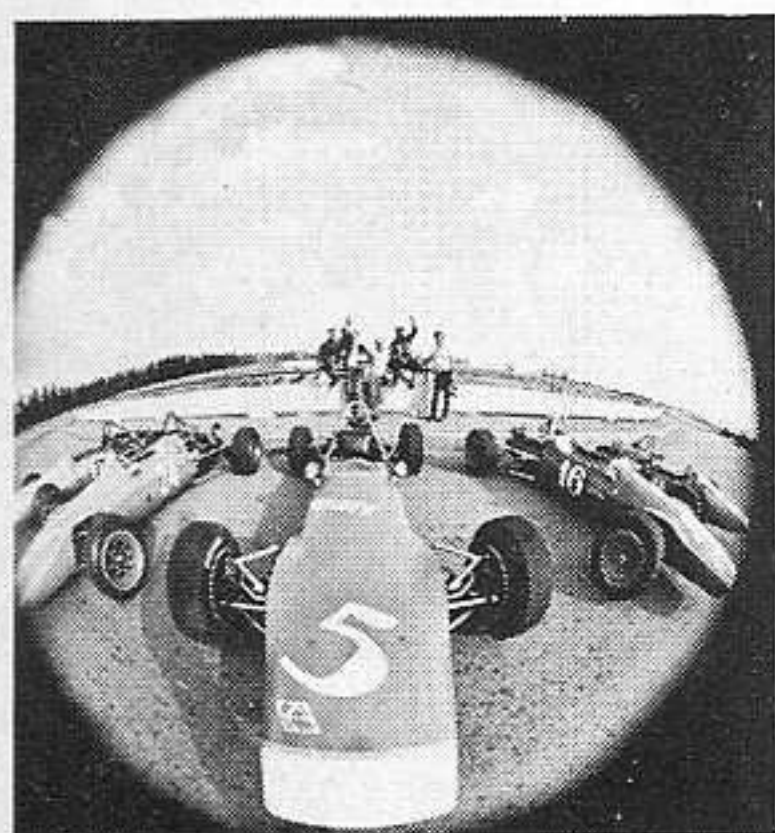


LEGGETE SUBITO

Il Pianeta CORSE

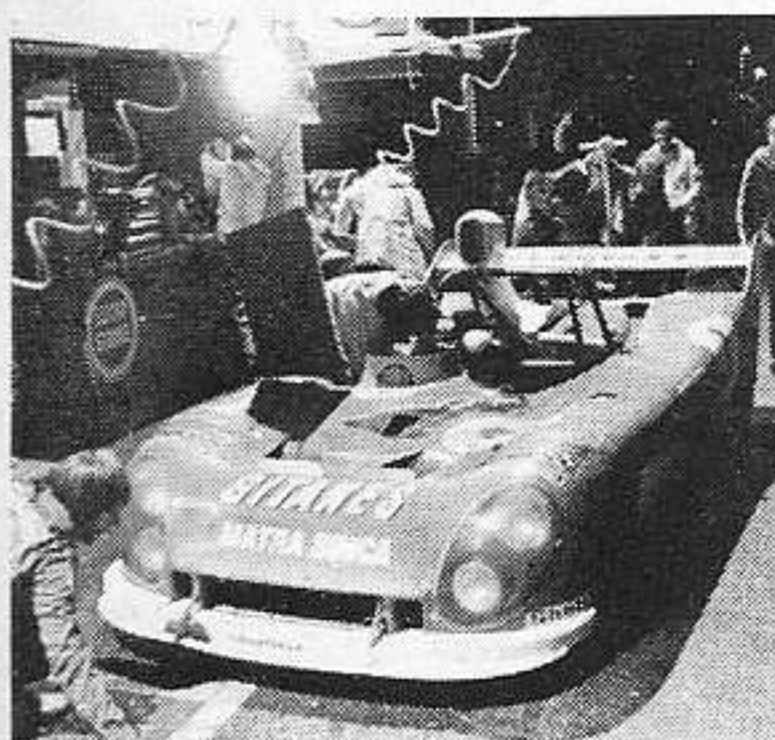


A PAGINA 6

Le multe e i moduli fantasma

A PAGINA 4

I segreti di Kyalami



DA PAGINA 53

DOMENICA SPRINT

47 **KARTING**

62 **TUTTE SPRINT**

64 **POSTA ESPRESSO**

66 **COMPRA VENDITA**

• Qualcuno dice che il « segretario-in-pectore » della CSAI '75, il direttore dell'AC Verona De Nitto, forse perché non vede più così concreta la candidatura, congelata dopo le prime perplessità appena la notizia è circolata, andrebbe facendo opera di candidatura per un nuovo presidente della CSAI. Che non è Rogano. Divergente, vero?

• A proposito: pare che l'operazione di avvicendamento per Saliti sia davvero bloccata. Anche perché i problemi di carriera burocratica come funzionario potrebbero essere garantiti lo stesso, rimanendo l'attuale segretario CSAI al suo posto. E a sentire i nomi che circolano in sostituzione, bisogna proprio essere « nemici » per auspicare l'avvicendamento di Saliti, specie ora che ha acquistato anche una « presenza » internazionale. Che non siano parole di comodo ce ne daranno atto i nostri lettori, che ci avranno certo notato spesso critici per l'operato del giovane segretario. Ma non si può cadere dalla padella nella brace!

• Il presidente ACI avv. Carpi, pare abbia ritrovato attivismo anche verso i problemi dello sport nelle ultime settimane. Liberato dall'equivoco dell'autodromo modenese, anche con la famosa dichiarazione di Ferrari, si sta dando da fare concretamente per risolvere una volta per tutte i problemi degli autodromi di Imola e del Mugello. Ben più importante questa decisione per la pista del Santerno, per la quale vorrebbe dire la concreta attivizzazione dell'impianto senza più remore di utilizzazione a giorni condizionati.

Sempre paternalisticamente ibernata la candidatura del pilota monzese ad una B.3

Ancora un «ni» per BRAMBILLA a Maranello

LUNEDI' 18 NOVEMBRE. Di buon'ora arrivano a Maranello Tino e il fratello Vittorio Brambilla. Il buon Ernesto ha convinto il fratellone-buono, già rimasto deluso da altre puntate nel «covo» dell'automobilismo nazionale, a ripresentarsi al «ecchio terribile» per chiedere ancora una volta se vi fosse la possibilità di avere una Formula 1 Ferrari per la stagione '75. Vittorio è fresco di nuove cocenti delusioni: la March non ha garantito di disputare il mondiale piloti del prossimo anno. Qualcuno assicura che questa decisione è mascherata; cioè nasconde l'intenzione di rompere con Stuck senza causare conseguenze nei rapporti con la BMW che protegge in modo particolare il giovane figlio del grande barone da corsa tedesco degli anni 30-40.

Peraltro, la visita di Brambilla a Maranello conferma che invece la situazione è ben più seria. La March (come informava anche il nostro Tito Zogli, andato a vedere a Bicester quella industria da corsa) ha lasciato una porta aperta all'attività maggiore. Inizialmente con una macchina versione '74 e magari in seguito con vettura nuova, ma solo in funzione del raggiungimento di un accordo con uno sponsor di concrete possibilità. Brambilla veniva considerato perciò sempre il pilota più disponibile per il team, specie se al contributo Beta si aggiungesse una copartecipazione (petrolifera?) che desse modo di incrementare il monte di finanziamento, ma solo in tale eventualità.

Da qui il viaggio a Maranello, con la richiesta di ottenere la disponibilità di una Fer-

rari B. 3 versione '74. (Magari con licenza di metterci la scritta Beta?). Il tempismo di Brambilla, proprio nei giorni caldi del pronunciamento di Genova e del «blocco» del Premio Costruttore ACI alla Ferrari, è stato significativo. Ma, purtroppo, come credete sia andata a finire? Con generiche assicurazioni di honario interesse se le circostanze lo permetteranno (leggi, per esempio, agibilità agonistica della 312 T che renderebbe così «libere» le B. 3 cioè le monoposto attuali, le quali in genere, quando vanno in pensione, sono vendute a musei o collezionisti di auto sportive).

Brambilla, se non giocherà a suo favore l'attuale vivace eco per il mai risolto problema piloti italiani, può avere qualche speranza di soluzione in questo senso, perché la Ferrari deve pur uscire dall'impasse (che non fa certo piacere alla Fiat, non fosse altro per gli strascichi). Tutto sta a vedere se Brambilla si accontenterà di rimanere in ibernazione finché piace a Maranello, oppure se — come Merzario l'anno scorso — deciderà di riprendere da solo la strada della F. 1, nella speranza che alla Beta (persino contestata dagli operai in sciopero al motto: «meno soldi ai motori più ai lavoratori», quasi che un investimento pubblicitario non faccia anche gli interessi di una azienda) trovi compartecipi per sostenerlo in una iniziativa d'appoggio finanziario presso la March, per un programma non occasionale come nel '74. Vittorione lo meriterebbe.

I soldi ci sono per gli inglesi

• Così la Martini, multinazionale impresa italiana, continua nella sua politica «esterofila» nelle corse (dopo la delusione Tecno). Finito con la Porsche, che si è presa un anno di stasi per rinnovo vetture e programmi da competizione, ha deciso di rinunciare ai contatti con l'Alfa Romeo (e quindi al Mondiale Marche) per optare al ritorno in F. 1. Sarà la Brabham la nuova macchina sponsorizzata dal Martini Racing Team. Con piloti solo stranieri naturalmente (Reutemann, Pace e magari... Watson). Ferrari docet.

• Piero Sodano continua da «mercenario» (dopo che la Fiat lo ha messo in cassa integrazione-rally motu Barbasio). Dopo la scrittura-lampo in Inghilterra per sostituire l'influenzato Mannucci in coppia con Munari, Piero farà senz'altro il rally di Montecarlo in tandem con Ballestrieri nella Lancia (Maiga è sempre alle prese con l'epatite). In Corsica andrà come osservatore, magari a cercare di definire il suo accasamento '75. C'è ancora buio in proposito nei team Fiat e Lancia...

• Osella, alla caccia affannosa di un sostituto di Tomaini, avrebbe contattato l'ing. Dallara. Un po' azzardato, vero?

• L'Abarth, negli ultimi tre mesi ha venduto quasi d'un colpo una trentina di F. Italia, le ultime rimaste della commessa di 150 programmata tre anni fa (e che ora non sarà rinnovata).

• Chissà perché la CSAI ha fatto un accordo con la assicuratrice CONI, la Sportass, per pretendere anche dagli «ufficiali di gara» licenziati, un premio annuale di assicurazione di 13 mila lire, vincolato alla domanda di «licenza» (oltre la quota di L. 20.000) previsto dallo Statuto della nuova CSAI democratica. Diventa un bel giro, vero? Ma gli Auto Club i loro ufficiali di gara li assicurano sempre a parte per le gare, e allora perché questa spesa supplementare? E' necessario proprio fare una moltiplicazione (per capire)?

Marcellino

Le spine CSAI

ALFA sì FERRARI no?

ANCAI?) ma più aperta dello scorso anno.

La presenza di tanti personaggi, e gli echi delle decisioni del Consiglio Generale ACI, han dato modo al presidente Rogano di tornare sul problema dei piloti italiani finalmente sensibilizzato dal Consiglio Generale dell'ACI (con la nota «condizione nazionale» e della quale in altra pagina diamo gli sviluppi). Così Rogano ha illustrato un «verbale» con l'invito a Ferrari e agli altri costruttori di prendere ormai seriamente in esame la possibilità e la necessità di dare spazio alle ormai concretiz-

zate qualità di piloti italiani, come avviene anche all'estero da parte dei team nazionali. Anche il rappresentante della Ferrari, che fa parte della sottocommissione velocità, è stato interpellato. Si è cercato di sensibilizzarlo al problema, ma, come ovvio, dopo una generica difesa delle scelte della sua Casa, egli si è limitato a far da corriere del messaggio alla tana del lupo, pardon del Cavallino. Pare che a Maranello la (finalmente) decisa sortita di Rogano abbia suscitato molto risentimento e forse saranno scintille, perché Ferrari ora si sente additato al «disprezzo degli sportivi» mentre le armi di replica di cui dispone si possono ipotizzare non nuove e anche generiche, pur se è sempre possibile che all'estremo possa essere indotto a ricorrere alla ritorsione massima che è «cada Sansone con tutti i Filistei», come dire: «Non corro più!» C'è da che riscaldarsi nelle prossime settimane, anche se l'inverno si farà più rigido.



DOVE

corriamo domenica



NOVEMBRE

Le corse in calendario dal 27-11 al 30 dicembre in Italia e all'estero

DATA CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
Tutti i sabati e domeniche	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga		● Scuola di pilotaggio	Velocità in circuito	
27-1	Portogallo			●●●	Rally	
29-1	Belgio			●●●	Rally	
30	Sud Africa			●●● T2, GT3, GT4	Velocità in circuito	
30-1	AC Livorno	Part. Livorno - Viali a Mare Arr. località Gabbro Arr. Livorno - Darsena V.	ore 22 (30) ore 4 (1) ore 12,45 (1)	●●● Camp. It. Rally e TRN	Rally	Polese (Alpine Renault)
30-1	Germania	Circuito di Hockenheim di km 6,789		●●● T1, T2, GT3, GT4	Velocità in circuito	
30-1	Francia			●●● Camp. mondiale Marche Rally	Rally	Nicolas-Mahe (Alpine Ren.)

DICEMBRE

1	Australia			●●●	Velocità in circuito	
2	Brasile	Circuito di Interlagos di km 7,960		●●● T2	Velocità in circuito	
7-8	AC Piacenza	Part. Castel S. Giovanni Arr. Castel S. Giovanni	ore 24 (7) ore 7 (8)	● TRN	Rally	Billia (HF 1600)
7-8	Australia			●●●	Velocità in circuito	
7-8	Spagna			●●●	Rally	Pradera-Komjn (Seat 124 1600 gr. 5)
7-8	Turchia			●●●	Rally	
14-15	AC Vicenza	Part. Recoaro Terme Arr. Recoaro Terme tot. km 300	ore 21,30 (14) ore 4,30 (15)	● TRN	Rally	Si effettua per la prima volta
14-15	Vallelunga SpA	Autodromo di Vallelunga	ore 12,30 ore 17	● Gr. 1, 2, 3, 4, F850	Velocità in circuito	
15	Sud Africa			●●● T2, GT3, GT4	Velocità in circuito	
15	Giappone			●●● T1, T2	Velocità in circuito	
15	Francia			●●●	Rally	
27-30	Costa d'Avorio	Part. Abidjan Arr. Abidjan	ore 13,30 (27) ore 14,27 (30)	●●●	Rally	Edgard Hermann-Hans Schuller (Datsun 1800 SSS)

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

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

23-24 novembre: IV GIRO VALLI IMPERIESI - annullato ● 24 novembre: CORSA A INTERLAGOS - annullata



TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.54

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.54 di Bologna e vi risponderà TELESPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte, naturalmente nei giorni delle corse (sabato e domenica) TELESPRINT, la rubrica di tutte le corse minuto per minuto, è un servizio per i lettori di AUTOSPRINT.

Leggete il QUERIN SPORTIVO

Il grande
settimanale sportivo

Con lo stesso formato di Autosprint
e stampato in roto-offset
su 68 pagine in bianco e nero e a colori.

Le polemiche, i retroscena, gli scandali,
la politica di tutto il calcio italiano
raccontati dalle
firme più prestigiose.

GIANNI BRERA
commenta il campionato di calcio.

ALDO GIORDANI
cura 12 pagine di basket

E inoltre boxe, ciclismo, atletica,
tennis, auto, ippica, rugby, nautica.

Una formula nuova
per un settimanale «nuovo»
in tutte le edicole
ogni mercoledì

QUERIN
SPORTIVO
L'UNICA RIVISTA
SETTIMANALE
INTERAMENTE DEDICATA
AL CALCIO,
AL BASKET
E AGLI ALTRI
SPORT MAGGIORI

da **VERONA**: la denuncia di
un malvezzo ormai diven-
tato comune in molte città

Le MULTE fantasma

Caro AUTOSPRINT, vi allego l'ultimo esempio di « multa » che si effettua in quel di Verona. Entrato in un negozio di elettricità, ho comperato una lampada, sono uscito per trovare questa « sgradita » sorpresa. Concedo che in Italia il cittadino debba solo pagare, ma neppure si sente la necessità di spiegare il motivo a chiare lettere. Come vedete non è specificato nulla, solo che devo pagare.

Stefano Orlandi - Via Passalacqua - Verona

In effetti caro lettore dal sommario di processo verbale, da Lei inviatoci si capisce ben poco. Tanto è vero che avremmo voluto riprodurlo sul giornale, ma, fotografato, risulta perfettamente bianco. Sull'originale da lei inviatoci in effetti, con una vista molto buona e con l'ausilio di una lente si riesce a capire solo che la macchina è una Fiat e che la sua infrazione è relativa al divieto di sosta, grazie alla X segnata in corrispondenza della voce « ove vige il divieto ». Risultano pertanto illeggibili la data, l'ora, la via e il numero civico della stessa, il tipo di vettura e la targa. Inoltre, e questo completa la mirabile « incompletezza » alla voce « l'agente accertatore » si intravede una specie di sigla, forse L.R. ma nessuno in redazione sarebbe pronto a giurarci, e alla voce « matricola numero » si potrebbe leggere un « 101 » che però potrebbe essere « 106 », o « 109 ». Senza entrare nel merito delle « possibilità calligrafiche » dell'agente che ha accertato l'infrazione resta il fatto che, con i dati leggibili, si riesce solo a stabilire che una vettura Fiat, presumibilmente a Verona (visto che il vigile fa parte di quel comando, e lo si deduce dal modulo che porta la intestazione già stampata), ha infranto il codice per sosta in zona di divieto. Lei ha trovato il « foglietto » nel tergicristallo della sua vettura ed ha dedotto che la sua macchina si trovava in divieto e che pertanto doveva pagare la multa. A questo punto potrebbe sorgere il giustificato sospetto che, un altro possessore di vettura Fiat, vero destinatario della « missi-

va » vista l'illegalità dei dati, abbia pensato di trasferire dal proprio al suo tergicristallo il foglietto nella speranza che pensasse lei a saldare il conto con il comune, magari approfittando del fatto che anche la sua vettura si trovava in divieto. Ipotesi fantasiosa certo ma da non escludere, e da tenere presente prima di effettuare, mugugnando, il pagamento. Sul fatto poi che il vigile accertatore le abbia lasciato un avviso tanto indecifrabile e incompleto ci sarebbe molto da dire. E' vero che si tratta di un « avviso » di accertamento dell'infrazione, è vero che si tratta di una forma di cortesia, non imposta dalle norme, ma è per lo meno strano che, proprio perché si tratta di una forma di cortesia, essa si esprima in una forma che sembra quasi provocatoria. E la sua lettera vale per tante altre che denunciano questo ormai abituale malvezzo dei vigili non solo veronesi. Una ragione di questi « avvisi-fantasma » è forse da ricercare in un certo senso di vergogna o meglio di rimorso che il vigile ha nel momento che stacca una multa di 5.000 (non sono poche), per un povero automobilista, magari in 300, reo di aver fermato per un attimo la sua auto in zona di divieto costretto dall'ormai impossibile situazione del traffico nelle nostre città. Manca al vigile forse il coraggio di firmare un avviso di contravvenzione che egli stesso reputa fondamentalmente ingiusto ma che deve eseguire anche per le sollecitazioni delle amministrazioni comunali che hanno in queste esazioni entrate nette di diverse centinaia



Il «contestato» dall'ACI modello 116 D che, secondo le Poste non è altro che la copia del Mod. 25, quello che testimonia l'avvenuto pagamento dell'Una tantum in caso la si dovesse smarrire



PROT. N. 1839 addi 7/11/74

OGGETTO: Partecipazione dell'esito del C/C 5/77000 A C I del 26/10/74 n°997/A Siena V.R. L 20.000

In relazione al Suo reclamo del 31/10/74 si partecipa che (1) detto C/C risulta (2) accreditato il 30/10/74 sul 5/77000 con operazione collegata di L. 145.000.

