

LEGGETE SUBITO

I conti della F.1



DA PAGINA 4

PRONTI così al 1975

DA PAGINA 19



URRACO test



A PAGINA 49



33 DOMENICA SPRINT
36 KARTING
62 TUTTE SPRINT
64 POSTA ESPRESSO
66 COMPRA VENDITA



Il ciclo dello sviluppo di sviluppo AUTO SPRINT

№ 18 629.114.82
S.A229-S.A227. Gonnolly automobili Ferrari - Cevenini-Giancarlo 74 in Sudamerica e divinita costi. Le ultime modifiche viste a B. Hatch. «Autosprint», 1974, 14, № 13, 15 (itala). См. также: P. della Giorgio, La Ferrari (48-3) a mutazione continua da Colombo alla «Troika». «Autosprint», 1974, 14, № 13, 11, 14 (itala).
Усовершенствованы новые модели гонимых автомобилей фирмы Ferrari. База автомобильная (2500 км) осталась без изменений. Передняя колесная база стала 1600 мм (была 1608 мм); задняя — 1640 мм (была 1604 мм). Место водителя, системы рулевого управления и все приборы управления значительно сместились вперед. В результате получена возможность сосредоточить в зоне центра тяжести автомобильной топливной баки топливной емкости, радиатора и масляный бак. По мере расхода топлива и масла не нарушается оптимальное распределение нагрузки между передними и задними колесами. Передняя подвеска усилена и упрощена. Усовершенствована конструкция задней подвески. Найдено оптимальное положение мест водителя передка для двигателя, воздушных и масляных радиаторов. Ил. 15. А. Е. Лейсенко

№ 18 629.114.81
S.A122. Мексиканская автомобильная выставка в Женеве. Cevenini Giancarlo. 44th Salon international de l'automobile, Genève, 14-24 mars 1974. Le sprague difficult di Geneva. «Autosprint», 1974, 14, № 12, 4-5, 8 (itala).

Стены большинства крупных автомобильных фирм разрабатывают новые модели гоночных автомобилей, сколько их экономичность. Концерн FIAT демонстрировал данные по расходу бензина известных моделей легковых автомобилей Fiat 124, 126, 127, 128 и 132 при прохождении пути в 2664 км (от Женевы до Милана). Средн расход топлива был представлен 4-звездный седан SEAT 127. Итальянская фирма Lancia показала спортивную модель Stratos. Фирма Alfa Romeo внесла изменения в Шеняриши мол. Alfasud, уже упомяну-

№ 18 629.114.82
S.A228. Японский гоночный автомобиль MAKJ - Jarana con F.I. «Autosprint», 1974, 14, № 12, 24 (itala).
Собирается, что в автомобильных гонках в Испании в 1974 г. примет участие недавно созданный группой молодых японских конструкторов автомобиль MAKJ. Ил. 3. А. Е. Лейсенко

№ 18 629.114.82
S.A229. Гонимый автомобиль ISO-Marlboro Cevenini Giancarlo. La trilogia della ISO (per 30 milioni in piu). «Autosprint», 1974, 14, № 15, 12-13 (itala).

В соревнованиях чемпионата мира 1974 года для гоночных автомобилей по формуле 1 удачным дебютом дебюта мол. ISO-Marlboro, вошедшей в историю призеров. Однако эти гонки выявили конструктивные недостатки машины (повышенное аэродинамическое сопротивление и недостаточная мощность двигателя). Аэродинамическая форма автомобиля уже улучшена. Мощность двигателя будет повышена с 430 до 460 л.с. Дальнейшие изменения будут внесены в аэродинамические х-хи. Усовершенствована подвеска. Ил. 3. А. Е. Лейсенко

№ 18 629.114.82
A.№ 8 A225. Гонимый автомобиль Ferrari T.S. Rossetto Giorgio. Il computer ha disegnato l'altissima T.S. La Ferrari trasversale. «Autosprint», 1974, 14, № 15, 21 (itala).
На новой мол. T.S. установлен двигатель V8, расположенный поперечно с некоторым наклоном вперед. Это дает возможность уменьшить базу автомобиля. Рама выполнена из титановых труб квадратного сечения. Ил. 1. А. Е. Лейсенко

№ 18 629.114.82
V.8 A117. Советский гоночный автомобиль «Эстония-18». — La formula URSS con motori Fiat Zhiguli. «Autosprint», 1974, 14, № 15, 2 (itala).
На усовершенствованном автомобиле установлен двигатель ВАЗ 1198 см³ с верхним распределительным валом, имеющим шестой привод. Шасси сконструировано из сверхпрочной алюминиевой сплавной и титалина на базе известного трансформированного автомобиля мол. 16M. Шасси имеет трубчатый каркас и во многом повторяет классическую схему английских гоночных автомобилей формулы 3, выходящих несколько лет назад. Ил. 1. В. Н. Ненашкин

• Questa non ve la sareste aspettata, eh? AUTOSPRINT in caratteri cirillici. Ma scripta manent. La rassegna della stampa sovietica documenta con questi ritagli il vasto e che sui quotidiani e riviste specializzate dell'URSS trovano i servizi di AUTOSPRINT. Le citazioni sono ampie, dalla F. 1 alle novità dei Saloni. Il che tra l'altro dimostra che all'EST c'è qualcosa di nuovo («di grosso») in tema di interesse verso l'automobile in generale ma anche per lo sport automobilistico. Siamo sicuri che questo credito riscosso da AUTOSPRINT nella grande nazione sovietica farà piacere anche ai nostri lettori. Purtroppo c'è qualcuno che... ha perso la testa (come i nostri Cevenini e Rossetto sentendosi tanto internazionali!...).

