

LEGGETE SUBITO

Il giorno dei CASCHI



A PAGINA 4

OROSCOPI 1975

da corsa

A PAGINA 18

La nostra BEFANA



DA PAGINA 58

41 DOMENICA SPRINT

43 KARTING

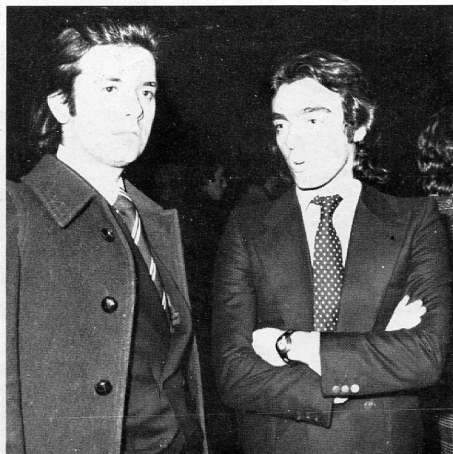
56 TUTTE SPRINT

64 POSTA ESPRESSO

66 COMPRA VENDITA

● La CSAI non si è ancora decisa ad annunciare l'assegnazione del titolo di campione d'Italia assoluto, in ballo tra i Gemini (occasionali) di Adami, Facetti e Merzario, tarpato dalla impossibilità di conteggiare i punti della 1000 KM di Zeltweg per mancata copertura di chilometraggio previsto in coppia. Divisa tra la necessità di rispettare il regolamento tout court e quella di riconoscere l'indiscutibile miglior merito effettivo, ci si è intanto rifugiati nel calcio d'angolo del rinvio, di ogni decisione, con l'appiglio di altre incertezze in atto per altri titoli da assegnare, sub giudice per alcuni reclami di gare interessate ai punteggi da assegnare. Moro docet.

● Merzario non è andato a Goodwood a provare la Williams (riaggiustata) in vista della spedizione in Argentina per la «prima» corsa dell'anno. Le prove le farà dopo Natale e Williams spera per l'occasione di avere già la macchina dipinta con i colori del nuovo sponsor. Intanto è confermato che l'appoggio finora dato dalla petrolifera FINA a Surtees, pas-



● Lamberto Leoni con il guastafeste del Casco tricolore F. Italia Gianfranco Brancatelli. Chi aveva pensato che il mancato Casco di Bronzo Autosprint '74 ma designato possibile pilota italiano Ferrari '76, non ci fosse alla premiazione-sprint? Confuso nella mischia, col suo Passator-Minardi, ma c'era! Anche se il ritardo gli ha fatto evitare preoccupanti debutti anticipati, fosse pure in Ferrari radiocomandata su una pista, come quella del PALASPORT di Bologna, off-limits per il clan di Maranello.

serà a Williams e anche Merzario avrà questa etichetta petrolifera sulla tuta.

● Si dice che una grande Casa straniera in Italia prepari massicci licenziamenti per riequilibrare la situazione aziendale.

● Giorgio Pianta, dopo la Cevennes, è rimasto in Francia e ha ripetuto la gara per intero poiché Darniche era molto seccato per le avarie accusate dalla sua miniFiat. Si è voluto così ripetere a caldo il test per evitare guai analoghi nel futuro prossimo.

● I saccenti organizzatori del rally Montecarlo sono serviti. Hanno voluto i maxichilometraggi di concentrazione, anziché ridurre i percorsi del loro maestoso rally? E ora non avranno più di cento partenti per la grande boucle di gennaio! Il che si tradurrà per loro in una consistente debacle finanziaria. Non a caso con le 400 mila lire a iscrizione speravano nel solito bell'affare economico. Invece ora si fa presto a fare i conti di quanto «rimetteranno» passando dai 400€ scritti di altre occasioni al centinaio del '75...

# REGAZZONI contro LELLA F.1

All'appuntamento della fortunata Mostra Firenze-Motorieri-oggi, sponsorizzata simpaticamente dalla Etienne, la ditta di oggetti pregiati in pelle che nel '74 ha avuto i suoi «pilot-sandwich» in Regazzoni e Lella Lombardi, sono mancati proprio i due gioielli da corsa della Società tedesco-fiorentina. La Lombardi in particolare, saputo che si aspettava Regazzoni, non ha voluto restare per il dibattito organizzato nell'occasione sul tema: «L'automobile, eredità dei nostri nonni». L'atteggiamento di Lella è comprensibile perché, proprio all'indomani della premiazione AUTOSPRINT, in occasione di un analogo rendez-vous sportivo, il collega Clay Regazzoni sarebbe stato — come dire — poco generoso con la guidatrice alessandrina. Ripolverando abitudini «razzistiche» che affiorarono negli anni Cinquanta in Moss e Collins contro Maria Teresa de Filippis, Regazzoni si è fatto alfiere di una contestazione della possi-

bilità che Lella possa approdare in F. 1 nel '75.

Clay sarebbe stato poi ancora più esplicito con lo sponsor dell'Etienne, che sembrava disponibile a offrire a Lella, col rinnovo del contratto '75, anche qualcosa in più per appoggiarla nel suo programma di F. 1 per il quale si era reso disponibile un altro mecenate d'appoggio. Pare che le parole di Regazzoni siano state decisive nel far saltare l'operazione, atteggiamento che il pilota svizzero avrebbe vieppiù ribadito appena palesata la possibilità che la vettura F. 1 possibile per Lella fosse la Williams! Niente donne in F. 1, si sarebbe detto, ma tantomeno sciupare soldi con quel Frank! Razziamo dei sessi a parte, c'è da domandarsi (considerate le qualità mostrate da Lella in 5000) se non sia stata anche la possibilità di una accoppiata tutta italiana Merzario-Lombardi con Williams, a dare fastidio...

## Già insediata la C. S. A. F.

e l'avv. Luca Montezemolo (assistente alla presidenza Ferrari). Inoltre c'è un quarto personaggio non identificato che — diciamo subito — non è Cesare Fiorio, general manager del team sportivo Lancia.

La precisazione è d'obbligo perché è abbastanza significativo che nel gruppo di lavoro ora creato per sovrintendere a tutti i programmi sportivi delle attività Fiat, manca un personaggio come Fiorio che, fra tut-

● Come sarà la possibile programmazione bilanciate Fiat-Lancia per i rally '75? A parte voglie velocistiche (con Stratos e 030 Abarth in gare particolari) è da pensare che la Lancia punti al mondiale Marche e la Fiat all'euro piloti, riservando al campionato italiano il confronto sportivo in famiglia.

● Chi sostituirà Ballestrieri alla Lancia? Caso Andruet a parte (che Fiorio garantisce ancora in esclusiva per il team Lancia anche dopo Montecarlo) è possibile che Pregliasco passi anche sulla Stratos oltre che sulla Beta, mentre Tony Carello e Casarotto potrebbero essere in osservazioni per un impegno ufficiale con la Beta. Al Jolly per le gare straniere più impegnative resta Lampinen (per esempio in Svezia e Portogallo).

ti, è l'unico ad aver risposto con fatti concreti agli ambiziosi postulati agonistici. A parte la indiscutibile e specifica qualificazione dell'ing. Lampredi, che affonda le sue radici di esperienza negli anni ruggenti di Alberto Ascari, è innegabile che Cesare Fiorio sia anche l'unico ad aver avallato con concretezza di risultati la qualificazione nel delicato settore dell'attività sportiva, così legata a necessità di scelte intuitive e contemporaneamente razionali, senza legami a schemi prefissati o peggio ad equilibri diplomatici che finiscono col diventare controproducenti.

Ma c'è da stupirsi più di tanto nel mondo di oggi? Anche ad altri e più importanti livelli di governo si procede a scelte ispirate non al problema oggettivo da affrontare e risolvere, quanto alla possibilità di garantirsi per formule compromissorie.

Marcellino



# DOVE

## corriamo domenica

Buon  
1975  
a tutti



**GENNAIO 1975**

Le corse in calendario dal 4 al 31 gennaio 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
4-5	Polar Bergslagsrallyt	Svezia			●●● Camp. Europ. Cond. Rally	Rally	
4-5	Corsa a Levin	Nuova Zelanda	Circuito di Levin di km 1,931		●●● G9, T1, FV, FF Coppa Tasmania	Velocità in circuito	J. Walker (Lola-Reppo) in 1.04'19"6. Giro più veloce: McRae (McRae) in 43"3 (re- cord).
4-5	Ronde Hivernale Serre Chevalier	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità sul ghiaccio	
4-15	Super Concentration Bandama-Montecarlo	Costa d'Avorio			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	
9-11	Jänner Rally	Austria			●●●	Rally	Warmbold-Davenport (VW)
10-11	Corsa a Pukekohe	Nuova Zelanda	Circuito di Pukekohe di km 3,503		●●● G9, T1, T2, FF Coppa Tasmania	Velocità in circuito	P. Gethin (Chevron B.24) in 1.02'29"2 media 156,820 kmh
11-12	Criterium Infernale	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	
12	G.P. Argentina	A.C. Argentina	Autodromo di Buenos Aires di km 5,968		●●● Camp. Mond. Piloti F. 1	Velocità in circuito	Denis Hulme (Marlboro Texaco Mc Laren) in 1.41'02"1 media 187,847. Giro più ve- loce: Regazzoni (Ferrari) in 1'52"1 media 191,664 (re- cord)
12	1. Trofeo d'Inverno	Gr. Piloti Romani	Aut. di Valllunga di km 1,800		● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	
17-26	Rally di Montecarlo	Princ. Monaco			●●● T1, T2, GT3, GT4 Camp. Mond. Rally Marche	Rally	Non disputato nel 1974 Nel 1973: 1. Andruet-Biche (Alpine Renault)
19	Lady Wigram Trophy	Nuova Zelanda	Circuito di Wigram di km 3,428		●●● G9, T1 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	J. McCormack (Elfin Repco) in 52'29"8 media 184,214 kmh
19	Western 500	Stati Uniti	Circuito di Riverside di km 5,230		●●● STK	Velocità in circuito	Cale Yarborough (Chevrolet) media 161,934
25-26	Corsa a Teretonga	Nuova Zelanda	Circuito di Teretonga di km 2,575		●●● G9, T1, T2 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	Max Stewart (Lola) in 57' 14"7; giro più veloce: Mc Rae (53"9), record
26	G.P. Brasile	Brasile	Autodr. di Interlagos di km 7,960		●●● Camp. Mond. Piloti F. 1	Velocità in circuito	Emerson Fittipaldi (McLaren Texaco Marlboro) in 1.24'37" e 06, media 180,623. Giro più veloce: Regazzoni (Fer- rari) in 2'39"05, media kmh 183,520
26-27	Giro del Lussemburgo Rally Invernale	Lussemburgo			●●●	Rally	
31-1/2	Rally Artico	Finlandia			●●● Camp. Europ. Cond. Rally	Rally	Tapio Rainio (Saab V4)

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

## 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 TELESPIRINT. 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). TELESPIRINT, la rubrica di tutte le corse minuto per minuto, è un servizio per i lettori di AUTOSPIRINT.





La suggestiva ambientazione dei CASCHI d'oro '74. Sotto il parterre del Palasport bolognese con il circuito di Imola disegnato al centro per la minicorsa dei modelli radiocomandati. Emerson Fittipaldi, col suo nonno italiano, non ha avuto nulla da obiettare per il tema (in alto) della manifestazione, tema che ha ottenuto il caloroso consenso di tutti i presenti

Oltre 3000  
persone con

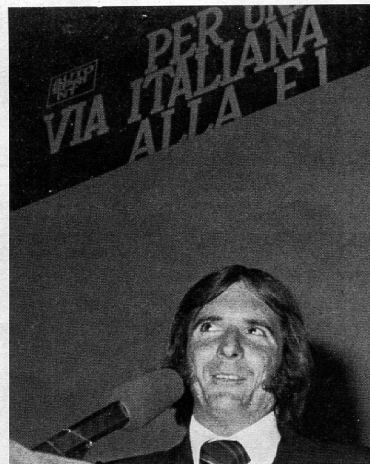
**AUTO  
SPRI  
NT**

festeggiano

i campioni

da corsa

dell'anno



# IL GIORNO D'O





Gli assalti son cominciati subito: gli autografi di FITTI, anzitutto. Frenetico poi l'assalto al bunker dove i nostri tre incaricati hanno sgranato gli occhi spaventati di fronte a tanta veemenza. Mani che si allungavano, voci che chiedevano, occhi che imploravano. E poi, mani che strappavano, corpi che spingevano, gomiti che lavoravano. Per fortuna i tre incaricati erano protetti dai muretti di cemento. Eppure v'erano quintali di stampati, di manifesti, di calendari, di modellini e di sticks per tutti. Comunque tutto esaurito, tutto risucchiato, quasi fosse passato un ciclone



**V**i saranno circa 3000 persone, al Palazzo dello Sport gentilmente messi a disposizione dal Comune di Bologna, quando il direttore di AUTOSPRINT, Marcello Sabbatini, prende la parola verso le 15 al microfono dando il benvenuto ai presenti ad annunciando, come «antipasto», la corsa dei microbolidi radiocomandati forniti dalla ditta SG su un tracciato idealizzato di Imola ricavato al centro del parterre.

«Emerson Fittipaldi ci ha chiesto di prolungare i tempi di prova, poiché pare che non voglia facilitare qualche pilota italiano, che potrebbe essersi segretamente allenato a pilotare i modelli», dice Sabbatini, e nel frattempo prega tutti di accomodarsi per assistere in piena sicurezza a prove e gara.

Sabbatini prosegue: «Come annunciato, i piloti che prenderanno parte a questa scherzosa sfida sono gli stessi invitati alla premiazione. Aspettavamo anche Clay Regazzoni e Niki Lauda. Solo ieri ho avuto un telegramma di Regazzoni nel quale mi annunciava di non poter venire. Come direttore di Autosprint, ed anche a nome del mio editore, sono spiacente che Clay Regazzoni non sia potuto essere qui con noi, oggi. Considero con molto rammarico questa defezione in particolare perché il premio è dato all'uomo, al vice-campione del mondo, a colui che fino all'ultimo ha combattuto con Fittipaldi per cercare di dare, dopo dieci anni, alla Ferrari il titolo di campione del mondo. Regazzoni ha detto di avere un impegno di cui si era dimenticato: evidentemente l'amico Regazzoni, nel suo staff di segretari — mi sembra ne abbia quattro — non ha dei collaboratori altrettanto validi come l'unico di Fittipaldi, che dal Brasile non si è dimenticato di questo impegno, e noi di ciò lo ringraziamo molto».

Il direttore di corsa Adriano Zerbini fa quindi iniziare le prove, che assieme alla gara sono «controllate» da un certo numero di commissari di percorso dell'AC di Bologna, «ma l'ing.

Bacciagaluppi, rappresentante della CSI» — dice scherzosamente Sabbatini — «è stato inflessibile sulle misure di sicurezza...».

Viene quindi dato il via alle prove, che durano una decina di minuti; dopo di che, si svolge il mini-GP radiocomandato, di cui — com'è nostra consuetudine — diamo una cronaca a parte.

Viene quindi dato il via alla

premiazione vera e propria tra grandi applausi. Fittipaldi sul podio a mettere al collo di Merzario (che l'ha battuto) il volante di bronzo per poi ricevere a sua volta il modello della Marlboro-Texaco-McLaren che ha appena radiocomandato per il suo secondo posto nel mini-GP. Sabbatini ne approfitta per fare al campione del mondo una intervista-sprint.

## L'INTERVISTA CON EMERSON

# Il diritto dei G. P. vinti

**SABBATINI:** Senti Emerson, ti consideri fortunato per aver vinto il Mondiale Piloti '74?

**FITTIPALDI:** Penso che la fortuna sia sempre importante, ma quest'anno il campione del mondo è il pilota che ha vinto più Gran Premi insieme a Ronnie Peterson e Carlos Reutemann. Io penso che è importante una macchina molto ben preparata come era la mia McLaren, una macchina bellissima che è andata bene tutto l'anno e molto resistente, con una squadra dietro molto impegnata.

**SABBATINI:** Emerson, chi è stato il tuo avversario del quale hai temuto fino all'ultimo che ti potesse togliere il titolo mondiale, o al quale lo hai tolto?

**FITTIPALDI:** Senza dubbio Clay ha guidato quest'anno con molta intelligenza, lui ha cambiato il suo stile di guida, io penso che sia stato l'anno migliore di Clay il '74 con la Ferrari, e li ha dimostrato di voler correre più per terminare tutti i Gran Premi che per vincere, così ha guidato con molta intelligenza, non ha fatto nessun sbaglio durante tutto il Campionato.

**SABBATINI:** Per il 1975 quali sono le tue previsioni? Il Campionato va a iniziare fra poche settimane no?

**FITTIPALDI:** «Io sono sicuro che il campionato sarà difficilissimo. I risultati del Campionato '74 sono una previsione per i risultati '75, senz'altro sarà un campionato con molti piloti e molte macchine in grado di vincere, soprattutto la Ferrari che io penso è restata la squadra più forte di quest'anno con la combinazione di Niki Lauda e Clay. Saranno grossi avversari per me, Ronnie Peterson con la Lotus e i due Carlos, Carlos Reutemann e Carlos Pace con la Brabham e anche Jody Scheckter».

**SABBATINI:** Un'ultima domanda. L'ho sentita fare da lontano. Guideresti una Ferrari?

**FITTIPALDI:** Sì. Da molti anni la Ferrari è un mito, la Ferrari è un'immagine che è in tutto il mondo ma sfortunatamente non ho mai trovato le opportunità di concludere un contratto con Ferrari e adesso sono molto contento con la McLaren. Ho guidato quattro anni per Colin Chapman con la Lotus, ho cambiato per la prima volta quest'anno per guidare con la McLaren e non so ancora quanti anni forse starò alla McLaren, dove hanno fatto un lavoro fantastico per me quest'anno. Vorrei rimanere ancora due-tre anni con la McLaren.

**SABBATINI:** Grazie Emerson, io credo di interpretare il pensiero di tutti i presenti che ringraziano per queste tue parole.

**FITTIPALDI:** «Io volevo dire che sono molto soddisfatto di ri-

## L'intervista di FITTIPALDI

CONTINUAZIONE DA PAGINA 5

tornare qui in Italia invitato da AUTOSPRINT per ricevere il Casco Iridato dopo un anno di campionato entusiasmante per il pubblico, per i tifosi di automobilismo, il meglio negli ultimi dieci anni, e sono sicuro che per i tifosi di automobilismo e il pubblico automobilistico il prossimo anno sarà un altro campionato disputatissimo. Molte grazie.

Non appena si sono spenti gli applausi di grande ammirazione per Emerson, Sabbatini invita l'editore di AUTOSPRINT, signor Luciano Conti, a salire sul palco per consegnare per la seconda volta ad Emerson Fittipaldi il nostro «Casco Iridato» che è diventato un po' il simbolo del mondiale piloti. Emerson riceve anche uno speciale Trofeo dal

Duckworth è molto festeggiato, anche se, come osserva Sabbatini, i suoi motori sono stati fonte di molti dispiaceri, quest'anno, per i tifosi italiani. Emerson consegna a Duckworth il suo meritissimo Trofeo, assegnato alla Ford-Cosworth per i cento Gran Premi ed i sette campionati mondiali vinti dai leggendari DFV 8 cilindri, quindi



Tutti i premi di Fitti: dal Casco Iridato consegnato dal nostro editore Luciano Conti (a sinistra) alla stretta di mano con Merzario vincitore del mini GP, al trofeo ricevuto dal Presidente Texaco mister Williams (sopra a destra) e alla radiomandata McLaren scala 1/8 donatagli dalla sua sponsor Marlboro

## La sfida dei motori F.1 al banco

DE ADAMICH: Volevo chiedere al signor Duckworth che cosa pensa del 1975, innanzi tutto con la Ferrari che ha dimostrato di essere velocissima, in queste recenti prove al Paul Ricard la scorsa settimana, e poi col fatto che anche altre Case hanno intenzione di entrare nel mondo della F.1, come avete letto su tutti i giornali, cioè l'Alfa Romeo e la Matra ad esempio.

DUCKWORTH: E' già stata una stagione molto «calda» e molto dif-

macchina e della sua messa a punto. Non sarebbe interessante un giorno fare una gara diretta, cioè tra motore e motore, vedere cinque motori più importanti nell'ambito della F.1, quindi un motore Ferrari, un motore Ford, un motore Alfa, un motore Matra e un motore BRM su di un unico banco prova in una competizione diretta con la lettura dei cavalli e delle loro curve di potenza?

