva solo essere descritto come caotico: c'erano macchine a vapore, elettriche, a benzina, cavalli spaventati e persone indignate e scettiche». La Champion Spark Plug Company non aveva ancora ricevuto la prima commissione da parte della Ford, l'industria che per anni resterà il principale cliente, ma il suo prodotto costituiva già la prefigurazione

di 2500 gradi, subisce enormi pressioni, scariche elettriche da 5000 a 18.000 V) lo sviluppo porta soprattutto a ridurre sempre più lo spazio a disposizione per la candela. All'inizio lo spazio di cui disponevamo nel cilindro era di 24 mm, poi è sceso a 18, poi a 14. Ma questo non è stato certo un limite; per lasciare più posto alle valvole che da due diventavano tre e poi quattro per cilindro, per introdurre l'accensione doppia o tripla, ci è stato imposto di ridurre molto le dimensioni delle candele. Questo è un impegno non indifferente sul piano tecnologico che ci ha permesso di arrivare a candele di 12 mm ed anche di 10 mm. Abbiamo creato una gamma enorme di nuovi tipi utilizzando leghe speciali e procedimenti particolari con un lavoro di laboratorio notevolissimo nella fase precedente l'utilizzazione vera e propria nelle corse. Ma dopo il motore da corsa queste candele cominciano ad arrivare anche al pubblico di ogni giorno: un esempio classico è la Lancia Fulvia HF 1600, la prima macchina prodotta in Italia che usa una candela di 12 mm... Champion naturalmente! In questo caso l'esperienza del settore sportivo è stata portata interamente alla produzione di serie; negli altri casi ciò che viene sperimentato in gara trova nella produzione

vedere ed a ridurre programmi ed investimenti col rischio di farsi cogliere indeboliti ed impreparati a crisi finita. Pensare come se nulla fosse accaduto significa continuare a pensare aggressivamente, significa capire una cosa che forse non tutti afferrano e cioè che la crisi del petrolio vuol dire in fin dei conti portare i cittadini ad un risparmio forzato dovuto al minor uso dell'auto, soprattutto domenicale, e quindi a minori spese. Ciò potrà orientare i consumi in altre direzioni, compresa quella della manutenzione e della ricerca della massima efficienza del veicolo. In altre parole, per noi, recuperare ciò che rischiamo di perdere da un'altra parte. Non è ancora possibile fare delle affermazioni precise, naturalmente, ma ciò che veramente conta è lo spirito col quale queste situazioni si affrontano».

Dalle 50.000 candele prodotte nel 1909, al 14.000.000 del 1916, fino agli stabilimenti distribuiti in nove paesi e quattro continenti di oggi, la Champion ha continuato a salire. E' salita nelle vendite, nella qualità del prodotto e nell'impegno con le corse. Tutto questo è stato valido in oltre sessant'anni ed è proprio l'esperienza di sessant'anni a far guardare con sicurezza al futuro i responsabili della Società.

Gabriela Noris



**SCOPRIAMO**

**una volta**

**per tutte**

**un MONDO**

**e un MODO**

**NUOVO di**

**fare le CORSE**

I fatti, la Legge, l'esperienza e le opportunità. Cominciamo coi fatti: sabato 22 dicembre, in una grande sala attrezzata per conferenze di un hotel vicino a Milano, gremita, si sono trovati molti di coloro che svolgono l'autocross. Dal 1971 nel nostro Paese, come in quasi tutti gli altri paesi europei, si svolge un nuovo tipo di automobilismo nato come fenomeno spontaneo e sviluppatosi con una progressione paragonabile a quella di un razzo Saturno in decollo per lo spazio: una quindicina di corse nel '71, 25-30 nel '72, oltre 50 nel 1973. E insieme alle corse

i piloti — circa 350 — e le piste arrivate al numero di quindici e presto nuovamente in aumento.

I convenuti erano piloti, responsabili di scuderie (tutte con forte spirito campanilistico perché radunano i piloti della zona in cui si sono costituite), organizzatori e giornalisti attenti alla realtà del fenomeno autocross.