(1) Assicurata, raccomandata, pacco, vettura, assegno (di raccomandata, assicurata, pacco, assegno di c. c. p. N. del di lire
(2) Consegnato o riscosso ecc. il 19.....

(2602845) Rich. 126 del 1972 - Ist. Poligr. Stato - S. (c. 150.000)

A destra, sopra e sotto, due vedute del minibus in dotazione, per ora è il primo esemplare, alla polizia della strada in URSS. L'automezzo è dotato di un impianto di stereofoto molto utile in caso di incidenti essendo in grado di fornire precise immagini relative alla situazione di traffico, alle condizioni di visibilità e alle condizioni atmosferiche generali. Il minibus è dotato anche di un impianto per rilevare l'effettiva velocità degli automezzi



di milioni l'anno? Se così fosse non sarebbe meglio per il vigile soprassedere alla contravvenzione stessa piuttosto che trasformare l'avviso di contravvenzione in una irritante provocazione? Se invece si tratta molto più semplicemente di limitate possibilità calligrafiche, non sarebbe il caso di promuovere corsi accelerati affinché il cittadino non debba trarre anche da questo fatto ulteriori motivi di sfiducia nelle istituzioni?



da SIENA: la documentazione della leggerezza burocratica ai danni dell'automobilista

La guerra dei moduli

Caro AUTOSPRINT, ti scrivo per avere informazioni su un problema che penso interesserà parecchia gente. Sono proprietario di una Honda 350 e... da bravo italiano avevo pagato l'una tantum. Nel recarmi a Torino per vedere il Salone dell'Auto, mi hanno rubato il borsetto in treno. Fra le altre cose, oltre alla tessera del CLUB di Autosprint (che gentilmente mi avete già rimandato), c'era la ricevuta dell'una tantum. Non appena sono tornato a Siena mi sono rivolto all'ACI e mi è stato detto di andare all'Ufficio postale dove avevo fatto il versamento e di richiedere il Mod. 25. Il direttore dell'Ufficio postale mi ha però detto che non poteva rilasciare quel modulo. Hanno tuttavia scritto all'Ufficio Conti Correnti di Firenze per sapere se avessi effettivamente effettuato il versamento. Da quell'ufficio hanno risposto con il mod. 116-D, di cui allego fotocopia.

Con questo modulo sono tornato all'ACI dove mi è stato detto che esso non ha alcun valore. L'ACI mi ha ripetuto che devo farmi rilasciare il mod. 25.

Sono ritornato all'Ufficio Postale e il direttore mi ha detto che non possono rilasciarmi il mod. 25 ma che il Mod. 116-D non è altro che la risposta al Mod. 25. Che fare?

Mauro Carella - Siena

Vediamo di chiarire i termini della questione. Ci risulta che per il caso di smarrimento della ricevuta dell'una tantum, dopo la denuncia da farsi ai carabinieri, si deve richiedere, tramite il Mod. 25 l'attestazione dell'avvenuto pagamento dell'una tantum. Tuttavia molti uffici postali il Mod. 25 non lo rilasciano perché lo tengono agli atti e rilasciano il Mod. 116-D che non è altro che una copia del Mod. 25 che riporta gli stessi dati e che quindi ha lo stesso valore. Il suo peregrinare dall'ACI all'Ufficio postale è derivato forse dal fatto che, non essendoci una prassi comune, cioè (alcuni uffici rilasciano il Mod. 25, altri il 116-D), l'impiegato dell'ACI che le richiedeva assolutamente il Mod. 25 si è tenuto ai casi precedenti che gli erano presumibilmente stati sottoposti e che erano stati risolti appunto con il Mod. 25. Tuttavia l'impiegato ACI ha torto quando le dice che il Mod. 116-D non ha alcun valore: esso infatti per le poste, ha lo stesso valore del Mod. 25. Ha ragione però se le disposizioni in merito che ha ricevuto gli impongono di risolvere la pratica solo il Mod. 25.

E siamo propensi a credere che sia così perché un ufficio ACI da noi interpellato in proposito ha ammesso addirittura di ignorare l'esistenza del Mod. 116-D. Si è scoperto così che le due «strade» (Mod. 25 e Mod. 116-D) sono note alle Poste e non all'ACI che ne conosce una sola (Mod. 25). Il risultato?

E' il solito della sconcertante e spesso contraddittoria burocrazia italiana nella quale il cittadino si perde (e a buon diritto visto che ci si perdono anche i funzionari addetti): lei ha perso un sacco di tempo in un inutile andirivieni. Il suo Mod. 116-D ha valore per le Poste come il Mod. 25, ma... l'ACI non lo sa, dovendo agire solo con il Mod. 25.

Che fare? Ci sarebbe da... Ma le consigliamo di tenersi per buono il Mod. 116-D già in suo possesso visto che le Poste dicono che «vale». Esibisca quello in sostituzione del Mod. 25 (versione ACI) e non dovrebbe avere contestazioni di nessun genere. Ad ogni buon conto può ritornare (c'è già andato tante volte!) all'ACI e magari farsi promotore di un chiarimento in sede locale.

il **PIANETA CORSE**

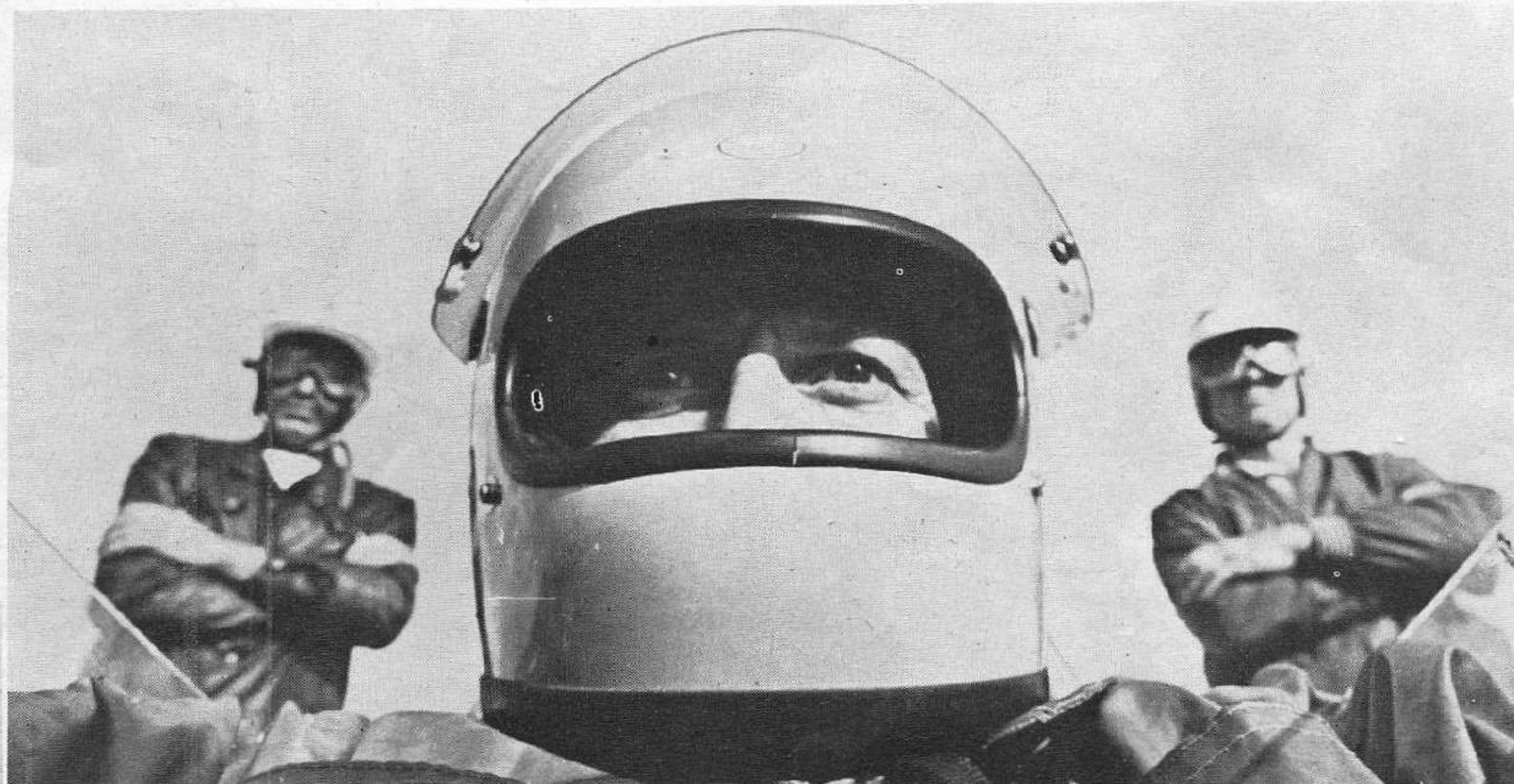
Da questo numero iniziamo un viaggio nel **PIANETA CORSE**, alla scoperta però delle sue regioni meno conosciute, o anche delle isole particolari di quelle più note. Il « bacillo-sprint », per dirlo come Max Mosley, contagia ormai senza confini. Non ci sono cordoni sanitari pseudo-intellettuali che possano arginare questa passione che è diventata essenza stessa di un modo di vivere giovane. Cominciamo dall'insolita e meno conosciuta dimensione dello sport auto in **URSS** per poi annotare certi risvolti di questo entusiasmo velocistico negli Stati Uniti, arrivando per questo numero fin laggiù in Australia. Nel prossimo numero, completando il discorso australiano e arrivando a **MACAO**, alle porte della Cina, avremo anche modo di definire la consistenza concreta dei piloti **NERI** al volante di vetture da corsa.

1 oltre la cortina



Fiori per la « padrona »
del traffico.
Un omaggio gentile,
quasi un atto
di momentanea sudditanza,
visto che siamo
sulla via,
in mezzo al traffico.
Poi, una volta in pista,
il motore
potrà scatenarsi.
Dove siamo? A **MOSCA!**

Nata a MOSCA
L'UNIVERSITA'
delle vetture
veloci e
monoposto



Il pilota Dgebaudze, vincitore del premio Gagarin, è il campione della Società sportiva Spartak. Quest'anno è medaglia di bronzo nel campionato URSS

dalla RUSSIA con amore

MOSCA - L'Istituto per lo Studio di Vetture Veloci, in particolare Monoposto, è una recente novità nella capitale sovietica. Il via a questo Istituto è stato dato nientemeno che dal prof. Afanasiev, Rettore dell'Istituto Autostrade di Mosca e presidente della Federazione dello Sport Auto. Pare che il segretario del PCUS Breznev, appassionato di auto veloci, sia tra i sostenitori. L'Istituto ha il compito di progettare nuove vetture in ogni loro parte, dalla carrozzeria al motore. Una équipe di tecnici diretti dall'ing. Nazarov ha già progettato e già costruito una serie di vetture denominate F. 4, F. 3 ed F. 1 che hanno fatto la loro comparsa nelle corse delle repubbliche baltiche. Il motore della F. 1 è un sei cilindri ed è capace di sviluppare una potenza a livello delle più note monoposto occidentali. In realtà in una didascalia che accompagnava le foto che presentiamo si parlava addirittura di 600 km all'ora, ma si tratta certamente di un errore. La creazione dell'Istituto per vetture veloci nell'Unione Sovietica arriva in un momento di particolare crescita dell'industria automobilistica e ciò sottolinea, se ancora ve ne fosse bisogno, l'inscindibile rapporto che esiste tra la produzione automobilistica e le corse.

La crisi mondiale dell'auto, è avvertita in Unione Sovietica. Le cifre di produzione, immatricolazione ed esportazione rivelano un costante, progressivo aumento dei valori. Il mercato è ancora tutto da conquistare, visto che la densità di automobili è di una ogni 136 abitanti contro una ogni quattro abitanti, dell'Italia. La produzione, secondo il IX piano quinquennale, raggiungerà nel prossimo anno i due milioni di unità e una notevole parte destinata però all'esportazione. La crisi dunque è avvertita solo per le ripercussioni dovute a quella

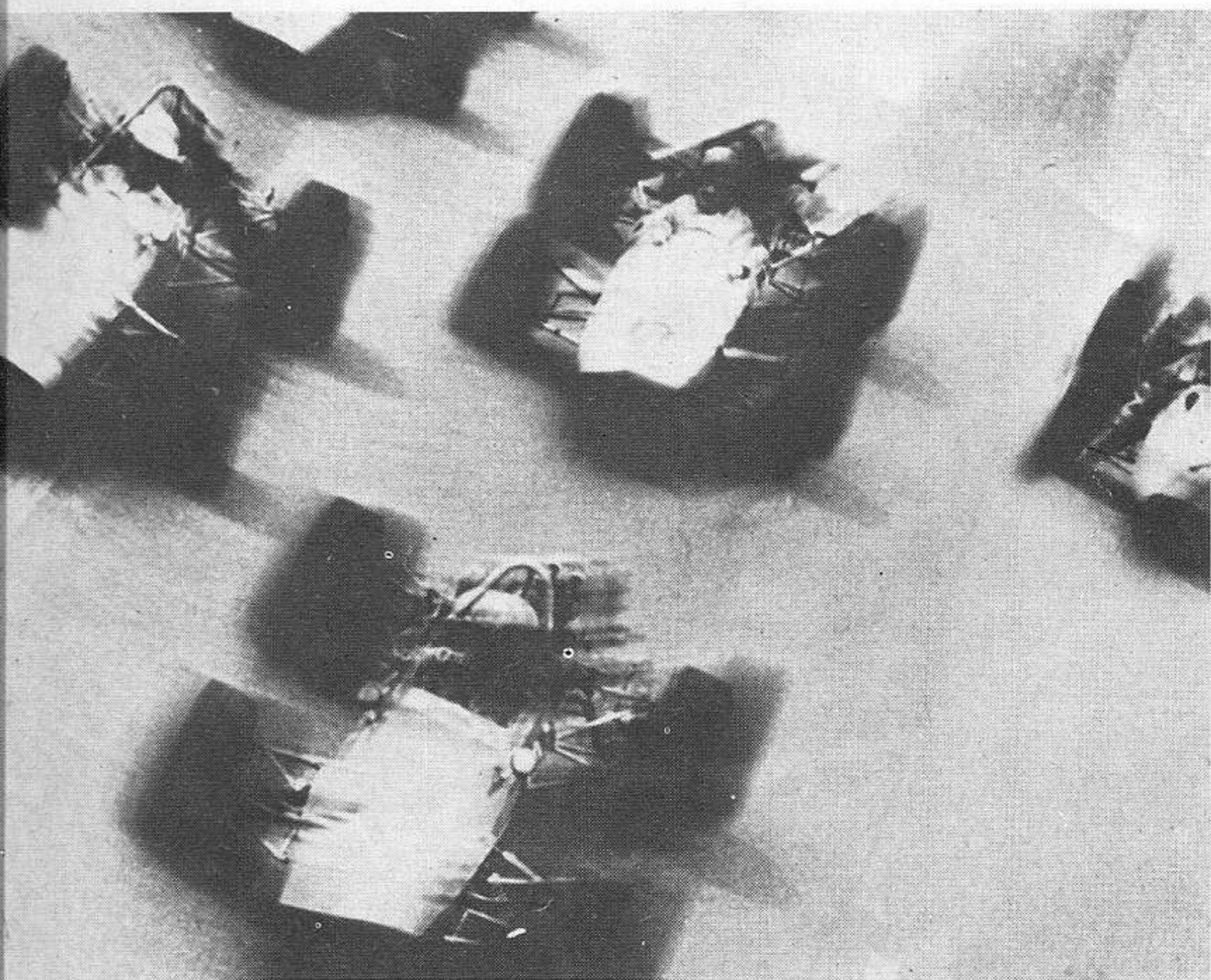
grave che attanaglia l'industria occidentale.

Il Pianeta Russia dunque avanza nel campo automobilistico avendo davanti a sé le sterminate pianure e centinaia di milioni di persone che ancora non hanno conosciuto l'automobile come bene privato. L'impegno profuso principalmente nel settore dei servizi pubblici e nell'industria pesante ha fatto ritardare il progresso della motorizzazione privata come scelta politica. Oggi però qualcosa di nuovo si sta muovendo forse anche sulla spinta di alcuni Paesi minori dell'Est.

In Unione Sovietica l'«apertura» all'auto è sottolineata da molti fattori che si concretizzano nella realizzazione di imponenti opere sia sul piano della viabilità (strade, anelli tangenziali, metropolitane) che su quello dell'assistenza auto (enormi garages e, quindi, anche sul piano sportivo.

a. r.

CONTINUA A PAGINA 8



A sinistra, una suggestiva immagine di corsa: sono impegnate le monoposto del Club Grigali che disputano i campionati balcanici. Sopra, momenti di una sessione di prove: il pilota e d.s. Dgebaudze si avvia mentre sfreccia un avversario. Dgebaudze è medaglia di bronzo nel campionato URSS

CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

In Unione Sovietica, in questi ultimi tempi si registra appunto un interessantissimo fermento intorno alle corse. Corse di ogni tipo, con ogni tipo di veicolo e potremmo dire su ogni tipo di terreno. Spesso su **AUTOSPRINT** avete visto, foto relative a corse di camion, a corse per fuoristrada, ecc. Forse ci si era fatti l'idea che l'attività agonistica fosse limitata a queste manifesta-

zioni, spesso organizzate in coincidenza con particolari festività locali, e a questi appuntamenti tradizionali che vedono in gara le vetture di serie, i nostri gruppi 1, 2 per intenderci. Certamente queste manifestazioni sono le più numerose ma non le uniche.

Esse hanno comunque avuto il non piccolo pregio di far nascere le prime scuderie, magari legate associativamente alle organizzazioni «dopolavoristiche» dei lavoratori, che

gestiscono direttamente tutta la preparazione e lo svolgimento di queste competizioni, sotto la direzione e la sorveglianza sportiva della Federazione dello sport Automobilistico sovietico.

Insieme alle scuderie (in realtà si chiamano Club, ma è la stessa cosa) è sorta anche una «scuola» di piloti più o meno giovani che, col progredire delle corse e dei mezzi utilizzati, hanno migliorato notevolmente le proprie capacità di gui-

da ed agonistiche. Accanto a questi club ci sono poi le squadre legate alle Case automobilistiche e la rivalità è sempre accesa in ogni gara tra «ufficiali» e «non ufficiali».

Uno dei più preparati e attivi di questi Club è il **GRIGALI** (Uragano), fondato sei anni fa a Tbilissi da un gruppo di giovani piloti capeggiati dal bravo Bori Schultz. Di anno in anno i piloti del Grigali hanno migliorato le loro tecniche e la loro preparazione e il '74 passerà alla

Qualche cosa di più e di nuovo nel campo dell'accensione elettronica

ABARTH

3 tronic

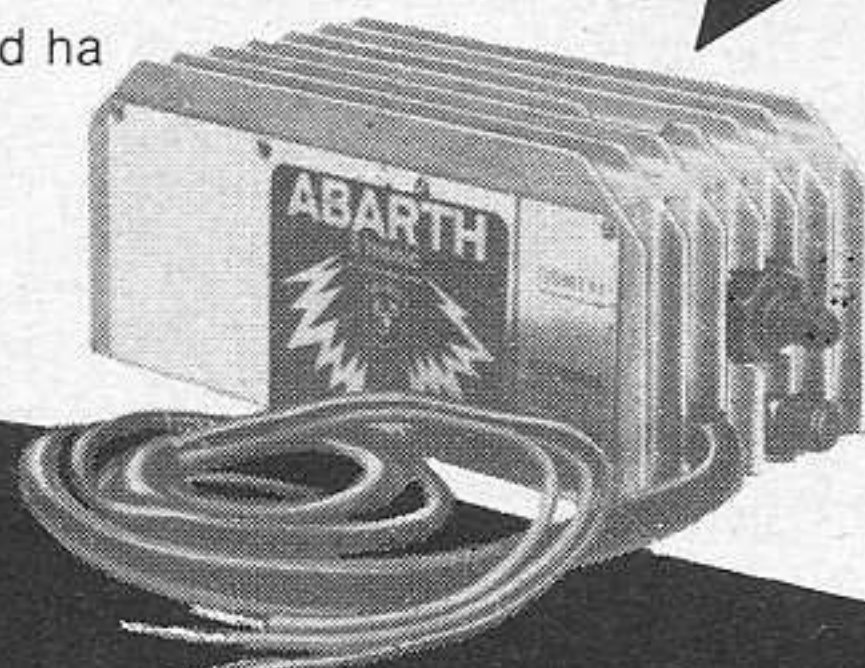
a scarica capacitiva



L'abbiamo pensata da esperti; l'abbiamo provata da piloti; l'abbiamo sperimentata da tecnici; l'abbiamo collaudata, nelle casistiche più svariate, da automobilisti pratici. La produciamo con 10 collaudi in linea di montaggio e collaudiamo il 100% del prodotto finito. Ecco perché, oggi, possiamo dire una parola veramente nuova in questo campo.