DUCKWORTH: Probabilmente se oggi facessimo una gara di questo tipo mettendo tutti i motori sul banco prova tenendo conto solamente della potenza massima, probabilmente il motore Ferrari sarebbe quello più valido, però se si mettessero delle altre componenti sul banco prova, cioè il consumo di benzina, il peso del motore e la coppia del motore stesso, probabilmente il nostro motore ritornerebbe in una posizione di competizione.

DE ADAMICH: In ogni caso partecerebbe a un tipo di gara se venisse organizzata effettivamente?

DUCKWORTH: Da un punto di vista tecnico mi piacerebbe molto di più un tipo di gara di questo genere in cui non ci sono interferenze esterne appunto, ma è solo il motore quello che conta. Però prima di prendere una decisione desidererei sapere esattamente quali sono le regole esatte per partecipare a questo tipo di gara.

SABBATINI: Allora prendo la parola al balzo. Patrocinato e organizzato da Autosprint quando voi volete facciamo questa «partita» al banco prova. Non una sfida di massima potenza, ma di potenza dichiarata sulla base di quello che già si sa; qui abbiamo il signor Duckworth e per l'Alfa Romeo c'è l'ing. Chiti. Possiamo avere già due adesioni. Ci dispiace di non aver nessuno della Ferrari ma l'annunceremo sul giornale, noi organizzeremo questa sfida poi chiederemo alla Matra e alla BRM.

DUCKWORTH: Si tratta in ogni caso di uno sport in una versione abbastanza ragionevole e quindi mi diverte la sua proposta.

SABBATINI: Va bene, allora non è accettata? Mi dispiace. Ing. Chiti, avrebbe accettato? Sì l'ing. Chiti avrebbe accettato. Magari con i piloti scelti dal freno. Duckworth signor Duckworth e grazie per essere venuto a Bologna e spero che le abbia fatto piacere ricevere questo ricordo di AUTOSPRINT a nome di tutti gli appassionati italiani anche se lei ci ha dato molti dispiaceri.

DUCKWORTH: Partecipo volentieri a una competizione. Sono stato interpretato male.

SABBATINI: Sì, sì ma ero io che l'avevo interpretata apposta male se non come si faceva a dirlo chiaramente?

DUCKWORTH: Se io vedo esattamente le regole, in modo che non ci sia solamente una competizione basata su una potenza massima, ma ci sia qualche altra componente, sono ben felice di partecipare.

SABBATINI: Allora diciamo a Rolf Stommelen di trovarci il campo neutro in Germania. Va bene. Allora annunceremo senz'altro questa sfida e io spero di rivederla per questa occasione in questa sfida simpatica e divertente, tecnica soprattutto, magari nomineremo degli esperti. Grazie signor Duckworth, grazie Emerson.

DUCKWORTH: Ringrazio AUTOSPRINT per questo magnifico trofeo che mi è stato offerto. E' stata una vera sorpresa per me la sua originalità. Mi ha fatto molto piacere.



Il Trofeo speciale dedicato a mr. Duckworth da AUTOSPRINT, per i cento Gran Premi vinti dalla Cosworth, non poteva che consegnarlo Emerson. La sua stretta di mano è stata anche un ringraziamento personale al «mago» del motore vincente

suo sponsor Texaco consegnatogli personalmente dal Presidente della Texaco italiana, sig. D'Alessi. Dopo che la cerimonia della consegna del Casco Iridato ha avuto i suoi bis ad uso dei fotografi e degli operatori, Sabbatini prega Emerson di rimanere un attimo sul podio, dicendo:

«C'è un ospite, arrivato da Londra, al quale tenevamo molto ed al quale abbiamo dedicato un Trofeo speciale. Ho fatto aspettare Fittipaldi perché credo che nessuno meglio di lui lo possa premiare perché credo sia anche una persona che ha contribuito molto alla sua vittoria: è con noi Keith Duckworth, il «mago» dei motori inglesi».

Sabbatini invita Andrea de Adamich ad intervistare l'ingegnere inglese.

In attesa di Andrea, ed approfittando del fatto che Fittipaldi è ancora «a disposizione» sul podio, il presidente della Texaco italiana, mister D'Alessio, consegna al campione del mondo un suo Trofeo: «La Texaco — ha detto D'Alessio — non poteva essere più fortunata di così a trovare un campione, un gentiluomo ed un amico come Fittipaldi, che la rappresenta in un modo così valido».

Ha quindi inizio l'interessante intervista di de Adamich a Duckworth:

ficile questa del '74 e mi sembra che il '75 lo sarà ancora di più; primo per la Ferrari stessa e poi per questo intervento futuro dell'Alfa e della Matra. In ogni caso penso e spero che anche il 1975 permetterà al nostro motore di vincere più GP degli altri».

DE ADAMICH: Adesso vorrei fare una domanda un pochino penso «italiana» nei confronti della Cosworth. Che cosa pensa del fatto che i motori si approntano sempre sulle macchine in pista e quindi ci sono degli interventi esterni in un certo senso che interferiscono nel risultato, il pilota stesso e le condizioni della

Terminata l'intervista a Duckworth, la cerimonia riprende il suo programma. Dice il nostro direttore: «Adesso avremmo dovuto premiare Regazzoni, il vice campione del mondo, ma vi ho già detto che non c'è. Ci dispiace, in verità speravo almeno che Regazzoni, al quale Autosprint ha sempre portato tanta simpatia, ci desse un'indicazione di massima a chi consegnare il Trofeo. Mi ha solo detto di sperare di venire a Bologna, l'anno prossimo, a ricevere il casco iridato. Io me lo auguro, però rispondo a Clay Regazzoni che il Casco '75 è già ipotecato, oltre che da Emerson Fittipaldi, anche da Niki Lauda...». Ap-

una votazione molto spettacolare, incerta, che quest'anno vede «Casco d'Oro» il pilota vicentino Gabriele Serblin!». Applauditissimo, SERBLIN sale sul podio a ricevere il suo meritato «casco» dal signor Conti. Vengono poi chiamati gli altri piloti scelti «in volata» dalle votazioni. Per una manciata di voti, LELLA LOMBARDI non ce l'ha fatta né per il Casco d'oro e nemmeno per il Casco d'argento, che il conte Zanon consegna a GIANCARLO MARTINI, «senza che vi sia — ha precisato Sabbatini — nessuna intenzione polemica in questa consegna».

«Spero che lei ripeta queste parole anche a Montecitorio!» afferma Sabbatini ringraziando l'onorevole Elkan. Quindi prosegue chiamando sul podio Fulvio Bacchelli: «So che Bacchelli ha delle qualità tali che probabilmente lo rivedremo su questo podio, quest'altra anno, per ricevere un riconoscimento ben più importante di questa medaglia d'oro...». E' quindi logico che sia Sandro Munari a consegnare la medaglia al suo «erede», BACCHELLI, dopo di che è la volta di un altro giovane rallyista, CLAUDIO DE ECCHER, e Sabbatini invita l'ing. Chiti a premiarlo: «E' per festeggiare, inge-

personale dal nostro direttore. Molti sono poi gli applausi per Riccardo Patrese, il campione del mondo di karting che nel '75 correrà in Formula Italia. A lui, la medaglia d'oro di Autosprint è consegnata da Paolo Moruzzi.

E' quindi la volta di EMILIO PALEARI, un pilota non più giovanissimo ma valido sia nei rallies che nella velocità, che ci ha fatto molto piacere ricordare in questa occasione. E' la gentile figliola del nostro editore a consegnare a Paleari la sua medaglia d'oro. Assente giustificato (ha inviato un telegramma all'ultimo momento) è ALESSANDRO PESENTI ROSSI, costretto a



Il Casco d'oro n. 9 al pilota della speranza tricolore, sempre da Luciano Conti l'ha ricevuto Gabriele Serblin. Il vicentino era



Il conte Zanon, sempre vicino allo sport automobilistico, ha offerto il Casco d'argento a Giancarlo Martini, vincitore in volata sulla Lombardi



Maria Helena Fittipaldi ha «consolato» Lella Lombardi con il casco d'argento speciale assegnato per il plebiscito di voti che ha ricevuto



Il casco di bronzo Gianfranco Brancatelli l'ha ricevuto dall'on. Elkan Presidente della Scuderia Nettuno



Da Sandro Munari la medaglia d'oro (consolazione) per Fulvio Bacchelli



Il rallyista De Eccher premiato dall'ing. Carlo Chiti dell'Autodelta



La medaglia d'oro per Paleari è stata consegnata dalla signorina Conti



Da Paolo Moruzzi l'oro per il campione mondiale di kart Patrese



Il c.t. Maffezzoli ha «consolato» Maurizio Flammini con la medaglia



PeSENTI Rossi ammalato, Vittorio Brambilla ritira da Ceard il premio

plausi divertiti sottolineano l'arguta annotazione.

Quindi la premiazione si inserisce nel suo alveo naturale, quello per la quale fu ideata e creata, nel 1966, dall'editore di AUTOSPRINT, Luciano Conti: cioè trampolino di lancio per le giovani promesse italiane. E' proprio questo il tema del «Casco d'Oro», e quest'anno lo abbiamo voluto sottolineare con un espletto «tabelione» che campeggia sopra il palco: «PER UNA VIA ITALIANA ALLA FORMULA 1».

«Voi sapete — ha detto Sabbatini — che l'idea del premio è nata così, cioè con la speranza che la nostra indicazione servisse ad anticipare quello che poteva essere il pilota italiano da riportare finalmente ai vertici mondiali. Per molti complessi di ragioni non sempre questo si è verificato. E quando è avvenuto, al momento della verifica è mancata la conferma. Quest'anno abbiamo chiesto di nuovo ai nostri lettori, e non solo ai soci, di votare una «rosa» di nomi. E' stata

Per il casco di bronzo, la volata è stata forse più «drammatica». Fulvio Bacchelli, il rallyista in cui molti vedono l'erede di Sandro Munari, è stato superato proprio allo sprint da un altro giovanissimo, che ha battuto in Formula Italia un altro lanciattissimo collega, quel Leoni che ora è ipotizzato futuro pilota della Ferrari: si tratta di GIANFRANCO BRANCATELLI. Viene chiamato a premiarlo il Presidente della sua Scuderia, la Nettuno, cioè l'on. Elkan, al quale Sabbatini chiede una breve dichiarazione:

Elkan: «Debo correggere soltanto una precisazione che ha fatto il valoroso direttore di Autosprint. Dice che è raro vedere un politico presente agli sport del rischio, debbo dire per esperienza che il rischio maggiore è quello di far politica. E quindi questo per me è un sotto rischio e rappresenta invece un'asi di pace e d'interesse e debbo anche dire, se lei me lo permette, è una delle poche cose che in Italia vanno bene, e questo per merito suo e non per merito mio».

gnere, la sua 'nuova frontiera' rallyistica delle corse!». «Ora c'è un altro deluso — prosegue Sabbatini —. Voi sapete che quest'anno c'era la squadra azzurra di F. 2, e di questa faceva parte Maurizio Flammini, che aspirava al casco d'argento, ma contro Martini e la Lella non c'è stato nulla da fare».

E' il commissario tecnico della Formula 2 («è durato un po' meno di Valeareggi...»), cioè OTTORINO MAFFEZZOLI, che viene invitato a premiare il suo pilota Flammini e che a sua volta riceve un ricordo

letto dall'influenza. Il direttore di AUTOSPRINT prega quindi il nostro casco d'oro '73, Vittorio Brambilla di ritirare la medaglia di PeSENTI dalle mani dell'ing. Vittorio Ceard. Sabbatini approfitta della presenza del presidente ANCAI per fargli dire due parole:

CEARD: «Cari amici, sotto il tabelone c'è il motivo di questa riunione. Penso che tutti quanti noi aspettiamo con ansia che la riunione di Autosprint cominci con un nome italiano. Ora, neppure quarantott'ore fa a Parigi c'è stata la premiazione mondiale da parte della FIA. E' cominciata dal basso e si è conclusa con la premiazione di Emerson Fittipaldi col nonno italiano. Però questa premiazione è cominciata dai kart ed è finita al campione del mondo rallies Munari. Era divisa in due parti, al 50 per cento; il 50 per cento di questa premiazione era ad italiani. Speriamo che questo sia il segno di un'avvenire molto prossimo».

## Il rischio dell'onorevole



## Un tifo «calcistico» per il mini G.P.

**Maria Helena Fittipaldi e Flavia Munari sintetizzano un sufficenza quello che è stato l'interesse suscitato dai mini GP telecomandato: in lizza Fittipaldi, Merzario, Stommelen, Brambilla e Nanni Galli**

## Dietro le quinte del PALASPORT

● All'ingresso della platea, riservata alle premiazioni, il « checking » era espletato dai nostri « figliucci » del Club di Prato. Un servizio occulto, svolto con lungimirante intransigenza con le uniche eccezioni riservate agli amici ed agli « amici degli amici » dei piloti premiandi, tuttavia sempre dietro assicurazione di un contegno estremamente corretto, pena la defenestrazione. Che non sarebbe stata molto difficile, vista la possanza atletica dei « perillini » comandati da Riccardo « Smilzo » Baccetti e dal « capoposto » Del Monaco.

● Ermete Amadei, titolare della GEA e inventore della ormai universalmente conosciuta Squadra Corse Antincendio, al momento di ricevere la medaglia tanto guadagnata, ha rischiato di... andarsene a fuoco. Fortune che ai suoi lati erano presenti quegli autentici specialisti che rispondono ai nomi di Emiliani e Cavallon, altrimenti le fiamme



**L'ing. Chiti e Ballestrieri, prima esibizione ufficiale del nuovo team Alfa Romeo rally**

del volto armetico) avrebbero bruciato tutti. Si dice che in serata, per festeggiare la medaglia, i « leoni della GEA » (rinforzati per l'occasione dalla signora e dalle figlie Amadei) abbiano, in compenso, « bruciato » un paio di prosciutti, « annegando » l'arsura in una « stellata » fonda tonda di buon vino romagnolo. (pari a 800 litri circa).

● V'è stato anche chi, al momento della premiazione, si è confuso: Giorgio Drusiani, l'ufficiale di gara dell'AC Bologna, premiato dal nostro Marco Magri per le sue prestazioni sulla pista di Imola. Ha dimenticato di stringere la mano tessi di Sabbatini e accusandosi con lui, al termine della manifestazione, ha detto testualmente: « Mi scusi, ero emozionato, mi tremavano le gambe ». Ma non è vero che lo chiamano Mister Muscolo?

● A proposito di confusi, v'è da mettere nel novero anche il nostro Direttore il quale, dopo aver chiamato l'ing. Lampredi (della Fiat-Abarth) ad officiare la premiazione del... cugini Lancia, si è dimenticato di consegnargli la medaglia

che gli era stata destinata. Noi della redazione sappiamo bene il perché: è tutta colpa di un « figurone » bolognese che gli aveva tagliato troppo i capelli, non sapendo della... parentela di Marcello con il biblico Sansone, togliendogli così un pizzico di « forza » a quel cervello-sprint.

● Domingo Piedade, il segretario brasiliano del Campione del Mondo Fittipaldi, ha approfittato della sua sosta a Bologna per acquistare calzature. Accompagnato da una gentilissima guida, si è recato da un noto calzaturiere bolognese ed ha scelto cinque paia di scarpe per la moglie, due paia di scarpe per ciascuno dei suoi figli e dieci paia di scarpe per lui. Prima di uscire dal negozio, è stato fermato da una domanda rivoltagli a bruciapelo dal venditore: « Ma scusi, lei non è il segretario del campione mondiale di automobilismo? ». Punto — ha risposto con prontezza Domingo — lui va in macchina, io... ».

● Anche Maria Helena Fittipaldi, accompagnata da Flavia Munari, ha fatto lo shopping nei negozi bolognesi. Quando Emerson è venuto a conoscenza del fatto, ha esclamato: « Sono rovinato. In questi giri Maria Helena mi costa circa 100 dollari al minuto »!

● Tutto è andato bene, tutto si è svolto nella calma più assoluta, tanto che non sembrava certo di vivere in quest'epoca della contestazione ad ogni costo. « Dio dobbiamo essere grati all'alto senso di responsabilità dei nostri lettori che hanno gentilmente evitato l'intervento delle forze dell'ordine di servizio, comandate dal vice questore dott. Mastino (che ha commentato: « Ne avessimo di servizi costati... »).

Divertentissima e molto apprezzata è stata l'idea di far disputare, in occasione della premiazione di AUTOSPRINT, il mini-GP con i magnifici micromodelli radiocomandati prodotti dalla ditta SG di Bologna; chiamati a partecipare sono stati i più noti piloti presenti alla manifestazione.

Dopo una decina di minuti di prove libere, sul tracciato che idealizzava l'autodromo di Imola ricavato nel « parterre » del Palasport bolognese, il direttore di corsa Zerbini ha chiamato al via i partecipanti alla gara. Le cinque vetture a disposizione erano la Texaco-Marlboro-McLaren già con il numero 1 per Fittipaldi, due Ferrari, una Tyrrell ed una Williams-Special per Arturo Merzario. Fra gli altri piloti avrebbero dovuto essere i guidatori « naturali » delle vetture, cioè Lauda e Regazzoni con le Ferrari e Schekter con la Tyrrell. La loro assenza ha scatenato la « caccia » al radiocomando (che in questo caso sostituiva il tradizionale volante) fra gli altri piloti presenti, « guidata » al microfono dal direttore di AUTOSPRINT, Marcello Sabbatini:

« Penso che sia allora il caso di far debuttare in Ferrari Serblin e Leoni, se sono presenti, visto che loro sono stati ipotizzati come piloti Ferrari, sia pure da metà stagione in avanti. C'è anche Vittorio Brambilla, al quale proporrei di affidare, come agurio, la Tyrrell-Elf destinata a Jody Scheckter ».

I commissari di percorso dell'AC Bologna prendono molto sul serio il loro compito di far rispettare gli spazi liberi, dopo che l'ing. Baccigaluppi ha « collaudato » il percorso. In assenza di Leoni, che arriverà con un po' di ritardo, viene fatto ritornare alle « corse » Nanni Galli, mentre anche Rolf Stommelen trova una guida dopo che Munari non ritiene opportuno cimentarsi.

Sono quindi Fittipaldi, Merzario, Galli, Brambilla e Stommelen a cimentarsi in gara, che si svolgerà sulla distanza di otto minuti. I micromotori rombano, ed il direttore di gara Zerbini, dopo aver dato le ultime raccomandazioni ai piloti, abbassa la bandiera tricolore. La battaglia, in mezzo ad un tifo indescribibile dalle tribune, che richiama passioni mai sopite, si scatena subito fra il campione del mondo, Emerson Fittipaldi, che comanda con consumata perizia la sua Texaco-Marlboro, e la Williams-Special che Arturo Merzario lancia qua e là sulla pista con il suo caratteristico stile di guida aggressivo. Dal microfono, Sabbatini dovrebbe fare una specie di cronaca, ma è molto lontano e coperto dal pubblico: « Mi scuso se... faccio come l'amico Casucci, ma non vedo nulla e non so com'è la situazione. Posso commentare solo se qualcuno mi viene a informare di tanto in tanto ».

Con il trascorrere dei minuti, la lotta fra Merzario e Fittipaldi si sviluppa all'ultimo pulsante, mentre gli altri sono ormai tagliati fuori, evidentemente hanno provato troppo poco. L'arrivo è imminente, e finisce a « sportellate », con Merzario che rischia la squalifica per comportamento scorretto. E' lui comunque il primo allo scadere degli otto minuti, mentre sia la sua Williams che la McLaren di Fittipaldi recano i segni della battaglia. Secondo è appunto Emerson, che rinuncia ai reclami anche a causa dell'art. 9 del regolamento particolare del mini-GP (« I reclami non sono ammessi »), mentre terzo, ma staccatissimo, è Brambilla.

Gli altri piloti, come comunica il direttore di corsa, Zerbini, non sono classificati.

A conclusione di questo rombante prologo (« Un antipasto per il mondiale '75 »), Sabbatini chiama sul podio il dottor Zerbini che provvede a consegnare a Merzario, vincitore al limite della bandiera nera, il « volante » a collana che avevamo preparato, aiutato dal secondo arrivato, Fittipaldi, che da vero sportivo non si oppone al verdetto. « Consolati così... » sussurra ad Arturo...

CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

« Quanti dirigenti italiani c'erano a Parigi? » conclude maliziosamente Sabbatini consegnando Ceard, « e oltre a lei, naturalmente... ». Il silenzio è significativo. Poi, rivolto a Vittorio Brambilla: « Mettiamo all'asta un pilota: cercasi sponsor, vero Vittorio? ». « Beh uno sponsor completo no, ma un po' di denaro sì, lo sto cercando! » risponde sinceramente il monzese. « Forse ti serve una raccomandazione di Emerson per la Copersucar, visto che qui per i piloti italiani non si fa molto, forse a S. Paolo, dove vi sono tre milioni di italiani... », conclude Sabbatini.

Ultima medaglia per **MARIO VENANZI**, vincitore in una Formula che resiste da sempre, la F. 850. Venanzi non c'è e la medaglia viene ritirata da Gino De Sanctis.

Quindi, Sabbatini riprende il « filo » della premiazione passando alla consegna dei trofei speciali, il primo dei quali è già andato a Duckworth. « Proprio per la speranza che noi abbiamo che un pilota italiano corra in Formula 1, questa



Al solo pronunciare del nome di Giuseppe Luraghi un applauso solo si è levato dal pubblico del « Palazzo ». Per l'ex presidente dell'Alfa l'affetto di tutti gli è stato testimoniato da un Volante d'argento ricevuto dalle mani del nostro editore



Assente Frank Williams l'ing. Giampaolo Dallara ha ritirato il suo Trofeo « al merito italiano ». In famiglia gliel'ha consegnato Merzario. Invece per conto del malato Vaccarella, di Adamich ha ritirato da Luraghi il Trofeo assegnato nel rispetto del tema « Per una vita italiana alla Formula 1 »



volta vogliamo premiare un manager, inglese, Frank Williams, che ha dato la possibilità a Merzario di correre in Formula 1. Proprio stamane Williams mi ha telegrafato che non è potuto partire, poiché doveva discutere, proprio oggi, gli ultimi dettagli con lo sponsor che gli darà l'opportunità, il prossimo anno, di fare una stagione competitiva con la sua squadra. Qui fra noi c'è un ingegnere che ha molto collaborato con FRANK WILLIAMS proprio quando Merzario si metteva più in luce sui circuiti, Giampaolo Dallara, che io invito a ritirare il premio per Frank, pregando Merzario di consegnarglielo ».

Arturo, quindi, prende la parola per ringraziare, a nome di Frank Williams « il quale », — dice Arturo — « fortunatamente è stato trattenuto in Inghilterra da un'occasione molto importante per il Team ».

E' poi la volta del trofeo « speciale » ad un pilota al quale, in questi nove anni di casco d'oro, Autosprint non è mai riuscito a dare un riconoscimento, soprattutto perché l'assunto del premio è di « scoprire » e premiare piloti il più giovani possibile, e per lui erano passati i tempi, come età, poiché ha comunque continuato a vincere. Si tratta di **NINO VACCARELLA**, anche lui purtroppo trattenuto a letto da una broncopneumonia. « Sono certo che non lo ha fatto apposta » — ha affermato Sabbatini — « poiché Nino mi ha ribadito al telefono la sua rabbia per non poter essere qui con noi. Il suo premio lo ritirerà di Adamich, che lo consegnerà a Vaccarella fra qualche set-



La medaglia d'oro dedicata all'ex presidente della Scuderia Centrosud l'ha ritirata per procura Lucretia Musso. Carlo Facetti, Arturo Merzario, Andrea de Adamich insieme sul palco nella deamicisiana passerella tricolore, mentre Rolf Stommelen ospite molto gradito riceve il suo oro dal direttore commerciale della casa Alfa Romeo, dott. Sala

timana, alla premiazione dell'ANCAI di cui entrambi fanno parte. E vorrè invitare sul podio, a consegnare per procura il trofeo di Vaccarella, un personaggio al quale tutti noi appassionati dello sport automobilistico dobbiamo molto, e che con nostro vivo rammarico non si occupa più di questo settore. Non c'è dubbio che vi dica il nome: il dottor Giuseppe Luraghi ».

Un uragano di applausi saluta il dottor Luraghi sul palco. Prende poi la parola:

## Un coro di applausi per LURAGHI esplicito

« Io sono veramente commosso perché non mi aspettavo assolutamente di esser qui fra voi dopo le vicissitudini che forse voi conoscete. E' una emozione che non vorrei proprio che nessuno potesse avere: perché quando per molti anni ci si dedica con vera passione e con senso di dovere ad un compito che si ritiene importante per se stessi ma soprattutto per gli altri, come voi potete immaginare duole in modo terribile di veder stroncata una propria attività nel convincimento che tutto questo avviene in realtà non per delle ragioni obiettive, ma per altre ragioni. Comunque io sono ancora sufficientemente sportivo per rimanere nel gioco e soprattutto per amare ancora come veramente ho sempre amato questo sport e nella speranza di potere anche a lato e modestamente dare ancora il mio contributo in qualche modo. Se non altro incoraggiando quelli che hanno preso il mio posto e che avranno delle possibilità future.

Poiché Sabbatini ha fatto una manifestazione anche mi pare con degli intenti vivaci, come sempre naturalmente, e anche polemico, mi permetterei di dire che qui all'onorevole Elkan bisognerebbe dare una grande medaglia visto che i politici affrontano rischi così imponenti come lui ha detto. Io credo proprio, onorevole Elkan, che i politici veramente affrontano dei rischi enormemente superiori a quelli dei politici perché non solo agli effetti del rischio che affrontano ad ogni prova, ma normalmente hanno anche questo grande pregio, si fanno eliminare quando non riescono a vincere le gare. Noi invece abbiamo sempre dei politici che purtroppo sono sempre allo stesso posto anche quando non vincono le gare... Comunque voi, e l'onorevole Elkan in maniera particolare, mi vorrete scusare questa "boutade".

Il mio accento alla politica vorrebbe solo sfociare in questo: onorevole Elkan, guardi che l'industria automobilistica, è un'industria veramente di base e indispensabile per il nostro paese. E' stata ignorata e peggio che ignorata, colpita, io credo proprio per mancanza di reale conoscenza della sua importanza non per quanto riguarda soltanto le capacità, le possibili vendite nel mercato italiano, ma proprio come grande industria manifatturiera per l'esportazione.

Ma bisogna stare molto attenti che quando si colpisce una industria importante nel proprio paese, anche le capacità esportative vengono estremamente indebolite. E noi in questo momento stiamo assistendo a un fatto estremamente pericoloso: e cioè che le industrie italiane colpite nel proprio paese e quindi nel mercato dove hanno bisogno assolutamente di una base, vengono ad essere anche superate dalle industrie estere nel nostro paese, in quanto come lei sa, in questo momento stiamo verificando un aumento relativo delle importazioni rispetto alle vendite delle nostre industrie.

E' possibile rivolgere un appello all'unico, credo fosse l'unico politico importante, se non altro presente, perché questo problema venga veramente rivisto sulla base di elementi sicuri che possono essere forniti con estrema facilità



da parte di tutti coloro che si interessano di questi problemi. Ora vi domando scusa e come voi potete immaginare questo mio sfogo... è ancora uno sfogo della passione che veramente è impossibile dimenticare. La passione di una industria e di uno sport che credo veramente abbia intanto degli enormi meriti per il nostro paese... ».

A nome di Autosprint il nostro editore, Conti, quindi offre al dottor Luraghi un ricordo della manifestazione.

In assenza di **MIMMO DEL**, il non dimenticato manager romano cui va il merito di aver scoperto, con le sue scuderie negli anni '50 e '60, un buon numero di campioni del volante, Sabbatini invita sul podio Lucretia Musso, figlia del grande Luigi Musso, proprio una delle scoperte di Mimmo Dei, per ritirare la medaglia, che le viene consegnata da Gabriele Serblin.

« Non ostante la CSAI non il abbia ancora ufficialmente proclamati » riprende poi Sabbatini, « quest'anno abbiamo due campioni assoluti italiani, a pari merito: **DE ADAMICH** e **FACETTI**. Vorremmo farli premiare, un po' scherzosamente, proprio da Merzario, che ormai sa di aver perso il titolo ». Come consolazione, un « volante » viene consegnato, dai due « Gemini » tricolore, anche a Merzario, mentre Sabbatini chiama sul podio anche **ROLF**

CONTINUA A PAGINA 14





La passerella della «sicurezza» con l'ing. Bacciagaluppi e Amadesi della CEA; le medaglie della passione da Magri a Drusiani e da Arturo a Piccinini, sua «vittima» al Jarama



C'erano tutte le macchine annunciate nello scorso numero al miniracing show. Dalla McLaren F. 1 Texaco Marlboro «toccata con mano» (a destra) dai più giovani, ai dream cars di Bertone. La Fiat 030 Abarth ha fatto proseliti come le March monoposto o nuova due litri. Un grazie agli espositori



la sicurezza, in sede internazionale: l'ing. GIUSEPPE BACCIAGALUPPI. Sabbatini prega proprio l'ing. Chiti di consegnare a Bacciagaluppi la medaglia d'oro di Autosprint.

Bacciagaluppi viene quindi invitato a premiare a sua volta ERME-TE AMADESI, il titolare della CEA-Estintori, che tanto si prodiga anche lui per la sicurezza delle corse. Infine, Autosprint si è voluto ricordare dei commissari di percorso dell'AC di Bologna, che prestano il loro servizio all'autodromo di Imola, premiando in nome dei colleghi l'ufficiale di gara GIORGIO DRUSIANI. Gli consegna la medaglia d'oro il nostro Magri.

«Quest'anno, al GP di Spagna al Jarama, è successo un episodio che si è risolto tutto sommato in manie-

nti, al «botto finale» da tutti gli uomini LANCIA: piloti, tecnici, dirigenti ed anche i meccanici della casa torinese che quest'anno si è fregata dell'alloro rallistico mondiale: «Con Munari, Parkes, Audetto, Ton- ti, Nick Bianchi, Florio ed i meccanici c'è anche il commendator Ber- tone, il creatore della Stratos» — prosegue Sabbatini — «del quale noi vogliamo ricordarci. Facciamo una premiazione collettiva, e li facciamo premiare dall'ing. Lampredi, della Fiat-Abarth!».

L'ing. Lampredi sale simpaticamente sul podio ed inizia tra grandi applausi la consegna dei Trofei: dal «globo» (già con i colori Alitalia...) per la Lancia, alle medaglie ricordo per tecnici e meccanici, alla speciale Coppa d'argento della

mondo o Lauda o Regazzoni, ed il brasiliano più veloce del mondo li ha traditi. Fra coloro, e sono stati comunque quasi 250, che hanno indicato Emerson come vincitore finale, il più bravo è stato il torinese ARMANDO BILLE».

Il felicissimo pronosticatore sale sul podio a ricevere proprio da Fittipaldi, alla presenza del vice intendente di Fianza dott. Lunetta, il portachiavi d'argento con le chiavi della fiammante Bagheera. «Meno male che ha vinto proprio tu», ha detto Armando Bille a Fittipaldi, con un comprensibile «calore». Dopo di che, il Palazzo dello Sport si è oscurato per la programmazione degli interessantissimi filmati offerti dalla Fiat, dall'Alfa, dalla Goodyear, dalla Marlboro e dalla



L'invasione Lancia sul podio, nel «botto» finale che ha permesso un finale tutti: meccanici, tecnici, piloti. Riconoscete Cesare Florio che, ricevuta la Fiat-Abarth, ha ringraziato a sua volta il creatore della Stratos comm. Nuccio



con uragano di applausi per la Lancia Mondiale Marche rally. Ci sono Coppa-Mondo dal «rivale» (deluso ma sorridente) ing. Lampredi della Bertone. Poi Emerson Fittipaldi ha premiato il vincitore del Totosprint

STOMMELEN, il pilota tedesco dell'Alfa. Invitato a premiare è il dottor Sala, che passando vicino al microfono butta là una significativa dichiarazione: «L'Alfa corre ancora!», accolta con i dovuti applausi dal pubblico, «e speriamo non solo nei rallies», conclude Sabbatini.

Autosprint ha voluto fare omaggio anche ad altri personaggi importantissimi di questo sport. La presenza del serbatoio antifiamma dell'Autodelta, esposto in sala, è l'occasione per ricordare un personaggio che lotta strenuamente per

ra fortunata: protagonisti un fotografo che veniva da Bologna ed un pilota che veniva da Modena...». Così Sabbatini ha annunciato la consegna di una medaglia ricordo a GIANCARLO PICCININI, il titolare dell'agenzia Attualfoto che molti ricorderanno in posizione imbarazzante sotto il muso della ISO di Merzario, uscita di strada, e che è uno dei più fedeli collaboratori di Autosprint. Chi se non Arturo Merzario a consegnargli la medaglia?

Il podio della premiazione viene poi «invaso», su invito di Saba-

redazione di Autosprint per il pilota campione, SANDRO MUNARI, ad un «volante» per Ballestreri, che ormai ( ) è della

La premiazione di AUTOSPRINT viene quindi conclusa con la consegna del magnifico premio, una Matra-Simeca Bagheera, al vincitore del nostro concorso pronostici «Totosprint» riguardante il campionato mondiale piloti.

«Hanno partecipato a migliaia» — ha ricordato Sabbatini «però forse traditi anche dal computer, la maggioranza dava campione del

Martini, riguardanti tutte le specialità dello sport automobilistico, che sono stati molto graditi dagli intervenuti. E' stato difficile, verso le 19, decidere le migliaia di amici (arrivati da tutta Italia, dalla Sicilia come da cittadine del Piemonte e del Veneto) a sfollare. Sono rimasti persino fuori ancora a far ala alla trentina di vetture da corsa esposte alla loro ammirazione: mancava solo una Ferrari qualsiasi! Ma si sa, doveva coprire 40 chilometri per arrivare al Palasport di Bologna!...



## BARBANERA (in cinese) SPRINT

Spunta l'Anno Nuovo ed è invito rituale cercare di leggere il futuro che ci aspetta. I maghi pululano e proliferano, ma buon per loro che nessuno si dà pena, dodici mesi dopo, di rileggersi le cose belle e brutte previste nella sfera di cristallo. L'oroscopo del futuro resta inesauribile istinto per l'uomo, specie se mascherato da positivista cinico. Altrimenti tanti maghi e astrologi non farebbero quattrini, a spese persino dei pochi più seri di loro, che si tramandano magari per generazioni il buon diritto a una accettabile attendibilità, non fosse altro perché sanno spicciolare il buonsenso dell'esperienza nella individuazione del futuribile. Senza arrivare all'ingegnoso gioco della Sibilla Cumana, che con virgole o parole «ad hoc» rendeva valide tutte le sue profezie, qualunque cosa poi avvenisse, il buon BARBANERA di casa nostra resta il simbolo del più accettabile profetare, anche se il prevedere d'agosto l'aumento di furti negli appartamenti conferma il banalismo facile delle previsioni.

Anche se non ci si crede, è certo che per una attività agonistica come quella degli sport del motore, la lettura degli astri o degli oroscopi, a parte la possibile veridicità, conviene conservarla inesplorata. Anche le coincidenze affidate al buonsenso delle iterazioni di cronaca potrebbero dare fastidio, come per esempio il leggere nella rinnovata edizione del Barbanera '75 la puntuale preoccupante previsione di maggio per «uno sport dell'ardimento». C'è però un modo di dare un senso, magari incoraggiante oppure cautelante, per leggere con un pizzico di credibilità effettiva nel futuro ed è quello di leggersi allo specchio del proprio carattere. L'astrologia, la scienza che insegna a leggere nelle congiunture degli astri il destino dell'uomo, è antichissima. Ma il destino, si afferma, è nel ca-

attere stesso dell'uomo che si è trovato a nascere in quelle certe congiunture zodiacali. L'astrologia occidentale si affida al Sole e ai dodici settori nei quali è stato diviso il cielo, dedicati alle dodici costellazioni che si avvicendano di mese in mese. Ma sul ritmo del sole e sugli spostamenti che si sono verificati nella giustezza del calendario umano che presiede alla individuazione della conformità delle date di nascita all'avvicendamento dei mesi zodiacali, sapete bene che il dubbio diventa più che mai lecito. Così l'edizione del Barbanera Campi di quest'anno suggerisce nelle sue arricchite pagine di tentare una tantum la controprova con l'astrologia cinese.

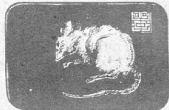
Vecchia di 3000 anni, essa si affida al ritmo della Luna e delle sue fasi per l'avvicendamento nei dodici settori del suo zodiaco dei dodici Reggitori primari, che sono dodici animali, cioè ratto, bue, tigre, coniglio, drago, serpente, cavallo, pecora, scimmia, gallo, cane e cinghiale. La mobilità è annuale. Cioè ogni 12 anni si ricomincia con gli stessi «simboli». La tabella che sotto vi proponiamo vi permette appunto, facendo base sul 1900, di leggere il meccanismo e l'identificazione degli animali-reggitori negli anni. Gli individui, secondo gli anni in cui sono nati, possiedono tratti e caratteristiche proprie dell'animale al quale l'anno appartiene. L'ordine con i quali i Reggitori si presentano nel cielo è immutabile. Ci sono reggitori minori che possono mutare qualcosa delle varie stimate caratteriali secondo i diversi influssi (Terra, Acqua, Fuoco, Legno e Metallo) ma sarebbe complesso avventurarsi.

Per il nostro gioco basta. Il gioco cioè di chiedere all'astrologia asiatica di vedere se la sua scienza millenaria riesce a darci una chiave per capirci qualcosa in più in quel rebus cinese che diventa ogni anno di più il tentativo di una previsione attendibile delle corse e soprattutto del mondiale piloti F. I. Chissà che a leggere in modo insolito i caratteri dei personaggi da corsa più importanti non ci si capisca di più? D'altronde, pur con il tecnicismo imperante, non si finisce — come è avvenuto nel '74 — a giustificare vittorie e sconfitte soprattutto con buona o malasorte? E allora, prima di arrivare davvero agli amuleti alla napoletana, perché non offrire ai protagonisti e ai loro supporters l'amuleto migliore che è proprio conoscere se stessi?

E se il ciclo dello zodiaco cinese ha un minimo di validità potete convincerene subito. Leggete le «identificazioni» fatte dei personaggi più noti secondo l'anno di nascita: li riconoscerete, almeno in una descrizione generale? La controprova potrete anche farla con voi stessi. E buon 1975.

Marcello Sabbatini

## L'anno del RATTO



ing. Carlo Chiti 1924



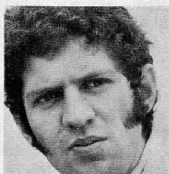
Denis Hulme 1936

Gli individui nati nell'anno del ratto sono inclini per il loro fascino. Sono tuttavia inclini a preoccuparsi troppo per cose di poco conto e a tener stretti i cordoni della borsa. Quando costoro desiderano intensamente qualcosa, sono pronti a lavorar sodo per procurarsela. Economici come sono, riescono ad accumulare molto danaro. Purtroppo, però, possono perdere tutto quel che hanno faticosamente messo da parte, sperperandolo per una persona che amano e che non ricambia il loro amore. Pare strano, ma una persona nata in questo anno diventa generosa solo per amore. Sebbene riescano a mantenere una apparenza esternamente calma, i nati nell'anno del ratto sono facili all'ira. La loro forza sta nel fatto che riescono a controllare il malcontento e l'irritazione. Sebbene di vedute poco aperte, queste persone sono oneste e ambiziose, e sono dotate di straordinaria perseveranza nel perseguire i loro propositi sino in fondo. Amano spendere per propria soddisfazione, non si negano nulla, ma non sono propensi a prestare il loro denaro...

## L'anno del BUE



Niki Lauda 1949



Jody Scheckter 1949

Le persone nate nell'anno del bue sono profondamente pazienti e di poche parole. Hanno il dono di ispirare fiducia e questo permette loro di ottenere grandi successi. D'altra parte, sono degli eccentrici e dei terribili settari, e se la gente non li ha in simpatia è proprio per questa ragione. Malgrado la loro pazienza e la loro reticenza, il loro carattere ha un aspetto paradossale: si adirano facilmente e lo lasciano vedere. Quando un nato nell'anno del bue è adorato è bene stargli alla larga perché è probabile che si comporti in modo violento e imprevedibile nei confronti di chi lo contraria. Gli individui del bue sono mentalmente svegli e, sebbene inclini a parlar poco, sanno essere eloquenti quando le circostanze lo richiedono.