Si sono premiati i campioni 1973 — con trofei da far sbavare Stewart — e si è discusso delle macchine da impiegare in gara e delle regole da seguire partendo dalle esperienze fatte

# Formula



Le auto attualmente definite del Gruppo 2, cioè tagliate e fortemente modificate nella carrozzeria e nei motori, nei disegni di Luciano Marabese di Castellansa. Le condizioni della Simca n. 102 lasciano intendere come a volte le vetture non si dispongano alla partenza nelle migliori condizioni. Il via è dato all'americana

Sopra i fatti; ora la **LEGGE**: l'incontro di fine dicembre è stato indetto dalla F.A.I. — Federazione Autocross Italiana — cioè dal gruppo di persone che si è posto alla guida di buona parte dell'attività autocrossistica che si svolge nel nostro Paese. Ma di fronte alla Legge cosa è la F.A.I.? Non ha impiegato molto Rogano a mandare una lettera, un anno e mezzo fa, ricordando che per la Legge 1933 in Italia ogni genere di attività sportiva automobilistica dipende dall'A.C.I. e, per conto dell'A.C.I., dalla CSAI. La lettera di Rogano veniva dopo i primi contatti avuti all'inizio del luglio 1971 tra i promotori della nuova attività autocrossistica e l'Ente posto a governare lo sport automobilistico. Oggi, all'inizio del 1974, malgrado ulteriori contatti, tra la CSAI e l'attività autocrossistica c'è ancora poco di fatto.

In pratica il nostro ente sportivo ha lasciato svolgere corse per tre anni senza un effettivo intervento dando modo a chi disputa questa attività di darsi dei capi ed una legge autonoma, anche se ripresa con buona volontà da quella ufficiale.

La CSAI di fatto è rimasta chiusa nel suo «splendido isolamento» senza intervenire subito e chiaramente in un fenomeno evidentemente non marginale per il nostro automobilismo dilettantistico. Oggi, e non si può più dar loro torto, i piloti dell'autocross hanno paura di un intervento della CSAI: temono che arrivi «l'editto» da Roma capace di sconvolgere un mondo che, malgrado gli inevitabili difetti, ha saputo trovare la sua strada. Temono che la «democratizzata» CSAI possa giungere intempestivamente (cioè alle soglie della stagione 1974,

Il meglio dell'autocrossismo italiano attuale riunito in questa posa «calcistica» assieme ai trofei vinti





fino ad oggi: le sportellate o no? le piste con salti e buche (che distruggono) o con caratteristiche più rallistiche seppure sempre non asfaltate? Le macchine nelle suddivisioni attuali o in altre? (attualmente si corre secondo una suddivisione nata spontaneamente: « Gruppo 1 » — cioè auto di serie senza modifiche apparenti che includono dalla Fiat 500 all'Alpine Renault, normali o preparate che siano, purché siano sostanzialmente le stesse della produzione — ripartite nelle classi A fino a 1000 cc, B oltre 1000 fino a 1500 cc e C oltre 1500 cc; « Gruppo

2 » — cioè auto di serie modificate, con carrozzerie tagliate, alettoni, motori sostituiti con altri, ecc. — ripartite nelle classi fino a 1300 ed oltre 1300 cc.; ed infine « Gruppo 3 », i cosiddetti prototipi, dove corrono speciali monoposto mono e bimotorespinte dai più diversi propulsori).

Si è discusso anche della disciplina in gara, delle caratteristiche e della sicurezza delle piste, del ruolo, l'autorità e la preparazione dei commissari, di tutto insomma, con quella passione che una attività viva porta inevitabilmente con sé.