ABARTH «3 tronic» significa:

- 1 Superbobina incorporata**
E quindi non occorre sostituire la bobina di serie. Essa resta (inerte) a disposizione per quando rivenderete la vettura.
- 2 Adattatore universale al contagiri, incorporato**
Qualsiasi contagiri (oggi in uso) continua a funzionare perfettamente e fedelmente.
- 3 Montaggio semplice**
Perché è piccola, facile da sistemare ed ha soltanto tre fili da collegare.



Prezzo «limpido» Lire 49.000

compreso IVA, compreso montaggio

Questo prezzo verrà mantenuto per tutta la fase di lancio presso i «Punti convenzionati» che espongono questa targa

Con ABARTH «3 tronic» si ottiene subito:

- avviamento istantaneo in qualsiasi stagione;
- combustione totale della miscela aria-benzina e quindi: massimo sfruttamento del carburante e della potenza del motore;
- candele sempre pulite e pertanto: nessun problema ai bassi regimi della circolazione cittadina;
- minor usura della batteria (assorbimento ridotto del 75% all'avviamento);
- notevole economia di benzina proprio per i motivi su elencati, l'ABARTH 3 tronic fa risparmiare benzina; maggiormente, se la vettura è perfettamente «a punto».

Importante: richiedete anche la «messa a punto»

Per ottenere il massimo rendimento dalla ABARTH 3 tronic, appena installata, occorre anche far controllare la «messa a punto» accensione-carburazione e accertare l'efficienza delle candele e del filtro aria.

selecom

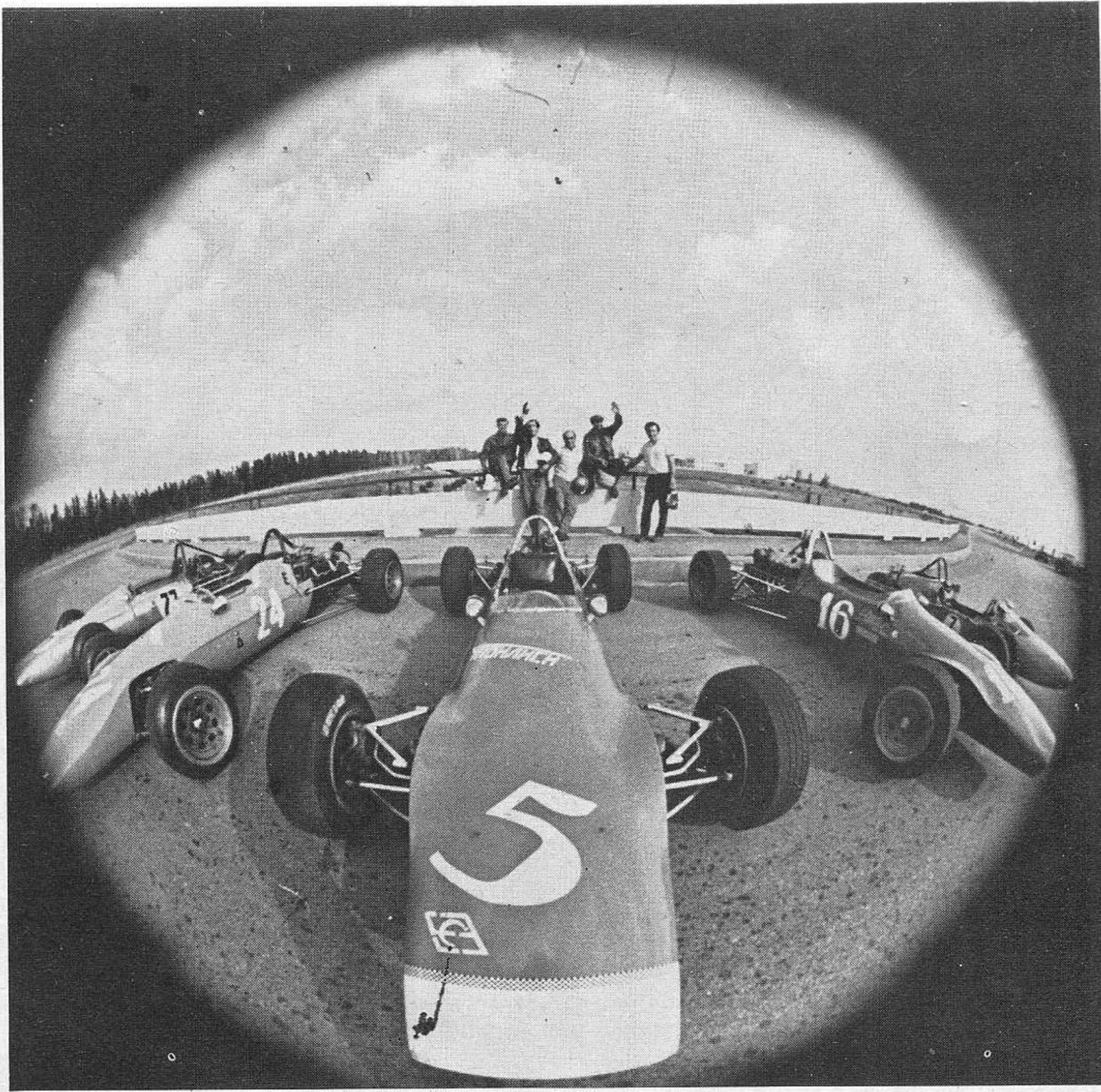
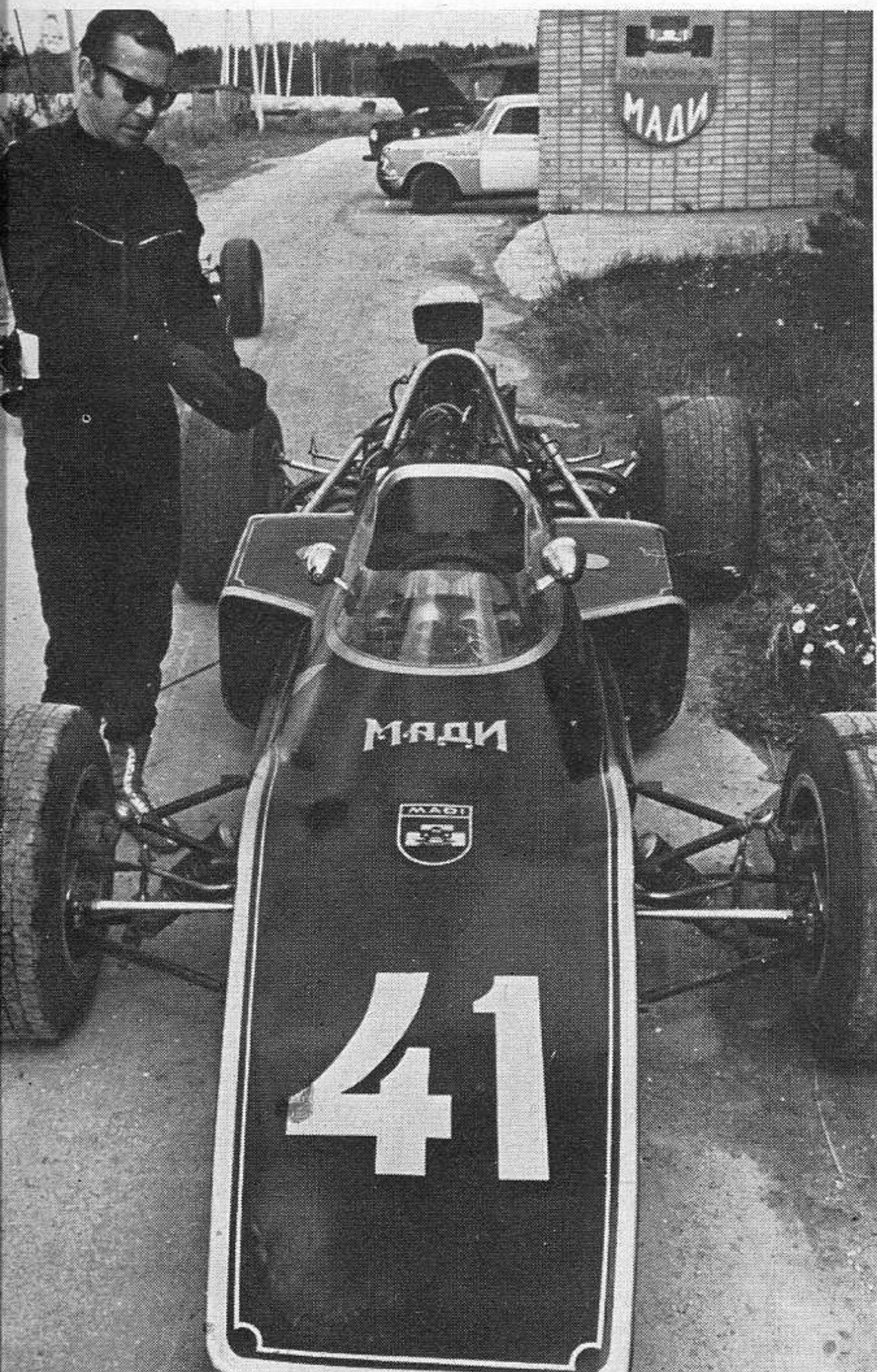
SELECOM SpA SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA
(dis. Bertone)





storia del sodalizio come uno degli anni più fortunati.

Il team Scelto georgiano, che è composto da soci del Grigali, che in passato ha conquistato per tre volte il titolo nel campionato nazionale e per due volte quello delle gare indette dai Sindacati per le squadre di Case e di Clubs organizzatori, ha arricchito il proprio carnet di vittorie con altri prestigiosi risultati. I piloti Zariashvili e Poltorasky hanno fatto il bis della medaglia d'oro che va ai migliori piloti del campionato russo. Il d.s. Dgebaudze ha ottenuto quest'anno la medaglia di bronzo nel campionato nazionale svoltosi di recente a Savitsky e la Coppa per le Zhiguli e Moskvitch alle gare annuali che si disputano a Leningrado sul circuito dedicato al primo grande astronauta della storia, Yuri Gagarin. Altro successo è stato quello di Dgebaudze nelle gare per vetture da 1600 a 2000 cc. mentre Loginov ha fatto il terzo posto nelle gare riservate alle Volga.

Di campionati in Unione Sovietica ce ne sono tanti, e la partecipazione di piloti, il numero di spettatori e l'importanza delle squadre partecipanti, ne decreta il valore. Uno di questi campionati che ogni anno diventa sempre più popolare è quello Checheno-Ingush. Le vetture sono di tipo «cross-country», i piloti sono quasi tutti «manicacci» di prim'ordine capaci persino di tutte le scorrettezze possibili ai limiti del regolamento. Decine di piloti provenienti da tutte le repubbliche dell'Unione Sovietica si sono dati convegno quest'anno per la conquista del primato in una estenuante tre giorni di gara che ha visto la presenza di una enorme folla per tutti i tre giorni.

Uno dei più noti campioni della specialità è il lituano Tomas, della città di Tukums che quest'anno ha vinto il titolo di campione nella categoria autocarri GAZ 51. A queste corse partecipano, come detto, vetture di vario tipo: oltre i camion suddivisi per categoria, anche le Dune Buggy, le jeep che ultimamen-

Sopra, a sinistra, il collaudatore Gess accanto alla nuova F. 1 sovietica: la monoposto impiega un motore Gaz 24/14 capace di circa 150 CV. Di costruzione abbastanza massiccia, presenta un musetto molto sfuggente ottenuto sistemando i radiatori acqua in posizione laterale. Sopra, l'occhio di pesce inquadra piloti e vetture del club Grigali di Tbilissi. Sotto, in azione la nuova F. 1. Le sospensioni anteriori sono tradizionali



te hanno visto una qualificata gamma di nuova produzione, destinata certamente ad avere un grande successo anche in occidente.

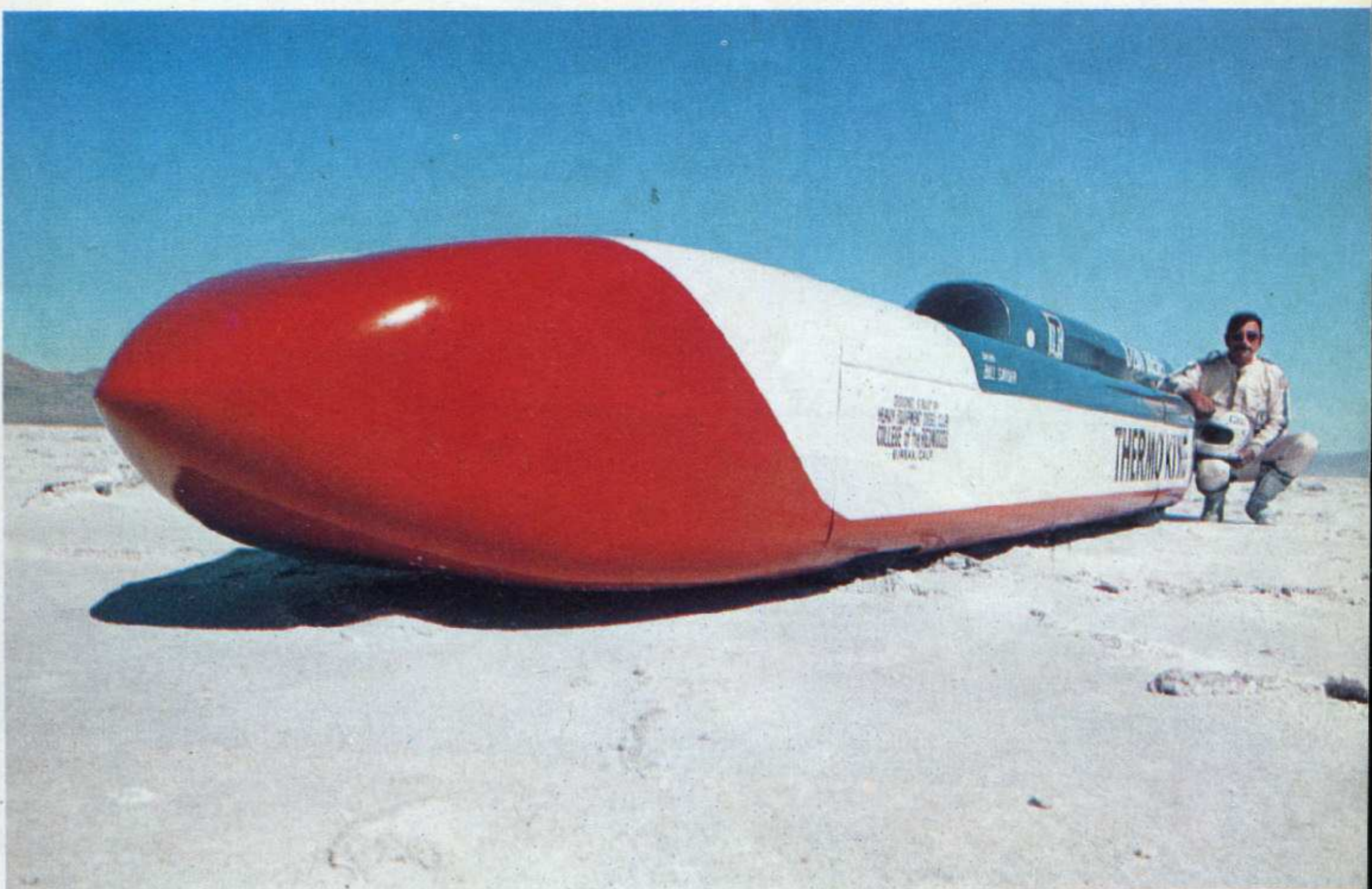
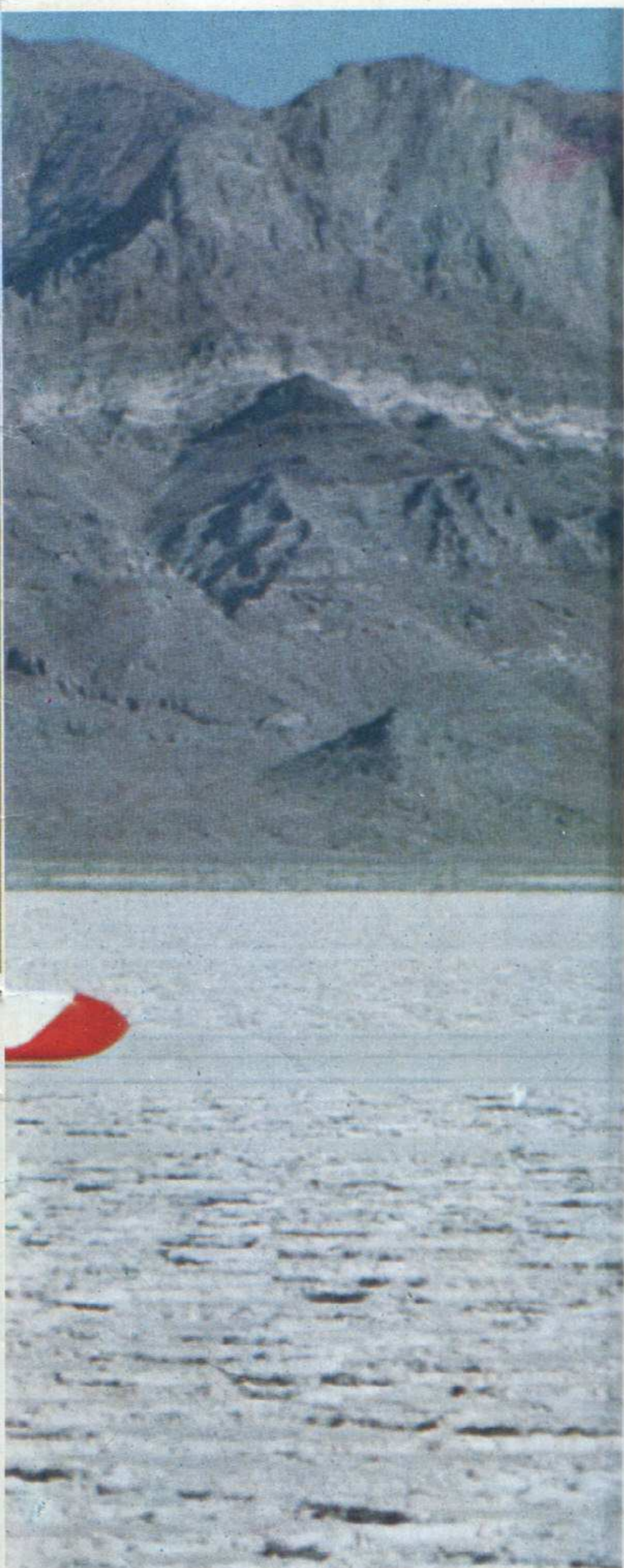
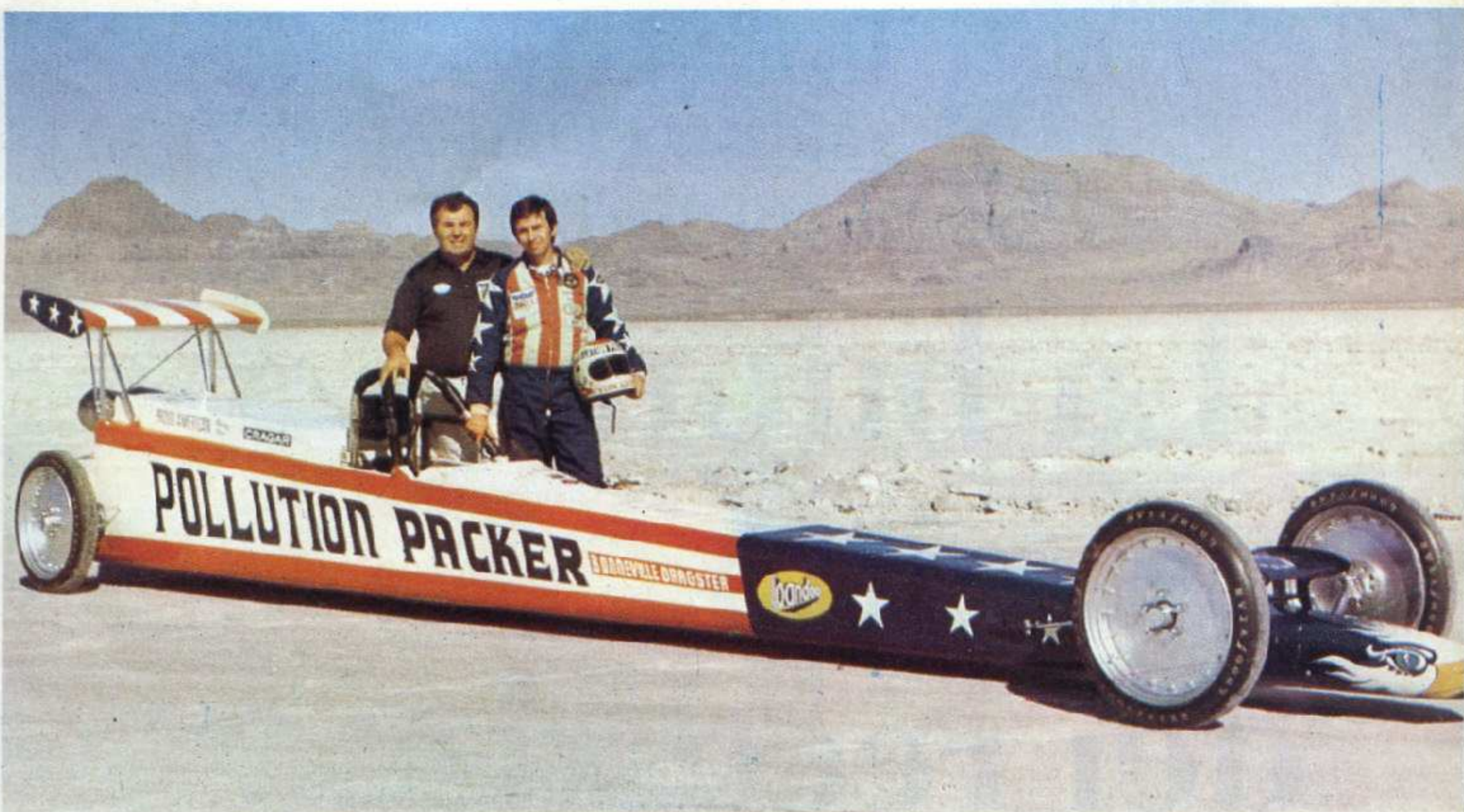
Certamente siamo ancora lontani nella organizzazione e nelle possibilità organizzative, dai livelli raggiunti in Occidente. Mancano autodromi per questo tipo di gare, l'attività è ancora limitata anche perché le organizzazioni cui è affidata non hanno gli stanziamenti astronomici e gli aiuti di sponsor potentissimi finanziariamente come avviene nella altra Europa e negli USA. Ciononostante i progressi sono rapidissimi e non è escluso che nel giro di pochi anni vengano pure create quelle in-