Sono abili fino a rasentare la genialità, e capaci di fare ogni genere di cose con le

## Gli ANNI dei REGGITORI\*

Ratto	1888	1900	1912	1924	1936	1948	1960
Bue	1889	1901	1913	1925	1937	1949	1961
Tigre	1890	1902	1914	1926	1938	1950	1962
Coniglio	1891	1903	1915	1927	1939	1951	1963
Drago	1892	1904	1916	1928	1940	1952	1964
Serpente	1893	1905	1917	1929	1941	1953	1965
Cavallo	1894	1906	1918	1930	1942	1954	1966
Pecora	1895	1907	1919	1931	1943	1955	1967
Scimmia	1896	1908	1920	1932	1944	1956	1968
Gallo	1897	1909	1921	1933	1945	1957	1969
Cane	1898	1910	1922	1934	1946	1958	1970
Cinghiale	1899	1911	1923	1935	1947	1959	1971

\* In questa tabella, gli anni dal 1888 al 1971 corrispondenti ai dodici reggitori. Potrete trovare anche il vostro «animale», e confrontare nelle pagine seguenti le sue definizioni appaiono o meno uno specchio del vostro carattere.

CONTINUAZIONE DA PAGINA 19

proprie mani. Sebbene le loro maniere siano placide e conciscenti, sono notevolmente testardi e detestano sbagliare nelle azioni che intraprendono. Se vengono contrastati in un'iniziativa di loro gusto, la loro pazienza può logorarsi e la reazione può essere decisamente sgradevole.

L'anno della **TIGRE**



1926

**MARCELLINO**

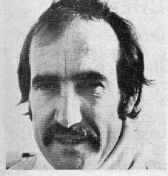


1950

**GABRIELE SERBLIN**

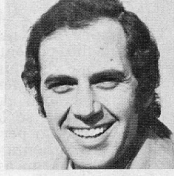
Gli individui tigre sono sensibili, facilmente irritabili, pensierosi ma capaci di grande comprensione nei confronti delle persone cui vogliono bene. La gente nutre profondo rispetto per i nati nell'anno della tigre, anche se alle volte costoro si pongono in aperto conflitto con chi è maggiore di loro per anni e autorità. Gli altri sono propensi ad attribuire ai nati sotto il segno della tigre maggior credito di quanto essi ne meritano per le loro conquiste. Le persone tigre non riescono a prendere rapide decisioni e sovente rimandano le decisioni importanti fino a quando è troppo tardi per prendere quella giusta. La loro mentalità è piuttosto ristretta, e sono spesso assai sospettosi nei confronti del prossimo. Sebbene coraggiosi e testardi, gli individui tigre possono essere egoisti e, alle volte, anche un po' maligni. Tuttavia, tra i popoli asiatici è considerata cosa fortunata per un uomo l'essere nato nell'anno della tigre. Si ritiene, infatti, che la tigre rappresenti il massimo potere terrestre, e la si considera come un simbolo di protezione sulla vita umana poiché tiene lontano dalla casa i «tre disastri»: ladri, incendi e fantasmi.

L'anno del **CONIGLIO**



1939

**CLAY REGAZZONI**



1939

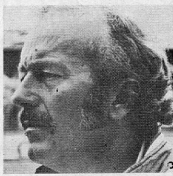
**SANDRO MUNARI**

I nati nell'anno del coniglio sono tra i più fortunati. Sono parlatori convincenti, pieni di talento e ambiziosi. Retti e riservati, sono dotati di gusti raffinatissimi e sono circondati dall'ammirazione della gente che in loro nutre fiducia. Gli individui coniglio sono sempre fortunati dal punto di vista finanziario. Sono propensi al pettegolezzo blando, ma sono anche pieni di tatto,

e non si pronunciano volentieri quando si tratta di dire male di qualcuno. Dimostrano grande affezione per le persone amate, ma restano stranamente distaccati dalle proprie famiglie, considerandone i membri poco più che estranei. I nati nell'anno del coniglio debbono essere provocati a lungo poiché sono dotati di temperamento placido. Sono abilissimi negli affari, e se qualcuno conclude un contratto con un individuo coniglio non ci sarà verso che ne possa venir fuori.

Le persone dell'anno del coniglio sono di natura melanconica e piangono alla minima provocazione. Spesso sono alquanto pedanti e scarsamente informati; sebbene ciò che sanno lo sanno a fondo, raramente si adoperano nel cercare ulteriori informazioni su altri argomenti. Gli individui coniglio potrebbero essere buoni giocatori d'azzardo perché possiedono l'inspiegabile dono di fare la scelta giusta. Sono piuttosto conservatori e non si lanciano in alcuna impresa senza averla precedentemente studiata con grande attenzione.

L'anno del **DRAGO**



1928

**COLIN CHAPMAN**



1940

**MARIO ANDREOTTI**

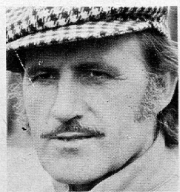
Le persone nate nell'anno del drago godono di buona salute, sono energiche e, allo stesso tempo, impazienti ed eccitabili. Questi sono gli attributi tipici dei nati sotto il segno del drago. D'altra parte, questi individui sono onesti, sensibili, coraggiosi e sanno ispirare fiducia in chiunque. Tra i nati sotto tutti i segni del ciclo, sono i più eccentrici. Non amano prendere danaro in prestito o fare discorsi complimentosi e fiorenti, però sono sinceri in quello che dicono e le loro opinioni sono valide. Sono capaci di lavorare bene e di dedicarsi a opere buone, ma sono altrettanto energici nel dedicarsi a fare il male. Sono facili alla commoazione e si lasciano suggestionare da qualunque fandonia gli si racconti, e ciò dà agli altri un enorme vantaggio su di loro. Gli individui drago si preoccupano facilmente senza particolari ragioni.

I nati sotto il segno del drago sono difficili da accontentare e ciò rende la prima fase della loro vita piuttosto scabrosa. Gli uomini nati nell'anno del drago sono considerati fortunati, perché il drago rappresenta il maggiore potere celeste ed esercita una delle due più benefiche influenze astrologiche. Il drago simboleggia la vita e la crescita, e si dice che porti con sé cinque benefici: ricchezza, armonia, virtù, longevità e il completamento del ciclo vitale.

L'anno del **SERPENTE**



Chi nasce in quest'anno, l'anno del serpente, sarà un individuo profondo. Sono individui incredibilmente fortunati in campo finanziario, in quanto non hanno mai occasione di preoccuparsi per questioni di danaro: riusciranno sempre a ottenerne quan-



1929

**GRAHAM HILL**



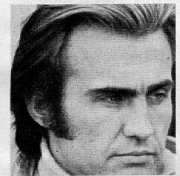
1941

**ANDREA DE ADAMICH**

do ne abbiano bisogno. Gli individui serpente sono molto vanitosi e si vestono con esagerata eleganza. Sono egoisti e un po' tirati quando si chiede loro un prestito. Tuttavia le persone nate nell'anno del serpente sono estremamente comprensive nei riguardi dei loro simili e cercano di aiutarli, anche se con grande fastidio di costoro, in quanto gli individui serpente generalmente strafanno in tutte le loro iniziative. E' una caratteristica che non possono evitare, perché gli individui serpente dubitano dell'altrui capacità di giudizio e preferiscono affidarsi esclusivamente alla propria saggezza. Sono molto decisi in ciò che fanno e detestano fallire in qualunque campo; sebbene per natura siano calmi, sono persone intense: se lanciano una freccia contro un bersaglio bisogna assolutamente che lo colpiscano.

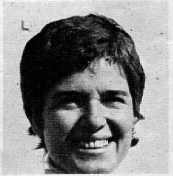
Gli individui nati nell'anno del serpente hanno una natura passionale; belli, se sono uomini, splendidi, se sono donne.

L'anno del **CAVALLO**



1942

**CARLOS REUTEMANN**



1942

**LELLA LOMBARDI**

Gli individui nati nell'anno del cavallo sono abilissimi nel fare complimenti e sono quanto mai popolari. Sono persone allegre, ma parlano troppo. Sono abili nel maneggiare il danaro ed esperti nel campo finanziario. Sono pronti in tutto ciò che fanno, e riescono ad afferrare il pensiero degli altri prima ancora che questi abbiano avuto il tempo di formulare ciò che vogliono dire. Sono saggi e pieni di talento, e possiedono una grande abilità manuale. Gli individui cavallo sono molto decorativi e assai vistosi nel modo di vestire e nelle maniere. Sebbene all'esterno ostentino un'aria intelligente, come se nulla dovesse mai andar loro male, interiormente sono piuttosto deboli, specialmente verso i rappresentanti del sesso opposto; e se con essi sono emotivamente coinvolti, non riusciranno a portare a buon fine alcuna delle iniziative in cui sono impegnati. I nati sotto il segno del cavallo non sono famosi per la loro pazienza: sono di sangue caldo, ma nel lavoro quotidiano sanno essere spassionati. Nei loro affetti sono talmente impegnati da non aver quasi occhi per altro.

Gli individui cavallo amano gli spettacoli, sono presenti quasi dovunque si trovino attori e grandi masse di gente. Gli individui cavallo sono facili all'ira e, dimostrandola, perdono qualunque fiducia la gente abbia ri-

posto in loro. Sono terribilmente indipendenti: non ascoltano consigli e, appena sono in grado di farlo, debbono fare a modo loro, liberandosi dell'influenza familiare.

# L'anno della PECORA



**Arturo MERZARIO** 1943

Elegante, estremamente versato nelle arti, di natura appassionata, un individuo nato nell'anno della pecora sembrerebbe, a prima vista, più fortunato di quelli nati sotto gli altri segni dello zodiaco. Così non è. Infatti, gli individui nati nell'anno della pecora sono schivi, pessimisti, perplessi sulla vita, incerti sulla direzione da prendere. Profondamente religiosi e timidi all'eccesso, non mai i conquistatori e i leader del mondo. Sono impacciati nel parlare e scarsamente convincenti, sebbene si impegnino a fondo, non solo nei loro affetti, ma anche in tutto ciò che fanno e in cui credono. Incerti di sé e di quel che dovrebbero fare, gli individui pecora debbono essere guidati; se lo sono, riescono in modo eccellente nel campo artistico. Per tutta la loro vita, le persone nate nell'anno della pecora non avranno problemi nel condurre una vita comoda perché con la loro abilità riusciranno sempre a procurarsi il danaro che li metterà in grado di esercitare il loro buon gusto.

Savi e gentili nei modi, gli individui pecora sono facilmente mossi alla pietà per gli sfortunati.

# L'anno della SCIMMIA



**Ronnie PETERSON** 1944

Gli individui nati nell'anno della scimmia sono i geni eccentrici dell'intero ciclo. Intelligenti e competenti nelle iniziative su larga scala, sono abili nel condurre questioni finanziarie. Sono sorprendentemente pieni di inventiva, di originalità e sono capaci di risolvere i più difficili problemi con straordinaria facilità. Esistono pochi campi in cui una persona nata nell'anno della scimmia non abbia successo. Gli individui scimmia hanno la sconcertante abitudine di essere sempre d'accordo con gli altri; si sentono più a loro agio se concordano con il prossimo, ma questa specie di consenso è solo una tattica. Se un nato nell'anno della scimmia decide di fare qualcosa, e non è in grado di cominciare immediatamente, si scoraggia e abbandona l'impresa ancora prima di tentare di iniziartela. I nati nel segno della scim-

mia hanno una scarsa opinione del prossimo e tendono a disprezzarlo. Ciononostante, gli individui scimmia sono tenuti in gran conto per la loro capacità, il loro talento e la loro agilità mentale. Sono capaci di prendere decisioni valide e possiedono senso pratico. Sono accesi da un profondo desiderio di conoscenza: leggono, osservano e sanno molte cose. Hanno buona memoria e possono ricordare con facilità una grande quantità di dettagli. Sono persone passionali, di indole forte, anche se tendono a smorzare i propri impulsi con facilità. Se lasciati liberi di seguire la propria strada, sono destinati a diventare celebri.

# L'anno del GALLO



**Enzo FERRARI** 1897



**Jacky ICKX** 1945

I nati nell'anno del gallo sono profondi pensatori. Si dedicano con intensità e devozione al proprio lavoro. Desiderano sempre fare più di quello che possono e, intraprendendo un compito al di là delle loro possibilità, rimangono delusi quando si rendono conto di non essere in grado di tener fede all'impegno preso. Gli individui nati in quest'anno sono eccentrici, ed è questa eccentricità che impedisce loro di raggiungere quella che in Oriente viene definita una « rotondità » nei loro rapporti con gli altri.

Gli individui gallo ritengono sempre di avere ragione e di sapere ciò che stanno facendo. Non si fidano degli altri e preferiscono agire come vogliono per conto proprio. Il loro atteggiamento esteriore dà l'impressione di uno spirito avventuroso, ma intimamente non possiedono grandi risorse per affrontare la vera avventura, e sono pieni di piani insensati che non vengono mai a maturazione. Sebbene siano ambiziosi, e malgrado tutta la loro profondità di pensiero, non sono lungimiranti e sono piuttosto sprovveduti così che le loro fortune sono alterne come le onde: alle volte sono ricchi, alle volte non lo sono. Sono egoisti e non si curano dei sentimenti degli altri: hanno l'abitudine di parlare apertamente quando hanno in mente qualcosa. Timidi non lo sono affatto e, quando necessario, sono anche molto coraggiosi. Gli altri trovano interessanti gli individui gallo, ma se costoro non si comportano con cautela, la buona opinione che la gente ha di loro crolla.

# L'anno del CANE



**Emerson FITTIPALDI** 1946

Tutte le caratteristiche positive della natura umana si trovano nei nati nell'anno del cane. Hanno un profondo senso del dovere e della lealtà, sono estremamente onesti e, nei loro rapporti con il prossimo, agiscono sempre per il meglio. Gli individui cane ispirano fiducia negli altri e sanno come mantenere un segreto. Gli altri, a loro volta, nutrono la massima stima degli individui cane e li considerano ottime persone. Malgrado ciò, gli individui cane sono piuttosto egoisti, terribilmente testardi e straordinariamente eccentrici. Si curano poco delle ricchezze, eppure sembra sempre che riescano a procurarsi il danaro quando ne hanno bisogno. Non eccellono nelle occasioni mondane, e sono emotivamente freddi. I peggiori tratti di questi individui sono la loro capacità di trovare che le cose non vanno come dovrebbero, e le loro osservazioni caustiche quando criticano ciò che essi ritengono sbagliato. Possiedono una lingua terribilmente tagliente.

Stimolati da qualunque ingiustizia capiti sotto i loro occhi, costoro non hanno pace sino a che il torto non sia stato corretto. Per quanto eccentrico sia, l'individuo cane non si farà mai campione di una causa sciocca, il che è un fatto positivo, dal momento che, quando prende a cuore una causa, la segue fino in fondo, e la parte con la quale si è schierato, finisce per vincere.

# L'anno del CINGHIALE



**James HUNT** 1947

Cavalleresco e coraggioso, l'individuo nato nell'anno del cinghiale spiega sempre al vento la candida bandiera della purezza. Quelli che siano le sue ambizioni, fa ciò che deve con tutta l'energia in suo possesso: la sua è una forza interiore che nessuno può spezzare. Non c'è via di ritirata né a destra né a sinistra, né indietro quando un individuo cinghiale è deciso a fare qualcosa. Possiede una costanza incredibile e grande onestà.

I nati nell'anno del cinghiale non si fanno molti amici, ma quando ci riescono, si tratta di amici per la vita; chiunque abbia per amico un individuo cinghiale è veramente fortunato. I nati nell'anno del cinghiale sono di poche parole, ma quando finalmente dicono qualcosa, tirano fuori tutto in una volta e non c'è modo di zittirli fino a che non abbiano finito. Come i nati nell'anno della scimmia, hanno una profonda sete di sapere: studiano molto e, in apparenza, sono bene informati. Tuttavia, se la preparazione di un individuo cinghiale è messa alla prova, si scopre che le sue conoscenze sono limitate. Secondo un detto orientale queste persone « sono larghe di fronte, ma dietro sono strette ».

Gli individui cinghiale perdono la calma con molta facilità, anche se detestano i litigi e le contestazioni. Per complessi che possano essere i loro problemi, gli individui cinghiale sono timidi e non ricorrono all'aiuto altrui: preferiscono cercare le soluzioni per proprio conto.



Si predica bene

ma si decide male

# Ridurre i costi corse

DALL'INVIATO

PARIGI - Ai primi di gennaio dovremo conoscere il testo ufficiale, e completo del nuovo «allegato J» al Codice sportivo internazionale, vale a dire il documento in pratica regge tutto quanto attiene alle attività sportive, dal punto di vista dei regolamenti. Sarà una lettura cui ci daremo con molta attenzione, quando lo avremo in mano nella stesura definitiva, per conoscere quali sono stati i risultati dei lavori delle varie sottocommissioni (e gruppi di lavoro) della CSI, negli ultimi anni. Il nuovo allegato J andrà in vigore il 1. gennaio 1976, e quindi sarà un documento di molta attualità, perché un anno è pochino, per chi deve prepararsi alle corse. Per ora accentiamoci della sua anticipazione a grandi linee che leggerete a parte.

Intanto, però, l'attività continua, ed il 1975 batte alle porte. Per cui sarà bene conoscere anche quello che avverrà e potrà avvenire nel futuro immediato. E' per questo che abbiamo assistito alla conferenza stampa tenuta dal principe Paul Metternich, poche ore prima della distribuzione dei premi ufficiali ai vincitori dei vari campionati ufficiali, sperando di trarne lumi chiari. Speranze un poco deluse, visto che in sostanza non abbiamo appreso molte cose nuove.

La CSI aveva distribuito un ciclostilato, con il riassunto di tutto quanto era stato compiuto dalle varie sottocommissioni nel corso del 1974. Quasi tutto è già noto, perché conosciuto nel corso dell'anno. Di nuovo, con riflessi immediati, non c'è molto, e non poteva esserci, dato appunto che le regole cambieranno nel 1976.

Vale la pena tuttavia di sapere che è stato ribadito che tutti i dispositivi aerodinamici, sulle monoposto di ogni formula, saranno strettamente regolamentati; che nel 1976 i motori Wankel saranno ammessi sulle F. 3; che nel 1975 le macchine Turismo potranno correre con il Gran Turismo.

Tra le cose di cui si è parlato, nel corso della conferenza stampa e delle domande che sono state rivolte alla CSI, alcune sono di particolare interesse, generale o immediato.

Innanzitutto il grosso problema dei serbatoi di sicurezza tipo Autodelta. Poiché essi sono stati accettati e riconosciuti, come è noto, abbiamo chiesto alla CSI quando essa prevedeva di renderli obbli-

gatori, almeno sulle monoposto. Ci è stato risposto che la cosa non può essere immediata, perché la questione dovrebbe essere portata nella «agenda» dei lavori, il che richiede tempo. Una risposta che non ci soddisfa, ovviamente, perché in questo campo si possono benissimo superare, o almeno accelerare, le procedure burocratiche, visto che l'argomento è di quelli urgenti. Pare comunque che la nostra domanda abbia avuto il potere di ricordare l'argomento, e davanti a molta gente, per cui speriamo che adesso non la si dimentichi.

La CSI ha annunciato che nel 1974 sono stati ispezionati 26 circuiti tra i quali quelli di Brasilia, Mugello, Monza, Rouen. Spontaneamente, senza che nessuno chiedesse alcunché, il principe Metternich nel citare Mugello e Monza ha detto che «su entrambi potrebbe essere disputato il Gran Premio d'Italia, ma non sta a noi decidere, perché si tratta di pertinenza dell'Automobile Club d'Italia». La dichiarazione di Metternich è stata piuttosto sorprendente, visto che nessuno l'aveva sollecitata. E' però probabile che Metternich si sia reso conto di come da molte parti si solleciti l'utilizzazione del Mugello in luogo di Monza, ed abbia voluto anticipare le eventuali domande, con la pilatesca affermazione che la faccenda riguarda gli italiani. Comunque ora sappiamo che non ci sono difficoltà a che il G.P. d'Italia si corra sul Mugello, da parte della CSI. Quindi...