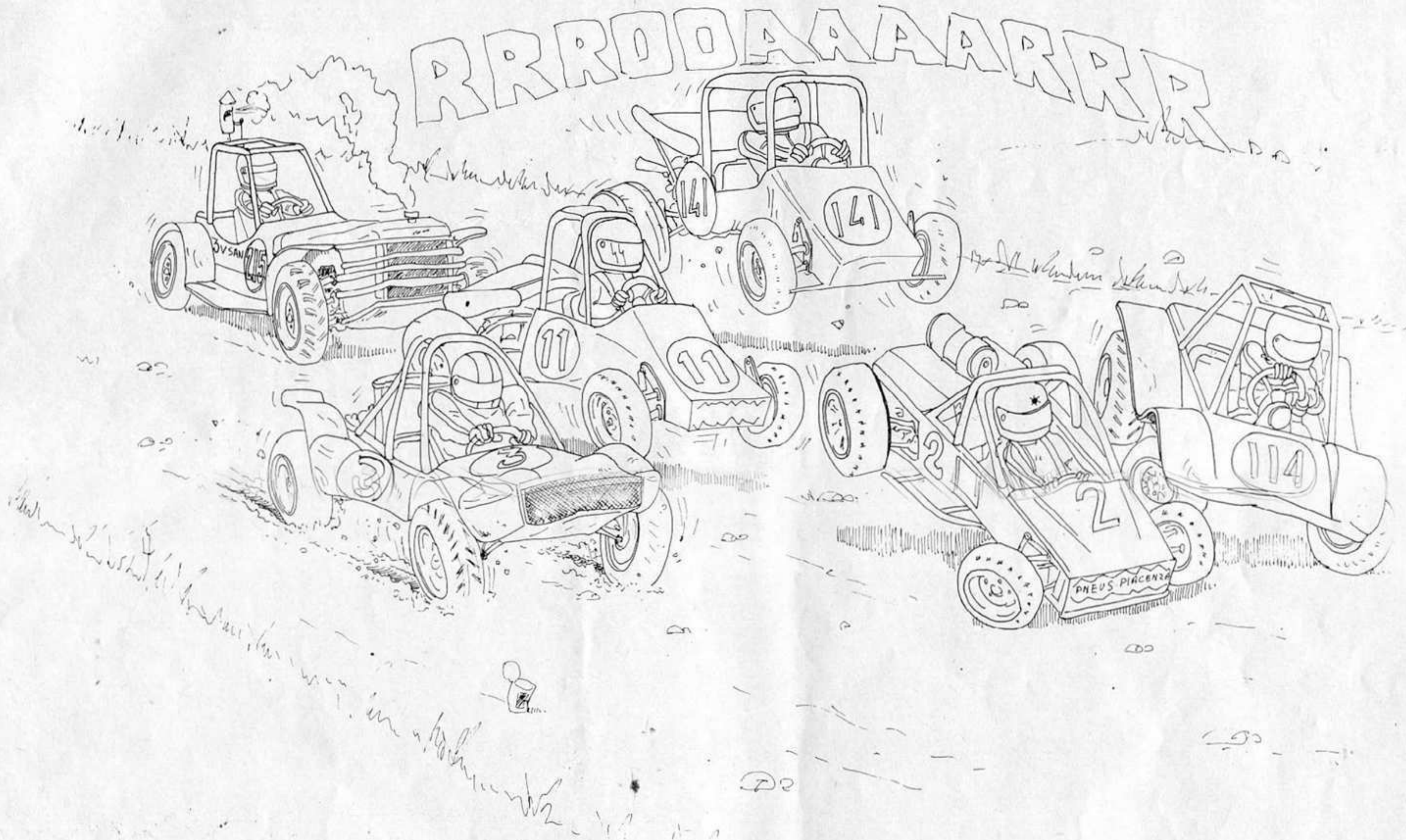
Con quattro

ARGOMENTI

- fatti
- legge
- esperienza
- opportunità

gli stessi artefici potranno migliorarsi

# Autocross



Il pittoresco mondo delle vetture Prototipo: il numero 3 è il campione Fontanili con la sua Flavia bimotores; Ferrari, 114, ha un motore Porsche Carrera 6; Zannini n. 11, pure Porsche 6 cilindri; poi Montagna (2), Bebbi (141) e Trevisan (215). Nei fotocolors delle pagine seguenti una serie di immagini d'autocross ad Ornavasso

## CAMPIONATO ITALIANO AUTOCROSS 1973

## i CAMPIONI e le PISTE

### GRUPPO 1 (auto di serie) Classe A, fino a 1000

1. Vincenzo Corradini p. 69 Fiat 850 coupè
2. F. Paterlini p. 43 Fiat 850 coupè
3. A. Ferri p. 42 Fiat 850 coupè

### GRUPPO 1, Classe B, oltre 1000 fino a 1500

1. Giorgio Busi p. 84 NSU Prinz 1000
2. U. Raimondi p. 48 NSU Prinz 1000
3. A. Raggi p. 33 Fiat 128

### GRUPPO 1, Classe C, oltre 1500

1. Giampaolo Cavalli p. 64 Lancia Flavia coupè
2. C. Miloni p. 56 Citroen DS
3. G. Tessari p. 52 Alfa Romeo 1600 GTV

### GRUPPO 2 (auto modificate nella carrozzeria o nelle parti meccaniche) Classe A, fino a 1300

1. Mario Bergomi p. 82 Fiat 128
2. G. Bellina p. 75 VW Maggiolino
3. E. Maccarinelli p. 27 Fiat 500 motore 127

### Classe B, oltre 1300

1. Amedeo Trabeschi p. 61 Ford Taunus 15 m
2. M. Barbieri p. 58 BMW 2000
3. R. Caldera p. 50 Chevrolet Corvaire

### GRUPPO 3 (vetture monoposto speciali cross) senza limite di cilindrata

1. Osvaldo Fontanili p. 90 Lancia Fulvia bimat.
2. F. Ferrari p. 58 Porsche Carrera 6
3. G. Zannini p. 52 Porsche Carrera