frastrutture necessarie come gli autodromi. L'iniziativa allo studio ad esempio in Ungheria, cui accennammo in occasione della 1000 km di Imola, quando una delegazione dell'AC di Budapest venne a fare un sopralluogo per studiare il «Dino Ferrari» in vista della costruzione di un Autodromo sulle rive del lago Balaton, non è che uno dei progetti.

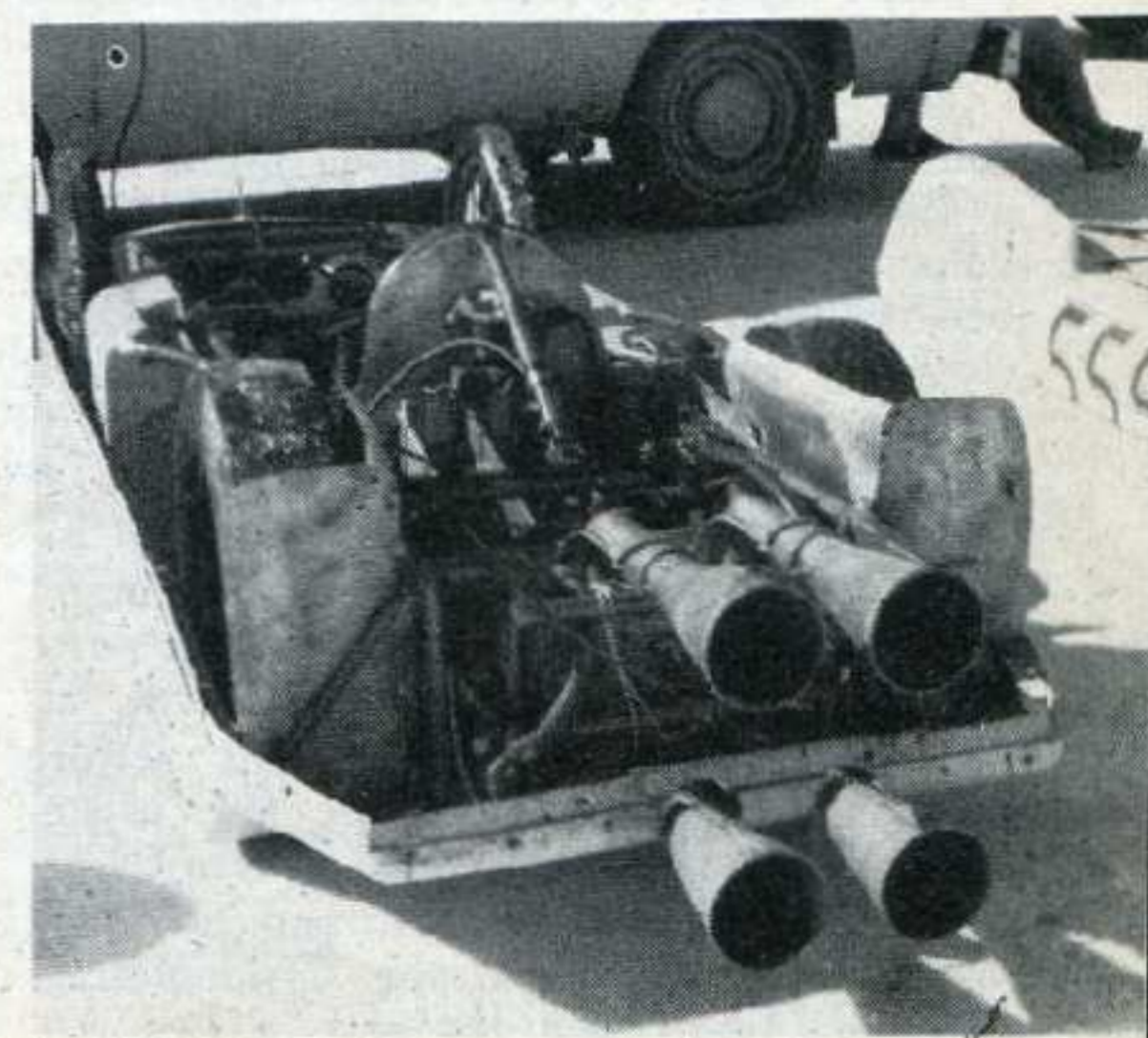
Fissare delle date per dei debutti anche internazionali in campo automobilistico velocistico delle vetture e dei piloti sovietici è difficile. I tempi comunque stanno maturando e in fretta. L'interesse del pubblico sovietico per le corse è sempre maggiore. Le manifestazioni aumen-

tano per numero di partecipanti e per spettatori. L'agonismo è sempre ai massimi livelli e anche il «tifo» non manca. Anche nel settore rally si allargano le partecipazioni. Anzi è l'unico impegno internazionale. A dispetto delle apparenze che sembrano far credere ad uno sport «in bianco e nero», cioè senza quella cornice variopinta di scritte pubblicitarie, magliette, tute, giacche a vento, ombrelloni, ombrellini, e tutto il resto che va a creare quella coreografia senza la quale noi oggi difficilmente riusciamo ad immaginare una corsa.

BONNEVILLE - Negli USA, la sfida ai records di velocità è continuata ed assume a volte il carattere di una vera e propria « spedizione » in grande stile. E' il caso dei tentativi organizzati dall'industriale di Minneapolis, Tony Fox, che con la vettura a razzo « Pollution Packer » ha stabilito otto nuovi records di velocità internazionali e nazionali. Nel fotocolor a destra, la Pollution Packer con Tony Fox ed il pilota Vern Anderson. A sinistra, spiegamento di forze della spedizione « Thermo King ».



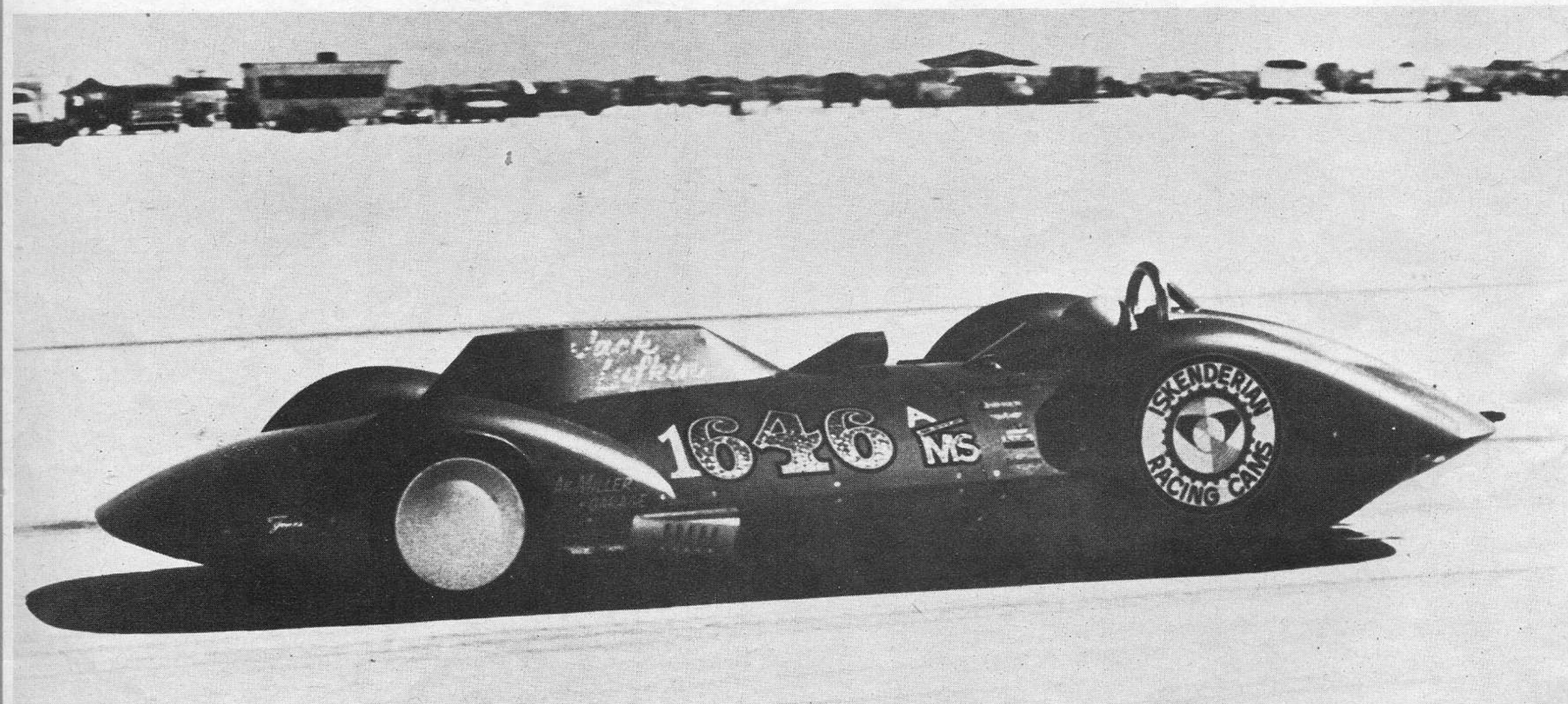
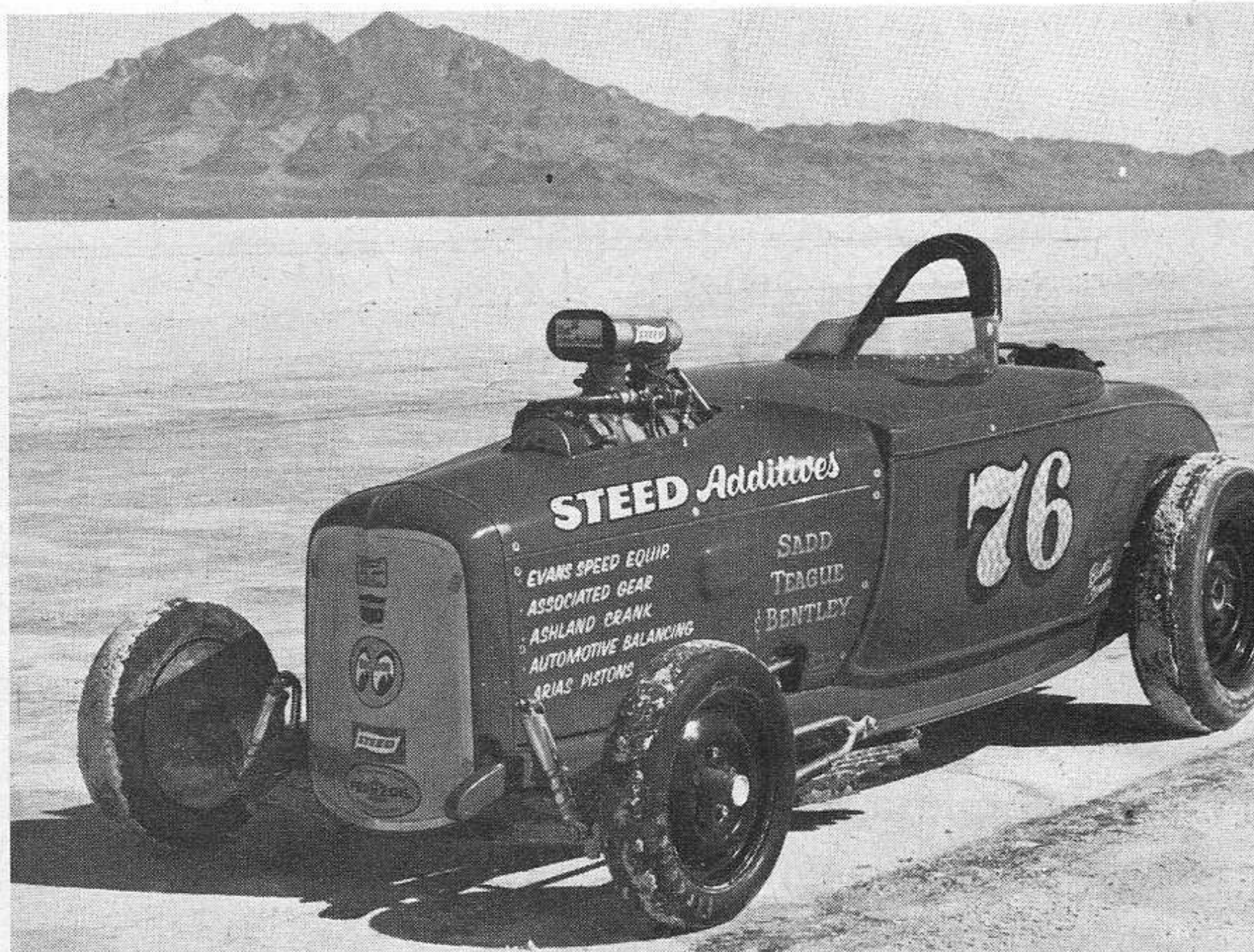
Nei fotocolor qui sopra e nella pagina a sinistra, due immagini della « Thermo King » con motore Diesel. A sinistra, il vano motore da record della versione civile della « Thermo King ». Qui sotto, una vettura da record mossa da un 4 cilindri per fuori-bordo



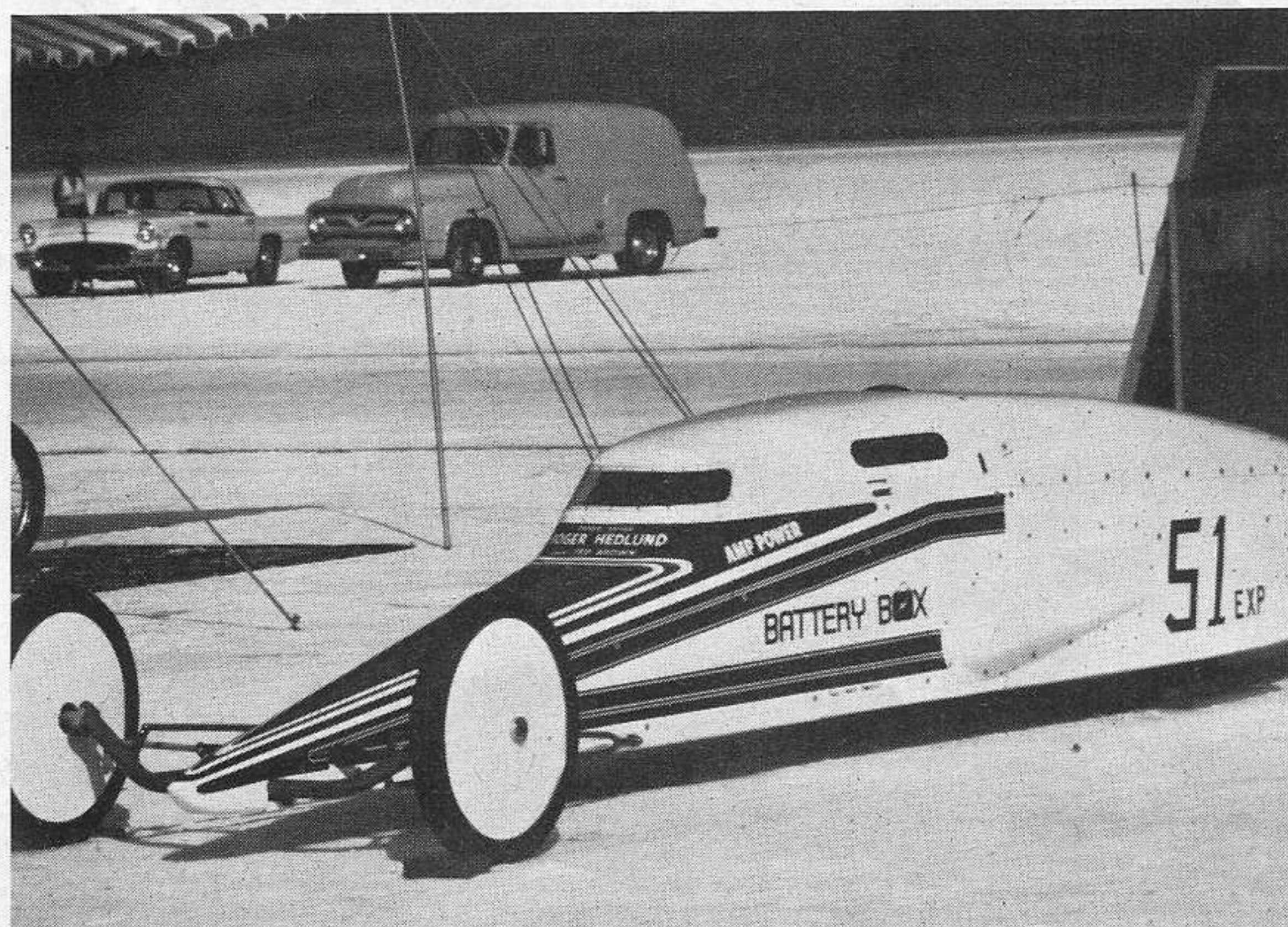


Da **CAMPBELL**
«autista» anni 30
ai «jettisti» '70

La buona città dei records



La più veloce delle vetture partecipanti alla « week of speed » di Bonneville è stata questa vettura della classe « Sport Racing ». Originariamente, il suo telaio era quello di una Novi per Indianapolis. Il motore è un 8V Chevrolet con doppio turbocompressore, e sviluppa 1200 HP. Velocità 474 kmh. Sotto, ecco la « Battery Box » detentrica del nuovo record assoluto per vetture elettriche, con 175 miglia all'ora, pari a circa 280 kmh