Come principio di politica generale la CSI ha affermato che si deve operare per ridurre i costi delle corse, e che anche i costruttori della F.1 sono orientati in questo senso. Come prima misura è stato deciso che il monoposto della F.1 vedranno ridotta la capacità dei serbatoi, progressivamente, con una limitazione a 225 litri nel 1975 ed a 200 litri nel 1976, pur mantenendosi invariate le distanze da percorrere. Non siamo riusciti a capire bene lo spirito di questa innovazione. A capire cioè se sia stata influenzata dal nuovo regolamento di Le Mans, nel qual caso dobbiamo dire che si sta sempre facendo confusione tra le macchine aventi riflessi sulla produzione e le macchine che invece dovrebbero essere libere, e dare libertà inventiva ai tecnici; oppure se sia stata influenzata da chi utilizza nuovi termini tecnici, per cercare di livellare le potenze, nel qual caso si tratterebbe di una incomprensibile «penalizzazione» inflitta ai costruttori dei motori più frazionati (Ferrari, Alfa Romeo, Matra, BRM) che riescono ad ottenere maggiori potenze massime assolute degli altri. E non si tiri in ballo, per favore, la necessità di far economia di benzina, perché sarebbe un argomento ridicolo.

Nitide importanti per quanto riguarda la Formula uno. Evidentemente sollecitata dalla associazione dei costruttori, la CSI ha deciso di istituire delle licenze differenziate, in modo da concedere l'ammissione alla F.1 soltanto a chi abbia dimostrato determinati requisiti. E' una buona cosa, ma che potrebbe mortificare certe carriere. Ad esempio non sarebbe più possibile il passaggio dalla F.3 direttamente alla F.1, come è avvenuto — per citare un esempio — nel campionato del mondo Emerson Fittipaldi. Le regole per la attribuzione dei quattro gradi di licenza previsti saranno emanate entro marzo.

Il problema della ammissione delle macchine è stato anch'esso risolto, dice la CSI. Ogni gara del campionato mondiale dovrà accettare di ammettere alle prove il numero massimo di macchine previsto dalla formula CSI per il circuito utilizzato, più cinque altre macchine. Ed il numero di macchine da ammettere alla partenza è stato fissato in 26, non più in 25 (salvo i casi in cui il circuito non possa ammettere questo massimo). Per quanto riguarda le iscrizioni si è trovata una formula che non ci sembra la più sportiva. Gli organizzatori hanno l'obbligo di accettare la iscrizione di:

- campioni del mondo ancora in attività;
- 2 macchine per ognuna delle squadre che siano state classificate nei primi dieci posti nella Coppa costruttori dell'anno precedente;

- nel corso della stagione anche i piloti che non siano contemplati nelle prime due voci, ma che abbiano ottenuto dei punti per il campionato nel corso della stagione;
- tre macchine a scelta degli organizzatori, a condizione che i piloti siano in regola con le norme della CSI;
- eventuali altri piloti che la CSI approvi dopo la consultazione con le rispettive autorità nazionali.

Come si vede con questo sistema di precedenza si crea ancora una volta un possibile stato di ingiustizia sportiva. Tanto per fare un esempio, con questo metodo potrebbe accadere che John Watson, che non fa parte di una squadra ufficiale, non venga accettato con una macchina nuova, pur essendo di certo più veloce di Graham Hill che però ha il suo posto assicurato quale ex-campione del mondo. E' solo un esempio.

Per quanto riguarda il futuro è stata confermata la istituzione del campionato mondiale marche e di un campionato del futuro «gruppo 6» detto dei prototipi, per il quale sono ammesse le macchine con motori liberi fino a 3000 cc e motori derivati dalla serie fino a 5000 cc.

Siamo proprio curiosi di vedere quello che accadrà, con questa regola, perché è certo che dal punto di vista dell'interesse e quindi della vitalità, uno dei due campionati soppianterebbe totalmente l'altro. Allo stato attuale delle cose abbiamo l'impressione che tutto il gran discutere che si è fatto sul futuro gruppo 6 sia stato tempo sprecato, perché ci sembra difficile che coi costruttori vogliano ripresentarsi alle corse delle tre litri cosiddette prototipo. Ferrari, Alfa Romeo, Matra, eccetera, hanno abbandonato questo settore, e non crediamo che ci siano altri disposti a sostituirli.

Comunque a questo proposito abbiamo rivolto alla CSI un'altra domanda imbarazzante: come mai l'equivalenza tra motore ad alimentazione normale e quelli a sovralimentazione è di 1,4 per le macchine di serie e sport, ed è invece di 2 per le formula uno? Nelle F.1 un motore aspirato deve essere al massimo di 3000 cc. Pare che la CSI abbia «scoperto» la anomalia e che stia discutendo sul come risolverla, anche se pare certo che nel nuovo testo dell'Allegato J sia mantenuta la differente valutazione del coefficiente in uso fino ad ora.

Franco Lini

## Anticipiamo il nuovo ANNESSO «J»

Proprio allo scadere dell'anno il bureau della CSI ha finalmente liquidato, in alcune frenetiche e disputate riunioni, la faccenda del nuovo Annesso J. Il testo ufficiale del regolamento che informerà gran parte dell'attività sportiva, dal 1976 in avanti è pronto, e la FIA lo dirà con il suo primo bollettino 1975, atteso per la metà di gennaio.

La laboriosità della definizione del nuovo Annesso J non stupisce, se pensiamo a tutti gli interessi che vengono coinvolti quando si mutano i regolamenti. Dapprima c'è chi cerca di lasciare le cose come stanno, poi chi cerca di ottenere il massimo a scapito degli altri, ed infine chi cerca contentini e compromessi per non venir proprio tagliato fuori.

Non è che l'Italia esca proprio con la ossa rotte da questa ristrutturazione (parliamo di quella parte dell'Annesso J che riguarda il futuro del Mondiale Marche), ma certamente la faccenda «silhouettes» è una vittoria dei tedeschi. Di certo, le vetture «sport» come siamo stati abituati a conoscerle fino ad ora non scompariranno, come sarebbe

stato logico pensare dal momento in cui si decide che il mondiale marche lo avrebbero corso le «silhouettes». Esse disputeranno (si parla sempre del 1976) un «mondiale costruttori», creato per dar loro l'occasione di correre con uno scopo, che si presume sarà completamente del Mondiale Marche in quanto quest'ultimo sarà articolato su gare di almeno 6 Ore o 1000 KM, mentre il mondiale costruttori avrà gare più brevi e nervose, dalle 3 alle 6 ore circa.

Il nostro parere è che sarà bene che i nostri costruttori (quelli che ne hanno la possibilità) facciano buon viso a cattivo gioco e cerchino fra la loro produzione sportiva, elegante, omologata od omologabile la vettura più adatta per trarne una «silhouette», lasciando perdere le biposto-corsa, sport o gruppo 6 o come si chiameranno. Infatti, uno dei due campionati «marche» sarà destinato fatalmente a soccombere, meno nell'interesse degli organizzatori, e temiamo che sarà proprio quello «inventato» per lo Sport gruppo 6. Le quali sopravviveranno a livello nazionale, nelle cilindrate meno ambiziose e per campionati locali. E' triste, ma il nostro parere è che le «formula 1 matrimoniali» nel 1974 abbiano concluso il loro ciclo, la stagione di cui non promettendo certe battaglie di particolare vivacità, essendo l'ultima stagione dell'attuale regolamento.

Vediamo ora, alla luce di quello che si è venuto a sapere e con l'avvertenza che dalla lettura del testo ufficiale qualcosa potrà apparire diverso, i punti essenziali del nuovo Annesso J, relativamente ad ogni «tegoria».

**Gruppi 1 e 3.** Il regolamento per le licenze turismo e granturismo di serie rimarrà praticamente invariato, così come il numero di esemplari previsto per l'omologazione. Unica modifica, l'elevazione da 0,3 a 0,6 mm della quota massima di rialesaggio, sempre che la cilindrata così ottenuta non superi quella massima della classe di appartenenza della vettura.

**Gruppi 2 e 4.** Ci si attendeva una specie di «rivoluzione» del testo dell'Annesso J relativo alle Turismo ed alle Granturismo passato in realtà, si è fatto senza che si accendesse un fucile, e lo riteniamo adeguato ai tempi ed al materiale in uso. Innanzi tutto, è stato stabilito di portare a 2500 esemplari annui il minimo di produzione per l'omologazione in gruppo 2, e qui c'è una notevole differenza con il gruppo 4 il quale, anche in vista della sua funzione di «trampolino di lancio» per la «silhouette» è calato a 400 esemplari in 2 anni.

Seconda differenza fra gruppo 2 e gruppo 4 è nella scala dei pesi minimi in funzione delle cilindrate. E' stato abbandonato il criterio di omologazione del peso, ed in base alla «scala» se una vettura peserà in effetti di meno del peso tabellare dovrà essere zavorrata. Se peserà di più potrà essere alleggerita, a patto di non asportare parti strutturali.

Per fare un esempio, la scala dei pesi prevede per una 2000 cc, 845 chili se è una gr. 2, 810 chili se è una gruppo 4 per una 3000, 990 chili per una gr. 2, e 945 per una gr. 4.

Per il resto, le regole sono comuni, com'è stato fino ad ora. In particolare:

**Lavorazioni:** si potranno eseguire lavorazioni per asportazione di materiali.

**Alimentazione:** scappa libera (carburettori od iniezioni) come ora.

**Rapporti:** tre soluzioni al cambio omologate; rapporti al ponte liberi; possibilità di inserire un radiatore per il ponte posteriore senza necessità di omologa.

**Sospensioni:** molle libere, nell'am-

bito del tipo (cioè molle a spirale con molle a spirale, balestre con balestre, ecc.). Possibilità di integrare la sospensione con un altro tipo di molla, ma in questo caso è obbligatorio mantenere la molla di serie. Vietati gli attacchi particolari (p.e. rallegrammi di Watt, puntoni, ecc.) se non sono previsti in serie.

**Ruote:** fissata una larghezza massima della ruota (pneumatico o cerchio che sia) in funzione della cilindrata, ma con minimi piuttosto alti. Codolini omologabili con un massimo di 5 cm. di larghezza per lato.

**Rinforzi:** si potranno rinforzare tutte le strutture, questa è una novità che interesserà molti i rallyisti.

**Omologazioni:** la Casa, potrà omologare senza minimi di produzione delle sospensioni rinforzate, un nuovo cruscotto, pinze-freno diverse, bielelette di rinvio sterzo diverse.

**Opzioni:** Non sono più ammesse le omologazioni di particolari opzionali in 100 esemplari. Viene subito in mente una testa a 4 valvole: si è ottenuto di poterle continuare ad usare fino a tutto il '77 solo nei rallies, e questa è una cosa molto interessante per le vetture italiane. Non sarà più omologabile un impianto di carter secco, mentre il sistema di lubrificazione attuale è conservato (cioè filtro e/o radiatore olio "liberi").

**Rialesaggio:** il rialesaggio massimo consentito sarà di 0,6 mm. Quindi, non sarà più possibile rialesare liberamente un monoblocco fino ai

della cilindrata; poi, cambio (scatola esterna ed ingranaggeria); poi i parafanghi; poi l'alimentazione (se si vorrà usare un compressore, resta in vigore il coefficiente di 1,4 riferito ai motori aspirati; poi le ruote, che però verranno anche in gruppo 5 vincolate da una scala di larghezze in funzione della cilindrata che però è più « larga » di quella prevista per i gruppi 2 e 4; infine le sospensioni, il cui unico vincolo sarà il principio di funzionamento (se dietro c'è un ponte rigido, ponte rigido dovrà rimanere).

Libertà totale per i freni, la lubrificazione, le testate (numero valvole, distribuzione), mentre per i dispositivi aerodinamici (ammessi sia anteriormente che posteriormente) vi saranno delle limitazioni di dimensione, come ad esempio uno sbalzo posteriore massimo dell'alettono di 40 cm, a meno che la vettura di partenza (cioè la gruppo 2 o la gruppo 4) non sia stata omologata con « ali » particolari.

**Gruppo 6.** Le vetture Sport « spin-tonate » fuori dal gruppo 6 dalle invadenti «silhouettes», ritornano in gruppo 6 di qualche anno fa. Il loro futuro è incerto anche a livello regolamentare, anche se si sa che potranno essere anche senza le porte (un retaggio anacronistico) e che il roll-back dovrà essere almeno a 1 metro e 20 dalla parte più bassa della scocca. Sono state im-



Il Gran Premio lo paga il Ministero del Benessere

## NUMERI nuovi in ARGENTINA

**BUENOS AIRES** - Con l'arrivo all'Autodromo delle due Brabham BT 44 rimodernate e dipinte con i colori del nuovo sponsor Martini si ha un primo accenno alla Temporada 1975 che si correrà qui il 12 gennaio con i bolidi di F.1, prima gara del campionato del mondo del nuovo anno. La competizione attira l'interesse mondiale per la parità di valori in campo.

Finora sono stati iscritti 24 corridori e rispettive vetture ed i numeri sono i seguenti: 1 Pittipaldi, 2 Mass, 3 Schecker, 4 Depailler, 5 Peterson, 6 Ickx, 7 Reutemann, 8 Pace, 9 Stuck, 11 Regazzoni, 12 Lauda, 14 Amon, 16 Pryce, 17 Jarier, 18 Watson, 19 pilota da designare per la scuderia della Surtees, 20 Merzario, 21 pilota della Williams Racing Team da designare, 22 Hill, 23 Stommelen, 24 Hunt, 26 Andretti, 28 Donohue e con numero da designare W. Fittipaldi con la nuova Copersucar. La fiammante vettura brasiliana è stata già inviata per via terrestre, il 31 dicembre passerà per la dogana di Paso de los Libres e il 1.º gennaio sarà a Buenos Aires. Da San Paolo hanno inviato due telai e quattro motori Cosworth.

Naturalmente vi è una leggera attività anche all'autodromo, squadre di operai hanno iniziato il cambio dei guard-rail ammassati nelle ultime gare di Turismo Nazionale e in certi punti della pista pure si provvede a rifare il manto stradale e a correggere le banchine che non sono in ordine. Finora si sa che il Ministero di Benessere Sociale, dal quale dipende la segreteria di Stato dello sport, si farà carico di tutte le spese che ammontano a circa mille milioni di pesos argentini (circa 200 circa 350 milioni di lire al cambio parallelo. Contrariamente a quanto fatto in altri anni, le imprese statali non si vedranno obbligate a sborsare quattrini per finanziare detta gara, bensì lo Stato si interesserà di tutto, con grande sollievo di molti amministratori e dei relativi budgets pubblicitari.

Sono stati fissati anche i prezzi delle entrate pari a lire 1.000 circa nelle popolari, 7.000 lire sulle curve e 35.000 nella platea davanti ai box e nei settori del misto. Nei giorni 1, 2, 3, 4 di gennaio Reutemann, assieme a Pace, proverà le due Brab-

ham, già in autodromo, sul circuito della gara, il n. 15 di 5.968,20 metri. Il record di questo circuito appartiene a Regazzoni con Ferrari in 1'52"10/100 alla media di 191,664 kmh, mentre il tempo della corsa, in questo detto circuito venne usato in gennaio di quest'anno solamente, è del vincitore Denis Hulme che effettuò i 53 giri in 1.41'02"1/100.

Si prevede che detti tempi saranno nettamente superati quest'anno perché le vetture sono state preparate meglio dell'anno scorso e sono anche più veloci. Ciò si comincia a organizzare quel grande avvenimento che interesserà non solo gli argentini, testimoni fedeli della gara, ma tutto il mondo, ma è verità dire che quest'anno non si vede l'entusiasmo degli anni scorsi e a pochi giorni dall'avvenimento tutto è molto tranquillo. Dato che tutto è in mano dello Stato, certamente vi sarà un logico aumento di propaganda nei giornali per creare l'ambiente adatto. Non si parla per il momento di misure di sicurezza, che certamente saranno severe specialmente attorno ai piloti e alle personalità invitate, ma si pensa che nulla accadrà, come l'anno scorso, quando l'ambiente era ancora più caldo, politicamente parlando, di quest'anno.

Vi è molta curiosità di rivedere Fittipaldi in lotta con Regazzoni e Lauda che saranno certamente due rivali da temere, ma vi è nell'ambiente una grande speranza in un trionfo di Reutemann, che l'anno scorso vide il successo sfuggirgli dalle mani per la famosa presa d'aria aerodinamica che gli si staccava sulla testa. Un trionfo che, a vettura in ordine, molti considerano scontato per la necessità di « Lole » di riaffermare la validità delle tre gare vinte l'anno scorso e di iniziare la corsa del mondiale con nove punti pieni.

Intanto la Grand Prix Drivers Association ha inviato alla CADAC argentina una lettera, firmata dal suo presidente Graham Hill, nella quale si chiede che esso si adoperi per far ridurre o eliminare la pena accessoria di inabilitazione a guidare in questa nazione applicata al corridore francese Jean Pierre Beltoise, in seguito al luttuoso incidente all'Autodromo, durante il quale perse la vita il pilota italiano Giunti, nella disputa di una 1000 km per il Mondiale March.

La Confederazione Argentina di Automobilismo Sportivo (CADAC) ha girato la nota all'ACA, dato che questa possiede la rappresentanza internazionale in fatto di automobilismo sportivo. Se l'ACA potesse arrivare a far cancellare detta pena accessoria a Beltoise, pena che fra l'altro è stata riconfermata in sede di appello alcuni mesi fa, il pilota francese parteciperebbe al Gran Premio dell'Argentina F.1 il 12 gennaio, pilotando una Hesketh usata l'anno scorso dal pilota inglese James Hunt.

Augusto C. Bonzi

## Per MERZARIO i colori della FINA

• La « Williams » di Merzario sarà di colore bianco con decorazioni rosse e blu. « Bianco » per la sponsorizzazione ottenuta in extremis da una società internazionale, « spezie » il rosso (e il blu) ricordano la Marlboro (che appoggia ancora la vettura di Merzario) e la FINA, che ha spostato sul pilota comasco il suo appoggio corsaiolo che un tempo finiva a SURTEES.

## Più che soddisfatti gli inglesi della riduzione - litri in F.1

**LONDRA** - Presumibilmente nessuno sarà sorpreso di sapere che in Inghilterra è stata in complesso accolta bene la proposta di ridurre progressivamente nei prossimi anni, il quantitativo di carburante per le gare di Grand Prix, questo anche se nel momento in cui scriviamo non è affatto detto che tale proposta riceva il benestare della CSI. Ovviamente la misura sarebbe adeguata a questi tempi di crisi del carburante — nessuno può non essere d'accordo su questo punto — per lo meno fino al momento in cui gli sceicchi diventeranno degli appassionati di corso!

Il direttore generale della Cosworth, Bill Brown, ha commentato: « Se la forza motrice, nessuno può fare a meno di usare di una « corsa di 100 » e l'unico modo per farla consistere nello stabilire regolamenti che la rendano impossibile. Se cominciassimo a lasciarci coinvolgere in una saga di sviluppo dei motori contro, poniamo, la Ferrari, non potremmo sperare di fornire ad ogni squadra lo stesso motore, sicché una o due otterrebbero il migliore mentre le altre resterebbero a bocca asciutta. L'unica alternativa sensata è di qualche sistema di parità fra chi può spendere e chi non può spendere ». In questo discorso la parte che non è certamente la mano interessante, è l'allusione al fatto che la Cosworth ha se non altro, pensato a sfidare Ferrari in termini di potenza, possibilità che finora era sempre stata seccamente smentita. Quanto a STUART TURNER, ha accolto l'idea quale una mossa « logica e di buon senso », e ha detto: « Cerchiamo continuamente di ottenere le migliori prestazioni dai motori e un programma del genere dovrebbe significare maggiore efficienza ed economia nello sport automobilistico. Al tempo stesso questi principi applicati all'automobilismo medio possono soltanto significare un miglior consumo di carburante e motori più efficienti, tutte cose sensate ».

ste poi, soprattutto su proposta italiana, strutture deformabili anteriori che si vorrebbe applicare anche alle monoposto.

Marco Magri

• Pare ormai sicuro che Amon abbia rifiutato le insistenti offerte di Stanley per pilotare la BRM nel 1975 e corre anche voce che Chris si concentrerà sulla F.5000, presumibilmente perché gli sembrerà un genere di competizione rilassante dopo le sue tribolazioni nelle recenti stagioni. Sembra sempre più probabile che i piloti BRM 1975 saranno, come si è già detto più volte, Wilds ed Evans. Il primo dovrebbe avere una BRM già per i primi 3 Gran Premi '75.