**LE PISTE** dove si sono svolte le prove valide per il campionato sono state: **Maggiara (NO); Ornavasso (NO); Sondrio; Bottagna (SP); Barcaccia (RE); Manerba del Garda (BS); Occhiobello (RO).** Sono funzionanti anche le piste di: Villafranca, Bra, La Morra, Gropello Cairoli, Santo Stefano Belbo, Lonato, Spinea.

quando le macchine saranno state ormai acquistate e preparate) dettando Leggi che non tengano conto della realtà di oggi. Perciò piloti, scuderie ed organizzatori si sono radunati dietro la sigla della F.A.I.: non sono tutti i piloti e tutte le scuderie gli organizzatori, ma una parte importante che ha saputo, al contrario di altri, trovare la volontà di porsi una disciplina.

Ora la F.A.I. non aspetta altro che la CSAI la riconosca o, quanto meno, ne utilizzi le esperienze e la forza: « aspettiamo la CSAI a braccia aperte » dicevano il geom Balzano, Saitta e Oliva — tre tra gli uomini più attivi del vertice autocrossistico — la CSAI potrebbe fare con noi ciò che ha fatto con il karting: non vogliamo rimanere al di fuori dalla Legge ma crediamo sia giusto, a questo punto, che chi deve fare la Legge tenga

conto di ciò che abbiamo fatto in questi anni e dell'esperienza che abbiamo raccolto ».

I fatti e la Legge; ora tocca all'esperienza. Si potrebbe parlare molto ma è più importante toccare i punti raccolti dalla discussione milanese ed aiutarsi con l'esperienza di settant'anni d'automobilismo per cercare di risolverli. Ascoltando il dibattito, da inesperti di questo nuovo sport quali siamo, avevamo l'impressione di assistere a quelle che dovevano essere le discussioni di inizio secolo sulla regolamentazione delle corse per i veicoli senza cavalli! Le automobili e la loro sicurezza; i piloti, la loro sicurezza ed i loro documenti; le piste e la loro attrezzatura; gli organizzatori e la loro efficienza e fermezza.

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 40



# Formula AUTO- CROSS

CONTINUAZ. DA PAGINA 37

La discussione di Milano ha cercato di dare una risposta a questi punti proprio in previsione della legalizzazione della nuova attività. Riprendiamo, liberamente interpretate, quelle che sono apparse le più sane delle idee.

del regolamento internazionale, sarebbe però un colpo mortale vietare le vetture concepite come lo sono attualmente. Si badi bene, infatti, che nulla si forma casualmente ma in base a specifiche esigenze di funzionalità e spettacolo. Ciò che occorre è una regolamentazione per la quale la matrice della sicurezza co-

l'imposizione della integrità delle vetture (porte che si chiudono e non legate col filo di ferro, pezzi saldamente uniti, eccetera) diventa una legge principale di educazione e formazione del pilota. In automobilismo tutti possono urtarsi, anche con le Formula Uno, ma i piloti stanno attenti che non succeda ed a vincere so-

costo più accessibile. Esistono compagnie di assicurazioni disposte a garantire una copertura assicurativa individuale a poche migliaia di lire (sarebbe più o meno la stessa formula della licenza CSAI ed in più... le sportellate sarebbero assicurate!).

**FONDAMENTALE L'ABBIGLIAMENTO:** casco omologato

## Gr. 1 B

PER PRIMA COSA...  
LA LEALTA'.



In alto. Il campionato del «Gruppo 1, classe 1000-1500» (gruppo 1 sta per auto uguali a quelle di produzione anche se preparate oppure G.T.) si è concluso all'ultima gara tra Busi, vincitore, e Raimondi. Sopra. I tre primi della oltre 1500: il vincitore Cavalli con la Flavia, l'Alfa GTV del 3. Tessari e... la mezza Citroen del secondo, Miloni

Le automobili che hanno corso fino ad oggi sono suddivise secondo raggruppamenti dettati in parte dal tipo di attività che le vetture sono chiamate a svolgere ed in parte dalla importanza che l'economia del prezzo di acquisto e della gestione hanno assunto per l'Autocross. Ben vengano i gruppi 1 - 2 - 3 - 4

stituirebbe certamente la guida più valida.