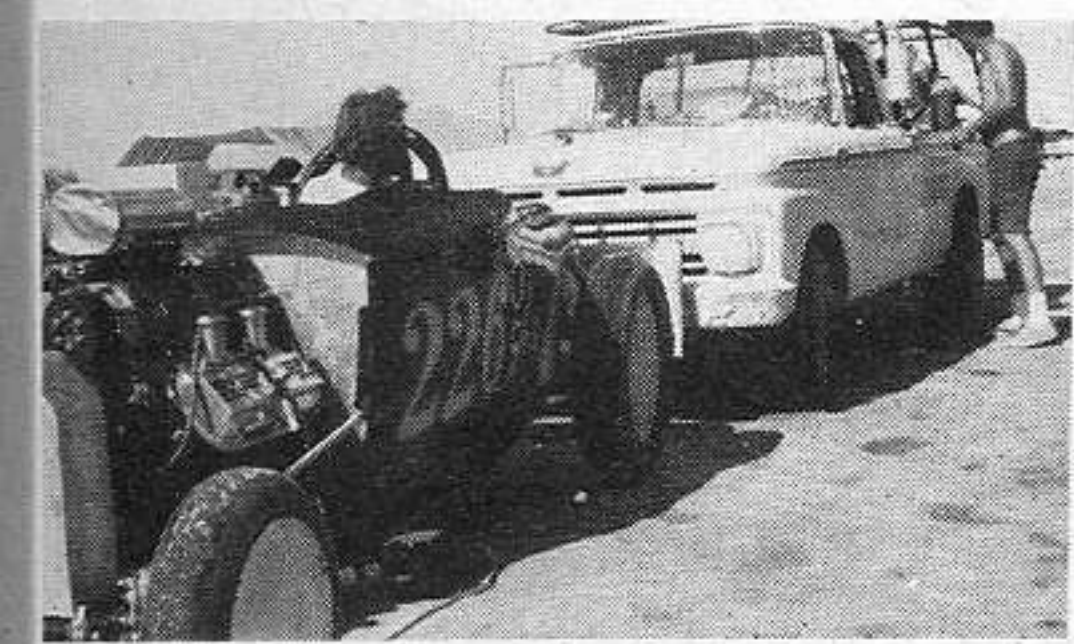
BONNEVILLE - Benché la storia di Bonneville risalgia ai tempi in cui macchine affusolate a quattro ruote, di signori inglesi quali sir Malcolm Campbell, il capitano Eyston e John Cobb, dimostravano che l'uomo poteva raggiungere velocità assai più elevate di quelle segnate a Montlhéry o a Brooklands, ci si deve rendere conto che questi «recordmen» erano soltanto degli autisti con la fortuna di disporre di denaro illimitato, sicché le loro vetture potevano essere costruite da meccanici di origine europea. Inutile aggiungere che queste suscitavano l'invidia di tutti gli appassionati americani di corse, che non potevano permettersi simili lussi.

Dal 1935 circa, epoca in cui sir Malcolm Campbell apparve per la prima volta a Bonneville, gli americani pazzi per la velocità stavano già sperimentando con berline Ford ridotte al minimo indispensabile, per scoprire quanto forte potessero andare sui laghi asciutti di Mojave e di El Mirage nella California del Sud. A questo scopo modificavano gli indistruttibili motori V8, asportavano parafranghi, sedili, tappezzerie, fari, paraurti, la parte superiore della carrozzeria e così via; alcuni costruivano perfino speciali vetture leggere, a tale scopo. Poiché non esistevano regolamenti per questo genere di gara, gli appassionati si riunirono nel 1949 per istituire l'Associazione Cronometraggio della California del Sud, a Los An-

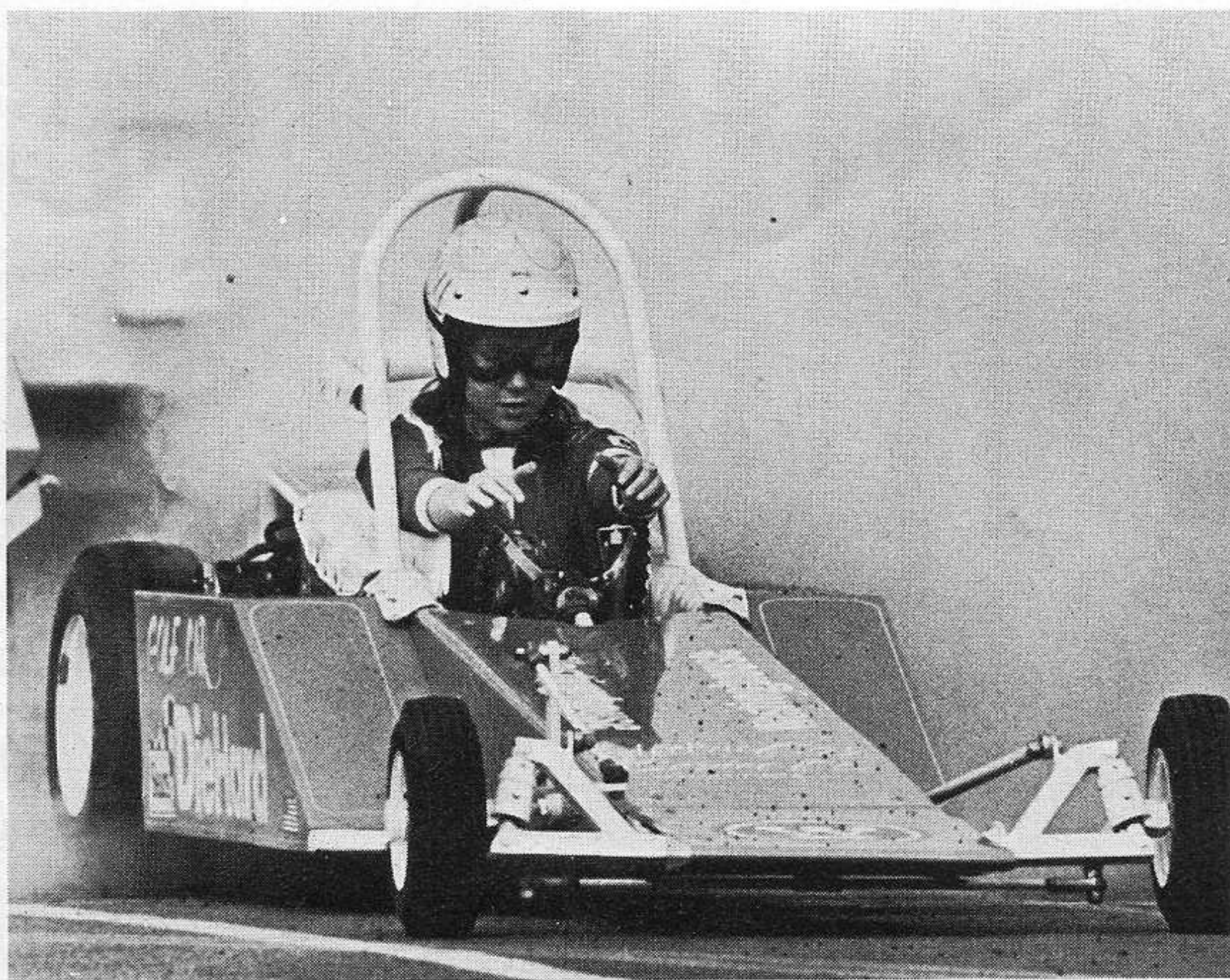
geles, e per organizzare l'annuale Settimana della Velocità a Bonneville, da svolgersi nei mesi dell'autunno, quando la superficie coperta di sale è generalmente asciutta. La zona di Bonneville, nell'Utah, a circa 1000 chilometri da Los Angeles, fu scelta perché questo fenomeno naturale, di oltre 300 km quadrati di deserto, è l'ideale per quel tipo di corse.

Occorre ricordare che la Speed Week non ha scopi di lucro e viene organizzata tanto per automobili che per moto. Se ne occupano volontari reclutati fra i partecipanti, i quali devono pagare 35 dollari d'iscrizione. I veicoli dei concorrenti sono sottoposti a una meticolosissima ispezione per la sicurezza e devono essere esibiti certificati, dichiaranti che sono state fatte ispezioni ai raggi X di tutte le parti saldate delle sospensioni e dei meccanismi di guida, prima che si consenta ai veicoli di qualificarsi per le prove di velocità. A volte gli ispettori addetti alla sicurezza scoprono piccolissimi difetti, per esempio nella posizione della chiavetta per togliere l'accensione in caso d'incidente, che potrebbe non essere a comoda portata di mano del pilota.

Lo spettacolo di Bonneville nei trascorsi ventisei anni è diventato la principale manifestazione corsaiola del mondo, riservata a dilettanti. Benché praticamente il 99 per cento dei partecipanti sia formato appunto da dilettanti che trascorrono cinquantun settimane nei loro garage di ca-



A sinistra, un roadster alimentato a nitrometano, con un motore 6 litri sovralimentato. Sopra, si mette in moto a spinta un roadster con motore Chrysler 8V. A destra, la diciottenne Cissy Johnson, detentrica di tre nuovi record con questo «drag» elettrico costruito dal padre ad Ontario, nella California



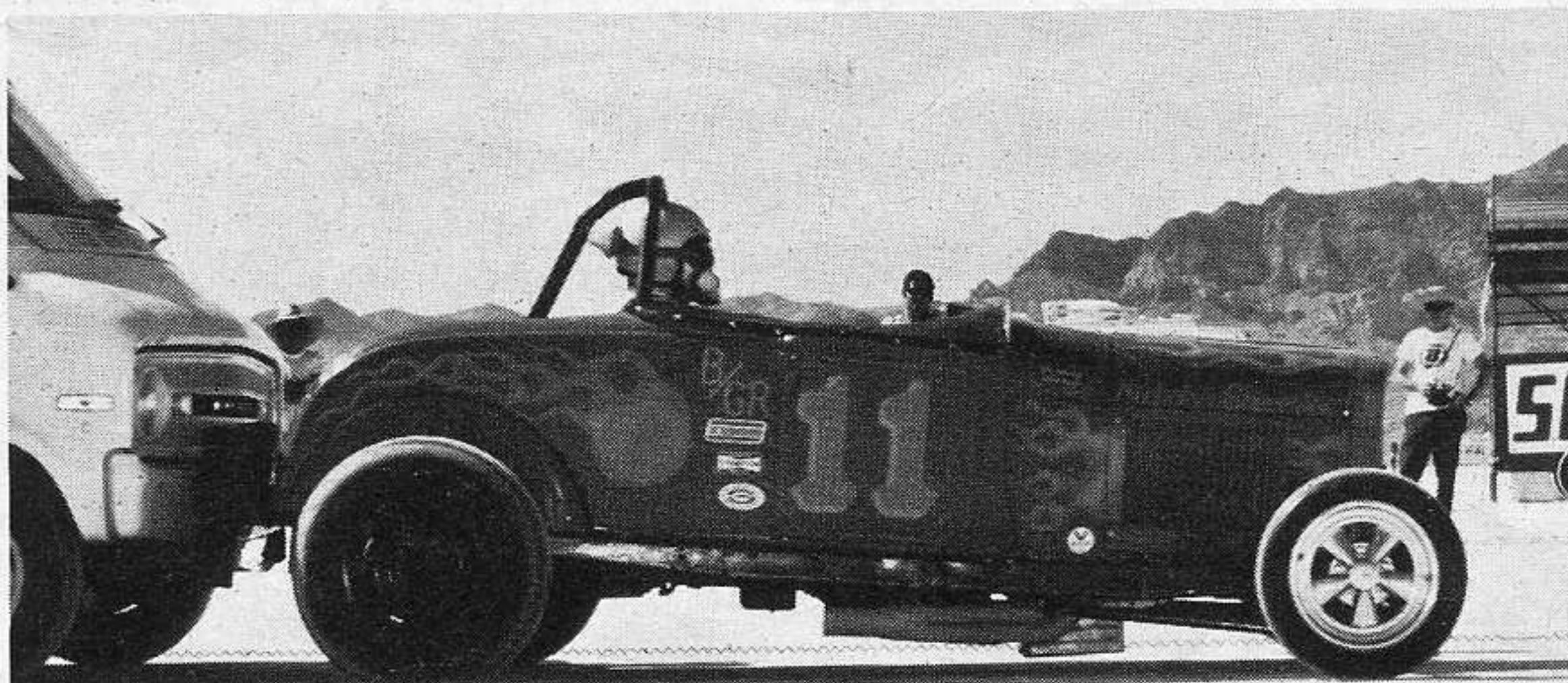
Qui sotto, un «siluro» ovviamente della classe «aerodinamica» sfreccia in piena velocità sulla fettuccia del Lago Salato, a Bonneville, durante la «settimana della velocità»



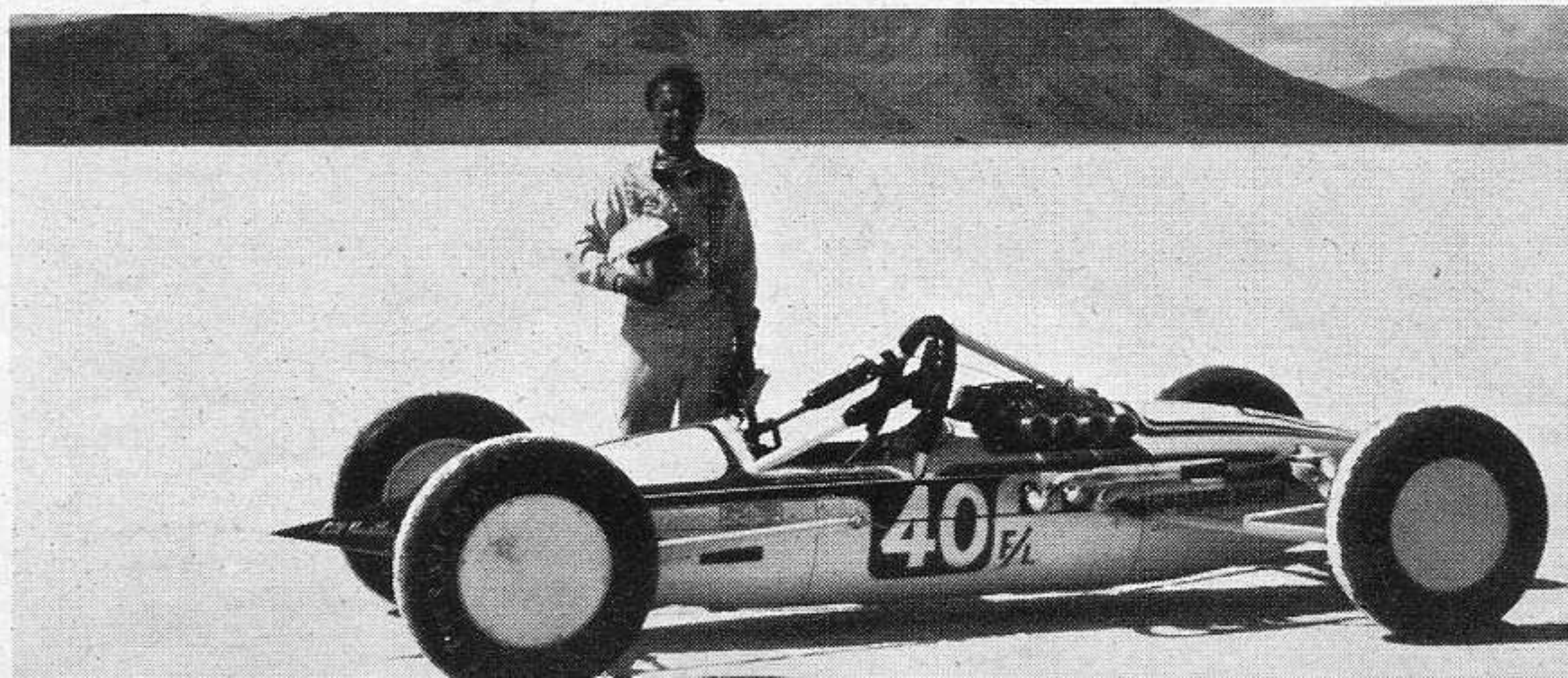
sa occupati a costruire le loro macchine per passare una sola settimana dell'anno sulla pista salata, non mancano mai alcuni «professionisti del record di velocità su terra» i cui veicoli — generalmente aerodinamici — sono progettati da tecnici ad alto livello e patrocinati da note industrie del settore.

Come dicevamo, le vetture sono «fatte in casa» e i piloti-proprietari non si aspettano premi quando stabiliscono un nuovo primato. Mentre i novellini in generale si portano dietro soltanto una cassetta di attrezzi, le vecchie volpi arrivano con vere e proprie officine mobili che dispongono di varie parti per i motori e sono queste abitudini a far sì che i concorrenti soggiornino a Bonneville un solo giorno oppure un'intera settimana, dato che durante le prove generalmente qualcosa si rompe e si deve quindi montare un pezzo nuovo o un altro motore.

Si prova una sensazione veramente unica, precedendo a velocità massima senza ostacoli davanti a sé, senza curve e senza agenti della stradale. Può darsi però che si sia alla conclusione di tutta l'impresa, dato che non è mai stato costruito un motore che possa comportarsi così per un percorso di 9-12 chilometri con una temperatura che può superare i 40-45 gradi. Benché quest'anno non abbia superato i 40 si è avuto un numero più elevato del solito di guasti ai motori, tanto che sulle 15 vetture presenti soltanto ventidue



Sopra, un gas roadster della classe B al via. Viene avviato a spinta. Sotto, il «lakester» più veloce, il classe F di Walkey con motore Datsun 1800



hanno stabilito nuovi primati nella categoria con pistoni; la più veloce ha soltanto raggiunto (andata e ritorno) la media di 474 km orari.

Ci si deve rendere conto che non molti motori erogano un record di HP, prima di essere stati modificati al massimo. Naturalmente è necessario percorrere 8 o 9 chilometri al massimo dei giri, per chi vuole cercare di raggiungere una velocità di 485 orari, quindi lo stress per i motori supercompressi, che funzionano con carburante a nitrometano, è tale che è già straordinario che tanti rimangano intatti.

In complesso le vetture sono divise in cinque categorie a seconda delle velocità che possono raggiungere, poi sono suddivise di nuovo in classi differenti a seconda del tipo di carrozzeria, del fatto che il motore abbia o no il compressore, che venga usato nitrometano o benzina, che la carrozzeria sia standard oppure in parte, o totalmente, aerodinamica e così via.

Anche se in generale l'interesse principale si concentra sulle vetture aerodinamiche, alcuni dei veicoli più piccoli, non convenzionali, e costruiti appositamente (si chiamano «Lakesters») sono assai popolari. Il record di velocità per la categoria aerodinamica fu stabilito alla media di

440 orari circa due anni fa e non è ancora stato migliorato.

Vari anni fa fu aggiunta una nuova categoria, quella sperimentale. Quest'anno, anche se c'erano soltanto due tipi di propulsione, Diesel ed elettrica, pare che quest'ultimo sia stato al centro dell'attenzione per due motivi. Una studentessa diciottenne di Ontario, California (che spera un giorno di affrontare Lella Lombardi in circuito nelle gare di F. 5000) ha stabilito tre primati con una vettura azionata elettricamente, chiamata «Diehard Dragster» (dragster duro a morire). Cissy Johnson ha segnato una media di 135 orari sul miglio, ottenendo punti su piano mondiale, nazionale e femminile per vetture elettriche Classe 1, con le quali non era mai stato stabilito un record. Le classi vengono definite a seconda del peso: la 1 è per vetture da 0 a 550 kg.