• In questi ultimi giorni le telefonate fatte alla March dai giornalisti sono state « rifiutate » con fermezza e questo parrebbe confermare le voci secondo le quali è saltato veramente fuori un patrocinatore per il team da Grand Prix e che il recente ritiro è stato dunque di breve durata. Si continua a ripetere che il patrocinio verrebbe dalla Bang e Olufsen.

limiti di cilindrata della classe in cui la vettura è omologata.

**Gruppo 5.** Ed eccoci alla « silhouette ». Una gruppo 5 dal primo gennaio 1976 si potrà ricavarne da una gruppo 2 o da una gruppo 4. Vi sarà anche qui una scala di pesi. Qualche esempio: 2000 cc, 735 chili; 3000, 960 chili; 4000 970 chili; 8000 1250 chili. I cofani e le portiere saranno di materiale libero a patto di conservare la forma dell'originale. Ogni rinforzo sarà ammesso.

Queste le uniche limitazioni: blocco motore originale, sistemato nel vano in cui è sistemato nella serie, ma con possibilità di inclinarlo a piacimento. Cioè, l'albero motore dovrà avere lo stesso orientamento, visto in pianta, ma il motore potrà avere una inclinazione diversa dall'originale. Schema di trasmissione originale.

Le libertà, quindi, sono molte: innanzi tutto la cilindrata, che si potrà ricavarne mediante variazione dell'alesaggio e/o della corsa (albero motore libero), con la sola remora del peso che cresce in funzione



LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG

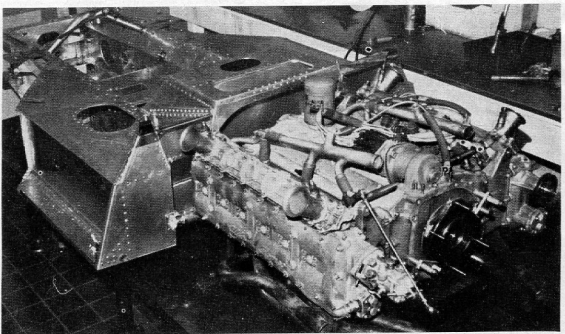
La crisi degli sponsor c'è, ma...

LONDRA - Come disse quel tale, se riesci a non perdere la testa quando tutti gli altri la perdono, significa che non hai ancora saputo la notizia. Guardando la scena da Grand Prix in Europa si comincia a chiedersi se il gelido vento della recessione economica stia veramente soffiando sotto le nostre porte, ma quando si guarda meglio si scopre che diventa sempre più grande il numero delle persone che hanno saputo la notizia. Il Team GOLDIE HEXAGON ha tirato giù la serranda e non sarà in F.1 la prossima stagione, e questo lascia il dotato WATSON senza guida, anche se lui non sembra soverchiamente preoccupato. Significa che ha progetti di cui non parla (Surtees). Corre anche voce che uno dei complessi meglio «imbottiti» avverta la stretta più di quanto voglia ammettere pubblicamente.

Negli STATI UNITI (e dopo tutto la faccenda dei patrocinii ebbe inizio là) la situazione è decisamente tetra per molte delle squadre principali, che vedono le loro finanze assottigliarsi a mano a mano che i più grossi patrocinatori scompaiono. Il team EAGLE di GURNEY ha da poco perso il maggior entusiasta di OZZIE OLSON, l'industriale che si vanta di essere il maggior fabbricante di... sedili per W.C. esistente! Ora, però, la Olsonite è uscita dalle competizioni e per Gurney la faccenda potrebbe essere seria. La RC COLA, che patrocinava la RINZLER RACING nella Can-Am e più recentemente GEORGE FOLLMER, è pure sparita adducendo «non par vero» - la scusa internazionale di zucchero quale motivo per il ritiro. La BP ha rinunciato alle corse in FRANCIA e in AMERICA, si dice che la CASTROL potrebbe abolire il suo appoggio alle competizioni in quel paese.

In ogni modo, non tutto è nero e malinconico. FRANK WILLIAMS, per esempio. Deve veramente essere quello più «elastico» nel mondo della F.1, infiltrandosi e sfilandosi in fatto di accordi di patrocinii che lo finanzia da una stagione all'altro. Non si può negare, soprattutto vendendo i risultati, che Frank sia uno che ci prova sempre. Consapevole che l'Italia rappresenta un mercato di patrocinio ancora abbastanza vergine si è dato la pena d'imparare correntemente l'italiano per potere stringere accordi più facilmente. Si dice che Frank diventò un personaggio dello sport motoristico alla TV italiana, con qualche aiuto di amici, e che quando nel 1972 dovette presentare Emerson Fittipaldi, il nuovo campione mondiale, gli spettatori si chiedevano chi fosse quel tizio con Frank...

Eoin S. Young



In attesa che si concretì il connubio Brabham-Alfa, ecco la prima foto di quanto per ora ha fatto la Lola: il motore 12 Alfa è già piazzato nel telaio di Broadley per Stommelen. Intanto, a Settimo si lavora per ridurre i consumi del motore. Chiti confida molto nell'aerodinamica della Brabham. Questo Lola, inizierà i collaudi a febbraio, dopo il G.P. di Argentina

La presentazione a Londra della nuova squadra Brabham che correrà dal 1975 con i colori della Martini & Rossi International Club, è già stata messa in archivio.

Da ambedue le parti, Brabham e Martini & Rossi, c'è stata però la fortuna dell'incontro, quelle occasioni che capitano una volta nella vita e sono irripetibili: da una parte la Brabham, squadra competitiva e decisamente tra le migliori ma senza sponsor, dall'altra la Martini & Rossi, grosso sponsor non solo finanziariamente ma anche come mentalità di promozione attraverso le corse e delle corse stesse, ma senza squadra. Il «cin-cin» che ne è venuto fuori varrà la pena di essere seguito, perché Bernie Ecclestone non è solo un capitalizzatore, uno cioè che ha investito nel team Brabham per qualche anno sperando di arrivare ad oggi per recuperare i soldi e vivere di rimessa! Bernie ha capitalizzato in senso sportivo e su questo metro vuole proseguire. Ha investito denari per fare della Brabham una delle migliori squadre; c'è riuscito e oggi con l'aiuto della Martini & Rossi vuole fare quello che fino a ieri non poteva fare per mancanza di possibilità.

Ci sono due modi per fare la formula 1: prender i soldi dallo sponsor, metterli via, spendendo lo stretto necessario per l'attività che inesorabilmente andrà male (vedi esempi abbastanza attuali di altri team) o prender i soldi dallo sponsor, spendendoli nel programma stabilito in funzione dell'aumento-budget e quindi diventare competitivo.

Ma oltre a queste considerazioni, forse un po' banali, c'è l'aspetto motori Alfa Romeo che è rimasto un po' in embrione,

Un triste ritiro Aston Martin addio!

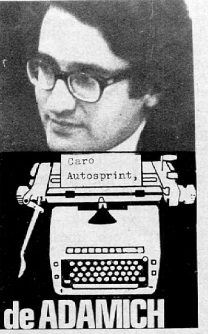
LONDRA - L'Aston Martin, la leggendaria Casa inglese produttrice di vetture GT, chiude i battenti e si ritira definitivamente dal mondo automobilistico per «liquidazione volontaria». Cominciò la propria attività nel 1913 e subito i suoi modelli furono oggetto di interessamento da parte dei tecnici per le caratteristiche eminentemente sportive delle vetture. Nel 1922 l'Aston Martin raggiunse il plafond massimo, battendo tutti i record di velocità esistenti. L'Aston Martin, la cui squadra corse fu a lungo diretta da John Wyrer e contò nelle sue file corridori famosi fra i quali Mike Howthorn e Peter Collins, è ancora oggi ricordata soprattutto per le sue clamorose vittorie a Le Mans e per la sua vittoria nel Mondiale Marche del 1959.

anche perché non essendo stato affrontato di partenza nella presentazione, ma essendo scaturito e puntualizzato su una precisa domanda di un giornalista inglese, non è stato forse recepito nella sua giusta dimensione. Ecclestone è stato molto lineare e semplice nella risposta. E' stato chiesto: «Ci sono state notizie che parlavano di possibilità di utilizzo di motori 12 cilindri Alfa Romeo per la squadra Brabham». La risposta di Ecclestone: «E' da tre-quattro mesi che abbiamo cominciato ad interessarci attivamente al motore Alfa Romeo, contattando l'Autodelta e l'Alfa stessa per arrivare ad una collaborazione. Possiamo oggi dichiarare che quanto prima speriamo di mettere sulle quattro ruote una Brabham con motore Alfa; una data approssimativa sarà verso metà anno '75».

Un altro giornalista inglese ha chiesto allora: «che tipo di collaborazione è prevista e che tipo di vettura è stata utilizzata». Ecclestone non ha risposto direttamente, ma ha preferito far parlare il suo ingegnere capo Gordon Murray: «Ho appena completato le ultime modifiche alla BT 44 motore Ford; prendo tre giorni di vacanza e poi parto per il disegno di una macchina completamente nuova che sarà quella per il motore Alfa Romeo. Essendo un 12 cilindri piatto come il motore Ferrari, devo disegnare una vettura completamente differente dalla BT 44; il mio unico scopo, vista la validità sia di dimensioni che di prestazioni del motore, è quello di riuscire a fare una formula 1 piccola e compatta come quella attuale; questi sono i problemi tecnici maggiori: dimensioni e peso, ma ho molta fiducia di riuscire in quello che già si delinea nella mia mente».

Ci sono state altre domande dispersive sulla quantità di benzina usata, sulla regolamentazione delle capacità dei serbatoi; Ecclestone ha risposto coincisamente, dicendo solo che fondamentalmente non c'erano problemi. Io ero presente e mi sembra che quanto è stato detto sia concreto e che non si potesse andare oltre. Certo che se avessero sperochiato uno scotolone ed avessero detto: «Ecco la Brabham-Martini-Alfa» sarebbe stato ancora più concreto; ma sulle ali di collaborazione appena contattate non si poteva aspirare a di più.

Di certo c'è l'aspetto di un Ecclestone che ha sempre fatto le cose seriamente, anche senza aiuti esterni e quindi non farà certamente male una nuova iniziativa da cui può ricavare solo prestigio. Ci metterà tutte le sue capacità personali ed organizzative, perché lo potete valutare anche da soli voi lettori: vincedo un mondiale col motore Ford si è vincedo tanti della lista, ma se ci si riuscisse donati con un motore Alfa Romeo si passerebbe quasi alla leggenda pensando che lo stesso Ferrari ci corre dietro dal 1964. Ed Ecclestone è un personaggio che darebbe l'anima per un avvenimento del genere. Sarebbe qualcosa che lo differenzerebbe da tutti gli altri.



de ADAMICH

quanto per ora ha fatto la Lola: il motore 12 Alfa è già piazzato nel telaio di Broadley per Stommelen. Intanto, a Settimo si lavora per ridurre i consumi del motore. Chiti confida molto nell'aerodinamica della Brabham. Questo Lola, inizierà i collaudi a febbraio, dopo il G.P. di Argentina

La NOVITA' mal valutata

Ecclestone profeta ALFA F.1

Poi c'è stato l'aspetto Martini & Rossi due anni di accordo ed un terzo di opzione reciproca come dichiarato nella conferenza stampa. La Martini & Rossi è una società italiana con interessi multinazionali. Ma se riuscisse ad abbinare ad un avvenimento eccezionale come quello della vittoria Alfa Romeo su Brabham, avrebbe conseguito un risultato di prestigio notevolissimo; i conti Rossi, e il dottor Disoni, sono personaggi che hanno verso l'automobilismo una passione personale che prescinde dal valore commerciale delle iniziative. Una vittoria Martini-Brabham-Alfa darebbe loro una tale soddisfazione personale che varrebbe molto più dell'accordo stesso.

Insomma se Bernie riesce a creare la vettura Alfa vincente ha davanti a sé tali vantaggi potenziali che sarebbe assurdo giocare la carta tanto per mettere fuomo negli occhi, come taluni in Italia hanno insinuato. E poi c'è l'Alfa Romeo stessa. E' una casa automobilistica legata ad un nome di prestigio: quello sportivo. Oggi, con la crisi mondiale di proporzioni che tutti conoscono, una immagine di prestigio è quella che può aiutare una ditta a differenziarsi dagli altri su di un mercato difficile come quello dell'automobile. Tutte le macchine costano care, in tanti le fanno bene (bisogna ammetterlo); per differenziarsi dagli altri bisogna farne di prestigiose e questa con un team come la Brabham, sponsorizzato da un nome come la Martini & Rossi, proiettato nel mondo attraverso la promozione che la Martini farà, è un'occasione che l'Alfa Romeo ha certamente avvertito.

Ecclestone probabilmente avrà messo anche questo nel piatto della sua bilancia. Se saprà accontentare tutti, potrà permettersi di accontentare sé stesso in un modo eccezionale e non con la metà di una «pensione» d'oro, in quanto è troppo giovane per pensarsi ed in Inghilterra i super pensionati d'oro ancora non li hanno scoperti. Fumo negli occhi il programma Brabham-Martini-Alfa Romeo? Certo, ma il fumo del 12 cilindri boxer Alfa Romeo negli occhi degli avversari che lo inseguono da dietro.

Andrea de Adamich

## La GITANES passa alla Ligier-Maserati

### MATRA - SHADOW matrimonio in fumo (blu)

PARIGI - Le trattative tra la Matra e la UOP-Shadow per la eventuale utilizzazione del motore 12 cilindri francese su una macchina di Formula Uno della squadra americana pare che siano finite con la rinuncia alla realizzazione del progetto.

Non si è avuta nessuna comunicazione, a questo proposito, ma è da credere che la faccenda non avrà nessun seguito, per mancanza di accordo sul piano finanziario. La trattativa era infatti legata alla possibilità che le sigarette Gitanes continuassero ad appoggiare la Matra, come vi avevamo

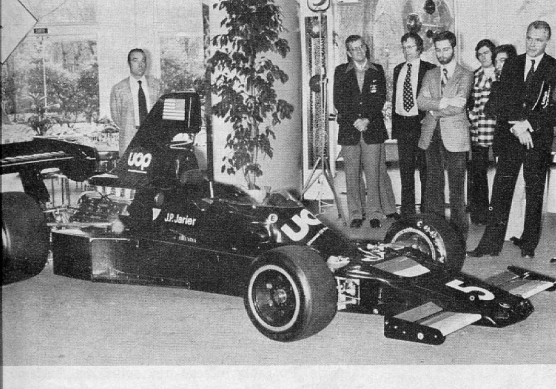
delle sigarette Gitanes di appoggiare il programma di attività della Ligier-Maserati, cosa di cui i nostri lettori sono edotti da tempo. Con lo spostamento alla Ligier delle somme che la Gitanes ha deciso di investire nel suo programma sportivo automobilistico, vengono ovviamente a mancare i fondi per appoggiare le iniziative Matra.

La Ligier è così, adesso, tranquilla dal punto di vista finanziario per affrontare il campionato mondiale Marche 1975, ed il programma che è stato annunciato è di nove corse, ovviamente compresa la 24 Ore di Le Mans. I piloti sono quelli che vi avevamo annunciati un mese fa, cioè Beltoise, Pescarolo e Jarier, ai quali si aggiunge Lafosse a rimpiazzare Larrousse che era il quarto «moschettiere» della squadra Matra-Simca. Come si sa, Larrousse ha deciso di correre con la Renault coi colori della ELF.

Quello che è nuovo, nell'annuncio della decisione ufficiale di abbinamento Ligier-Gitanes, è che nei programmi vi è anche una futura Formula Uno. Un annuncio senza particolari, ma che permette supposizioni che non dovrebbero essere lontane dalla realtà. Infatti, se Ligier ha deciso di pensare alla costruzione di una Formula uno è perché la Gitanes deve avergli assicurato il suo appoggio anche in questo settore. E poiché la Gitanes è seria, dalla Matra, diventa abbastanza facile pensare



Il possibile connubio Shadow-Matra, ora sfumato, trovava conferma in questa foto, dove si vede Lagardere insieme a Jarier, Pryce e il progettista della DN 5, Tony Southgate. Sotto, l'affusolata linea della Shadow 1975



detto tempo fa, con un contributo finanziario sostanzioso che avrebbe permesso di dare corpo dapprima ad una macchina Shadow dotata del motore Matra da mettere a disposizione di Jarier e poi ad una macchina Shadow con motore Matra e con modifiche al telaio ed alle sospensioni, fatte dai tecnici Matra, da far guidare da Jean-Pierre Beltoise.

Vi avevamo anche detto che secondo questa complessa operazione aveva uno scopo recondito, quello di permettere ai tecnici della Matra di rimettersi in allenamento tecnico coi problemi della Formula Uno, in vista di un eventuale ritorno della Matra alle competizioni nelle monoposto. Adesso tutto questo sembra caduto, ed almeno accantonato, perché è venuta la conferma ufficiale della decisione da parte

che la Formula uno Ligier possa ricevere il motore 12 cilindri della Matra.

Tanto più che insieme ai piloti ex-Matra-Simca, alla Ligier andranno taluni degli uomini del reparto corse Matra, che ovviamente sono ben al corrente delle possibilità di utilizzare il motore Matra per il monoposto. Questa eventualità, infatti è stata molto discussa prima di iniziare le trattative che avrebbero dovuto portare alle previste Shadow-Matra, che ora sappiamo non si faranno più.

Attendiamo di conoscere gli sviluppi di queste possibilità, che comunque sono proiettate verso il 1976. Quel che è sicuro è che nel campionato Marche 1975 ci saranno delle Ligier-Maserati-Gitanes.

f. l.

## La (sconcertante) sicurezza in F.1

### Perché FERRARI dice NO a CLERMONT e SI a MONACO?

Come si sa, nell'ambito del collaudato criterio di rotazione usato in Francia per destinare i Gran Premi di Formula 1, la prova francese 1975 del mondiale piloti dovrebbe spettare al circuito di Clermont Ferrand. Il montaggio tracciato dell'Avvergne è molto bello e selettivo, ma è contestato dai piloti per la sua pericolosità derivante principalmente dal fatto che non è un circuito permanente ed è quindi difficile attrezzarlo convenientemente, anche per la difficile orografia della zona. I lettori di Autosprint conoscono già le fasi del « tira-e-molla » dei rappresentanti dello sport automobilistico francese. Al Ricard — il più sicuro dei circuiti francesi, ed uno dei più razionali del mondo — sono pronti ad organizzare il gran premio '75, a patto però di non perdere in questo modo la data del '76 che spetterebbe loro in ordine al succitato criterio di rotazione, già fissato per alcuni anni a venire.

La novità, a proposito di questa faccenda, viene dall'Italia. Infatti, nei giorni di Natale, il quotidiano francese « L'Equipe » ha pubblicato il testo di una lettera di Enzo Ferrari al segretario della « Formula One Association », McIntosh, nella quale si deplora la scelta di Clermont Ferrand per il GP di Francia non ostante il parere contrario dei piloti, facendo riferimento all'esistenza appunto del molto più gradito circuito Paul Ricard.

Sicurezza a parte, l'atteggiamento di case e piloti è comprensibile. Quello di Clermont è un circuito semplicemente con caratteristiche «stra-dali», non può essere provato che nei giorni di prove ufficiali e comporta assetti tutti speciali. In più, è poco conosciuto dai piloti della attuale generazione, ed un eventuale profondo conoscitore del tracciato (come potrebbe essere Depallier, che è di Clermont-Ferrand) metterebbe gravemente in crisi gli altri. Il Ricard, al contrario, è ben conosciuto da piloti e squadre, che vi svolgono regolarmente prove di collaudo.

Ad ogni modo, attendiamo ora una lettera della Ferrari che proponga di correre al Ricard anche il GP di Montecarlo (che è ad un centinaio di chilometri di distanza). In effetti, pur con le sue medie molto basse, non ci sembra che Montecarlo sia più « sicuro » di Clermont-Ferrand.