A proposito delle vetture un intervento importante deve essere nel senso dell'efficienza: come per qualsiasi altra gara le macchine alle verifiche e prima del via dovrebbero essere perfettamente integre. Anche se si tratta di uno sport dove può capitare di urtarsi,

no ugualmente i migliori. Rollbar, cinture a quattro punti d'attacco, sedile fisso sono altre regole offerte dall'esperienza.

Piloti, la loro sicurezza ed i loro documenti: la licenza internazionale costa cara, dovrebbe essere studiata una licenza il cui uso fosse limitato a questo genere di gare, di

to e tuta ignifuga dovrebbero essere seriamente considerati. Ormai tutti sanno che sono i primi cinque litri di benzina, anche di una Formula Uno, a far morire un pilota e non gli ultimi cinque.

Le **PISTE** e la loro **ATTREZZATURA**: la velocità è bassa per cui non costituisce problema imporre semplici misure





di sicurezza per il pubblico e per i piloti. Uno standard minimo imposto servirebbe però a scoraggiare coloro che vengono presi dalla tentazione di fare circuiti improvvisati nella speranza di facili guadagni o successi personali. A proposito dei circuiti un altro punto esca di polemiche: salti e buche o no? La tendenza è

gni autorità da parte di commissari e direttori di corsa. L'esistenza di un direttore di corsa e di commissari capaci di intervenire in modo energico ed adeguato sono una condizione ormai indispensabile al corretto sviluppo di questo sport. Sembra che ci sia tutto da fare? In effetti non

fase di maturazione dell'Autocross.

Concludiamo con le opportunità: l'attuale crisi petrolifera ed i progetti per un passaggio generale all'alcool minacciano in modo serio i rallies che comunque vadano le cose, nel 1974 non potranno più svilupparsi sui percorsi abituali. Montecarlo è un moni-

le loro auto sulle piste sterrate dove il rifornimento di alcool non sarebbe un problema. Oltretutto con le formule attuali di gara i consumi per le gare di Autocross sono minimi. Senza voler dire che i rallies dovrebbero spostarsi in toto sui percorsi dell'Autocross è pur vero che per col-

Piste con salti e buche o piste con caratteristiche più stradali? Questo disegno dell'efficacissimo Marabese non lascia dubbi sul fatto che i circuiti debbano assumere un volto più umano. Il miglioramento dei circuiti è una delle condizioni perché i rally, con la Lancia promessa da Cesare Fiorio in testa, possano allinearsi in questa specialità



quella di eliminare le buche e ridurre i salti. Sembra giusto: lo spirito dovrebbe essere quello di trasformare i circuiti in percorsi più rallyistici che acrobatici.

Infine gli organizzatori: al di fuori di una legge precisa fino ad oggi molti hanno fatto ciò che hanno creduto. Conclusione: mancanza di o-

è vero: basta mettere ordine dando a chi ha voglia di farlo l'autorità ed i mezzi per farlo. Dando anche l'esperienza ed i suggerimenti che le altre branche dell'automobilismo possono offrire. E' un discorso valido anche per l'ANCAI che potrebbe occupare un ruolo importante in questa

to che non richiede commenti. Cesare Fiorio recentemente si è detto propenso ad inviare una macchina ufficiale LANCIA alle gare di Autocross: dimostra di credere in questa disciplina visto che uno dei suoi piloti, Pregliasco, si è messo in luce proprio in queste gare. I rallyisti potrebbero portare

mare i vuoti di calendario questa potrebbe essere una interessante opportunità.

In definitiva si può ben dire che molto sia già stato fatto: ne approfitti la CSAI per fare il giusto passo rendendo ufficiale una realtà che non si può più ignorare.

Sotto a sinistra: L'incremento delle potenze è stato continuo: lo dimostra l'esuberanza della BMW con alettone di uno degli assidui concorrenti della stagione 1973. (la BMW di Gino Barbieri). A destra: La mancanza di un regolamento univoco ha fatto proliferare sportellate e... relativi costi. Qui la Ford-Corina ha passato un po' i limiti!

g. n.