L'altra vettura elettrica, la «Battery Box» che ha stabilito un nuovo record, apparteneva alla classe B ed era pilotata dal suo costruttore, Roger Hedlund di Sunnydale, California. La sua media è stata di 280 orari, contro il record esistente di 215. La vettura, che pesa un poco meno di kg 1000, servirà certamente da «lancio» per i costruttori di macchine elettriche che stanno tentando di dimostrare la loro utilità per combattere l'inquinamento causato dai convenzionali motori a pistoni.

Charles G. Proche

Dopo nove anni la CAN-AM scompare (per crisi tecnico-economica)

Addio ai «mostri»

NEW YORK - La signora Can-Am è morta. Recitiamo una requiem per la regina delle corse che non apparirà, nel 1975, sui circuiti ormai noti degli Stati Uniti. La sua scomparsa è stata notificata ufficialmente da Cameron Argetsinger, direttore esecutivo della SCCA dalla sede di Denver, con un comunicato alquanto laconico e striminzito. Argetsinger dà la colpa «al caro vita, ai prezzi esosi», senza toccare i veri germi che hanno tarato e finito la corsa che un tempo era stata definita la regina delle piste. A voler dar retta a qualche costruttore la Can-Am, ovvero la Canadian American, nata per soddisfare due nazioni (USA e Canada) era divenuta un mostro dalle sette teste per il quale ci voleva un guerrierino meschino capace di tagliar le teste e farla finita. Il guerrierino meschino, tuttavia non è sopraggiunto, ma un insieme di circostanze hanno fatto piegare le ginocchia a questa manifestazione automobilistica che agli inizi era stata capace di scuotere entusiasmi a migliaia di sportivi.

La morte della Can-Am, comunque non giunge come una sorpresa. Autosprint aveva prospettato ai lettori a più riprese le difficoltà, i problemi, le cause che lentamente taravano la base di questa competizione. Negli ultimi cinque anni era andata deteriorandosi in maniera palese tanto che i «promoters» avevano scelto un'altra via risparmiando grosse somme che non erano finite nel calderone «Canamericano».

La ragione era semplice: perché investire milioni di dollari per corse che vedevano immancabilmente una dozzina di vetture antichate che meritavano soltanto di essere esposte nei musei storici dopo aver compiuto i vari exploit nel passato? Cominciò la McLaren con Bruce McLaren che lasciò l'eredità a Denis Hulme il quale a sua volta la riversò al compianto Peter Revson. Quando ormai tutti credevano che l'egemonia McLaren non sarebbe finita mai, ecco spuntare la Porsche Turbo 917 che Stoccarda aveva preparato per la scuderia di Roger Penske il quale affidò il «monstre» a Mark Donohue che sbaragliò senza pietà i suoi avversari condannati a mordere la polvere.

E la seconda «egemonia» sembrava anch'essa radicata, quando da Stoccarda giungeva l'annuncio: «Basta con modelli Can-Am. Troppe spese, troppo complessi». E Penske mise in mu-

seo il bolide capace di superare le 200 miglia grazie a 900 HP e due turbo compressori. Ma era in agguato la UOP-Shadow che da due anni soffriva sulla scia di Donohue e George Follmer, pronta a scattare con due nuovissimi modelli i cui motori erano azionati da carburante «unleaded», cioè con meno percentuale di piombo.

Nel 1973 e quest'anno i due superbolidi neri guidati da Jackie Oliver e George Follmer hanno fatto piazza pulita vincendo la maggioranza delle cose puerilmente inseguite da macchine vecchie anche di otto anni.

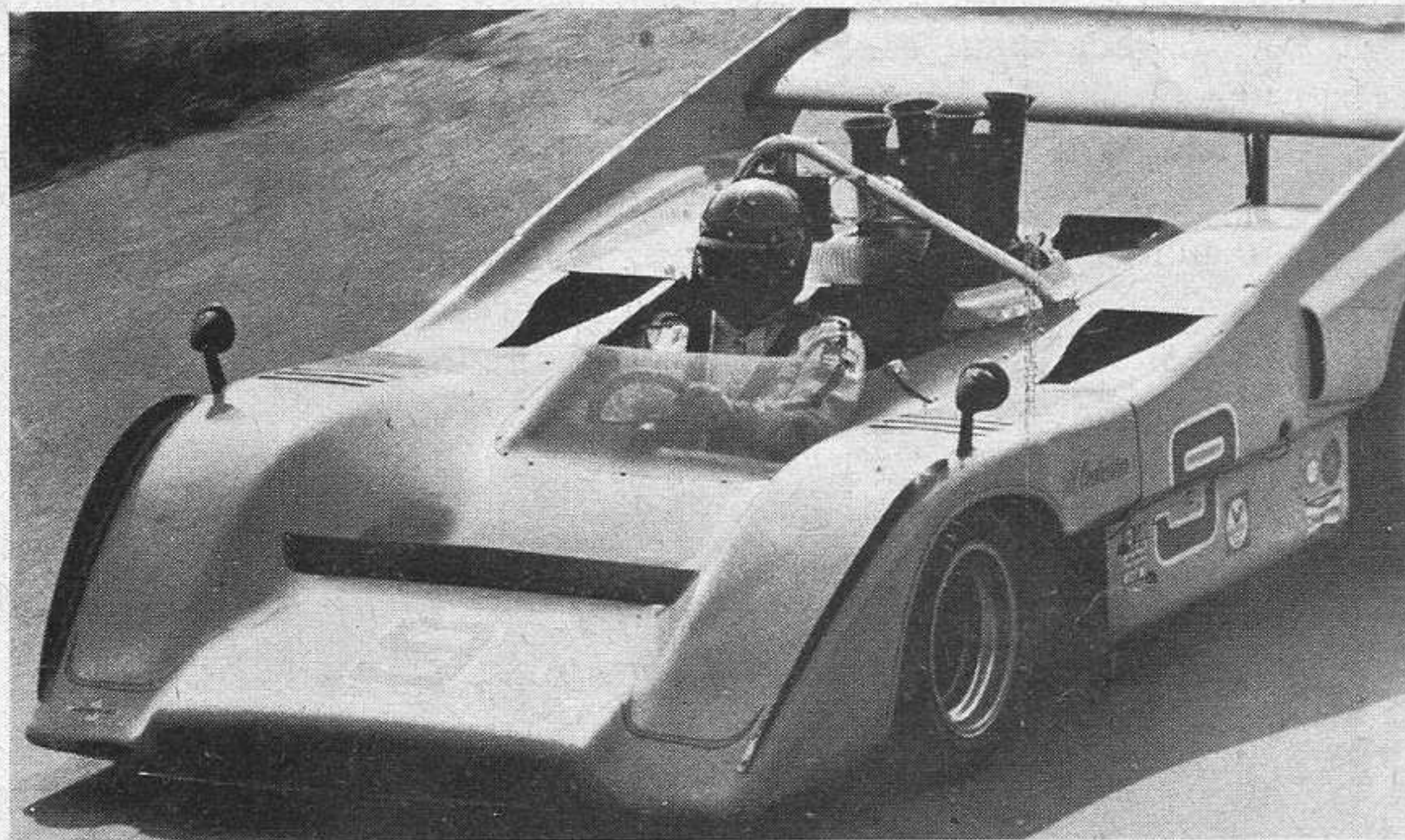
Di fronte a queste circostanze, i soloni della SCCA erano costretti a rivedere le posizioni e gettare le basi per il 1975. Ma il programma — da nove gare a 5 corse appena — non ha soddisfatto gli sponsors e soprattutto i costruttori.

«Le macchine dovranno essere nuove o non potranno gareggiare», chiedevano come prima innovazione i dirigenti federali. Ma come costruire, a prescindere dalla brevità di tempo, nuove macchine il cui costo supera i 400 mila dollari per il solo «sviluppo» del modello?

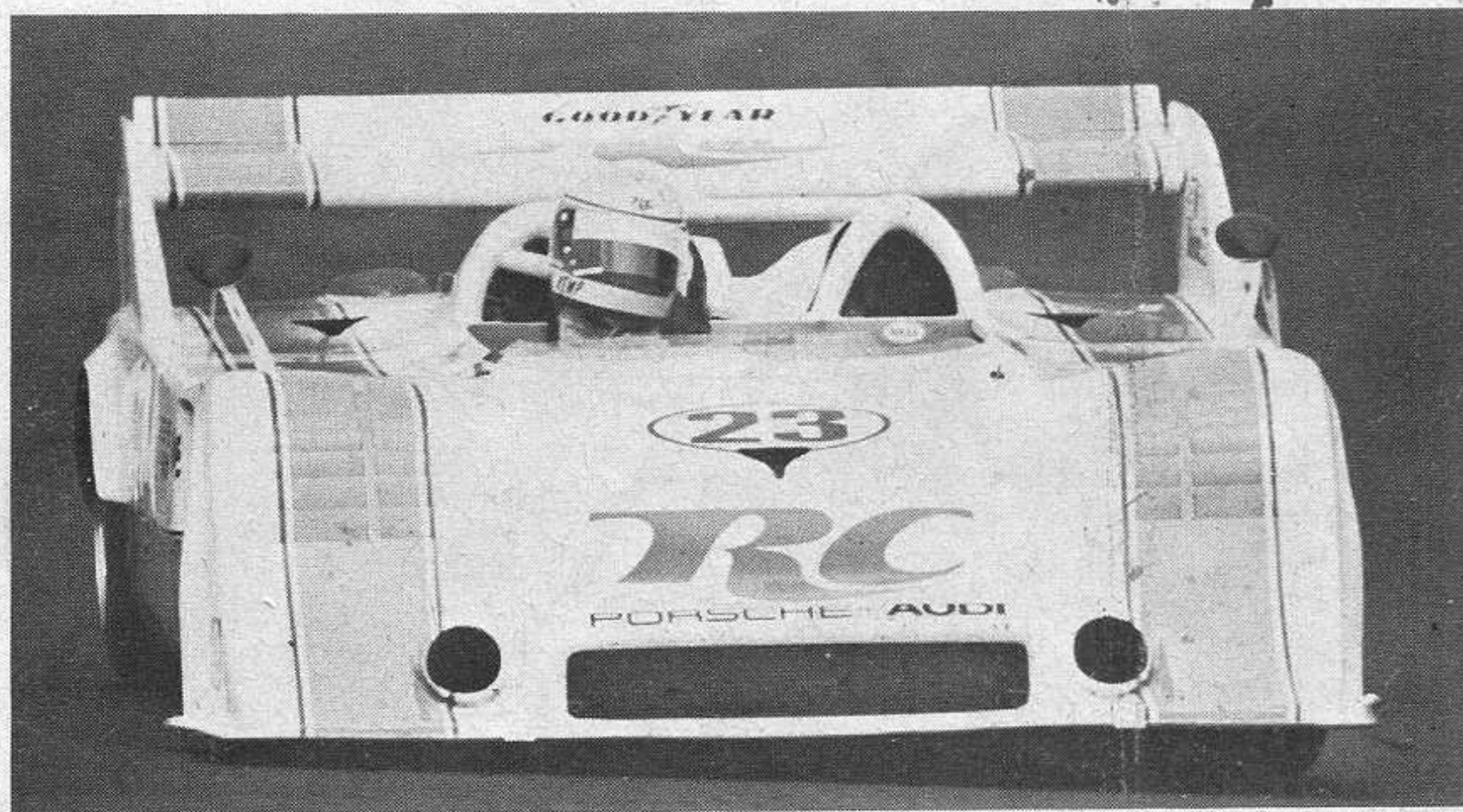
E come poter spendere 60 mila dollari (circa 40 milioni) per una macchina nuova che alla fine del campionato — se vince sempre — porterà via soltanto 280 mila dollari? Questi prezzi hanno contribuito anche a far sopraggiungere più rapida la fine della Can-Am, che sicuramente non avrebbe avuto a disposizione le piste come Watkins Glen, Riverside, Laguna Seca, Atlanta o Mid Ohio, poichè quasi sempre, eccezione fatta per il Glen, che accoppiava la Can-Am alla Sei Ore, perdevano soldi nell'organizzazione.

Lino Manocchia

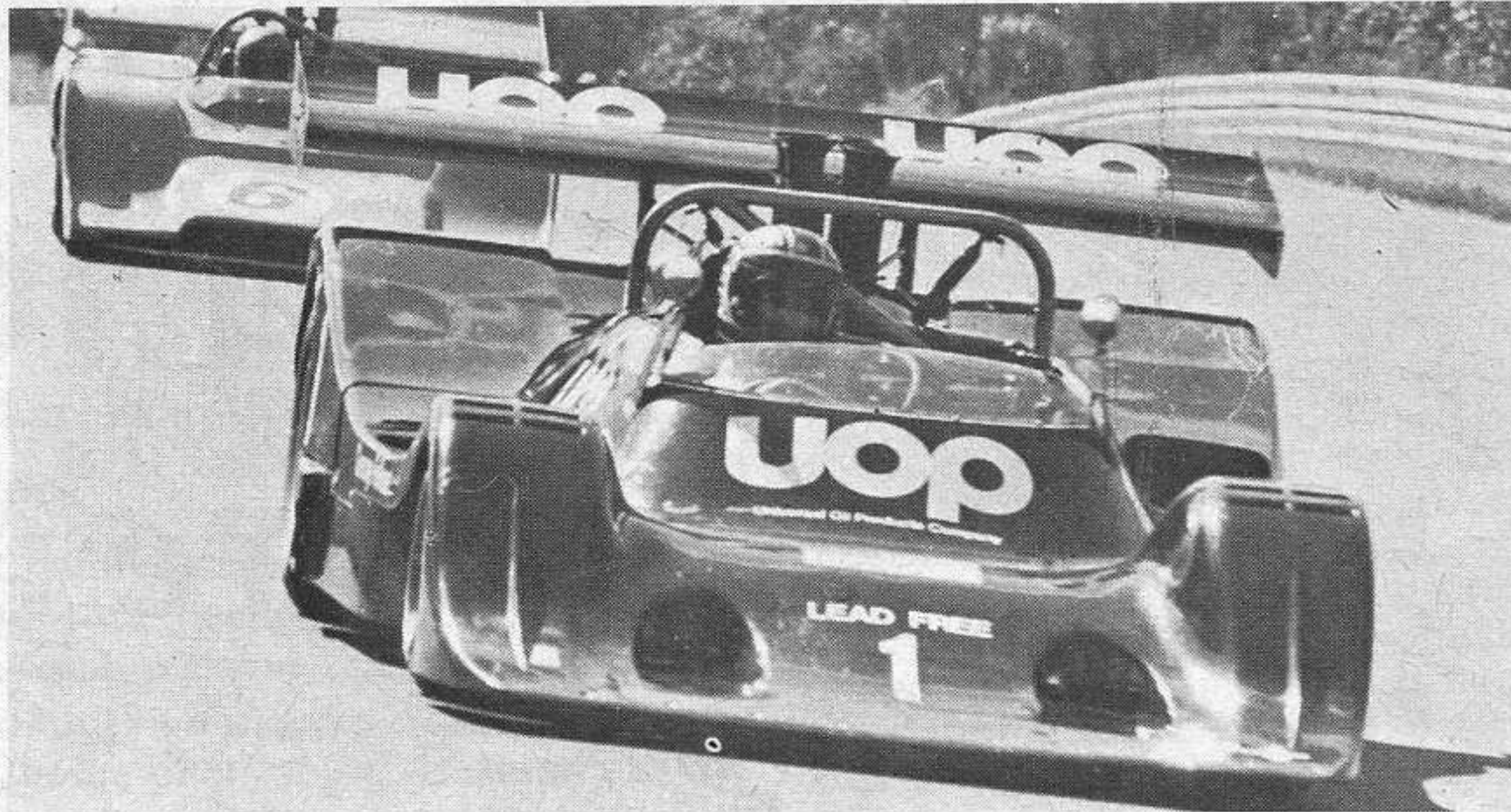
CONTINUA A PAGINA 22



La McLaren M8C, una delle più prestigiose vetture costruite per la serie Can-Am. La M8C è una delle vetture più diffuse fra i corridori privati



Sopra, la Porsche-Turbo 917-10 di Charly Kemp, del team Royal-Cola. Kemp è arrivato quarto l'anno scorso. Sotto, la UOP-Shadow di George Follmer



Chi
l'ha
vinto
dal
1966

1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
1 John Surtees	Bruce McLaren	Denis Hulme	Bruce McLaren	Denis Hulme	Peter Revson	George Follmer	Mark Donohue	Jackie Oliver
2 Mark Donohue	Denis Hulme	Bruce McLaren	Denis Hulme	L. Motschenbaker	Denis Hulme	Denis Hulme	George Follmer	George Follmer
3 Bruce McLaren	John Surtees	Mark Donohue	Chuck Parsons	Peter Gethin	Jackie Oliver	Milt Minter	Hurley Haywood	Scooter Patrick
4 Phil Hill	Mark Donohue	Jim Hall	Joseph Siffert	Dave Causey	Joseph Siffert	Mark Donohue	Charly Kemp	Bob Nagel
5 Jim Hall	Jim Hall	L. Motschenbaker	George Eaton	Jackie Oliver	L. Motschenbaker	François Cevert	Bob Nagel	John Gunn
6 Chris Amon	George Follmer	John Cannon	Chris Amon	Tony Dean	Milt Minter	Peter Revson	Jody Scheckter	L. Motschenbaker

3 alla scoperta dell'AUSTRALIA

SYDNEY - Anche il vecchio Jack Brabham, pur avendo abbandonato le corse, rimane sempre sulla breccia: ora la sua attività principale è una grossa concessionaria Ford che inalbera un suo grande ritratto e tutta una serie di trofei, alle porte di Sydney. Nonostante avesse dichiarato di non volerne più sapere di corse, lo si può spesso vedere sui campi di gara assieme a uno dei suoi figli, il giovane Geoff quest'anno giunto secondo nel campionato di Formula Ford alle spalle di Terry Perkins. Di Geoff si dice sia molto veloce, specialmente in prova, quando nella maggior parte dei casi riesce a guadagnare la pole position: poi invece in gara, forse per una eccessiva irruenza riesce spesso a sprecare tutto. Quest'anno Geoff ha vinto solo la prima gara della stagione, ma è giunto ben tre volte secondo e una volta terzo.



Sopra, la grande concessionaria Ford, che inalbera un poster di Brabham che mostra l'occholino ai nuovi clienti, è situata nei pressi di Liverpool. Sotto, Lella Lombardi edizione marina assieme a Matich sul motoscafo



La ragazza di SIDNEY

ORAN PARK - Si è dunque conclusa coll'abbassarsi della bandiera a scacchi sul vincitore del 39. GP d'Australia la trasferta « australe » della nostra Lombardi, che con un ritmo da rullo compressore sta via via conquistandosi la simpatia di tutte le popolazioni oltre oceano. Non è facile spiegare quanta sia la popolarità ormai raggiunta dall'alexandrina: poco prima di partire ci diceva infatti il general manager del lussuoso «Boulevard», certamente il miglior hotel di Sydney, che la pubblicità e lo spazio avuto sui giornali nonché alla televisione grazie appunto alla ragazza da F.1 non gliela aveva data neppure la Gina Lollobrigida che poche settimane prima si era appunto fermata nello stesso albergo.

Desiderata da tutti

Tra l'altro, salutandola la guida-trice, si è detto pronto a riacco-

ha rinunciato a MILIONI per tornare in ITALIA

glierla a braccia aperte ogni qual volta rimetterà piede nella splendida città australiana.

Questa è solo la prima voce che ci viene in mente: ma tutte le persone che hanno avuto a che fare con questa trasferta ragionavano veramente allo stesso modo. A cominciare dagli organizzatori, che in questi giorni si stanno dando da fare per offrirle proposte sempre più vantaggiose per la prossima Tasma-

nia: a cominciare da quel Allen Horsley, general manager di Oran Park, che pare abbia incassato nella domenica del Gran Premio una cifra record, vicina ai 150 milioni, per la presenza massiccia di almeno quarantamila spettatori, un risultato mai verificatosi per un avvenimento del genere.