### A. V. O. chiusa e «tagli» dolorosi

LONDRA - Confermando ciò che già abbiamo detto qualche tempo fa, la Ford non abbandonerà le competizioni in modo completo. Ciò non toglie che ridurrà in modo drastico la sua attività, che in Germania, per esempio, sarà portata quasi a zero. A Colonia, l'AVO (Advanced Vehicles Operation) e il settore corse si fondono, sotto la direzione di Kranefuss. Continuerà però il lavoro di sviluppo della Capri e in corsa ci sarà la collaborazione con la Zakspeed, meta principale in campionati nazionali tedeschi. In Inghilterra è stato chiuso il settore produzione staccato dell'AVO, ma continua ad operare in quello progettazione-sviluppo e in altri stabilimenti verranno costruite versioni di vetture ad alte prestazioni. Non ci saranno altre riduzioni, né fusioni, nel settore competizioni. Per il 1975 hanno firmato il contratto MAKINEN e GLARK (Aien è invece stato « messo in libertà » e così pure Mikkola) e Turner sta mettendo a punto i programmi che annuncerà agli inizi di gennaio.

Turner però ha poi ammesso che le più recenti « economie » della Ford in campo sportivo lo hanno messo di fronte a « una decisione angosciosa »: cioè se servirsi ancora di Makinen o di Mikkola nei rallies. La scelta è caduta su Makinen, per via del suo maggior valore quale pilota di sviluppo (valore che Makinen ha forse dimostrato con la sua vittoria nel Rally Northern Lights — 30 novembre-1 dicembre — al quale ha partecipato soprattutto per provare un nuovo tipo di pneumatico da neve, con un tecnico della Nokia che fabbrica appunto i pneumatici da neve Hakkapelilla).

L'entità dei « tagli » praticati dalla Ford non sarà resa nota fino alla prima metà del mese di gennaio, si pensa, ma intanto è stato confermato che l'AVO ha chiuso i battenti. Resterà il personale addetto a progettazione e lavoro di sviluppo e, come si è già detto, proseguirà la produzione di versioni ad alte prestazioni di Escort e di Capri in uno dei principali stabilimenti Ford in Gran Bretagna.

d. h.

### LAFFITE «svizzero»

LUGANO - E' stato raggiunto in questi giorni un accordo tra il pilota francese JACQUES LAFFITE e il gruppo internazionale farmaceutico di Gampone d'Italie agente esclusivo dei prodotti energetici Ambrozium a H7.

Oltre al pilota 24enne ticinese LORIS KESSEL, il racing team Ambrozium e H7 disporrà quindi per la prossima stagione anche del pilota francese Jacques Laffite, parzialmente legato anche alla ditta francese ELF. La squadra parteciperà a tutte le gare di campionato europeo di Formula 2 e ad alcune di campionato svizzero su circuito chiuso. Kessel sarà al volante di una March BMW e Laffite disporrà di due monoposti di Formula 2 Martini-BMW. A direttore tecnico della squadra è stato riconfermato l'ex pilota svizzero Jean Claude Favre.



TORINO - Brillantissima e molto più gaia del solito la festa annuale della Lancia, con la premiazione di chi ha ottenuto i migliori risultati nella stagione sportiva.

Stavolta c'era da festeggiare il campionato mondiale marche, appena conquistato, oltre alle vittorie... abituali. E c'era soprattutto il morale molto alto perché i traguardi raggiunti nel 1974 sono evidentemente soltanto l'inizio di una felicissima epoca che la Lancia si appresta a vivere, nello sport, con la stupefacente Stratos giunta appena adesso alla maturazione e quindi suscettibile di miglioramenti ulteriori. Visto che in parecchi campi avversari abbiamo udito affermare che «La Stratos è imbattibile», si comprende come la festa della Lancia sia stata improntata ad una euforia giustificatissima.

Premi per tutti, come al solito, dai piloti e scuderie che hanno ottenuto risultati positivi, ai preparatori ed ai fabbricanti di quelle parti che vengono definite accessorie ma che in molti casi

Precedenza al campionato mondiale, nel 1975, senza però escludere il campionato europeo e quello italiano; questa la dichiarazione programmatica di Cesare Fiorio.

E' però intervenuto un fatto nuovo, più tardi.

Nella serata, nelle sale del Museo della Lancia, c'è stata un'altra premiazione, a carattere più intimo e riservato che avrebbe dovuto essere effettuata da Gianni ed Umberto Agnelli. L'avvocato Gianni Agnelli non ha potuto esserci, perché indisposto, ed è stato quindi Umberto Agnelli a premiare ancora gli uomini del campionato mondiale, cioè la squadra ufficiale al completo. Ed è stato Umberto Agnelli a portar il fatto nuovo, quando ha parlato agli uomini della Lancia Corse. Li ha ringraziati, per i risultati che hanno ottenuti e che sono particolarmente apprezzabili in questi momenti difficili per lo sport e per l'industria. Risultati, ha detto, che sono venuti da tutte le marche del gruppo Fiat. Subito dopo però Umberto Agnelli ha aggiunto: «anche se

credo che in seno alle marche del gruppo Fiat sia necessario giungere ad un coordinamento più razionale, per estrinsecare meglio le energie da parte di ognuno».

Una frase che è sfuggita ai più ma che è stata pienamente valutata dagli interessati e dai più attenti osservatori, e che può avere soltanto un significato: tra le marche del gruppo Fiat che fanno dello sport si deve giungere ad una ripartizione logica delle attività, in modo da non interferire l'una con l'altra e soprattutto in modo da non creare situazioni antagoniste. Il riferimento ai fatti del 1974 è ovvio. Probabile anche il discorso sia da allargare, coinvolgendo anche la Ferrari. Ha poca importanza sapere se ad indurre gli Agnelli a questa che deve essere intesa come una dichiarazione programmatica, siano state sollecitazioni interne od esterne. L'importante è che la linea di condotta sia stata indicata, o (se preferite) che sia stata espressa questa precisa volontà.

# La LANCIA «volante»

(resta  
biancorossa  
per la  
velocità?)



La Lancia Stratos HF nella sua nuova «livrea» bianca con fregi verdi e rossi del suo nuovo sponsor, cioè la compagnia di bandiera italiana Alitalia. La decorazione comunque non è ancora definitiva

sono essenziali (come i fari o soprattutto i pneumatici). Tuttavia è stata la gran festa della squadra ufficiale, con tutti i piloti che hanno partecipato alle gare del campionato mondiale (ed anche a qualcuna non di campionato), coi dirigenti e coi tecnici e meccanici. Stavolta la sfilata a ritirare coppe e medaglie è stata molto più lunga del solito, perché la gente che ha contribuito al successo era tanta.

Per la cronaca, dei piloti c'erano tutti quelli del 1974, ma anche Lele Pinto, che nel 1975 torna all'ovile, dopo la parentesi alla Fiat. C'era anche Ballestrieri, che dopo il prossimo Monte Carlo passerà alla Alfa Romeo; e c'erano o erano stati invitati anche gli «occasionalisti», vale a dire la belga Christine Beckers ed il francese Larrousse (Targa Florio). Grandi applausi per Sandro Munari, artefice maggiore del campionato mondiale, stavolta non accompagnato da Mario Mannucci costretto a non essere presente per gravi motivi familiari. Così come a Mauro Pregliasco che portava visibilmente i segni dell'incidente in Corsica; e così per Andruet e «Biche», freschi del successo in Corsica.

Si è parlato anche di programmi, e lo ha fatto Cesare Fiorio dopo che l'ing. Sguazzini aveva ricordato le tappe della stagione 1974. Cesare Fiorio, ovviamente su di giri, ha ricordato come i risultati siano stati ottenuti dal complesso del reparto corse, citando Daniele Audetto, Tonti e Parkes, come perni della organizzazione. Per il 1975 ha annunciato che ovviamente correrà ancora Munari (e così si inizia il decimo anno di appartenenza del «Drago» alla Lancia), la conferma di Pregliasco, il ritorno di Pinto. Ha anche confermato che in qualche gara sarà ancora utilizzato Lampinen ed infine che ci sarà ancora... Andruet. Il che è sembrato normale a quasi tutti, ma non noi. Sapevamo infatti dei contatti di Andruet con l'Alfa Romeo, giunti ad un punto piuttosto avanzato, e quindi l'annuncio ci ha sorpreso. Non possiamo evidentemente sapere quel che ci riserva il futuro, ma sulla presenza di Andruet nella squadra Lancia, nel 1975, nello stesso modo che nel 1974, non ci giureremo. Comunque Andruet farà di sicuro il Rallye di Monte Carlo.



Sopra, alla premiazione Lancia è il turno di Mauro Pregliasco, ancora ingessato per l'incidente in Corsica. Sotto, festeggiati Munari ed Andruet

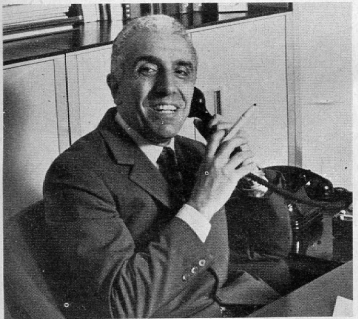


Certo che allo stato attuale delle cose, e valutate le effettive consistenze, la Lancia pare la più tranquilla, nel senso che per la Lancia Corse non dovrebbero esserci novità. La Lancia ha con la Stratos, ed anche con la Beta Coupé, macchine vincenti; la Lancia ha con i suoi piloti gli uomini vincenti, e coi suoi tecnici e meccanici gli uomini vincenti. Visto anche il terrore che suscitano negli avversari, non dovrebbero esserci dubbi di sorta: la Lancia rappresenterà il «gruppo Fiat» nelle gare al massimo livello. I dubbi semmai riguardano l'Abarth, ma sinceramente non vediamo come possa essere «differenziata» l'attività di questa squadra, dato che anche alla Fiat-Abarth sono stati chiamati uomini capaci di vincere e che adesso è stata completata la messa a punto delle macchine che possono vincere. E' un grosso problema, se la soluzione deve essere intesa come immediata.

Se invece le dichiarazioni di Umberto Agnelli debbono essere interpretate come programmazione a scadenza più lontana, le soluzioni possono essere parecchie. In vista delle nuove regole sportive per il 1976, per esempio, potrebbe accadere che alla Ferrari sia riservato il compito di correre nella F.1 e basta, alla Fiat-Abarth quello dei rallies ed alla Lancia quello delle corse su circuito per macchine di serie o derivate dalla serie. Potrebbe essere una soluzione. Staremo a vedere.

La giornata torinese si è conclusa con un altro annuncio importante. Salutate e ringraziata la Marlboro, con la quale cessano i rapporti della Lancia-rallies (anche se forse si apriranno prospettive velocistiche: EURO GT Stratos?) è stato ufficialmente annunciato l'abbinamento con l'Alitalia, ed abbiamo visto la prima macchina dipinta (anche se con soluzioni estetiche provvisorie) coi nuovi colori. Sono quelli che abbiamo tutti sotto gli occhi ogni giorno, con gli aerei dell'Alitalia: bianco con le decorazioni verdi e rosse. Quelli che vedete nelle fotografie di queste pagine sono i colori di base, non gli abbinamenti definitivi. Comunque adesso si può proprio dire che le Lancia volano!

Franco Lini



# CASE e piloti italiani possono tirare un bel sospiro di sollievo per l'anno 1975

L'ing. Sandro Franceschetti è nel gruppo Pirelli dal '46. Romano di nascita e romano di adozione, ha 53 anni e dal 1971 è il direttore tecnico pneumatici di tutto il gruppo Pirelli

MILANO - Lavoro a pieno ritmo al reparto Rally della Pirelli in vista del «Monte». Gli uomini di Gariboldi e Franco hanno da preparare circa 1200 coperture (tante ne scenderanno nel principato) di cui quasi 700 diversamente chiodate. Fra queste ultime ovviamente molte «Supersport» radiali capaci di sopportare dai 150 ai 300 chiodi. Con ogni probabilità l'equipe «Pirally» farà un test sul ghiaccio nei primi giorni dell'anno nuovo sul tracciato di Chamonix.

**1200  
gomme  
al «Monte»**

# Ancora PIRALLY

MILANO - Tutto il mondo dei rallies può tirare un grosso sospiro (di sollievo). La Pirelli non rinuncia al suo impegno nelle corse per il 1975, anzi i programmi sono quelli di intensificare l'attività. In questo senso si scioglie ogni preoccupazione l'intervista concessa ad Autosprint dall'ing. SANDRO FRANCESCHETTI, direttore tecnico pneumatici di gruppo della maxi-industria italiana di gomme.

«I programmi sono identici a quelli del passato: abbiamo garantito e daremo la nostra collaborazione alle case costruttrici impegnate nei rallies. Dato che da alcuni mesi abbiamo a disposizione la serie dei supersport radiali che è una serie di prim'ordine non vediamo perché non dobbiamo utilizzarla nel 1975. Siamo convinti che se i mezzi meccanici andranno, noi dal punto di vista pneumatici vinciamo tutto, più o meno come abbiamo vinto tutto nel 1974. Il nostro appoggio lo garantiamo soprattutto alle case italiane per cui se l'Alfa Romeo si affiancherà alla Lancia ed alla Fiat daremo a tutte e tre lo stesso appoggio. Per collaborazione ovviamente intendiamo oltre alla fornitura dei pneumatici l'appoggio di consiglio durante la corsa e anche anticipare la nostra presenza nei giorni prefinanziari in modo da consigliare per ogni punto il pneumatico più adatto così come abbiamo già fatto.

«Nel 1975 cercheremo di spendere meno ma solo riguardo alla parte materiale, per cui potremmo chiedere alle case di provvedere esse stesse all'uomo che monta e smonta le ruote. Sarà invariato invece il nostro impegno concettuale e sarà invariato il numero delle coperture che metteremo a disposizione nelle corse ovvero il numero che serve ad assicurare la continuità durante la corsa. Nello stesso tempo continueremo l'appoggio anche alle case straniere, magari tramite la nostra consorella tedesca che usa gli stessi identici prodotti nostri».

«In che direzione ed in quale misura l'attività rallistica della Pirelli tenda a crescere nella prossima stagione lo si vede quando il discorso scivola sui piloti privati.

«Distinguiamo i concorrenti in tre fasce, inserendo fra le case ed i privati le scuderie. Abbiamo interesse che vadano bene il maggior numero dei nostri pneumatici per cui abbiamo necessità di alcune garanzie di serietà. Riassumendo quindi il nostro aiuto maggiore andrà alle case, questo soprattutto per il buon nome ed i maggiori risultati a favore dei colori italiani. Con le scuderie siamo pronti ad estendere il nostro intervento offrendo ad alcune di loro (le trattative sono avviate con una terra di «team» n.d.r.). Qualcosa più di quanto possiamo dare ai privati e qualcosa meno di quanto diamo alle case sia come condizioni economiche che come assistenza.

«Daremo comunque un po' di assi-

stenza ed un certo aiuto. Per i privati oltre al frutto di pneumatici già collaudati e messi a punto dalle case prevediamo una assistenza tecnica in tutti quei rallies dove saranno presenti case e scuderie in contatto con noi.

«Su cosa sarà basata l'attività all'estero della Pirelli?»

«Seguiremo le case sia nel Campionato europeo conduttori che nel Mondiale rallies. A livello concettuale già fin d'ora è sicura la nostra presenza in tutte le prove, comprese quelle oltre Atlantico ed il Safari mettendo a disposizione tutte le gomme che serviremo».

«All'estero ed in particolare in Francia, mercato tradizionalmente feudo della Michelin in rallies (dove fra l'altro la Fiat ha in programma una stagione abbastanza ricca di partecipazioni) la Pirelli sarà presente anche come punti di vendita al via delle varie gare?»

«Le nostre intenzioni sono rivolte in questa direzione ma i problemi sono molti. Si tratta di mercati molto diversi fra loro. Se la Fiat, come le auguriamo ottentro grossi successi in Francia cambiando

sviamente rallistici si spazia su più campi.

«Lei ingegnere crede nelle corse, nel loro contributo tecnico?»

«Dipende a che genere di corse. Noi abbiamo fatto una scelta per cui crediamo a quelle corse in cui magari in condizioni molto spinte ci siano le caratteristiche che possono servire alla produzione normale, sia come scelta di percorsi che come dimensioni stesse dei pneumatici, sotto questo aspetto ci crediamo veramente. Per queste stesse ragioni (oltre a quelle morali) da molti anni ci siamo tolti dal giro della Formula Uno».

«La Pirelli ha fatto il suo ingresso nel mondo rallistico nel 1969. Al di là della resa pubblicitaria immediata il bilancio tecnico di questi anni è attivo?»

«Tecnicamente siamo molto soddisfatti. La prima iniziativa è stata per dimostrare pubblicamente attraverso i rallies quale era il livello tecnico che i nostri pneumatici potevano avere. La serie di vittorie che abbiamo ottenuto deve aver detto indubbiamente qualcosa al pubblico in merito. Siamo però soddisfatti soprattutto per un altro fattore. Per-

può interessarci moltissimo. Noi vediamo i rallies come una esercitazione spinta della guida normale. Quando si arriva invece alla pista la cosa ci interessa molto meno. Se un giorno arriveremo a corse su pista i rallies come una esercitazione spinta dei motivi dell'interesse attuale».

«Ha fatto qualche polemica il divieto di usare coperture slicks nei rallies. Quale è il suo parere in merito?»

«Abbiamo partecipato alle discussioni in sede CSAI al riguardo ed il nostro atteggiamento è questo: gli eccessivi vincoli fino alla proibizione totale non ci trovano favorevoli. Per contro ci farebbe piacere una certa legislazione un po' vincolante. Mi spiego. Desideriamo che gli slick vengano usati solo dove è giusto farlo perché in certi tratti "tipo pista" gli slick danno il miglior rendimento ed anche la miglior sicurezza possibile.

«Dagli slick alle coperture chiodate, spesso vietate all'estero...»

«Per noi il discorso è quello di sempre. I rallies devono secondo il nostro parere, la nostra filosofia di casa, seguire la legislazione della circolazione normale. Per cui ci corra coi chiodi dove il codice permette a tutti gli automobilisti di usarlo, si corra senza chiodi dove i chiodi sono fuori legge. In questo caso continueremo a lavorare sulle mescole e sui disegni dei battistrada come abbiamo fatto negli ultimi anni. Ovvio che non esiste pneumatico capace di garantire sul ghiaccio duro la stessa tenuta di un chiodo ma anche in questo caso le corse si rivelerebbero utili al progresso tecnico».

«La formula di limitare il numero dei pneumatici impiegabili in una gara, adottata al Rally di Montecarlo alcuni anni orsono, la vede favorevole o contraria?»

«Dal punto di vista pubblicitario ne saremmo danneggiati perché abbiamo una gamma molto forte però da un'altro lato avrebbe un significato che ci farebbe piacere. In tal caso emergerebbero due o tre marche, quelle che fanno il pneumatico universale, cosa possibile solo a poche case di altissimo rango. Noi pensiamo di essere in questo gruppetto. Inoltre ci farebbe piacere da un altro lato perché ci costerebbe molto meno. Oggi i rallies sono un grosso impegno finanziario che se non avessero quel riscontro tecnico di cui parlavo non varrebbe la pena seguire».

«Crede nell'avvenire dei rallies?»

«Ci credo e soprattutto ci ho molto creduto. Sono fra quelli che si sono battuti perché la Pirelli avesse la squadra di assistenza nei rallies e la gamma di pneumatici adatti. Il successo che i rallies hanno avuto ha portato a una proliferazione eccessiva che potrebbe finire per uccidere i rallies, facendoli scendere a».

**Guido Rancati**



Nella foto, coperture Pirelli per uso rallistico. Da sinistra, Supersport scolpiti da asciutti, pneumatici con disegno CN36 ed uno scolpito da neve

quindi l'orientamento del pubblico a nostro favore, noi lo seguiremo. Il servizio che ha offerto la Kleber ci interessa ed in quella direzione vogliamo muoverci. Però avanzando per gradi.

«Possibile che un giorno, nel prossimo futuro, compaia nei rallies una squadra corse con macchine e piloti direttamente sponsorizzati dalla Pirelli come ad esempio accade in Inghilterra col team Kleber-Tyres?»

«No, lo escludo nel modo più assoluto».

«I programmi immediati?»

«Il Rally di Montecarlo, ormai alle porte, ci impegna seriamente. Ci saremo e saremo anche al debutto della stagione italiana al Rally del Golfo, nel salernitano».

Il discorso a questo punto si fa più esteso. Restando in temi (quasi) esclusi-

ché partendo da due strade abbiamo fatto confluire verso una concezione tecnica simile i pneumatici da rallies e quelli della produzione normale, che inizialmente erano molto diversi. Da un lato abbiamo badato a portare nella produzione tutto quanto ci sembrava valido delle nostre esperienze rallistiche, dall'altro abbiamo portato nella progettazione delle gomme da rallies le tecniche più avanzate usate per il prodotto normale».

«Si parla molto di evoluzione dei rallies, passati in pochi anni dalle stradine «scassamacchine» ai percorsi asfaltati sempre più levigati di oggi. Restando in tema di sperimentazione, quali percorsi ritiene più probanti?»

«Entrò certi limiti il passaggio all'asfalto ci fa abbastanza piacere perché andarci a cercare per i rallies le strade bianche su cui un normale pilota non va non

# Un bilancio-OROSCOPO di un ANNO-AUTOMOBILE (lasciamo a voi i confini tra verità e fantasia)

De Mita e Giolitti avevano deciso di incontrarsi nel primo pomeriggio. Era il sei ottobre del 1973. La riunione promossa dal ministro dell'Industria e del Bilancio aveva già subito uno slittamento di tre giorni. L'ultimo proprio la mattina del sei ottobre quando De Mita, di sorpresa, aveva fatto una visita informale alla sede direzionale della Fiat a Roma. Il pomeriggio, comunque, i due ministri ed otto importanti « personaggi » si erano seduti intorno ad un tavolo rotondo in una sala privata di via Crescenzo.

L'argomento all'ordine del giorno era il prezzo della benzina. Che dovesse essere aumentato non era neppure da mettere in discussione. Occorreva però trovare una plausibile giustificazione. Per la verità il Paese sembrava poco disposto ad accettare interventi di carattere fiscale. Si era all'indomani della « incredibile » epidemia di colera, del plateale insuccesso del blocco (unilaterale) dei prezzi. Era necessario agire con prudenza. Ma alle 16 una notizia dall'estero rendeva superata la tanto rimandata riunione. Gli egiziani avevano passato il canale di Suez. Ai confini con la Siria gli scontri erano violentissimi. Centinaia di morti, 22 aerei abbattuti, coprifuoco, mobilitazione, aeroporti chiusi, incertezza: il « passaporto » verso le nuove frontiere (politiche) degli otto intervenuti alla riunione era pronto. Si perché il prezzo della benzina, in se stesso, non rappresentava altro che un pretesto, uno strumento, asservito ad una causa ben più importante. Nuovi personaggi (non solo politici) avrebbero dovuto sostituire i vecchi.

Il momento sembra buono. I complessivi del paese escono da un brutto periodo, indeboliti. La Fiat ha dovuto fare i conti con Bertoldi, solerte (fin troppo) mediatore tra la base ed il vertice dell'azienda in un rinnovo del contratto di lavoro che gli stessi lavoratori pagheranno a caro prezzo qualche mese dopo.

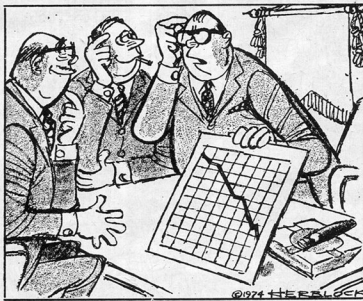
Nel '73 non si è prodotto a sufficienza. L'autunno caldo, errori di programmazione, hanno impedito il razionale sfruttamento delle attrezzature. La Fiat, per la prima volta, chiude il bilancio in pareggio. E si tratta di un pareggio solo formale, ottenuto con un artificiale scambio incrociato di azioni con la compiacente SAI. Da questo momento parte la crisi dell'auto. Come è andata lo sappiamo tutti. Articolata in un incredibile gioco di smentite e contro smentite, palleggiata da un politico all'altro, attentamente programmata giorno per giorno, diviene per di più. Il sei ottobre De Mita esclude la possibilità di un aumento della benzina (l'ultimo, che aveva portato il prezzo a 185 lire al litro, era avvenuto in settembre). Pochi mesi dopo arriverà la prima incredibile smentita. Sempre De Mita esclude la « domenica » a piedi. La prima domenica di dicembre, a conclusione di un ben architettato piano di propaganda e condizionamento, le principali città d'Italia sono attraversate da torse festanti di cittadini a cavallo, in bicicletta, a piedi. La curiosità, la novità ha fatto ancora una volta il gioco dei politici. Di pari passo procede la « demitizzazione » dell'auto.

A Torino, una città che sulla automobile e sulle sue componenti, vive da mezzo secolo c'è incredulità. Inutile nascondersi che per anni il settore dell'auto è stato privilegiato. A torto od a ragione, non ha importanza. Rimane il dato di fatto, inquietante, del milione di operai che dal suo sviluppo dipendono. Una inversione di tendenza non è facile da realizzarsi specie quando le alternative (obbligate) passano attraverso un po-

litico (Fanfani) ed un industriale (Cefis) per i quali l'occupazione non rappresenta un problema.

Il 14 aprile la prima reazione ufficiale. Umberto Agnelli convoca l'assemblea degli azionisti. E' una decisione che non tutti, all'interno dell'azienda, condividono. Forse lo stesso Gianni (per il quale all'orizzonte si profila la possibilità di una superiore mediazione attraverso la Presidenza della Confindustria) vorrebbe seguire una linea più moderata. Ma per il più giovane degli Agnelli è giunto il momento di acquistare una sua piena autonomia. La conferenza del 14 aprile è preceduta da una « epurazione » tecnico-amministrativa. Umberto vuole avere le spalle al sicuro, all'illuminismo cerebrale di Gianni Agnelli si sostituisce il determinismo del fratello. Se ne accorgono i sindacati che dopo una prima, incerta reazione preferiscono allinearsi con la direzione. Il futuro dell'auto è lasciato solo all'intraprendenza dei diretti interessati.

## La benzina GRATIS



Agnelli e Cefis, prevaricando le stesse intenzioni di chi, alle loro spalle, condiziona la realtà del Paese, passano ad un piano di gestione prima e di coesione dopo dello Stato. Cadono alleanze. Al referendum Fanfani si presenta solo. Il « cavaliere della chimica », infatti, non ama trovarsi dalla parte sbagliata. Ma la reazione degli industriali non è stata sufficiente ad evitare la recessione.

Per altri, l'Alfa Romeo, ad esempio, la reazione è stata più difficile. Dopo la condanna Luraghi, una condanna intelligente e proprio per questo scomoda, vi era stato l'intermezzo Guani. Sballottato tra destra e sinistra (politica) colpevoli di essere dotato, nonostante tutto, di buona volontà, veniva mosso dalle lotte interne. Ma per i cospiratori di Arese (che avevano iniziato la loro attività già al tempo del Portello) si prospettava un futuro difficile. Cortesi, il nuovo « presidente-tecnico » Alfa sembra aver individuato i « politici » di Arese. Forse il loro processo di emarginazione (anche sportiva) è già in atto. In ogni caso l'industria dell'au-

to esce vincitrice dal confronto politico. Un risultato a sensazione che giustifica un certo ottimismo. Eppure le cose avrebbero potuto andare diversamente, e meglio. Forse proprio dalla crisi, poteva iniziare un processo di razionalizzazione del Paese. Si trattava di « gestirla » più responsabilmente.

La tesi è meno avveniristica di quello che sembra. A tutt'oggi, nonostante le condizioni al contorno, l'Italia è uno dei Paesi (anche grazie alla non riconosciuta maturità dei suoi abitanti) che meglio esce da questo periodo. Qui i ponti hanno sostituito ben presto cassa integrazione e sospensioni. Ed ora, che l'alternativa all'auto privata è definitivamente tramontata, cominciano i ripensamenti, i « se » che proprio per la provenienza sindacale lasciano sconcertati. Le amministrazioni comunali escono perdendo ogni credibilità dalla crisi dell'auto. Complici i provvedimenti limitativi contingenti ed inefficaci. La fiducia nel Governo, il Paese, l'ha persa proprio attraverso l'automobile. Una serie di date e di delusioni che potrebbe essere facilmente capovolta, nel significato e nella successione. Proviamo ad immaginarlo.

Sei ottobre: il Ministro dell'Industria e quello del Bilancio decidono di bloccare il prezzo della benzina. In questo modo si impediranno speculazioni da parte delle società petrolifere e si otterrà un maggiore gettito fiscale dalla maggiore quantità di gasolio (un sottoprodotto nella distillazione della benzina) prodotta. Dodici dicembre, si propone una nuova formula per il calcolo della tassa di circolazione basata sul prezzo di acquisto del veicolo. Le industrie dell'auto, necessariamente, ritoccano i listini. D'altra parte la mancanza di limitazioni fiscali ed il prezzo della benzina consente di costruire auto più semplici e più pesanti limitando i costi delle materie prime utilizzate.

La ghisa sostituisce l'alluminio, le leghe leggere sono utilizzate al 15 per cento (contro il 60 per cento attuale). Quattordici aprile: Umberto Agnelli, a braccetto con il fratello Gianni, annuncia un nuovo accordo con la Montedison di Cefis per la produzione di scocche in plastica senza armatura metallica. NOVEMBRE '74: al Salone dell'Automobile di Torino si assiste al progressivo scomparire dei motori Diesel. Pesanti, costosi, poco veloci sono anche antieconomici. La benzina, infatti, da due mesi costa il 70 per cento in meno del gasolio. In SETTEMBRE, una riunione di studio governativa ha deciso di rivedere la tassazione sui carburanti allineandola alla realtà tecnica: su cento parti di petrolio, solo 30 diventano gasolio il resto è tutta benzina. Le compagnie petrolifere accolgono con piacere la decisione. Finiscono, finalmente, i lunghi viaggi notturni per svuotare i serbatoi stracolmi di prodotto raffinato. La produzione aumenta, a dicembre è varata una nuova procedura di unificazione dei veicoli su gomma. La Fiat riceve importanti commesse dai Paesi arabi e dagli Stati Uniti. Si chiede agli operai di saltare le vacanze natalizie. Si istituisce un ponte lavorativo dal 23 dicembre al 7 gennaio. Fanfani è eletto presidente della Repubblica per meriti speciali.

Il 30 DICEMBRE viene varato un importante decreto governativo. Per favorire l'industria nessun cittadino proprietario di un autoveicolo potrà rimanere a casa la domenica. Il chilometraggio minimo che dovrà percorrere per non incorrere in pesanti sanzioni sarà di circa 200 chilometri. Il carburante necessario sarà fornito gratis dalle compagnie petrolifere...

Ecco tutte le DATE (tra gennaio e febbraio)

# DOVE e QUANDO le elezioni CSAI

ROMA - La «democratizzazione» delle strutture sportive automobilistiche italiane bene o male avanza. La CSAI ha infatti comunicato luoghi, date ed orari delle assemblee nelle quali gli aventi diritto (cioè coloro che entro i termini sono divenuti titolari di licenza, non molti, a quanto ci risulta, e poi i piloti) elegeranno i delegati di «zona» che andranno a rappresentarli in sede CSAI.

Questo il dettaglio delle convocazioni:

- 25-1 PERUGIA: ore 15, sede A.C.  
25-1 BARI: ore 17, Fiera del Levante-Padiglione Cassa del Mezzo-giorno  
26-1 POTENZA: ore 10, sede A.C.  
26-1 COSENZA: ore 10, Sporting Club  
31-1 GENOVA: ore 20,30, sede A.C.  
1-2 CAMPOBASSO: ore 17, sede A.C.  
1-2 CAGLIARI: ore 17, sede A.C.  
1-2 TORINO: ore 10, Teatro Nuovo-Salone dell'Automobile  
1-2 MILANO (Lombardia 1): ore 15, Circolo della Stampa  
1-2 TRENTO: ore 17, Via Pozzo 6 sede A.C.  
2-2 NAPOLI: ore 10, sede A.C.  
2-2 PESCARA: ore 10, sede A.C.  
2-2 BRESCIA (Lombardia 2): ore 10, Camera di Commercio  
2-2 ANCONA: ore 10, Loggia dei Mercanti  
7-2 PADOVA (Veneto): ore 20,30 Collegio Universitario  
8-2 ROMA: ore 17 sede da stabilire (molto probabilmente all'A.C.)  
9-2 UDINE (Friuli-Venezia Giulia): ore 10, Camera di Commercio  
9-2 BOLOGNA: ore 10,30, sede da stabilire (molto probabilmente all'A.C.)  
15-2 FIRENZE: ore 17, sede A.C.  
16-2 PALERMO: ore 11, sede A.C.



## Le gomme otto-e-mezzo

MILANO - Il 16 gennaio prossimo si terrà alla CSAI, una riunione tecnica per la definizione del regolamento 1975 per la Formula Italia, alla luce delle proposte CSAI al congresso di Genova e delle susseguenti osservazioni.

Rispetto a quanto avevamo anticipato (vedi AS n. 47, pag. 38), l'unica variazione riguarderà gli ammortizzatori, per cui era prevista una libertà totale che è stata giustamente considerata inutile e troppo dispendiosa (un Koni con carcassa di alluminio, registrabile nei due sensi, costa circa 100.000 lire).

Nella stessa riunione, si ratificheranno i ritocchi (come i pneumatici Kleberb nel foto) al regolamento tecnico della Formula 850.

● Pare che per il Premio AGI al costruttore F. 1 del prossimo anno, la CSAI si stia orientando, su 10 milioni da dare al costruttore italiano migliore nel mondiale e 15 per il team che farà correre pilota italiano.

## CSAI «bronzea»

ROMA - Dopo il danno anche le beffe per gli organizzatori della Scuderia Carpine di Magione. Come ben si sa, il primo settembre scorso lo schieramento della finale di F. Italia compilato in modo corretto dal direttore di gara Berardini era stato variato all'ultimo momento da Giacchini ed Amendola con una (a dir poco) assurda interpretazione di regolamento.

Ebbene, dopo tre mesi la Carpine ha ricevuto da parte della CSAI una lettera nella quale si spiegava che la gara poteva considerarsi regolare ma si chiedeva per il futuro «una più stretta osservanza dei regolamenti» dopo che l'errore era stato fatto da un funzionario di via Solferino. CSAI dunque degna di un campionato mondiale delle facce di bronzo.

## ABBONAMENTI per provare al MUGELLO

FIRENZE - L'Automobile Club Firenze ha deciso di attuare una serie di facilitazioni e sconti per favorire l'utilizzazione del circuito del Mugello da parte di privati, scuderie club auto e motociclisti per le prove libere e la circolazione turistica. A partire dal 2 gennaio sono disponibili tessere speciali di abbonamento valevoli per cinque ore compressive di prova, suddivise per comodità in dieci mezz'ore. Le tessere hanno la validità di un anno ed il costo è di lire 18.000 tutto compreso. Una ulteriore facilitazione è prevista per le scuderie e moto club: acquistando un minimo di venti tessere per i propri soci il costo scende a 15.000 lire. Infine l'ACF stipulerà uno sconto del 10 per cento sulle attuali tariffe di utilizzo della pista ai possessori di licenza CSAI ed PMI.

Le nuove tariffe sono state decise per sostenere concretamente gli sport motoristici e permettere agli appassionati di provare i loro mezzi e praticare la loro attività preferita senza correre il rischio di pesanti multe per eccessi di velocità.

Le tessere di abbonamento per il Mugello possono essere richieste al Servizio Pubblicità dell'ACF in viale Amendola 36 a Firenze, e presso lo stesso Autodromo

# Sempre più difficile per il TRIBUNALE d'APPELLO CSAI la giusta sentenza

# Per il Giro «tagliato» difesa boomerag

### SPECIALE AUTOSPRINT

ROMA - E' rimasto decisamente perplessa il dottor Alfredo Arienzo, presidente del Tribunale Nazionale di Appello che venerdì 20 dicembre si è riunito per decidere in merito al ricorso presentato al termine del «Giro d'Italia» dell'equipaggio composto dai romani ROBERTO NARDINI e STEFANO FORTINI (l'appello era stato comunque firmato da Bigliuzzi perché a Torino non era presente un rappresentante ufficiale della scuderia Blue Team) in base a precise testimonianze avvenute accusato gli equipaggi PINTO-BERNACCHINI e «MICI» MAGGIORA di aver usufruito di un tratto autostradale tra i controlli orari di Lucca e Pontremoli.

A mettere la pulce nell'orecchio all'alto funzionario è stata la stessa linea di difesa adottata dalla Fiat per Pinto e da «Mici», basata su di una tesi esplosiva e che potrebbe rivelarsi un vero asso nella manica per i diretti interessati, pur se al momento una lunga serie di dubbi certamente più che legittimi lascia aperte le porte a tutte le possibilità.

«L'autostrada? Sì, effettivamente ne abbiamo fatto uso, — danno detto in camera di consiglio Pinto e «Mici» — ma non certamente per comodità, anzi, il tratto autostradale ha allungato il nostro

percorso. Infatti una volta arrivati al controllo di Pontremoli (situato nell'area di un distributore di benzina aperto e sfavillante di luci, n.d.r.) ci siamo preoccupati di trovare benzina ed abbiamo imboccato l'autostrada per trovare un distributore visto che erano quasi le sette di sera. Fatto il pieno, siamo stati costretti a tornare verso sud al casello di Aulla, dove siamo tornati indietro per uscire a Pontremoli».

Ed è stato proprio a quest'ultimo casello che il superstestimone Claudio Simonelli (inviato sul posto dai reclamanti e pedina decisiva in sede di appello) ha visto uscire lo spider Abarth di Pinto seguito dalla 125 dell'assistenza (anche quella doveva fare benzina?) targata TIO K81033 e la pantera di «Mici» che hanno poi creato un caso destinato a rimanere negli annali delle corse. I due piloti vorrebbero dunque sostenere che si è trattato di un grosso equivoco e che l'accusa di antisportività nei loro riguardi è del tutto infondata.

Realtà romanzesca o «pensata» di un principe del foro? E' chiaro da una tesi tanto azzardata e così poco credibile ha avuto l'effetto di un sasso in una piccionina ma ha anche lasciato del tutto perplessi il giudice Arienzo e gli altri consiglieri che, in base all'appello, aveva creduto di dover giudicare sulla vali-

dità del tratto autostradale ed invece si sono trovati di fronte ad un fatto del tutto nuovo.

Per il comitato organizzatore del Giro d'Italia è stato ascoltato l'ex segretario della CSAI De Minicis che era commissario sportivo della gara a tappe, ma la sua deposizione non ha portato novità di rilievo.

Per questa ragione e forse la preoccupazione di non convincere molto, il direttore sportivo della Fiat Silecchia (visibilmente contrariato per l'appello oltre che giustamente seccato assieme a «Mici» per l'inguaribile vizio della CSAI di avvisare gli interessati di un procedimento a loro carico solo qualche giorno prima della convocazione: «Tutta la vicenda noi l'abbiamo seguita solo nelle pagine di AUTOSPRINT», hanno dichiarato), oltre alla tesi della deviazione probenzina si era premurato di avere altre frecce nel suo arco se non fosse stato possibile negare l'eventuale evidenza dei fatti.

«Anche se avessimo percorso l'autostrada, — ha dichiarato il d.s. Fiat con «Mici» che naturalmente si allineava alla linea di condotta della casa torinese, «non significherebbe proprio nulla perché il regolamento da solo delle indicazioni di massima e non vieta nessun tipo di strade. E non è nemmeno vero

che saremmo andati contro le norme di circolazione che impediscono l'effettuazione di gare in autostrada perché si tratta di una manica di trasferimento a 50 kmh, e nel pieno rispetto del codice. D'altronde c'è il precedente illustre del Rally dei Fiori del '65 che aveva dei tratti di avvicinamento dove addirittura non si poteva fare a meno di usufruire dell'autostrada, perché vi erano due controlli presso gli Autogrill di Novara e del Cantigallo. Senza contare che il Rally di Montecarlo del prossimo gennaio presenta un tratto di raccordo da percorrere sull'Autostrada. Non ci dovrebbero dunque essere dubbi».

Ma allora perché (deve essere stata questa la domanda che si è posto il dottor Arienzo) si cerca di convincere i giudici di essere andati a fare benzina in un posto scomodo quando vi era un bel distributore al controllo orario. Il caso si presenta sempre più complicato e non è detto che la sentenza debba essere per forza a «tarallucci e vino» come in fondo tutti si aspettano. Lo fanno pensare alcune sveltissime indiscrezioni rilasciate dal collegio giudicante che non sembra molto convinto della posizione dei due equipaggi tra quella quindicina braccata dal notaio e dall'avvocato di Roma in quel famoso fine pomeriggio di ottobre.

Daniele Buzzone