Difatti, subito dopo la corsa, si sono avvicinati un sacco di altri organizzatori, per primi quelli

della corsa di Phillips Island (che si sarebbe dovuta effettuare la settimana successiva), che erano disposti ad offrire buone cifre pur di avere su una qualsiasi vettura la « Tigre di Torino », la quale a sua volta, stanca delle lunghe trasferte fuori Italia, rilanciava cifre paurose in modo da scoraggiare qualsiasi iniziativa. E così è stato: c'è rimasto male anche Teddy Yip, sceso apposta da Macao e certo di poter avere Lella per il suo GP che si disputerà nell'isola omonima il 30 di novembre.

Un programma ricco e vario

Ma Lella è stata irremovibile: tra l'altro la attendevano al più presto in Italia per definire gli ultimi programmi per la prossima stagione, programmi che si chiamano F.1, sport due litri, e tutti da effettuarsi con nomi di prima grandezza.



A caccia di squali col burbero MATICH

● Particolarmente gentile con la Lombardi in questa trasferta australiana il notoriamente « burbero » Frank Matich, ormai da diversi mesi ritiratosi dalle corse, ma sempre molto attento a quello che avviene sulle piste del suo paese. Come è noto Frank è rimasto molto legato all'ambiente: rappresenta la Goodyear specie nel settore sportivo a Sydney ed è stato molto utile nel fornire consigli preziosi appunto sull'uso, importantissimo, delle coperture racing. Tra una seduta di prova e un'altra Frank ha voluto portare Lella una giornata al mare, offrendole una bellissima mattinata sul suo grosso fisherman e tentando di introdurla nella caccia agli squali, largamente praticata in quelle zone data appunto l'abbondanza dei graziosi pesciolini. Poi l'oceano se n'è avuto un po' a male e ha detto no, con quelle sue ondine che non ammettevano repliche e per l'allegria compagnia non è rimasto altro che un buon bagno in piscina e una splendida « barbecue ».

Naturalmente durante tutta la giornata si è parlato di corse: Frank è apparso ancora leggermente nostalgico, pur se molto soddisfatto che la piccola Lella potesse dare del filo da torcere a quelli che fino a pochi mesi fa erano stati i suoi avversari di sempre. Per questo motivo ha suggerito diverse modifiche, come l'allargamento della carreggiata posteriore mediante due distanziali e l'adozione di un nuovo paio di pneumatici, cosa che poi è stata fatta con notevoli miglioramenti. Bisogna infatti ricordare che la vettura di Lella, la A 51, cominciava ad avere degli annetti e in confronto con le sofisticate Lola T 332 faceva un po' l'effetto di una macchina d'epoca.

E' rimasta agli australiani la promessa di almeno quattro gare che la Lombardi dovrebbe disputare in Australia per la serie Tasmania: si tratterebbe delle gare che si disputano appunto in febbraio, le quattro prove conclusive, che la potrebbero vedere di nuovo contro i vari Stewart, Bartlett e C. al volante di una Lola oppure ancora con la Matich, ma in questo caso si spera almeno con la A 53, l'ultimo modello realizzato dal pluricampione locale prima di ritirarsi, e che avrebbe dovuto correre a Oran Park guidata da John Goss.

Queste sono infatti le due possibilità: trattative sono infatti in corso con Frank Gardner, che avrebbe interesse a portare la nuova Lola al debutto nel nuovo continente e con lo stesso Frank Matich che ormai convinto delle possibilità reali della ragazza sarebbe disposto a seguirla personalmente nella serie che lo ha visto dominatore per molti anni.

Per la TASMAN CUP atteso il « ritorno » di CHRIS AMON

● Proprio verso la TASMAN CUP ormai si stanno rivolgendo tutti gli interessi dell'Australia automobilistica, ormai alla fine dei suoi campionati e delle sue prove per l'anno 1974. Con la gara di Phillip Island si conclude infatti il massimo campionato con il titolo già aggiudicato a Max Stewart, che già lo ebbe nel '71 e che ha vinto (alcune volte aiutato da enorme fortuna) cinque delle sei gare in programma. La GOLD STAR quest'anno sarà sua, dopo essere stata di John McCormack che era il detentore del titolo dello scorso anno. E' probabile che ancora gli stessi personaggi di questa serie si incontrino in una gara unica in Nuova Zelanda, che si dovrebbe disputare a metà dicembre: poi tutti partiranno per la serie Tasmania che, a parte la Lombardi, non dovrebbe vedere altri piloti europei anche quest'anno.

In questi giorni si parlava della probabile presenza di Chris Amon alla serie di gare, che già il neozelandese si era aggiudicato nel lontano '69 al volante della Ferrari. Ma è molto improbabile che Chris rientri in questa serie di gare per diverse ragioni, come è altrettanto improbabile che americani come gli Unser o altri, ventilati in un primo momento, si muovano per questa serie molto faticosa per gli innumerevoli spostamenti e un monte premi non all'altezza delle loro abitudini.

Leopoldo Canetoli

Sopra, Lella è pronta a battere la palla di Lillee; a destra, il campione spiega all'italiana come lanciare ancora più forte nel gioco

LELLA si dà al cricket

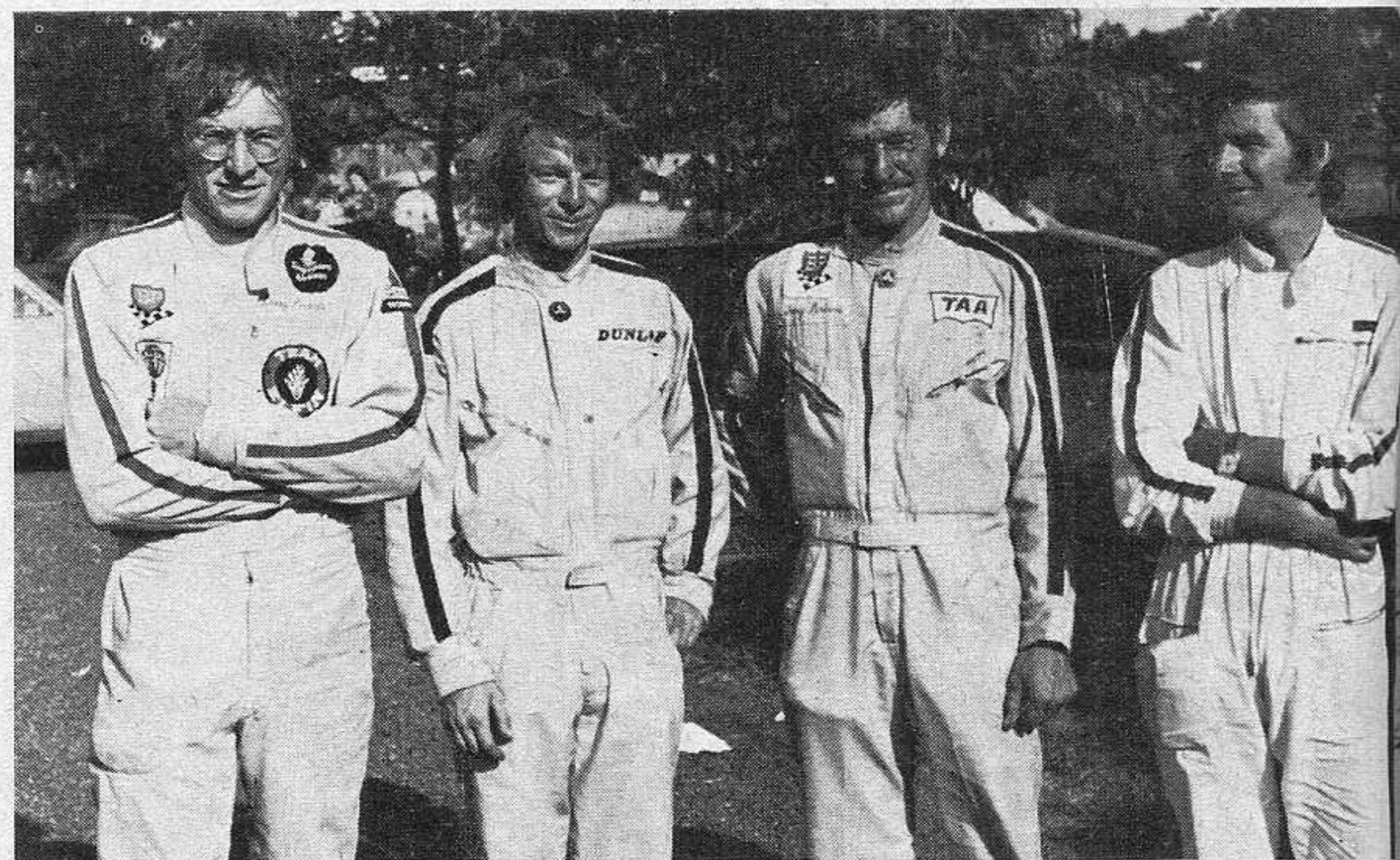
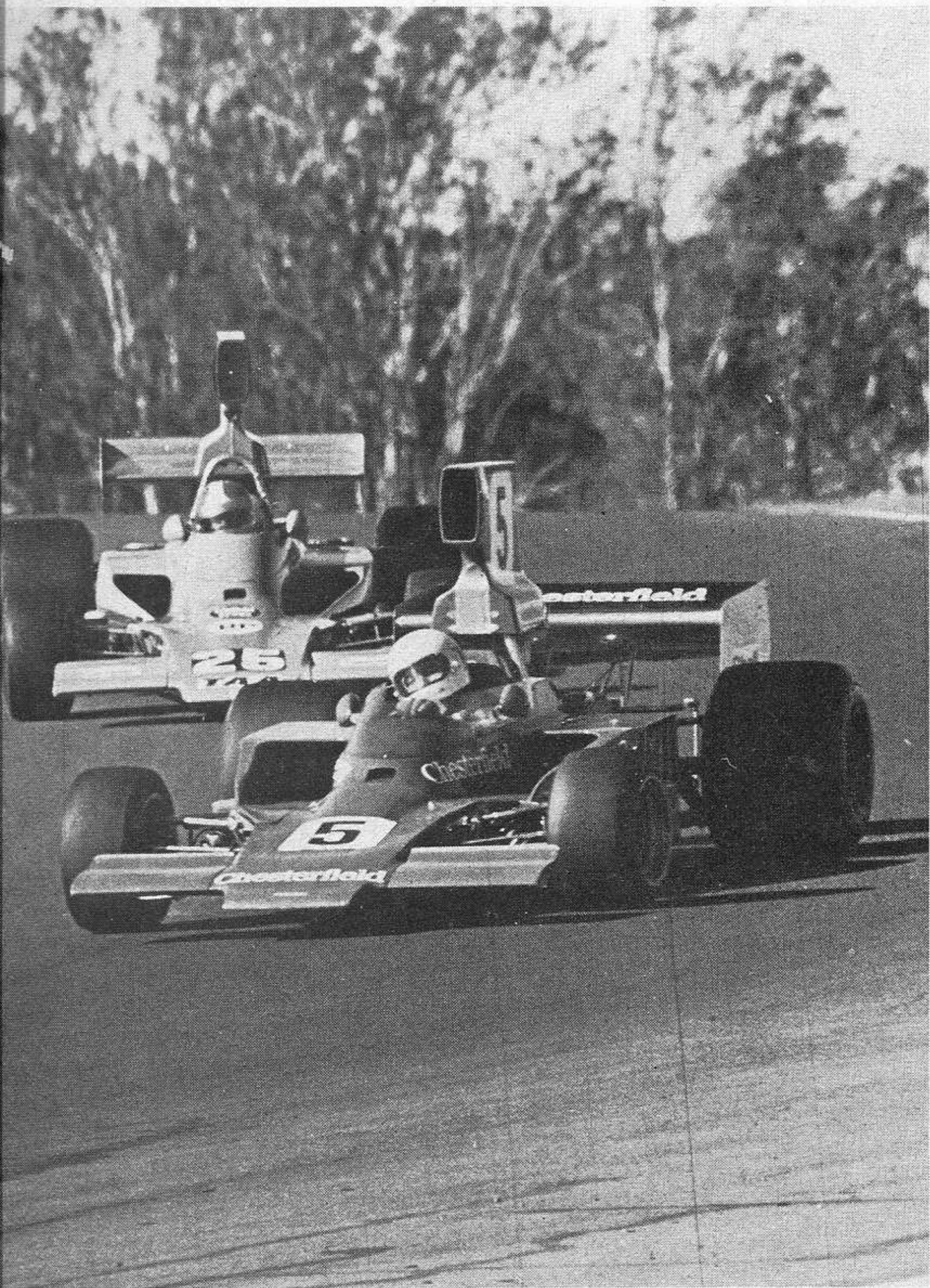
● Purtroppo in Australia l'automobilismo non è chiaramente tra gli sports più seguiti anche se da un po' di tempo a questa parte sono sempre crescenti gli appassionati per questo genere di competizione. Lo sport nazionale di questo continente è il cricket, che rappresentative delle varie regioni giocano per giorni e giorni, interrompendo a sera la gare e riprendendole di buon'ora la giornata dopo.

Tra i più noti giocatori si trovava negli stessi giorni a Sydney anche Dennis Lillee, il « lanciatore » più veloce di questi anni, adorato un po' come i nostri più grandi divi del calcio. Pare che le sue palline volino a velocità superiori ai 300 kmh: immediata è venuta quindi l'idea di accomunare colui che può lanciare a 300 all'ora con la ragazza che può invece « lanciarsi » a 300 all'ora. E la Lella si è molto divertita a scendere sul campo di cricket, portandosi però per precauzione anche il casco integrale, per cercare « di difendersi » da tali proiettili...



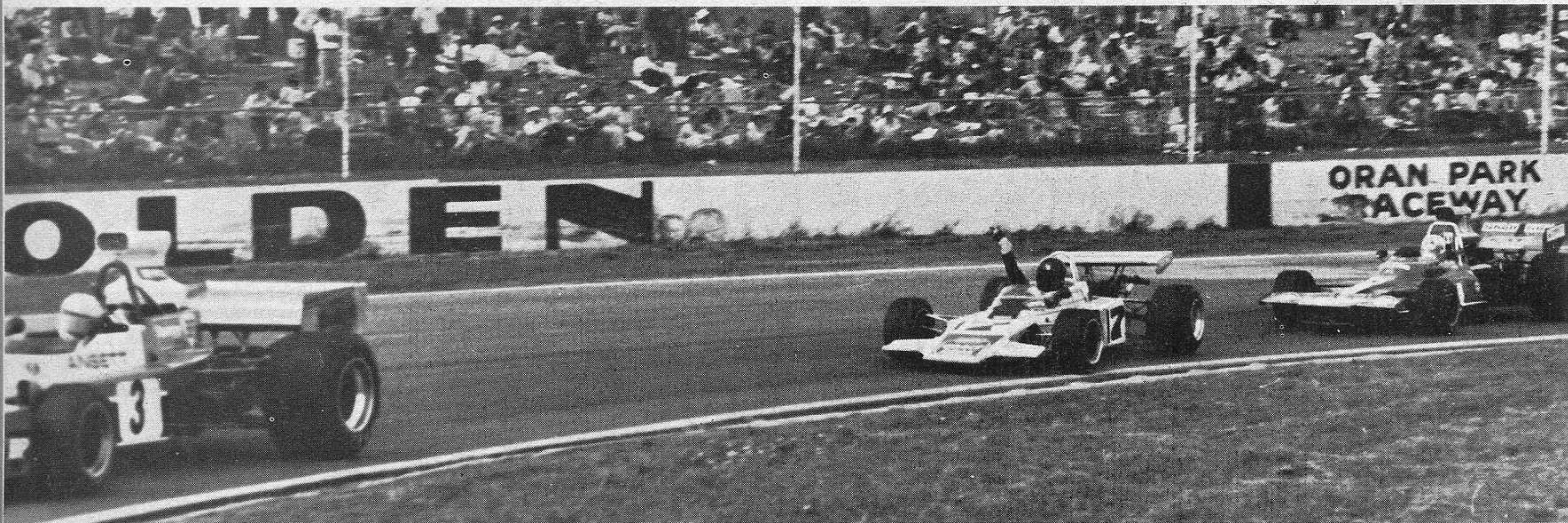
Ancora sudato per la camminata verso i box Warwick Brown spiega a John Smiles del canale 9 TV il perché del ritiro a 12 giri dalla fine

La Famiglia PERKINS



● C'è in Australia, tra le tante famiglie da corsa, un gruppo che forse vale la pena di ricordare: si tratta della **FAMIGLIA PERKINS**, originaria di Melbourne, che vanta ben cinque grossi campioni del volante. Purtroppo manca nell'immagine il papà di questa compagine sprint: Eddie Perkins, 55 anni, specialista di rallies e gare a lunga distanza, che detiene ancora imbattuti diversi record su speciali di lunghezze considerevoli sui più gravosi tratti del deserto australiano.

Da sinistra invece vediamo Larry, 23 anni, il più noto dei quattro, già campione al suo paese di F. Vee nel '70, poi l'anno seguente campione di F. Ford e ancora vincitore del titolo di F. 2. Poi Larry è venuto in Europa, ha corso destando molto interesse in F. 3 e da quest'anno ha assaggiato anche la F. 1 guidando in prova la Dalton-Amon: probabilmente il prossimo anno potrebbe tornare in F. 3 al volante dell'inedita Tauranac (in avanzata fase di progettazione) assieme al fratello Terry. Viene poi Peter, 20 anni, ora militante in F. Ford e ancora Terry, 25 anni, già campione nel '72 di F. Vee e quest'anno dominatore con tre vittorie del campionato di F. Ford. Anche Terry dovrebbe venire in Europa, dove conta appunto di disputare un buon campionato in F. 3. Conclude la serie il più vecchio dei quattro fratelli, Garry, 26 anni, ormai da diverse stagioni sulla breccia, anche lui come il padre specialista nei « desert rallies » e che si mantiene in allenamento pilotando una F. Vee.



Sopra una fase del GP d'Australia a Oran Park: John Leffler (n. 17) al volante dell'unica F. 2 in gara fa segno alla Lombardi di passare all'esterno; sotto e sopra a sinistra, Kevin Bartlett è stato questa volta molto sfortunato: rimasto solo al comando si è dovuto fermare a pochi giri dalla fine senza benzina; sotto a destra, siamo a pochi attimi prima del via del Gran Premio: Max Stewart si aggiusta la visiera affiancato a Brown in prima fila



La fine del CAN-AM

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

E' chiaro che per dominare nella Can-Am un pilota aveva bisogno di un « back-up » cioè di una scuderia ricca o di uno sponsor disposto a versare fiumi di dollari. E non tutti i drivers erano nei panni di Donohue o Follmer o Hulme o Oliver. Prendiamo Lothar Motschenbaker. Appassionato sin dalla prima competizione, ha cercato di restare a galla guidando una McLaren di vecchio stampo che annualmente ha tentato di ravvivare aggiungendo o togliendo dettagli di poca importanza. Di contro, la UOP-Shadow ha speso per lo sviluppo del suo gruppo 7 nero qualcosa come 750 mila dollari, tre quarti di milione di dollari, e non è poco. Ma per la UOP, ricco sponsor, la Shadow è servita di reclame molto valida, per cui quell'investimento non può essere considerato una perdita.

Forse una Can-Am di formato diverso, con altri scopi, meno dispendiosa, potrebbe nascere a primavera se la corporazione, diretta da Peter Gregg, di Jacksonville, deciderà di varare il nuovo formato del quale Autosprint diede notizia in occasione della gara di Watkins Glen.

E' chiaro, comunque, che le gare CAN-AM così come si sono svolte sino ad ora, muoiono oltre che per l'austerità anche per mancanza di competitività della maggior parte dei mezzi impiegati.

Chi invece farà colpo grosso sarà la Formula 5000. La SCCA, dopo l'annuncio funebre della Can Am, ha detto con un certo orgoglio che il 1975 sarà l'anno delle « Mini-Formula Uno ». Le quali si batteranno in nove gare, per ora, ma che potrebbero superare la dozzina, come già annunciato da noi.

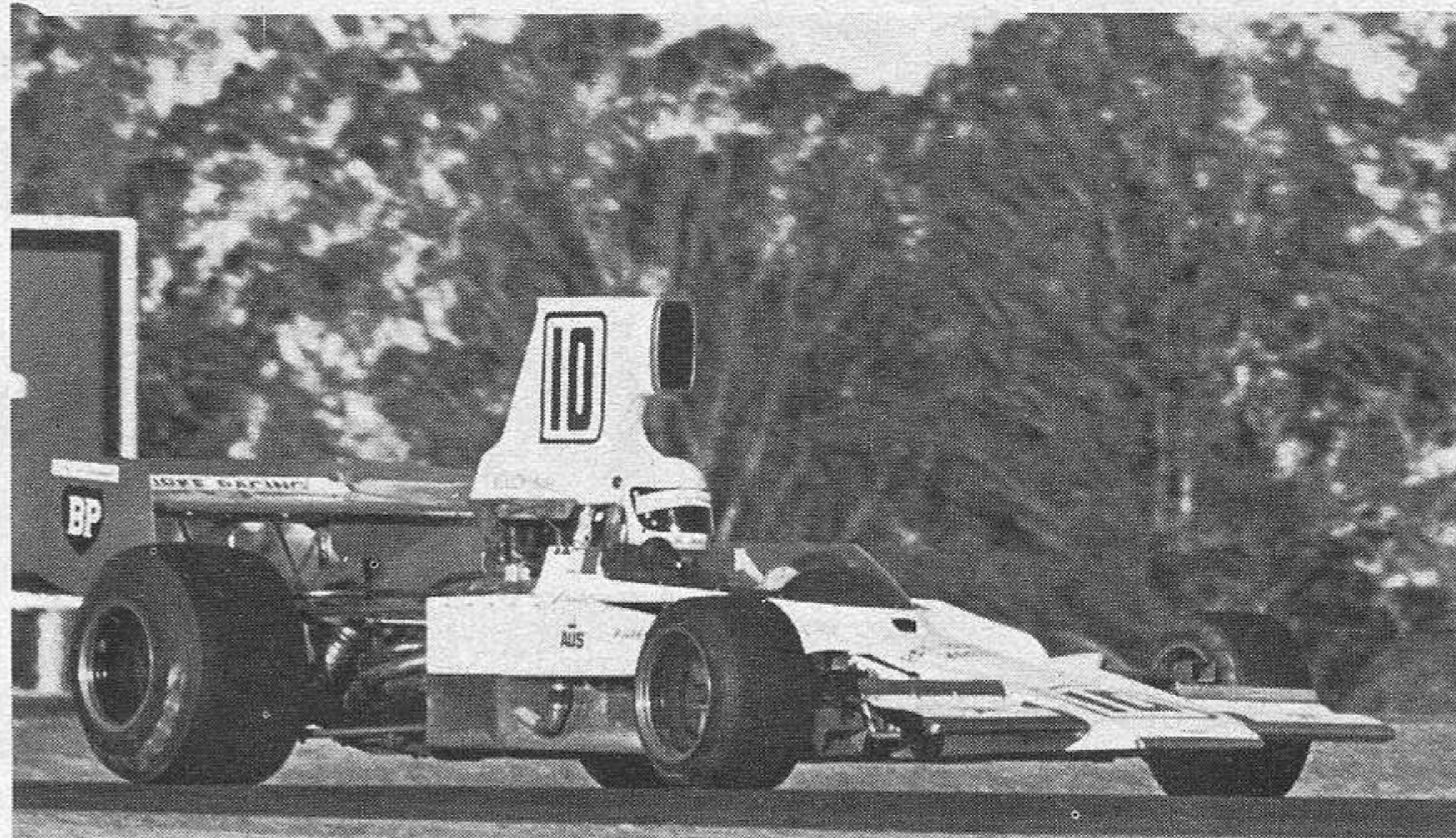
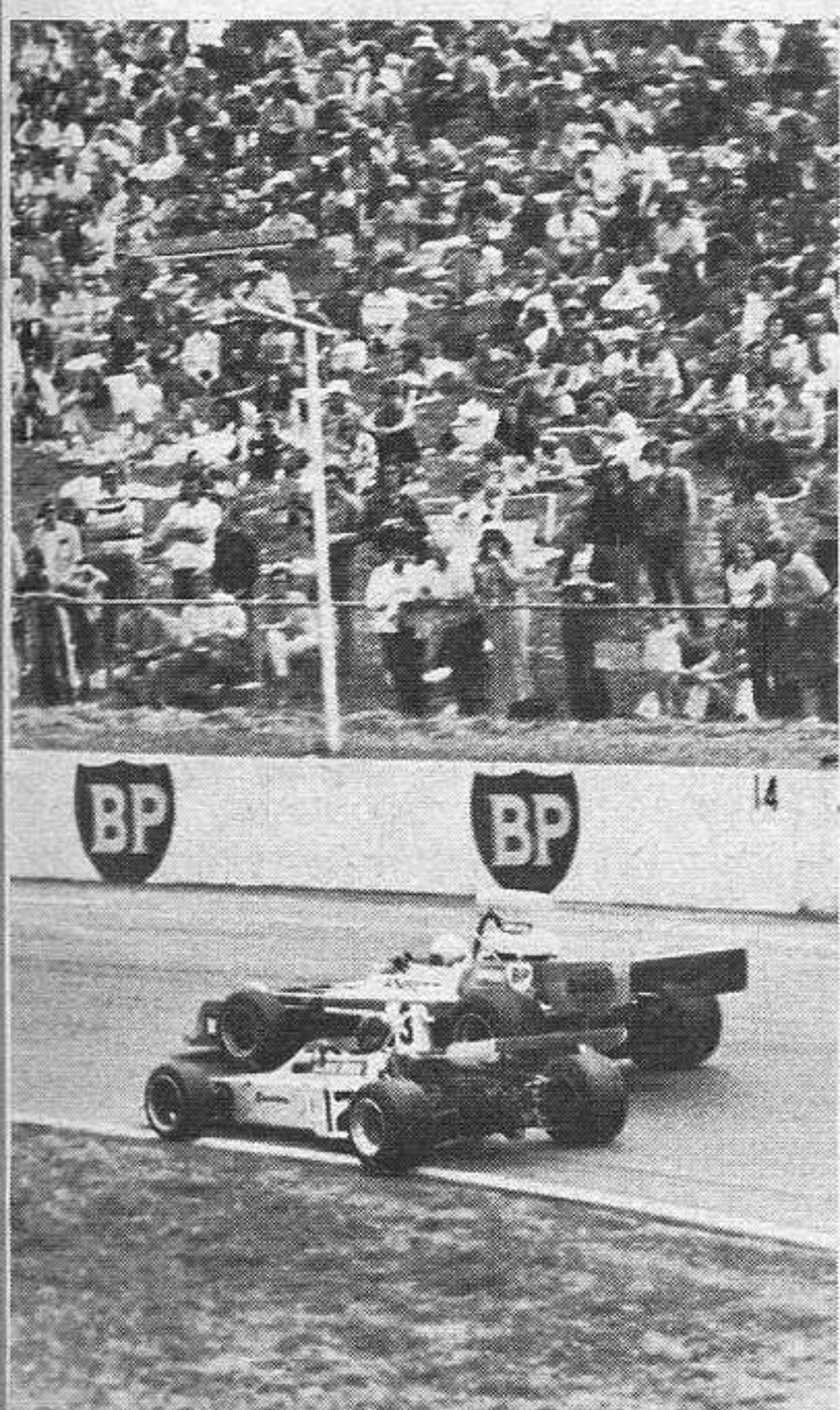
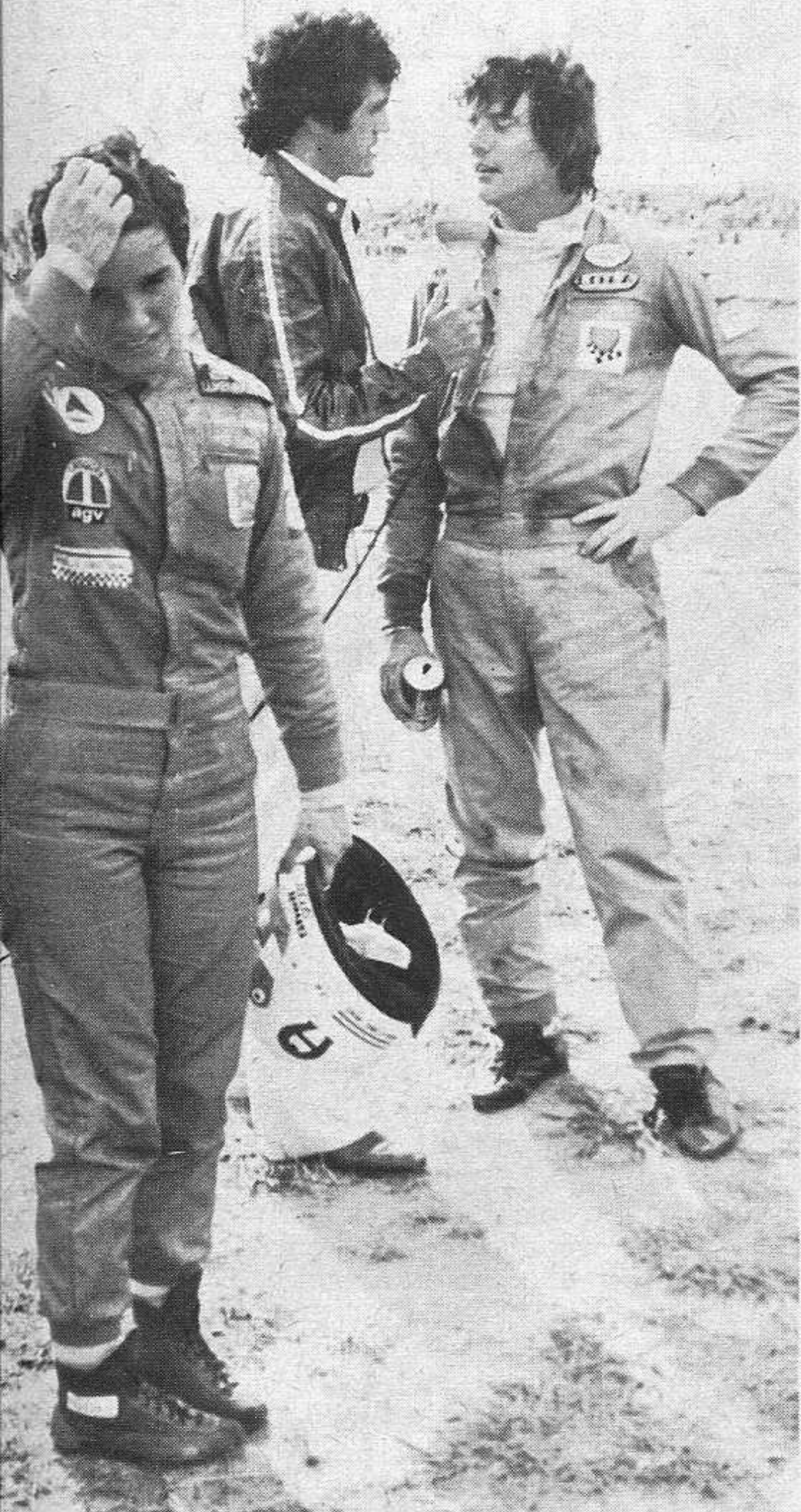
Watkins Glen, Pocono, Laguna Seca, Mosport hanno chiesto di far effettuare due manifestazioni di 5000, mentre il Glen e Road America di Elkhart Lake nel Wisconsin hanno promesso che presenteranno una « invitation » di Can-Am (vecchi mostri) poiché di nuovi non ve ne saranno certamente.

Un portavoce della Shadow dopo averci detto che di macchine Can-Am non ne costruiranno più — e che forse spediranno le due macchine in Europa — ha soggiunto: « Stiamo concentrandoci soprattutto sui bolidi di formula Uno, mentre è in costruzione un modello di F. 5000 che forse potrebbe essere pronto per la seconda corsa in calendario. Questi modelli costano di meno ed attraggono di più. I motori, naturalmente correranno a benzina senza piombo; come per le macchine Can-Am è un esperimento difficile, ma speriamo di riuscirci ».

Scompare così una gara tanto cara, che una infinita serie di circostanze ha trafitto e ne sorge un'altra più interessante ed ugualmente seguita.

I. m.

● A poco più di dieci giri dalla fine del G.P. si è verificato il colpo di scena più importante, per spettatori e sportivi: ferma la Lombardi con la pompa dell'olio fuori uso, si è avvicinato al centro pista, dove lo attendeva il commentatore della TV, anche Warwick Brown, che pareva avviato a una vittoria senza ombra di dubbio. Invece, anche per lui, non si trattava di una giornata favorevole: con un grosso « bum » l'albero motore del suo Molloy è esploso in piccoli pezzetti, distruggendo a mò di granata dirompente una gran parte degli accessori situati nella parte posteriore (si è bucata anche una gomma...). « Rien a fair » anche per il giovane campione, reduce dalle belle prestazioni degli Stati Uniti, l'unico apparso a livello dei migliori europei, ora completamente ristabilito dal pauroso incidente di due anni fa al Surfer's Paradise, dove volò letteralmente fuori alla prima curva rimanendo seriamente ferito. Ora cammina un po' claudicante, con un vistoso supporto alla gamba destra, ma ancora molto veloce con la sua nuova Lola. Tra l'altro, tra le prime a congratularsi con Lella per la bella prestazione sono state la madre e la sorella di Warwick, che hanno voluto conoscere di persona quella « scatenata ragazza che stava così malmenando gli idoli locali! ».



Sopra, Warwick Brown in piena azione, pochi giri prima di essere fermato dal guaio al motore; a sinistra, Leffler ha lottato a lungo con Cooper, all'esterno, ma questa volta non ce l'ha fatta ad arrivare alla fine con la sua piccola F. 2; sotto a sinistra, la Lombardi allo schieramento di Sandown Park, assistita dal meccanico Leon e a destra sorridente per i fotografi ad Oran Park tra il vincitore Max Stewart e lo sfortunato Bartlett



Solo 230 schede tra migliaia avevano indicato EMERSON FITTIPALDI campione del mondo 1974: ma tra i 10 migliori punteggi il lettore torinese ARMANDO BILLE ha battuto ogni record d'oroscopo

Si chiama **ARMANDO BILLE**, ha ventotto anni, abita a Torino in Piazza Derna 207, è sposato ed ha un bimbo di 5 anni. E' il fortunato vincitore della **MATRA SIMCA BAGHEERA**, premio del concorso **TOTOSPRINT**. Quando mercoledì scorso, alla presenza del dottor **Calogero Lunetta, Intendente Aggiunto di Finanza**, si è proceduto all'ultima fase di spoglio delle schede, presieduta ed effettuata in ogni momento alla presenza del dott. Lunetta, erano rimaste esattamente 230 schede delle migliaia pervenute, in attesa per l'assegnazione.

La vittoria di Fittipaldi, giunta con l'ultima prova del mondiale, dopo il finale da cardiopalma che tutti conoscete, ha fatto «sbagliare» i pronostici della stragrande maggioranza dei nostri lettori che, dietro la scorta dei risultati in possesso al momento dell'invio della scheda e forse anche «traditi» dal cuore ferrarista, avevano indicato o Lauda o Regazzoni al primo posto. Nonostante, e questo va detto perché in ultima analisi poteva essere una indicazione utile, avessimo reso noto il responso del Computer che aveva pronosticato in prima istanza Regazzoni e Fittipaldi a pari merito e solo in seconda, sollecitata istan-



no atto 5, quarantaquattro hanno fatto 4, sessantaquattro hanno fatto 3, quarantotto hanno fatto 2, e solo dieci dei 230 hanno indovinato il solo Fittipaldi e basta.

Si sono avuti momenti di emozione durante lo spoglio delle schede. Quando si è trovato il primo lettore che aveva fatto 6 c'era chi giurava che sarebbe stato il risultato migliore. Poi è arrivato il primo sette e sembrava che dovesse essere lui il vincitore. Poi, proseguendo, dei sette come abbiamo detto ne sono venuti fuori ben 11. I due otto sono arrivati quasi assieme. Di due pratesi entrambi. Uno aveva inviato una valanga di schede studiate con un sistema tipo totocalcio che nelle intenzioni non doveva sbagliare, visto anche l'impegno «finanziario» sostenuto. L'altro pratese invece con una sola scheda si era fatto il suo bel punteggio. A quel punto ci si era già predisposti per gli spargi esaminando, secondo il regolamento, non solo la classifica finale ma anche quelle parziali, quando, è stato proprio il dottor Lunetta, che aveva ricevuto da uno scrutatore la scheda fatidica per il computo dei punti ha pronunciato le parole de-

Con 9 PUNTI ha guadagnato questa MATRA-SIMCA BAGHEERA

za, aveva scelto Clay Regazzoni.

Sta di fatto che, a norma di regolamento tutti coloro che non avevano indicato almeno il primo classificato e cioè Fittipaldi, venivano esclusi in partenza. Come abbiamo detto la quasi totalità aveva indicato uno o l'altro dei ferraristi quale campione del mondo '74. Restavano quei 230 che avevano indicato Fittipaldi. Lo spoglio di queste schede ha richiesto tempo per una verifica che fosse assolutamente certa nel computo dei punti totalizzati da ciascuna scheda. Ripetuti controlli di ogni scheda venivano compiuti e il risultato era davvero sensazionale.

Armando Bille, il torinese, rappresentante di commercio, che aveva inviato le quattro schede pubblicate, con una di esse totalizzava nove, diconsi nove punti, avendo indicato nella posizione effettiva della classifica finale del mondiale '74 i primi nove classificati. Per capire meglio il... la fortuna del signor Bille, vi diciamo appunto che ha indicato primo Fittipaldi (e va bene), secondo Regazzoni (e può andare bene), terzo Scheckter (ed è ancora accettabile), quarto Lauda (può averci preso ancora per calcolo), quinto Peterson (e qui la fortuna comincia farsi sentire), sesto Reutemann (e si tratta di fortuna bella e buona), settimo Hulme (Dio solo sa come), ottavo Hunt (e



vien voglia di imprecare), nono Depailler (ed ogni commento è superfluo). Bene. Con nove punti totalizzati c'era, alla fine, solo lui, l'Armando Bille di cui sopra. E la Bagheera è la sua.

Ma i lettori che hanno indicato Fittipaldi si sono dimostrati fortu-

nati sì, e il caso clamoroso del vincitore è l'esempio macroscopico, ma azzardiamo anche un giudizio di indubbia competenza. Se è vero, come è vero che due di essi hanno totalizzato 8 punti, ben undici hanno fatto 7, addirittura ventuno hanno totalizzato 6 punti, ventinove han-

cive: «Qui c'è un nove». Incredulità generale, ricontrolli da parte di tutti. Il nove c'era davvero. Quando gli abbiamo telefonato il Bille stentava a crederci, anche perché si era quasi dimenticato del concorso. Al telefono credeva si trattasse di uno scherzo, poi, quando ha visto che dicevamo sul serio non ha potuto che essere felice. Della Bagheera ha detto che gli piace molto, che pensa di tenerla, visto che è l'ideale per la sua famigliola e che gli consentirà di tenersi a fianco insieme alla moglie, quel frugoletto ora sempre scatenato dietro. Legge Autosprint dal primo numero. Ha tutte le collezioni, è un autentico appassionato delle corse al punto che si è concesso anche qualche uscita agonistica con una Giannini gr. 2. Verrà a ritirarsi il premio il giorno della premiazione dei Caschi d'Oro a Bologna e in quella sede avremo modo di commentare meglio, con lui, il «come ha fatto».

Il «malloppo» delle migliaia di schede le ha prese il dottor Lunetta e le terrà a disposizione per i termini prescritti. Nel frattempo verranno sbrigate le formalità per l'immatricolazione della vettura al signor Bille che potrà così venire a Bologna, a ritirarsi la sua Bagheera e ripartire per Torino a bordo della stessa.