ZANZARA

Indeciso il confronto consumi-potenza

Deciderà FERRARI per i serbatoi Autodelta sulle F.1

• Che i costruttori F. 1 inglesi sostengono a spada tratta l'indirizzo CSI di un contenimento dei carichi-carburante sulle monoposto 3000z è comprensibile. Per loro è l'unico modo di bilanciare la maggiore potenza del boxer Ferrari, peraltro costigato dal maggior peso di benzina necessaria per il consumo maggiore dei 12 cilindri rispetto all'otto. Lo ha detto chiaramente anche Duckworth alla premiazione di AUTO-SPRINT: «Con qualche cavallo di incremento possiamo bilanciare il vantaggio Ferrari sempre condizionata dalla quarantina di litri in più che deve imbarcare in partenza». Comunque è evidente che Enzo Ferrari, in seno alla stessa Associazione Costruttori F. 1, si batte contro la tendenza della riduzione dei serbatoi. Se fino a 210 litri può considerarsi ancora sufficientemente al sicuro, anche per il contenimento dei giri attuato per quest'anno a 12 mila e 2 con diversa utilizzazione della «coppia», sulla programmata riduzione ulteriore Ferrari non può essere d'accordo. E' quanto ha fatto dire in sede di Associazione Costruttori: «Si vuol forse punire il progresso tecnico, riducendo la ricerca della maggiore potenza?» ribadendolo anche alla CSI. Ora però ha anche un sostenitore di appoggio, cioè quell'«Elettore» che si appresta a usare anche lui un dodici cilindri come l'Alfa Romeo, anch'esso col pregiudizio del maggior consumo. La proposta alternativa di Ferrari è quella già nota: serbatoi da 120 litri con diversa strutturazione dei Gran Premi, cioè chilometraggi diversificati o da rifornimenti intermedi o da eventuali due manches.

La sicurezza di contro sarebbe garantita dalla adozione del serbatoio AUTODELTA, in quanto il maggior peso non inciderebbe sul rapporto peso-potenza, perché gli 80-90 litri di peso carburante ridotti, offrirebbero senza problemi l'utilizzo del più pesante serbatoio antinfiamma a cellula. Ferrari è stato delegato dalla Asso-FI a contattare l'ing. Chitti dell'Autodelta, per essere messo al corrente degli ultimi sviluppi tecnici del progetto serbatoio-sicuro nella evoluzione dell'involucro Pirelli in gomma. La sua relazione sarà determinante perché l'Associazione Costruttori prenda così una decisione unitaria e tolga quel «veto» persino antianitario.

«Preferisco il CANE»

• L'oroscopo cinese del n. 1 '75 ha suscitato simpatico scalpore. Personaggi del nostro ambiente di corsa e lettori qualsiasi non hanno mancato di... guardarsi allo specchio astrologico asiatico. E, più o meno scoperta, qualche reazione c'è stata. Anzi tante. Purtroppo alcune nostre indicazioni di data sono risultate errate. Per Munari, per esempio, abbiamo avuto il torto di correggerci con una documentazione ufficiale. Ma Sandro ci ha tenuto a confermarsi «drago» (come leggett a pagina 99). Un'altra «garbata protesta» l'ha fatta il mago di Maranello. Ed ha perfettamente ragione. Il lapsus nel suo caso è abbastanza clamoroso, anche se intuitivamente banale. Se ne saranno accorti facilmente tutti i nostri lettori, adusi a leggere citazioni ripetute sul «ragazzo del '98» (e quindi non del '97). La sfumatura di un anno basta per passare dal gallo al CANE, dalla coabitazione con Ickx a quella con Fittipaldi! «Il segno del CANE mi sta meglio e mi piace di più» ci ha telefonato Ferrari. E si può ben capirlo. Sia perché l'oroscopo carattere comincia con «... tutte le caratteristiche positive della natura umana si trovano nei nati dell'anno del cane...» sia quando conclude: «... possiedono una lingua terribilmente tagliente...». C'è però da ammettere che il capodanno cinese può spingersi sino a febbraio (Ferrari è nato il 18-2-'98), perciò potrebbe risentire della... coda del gallo.

Il corridoio di cemento

• A proposito di Ferrari. C'è un'altra annotazione riferita alle notizie dello scorso numero. Il Dr. ke ci tiene a ricordare che, se ha preso posizione contro il G.P. di Francia a Clermont Ferrand, non significa che egli sia d'accordo di contro per l'effettuazione del G.P. F. 1 nel «corridoio di acciaio e cemento di Montecarlo» e della tragedia di Bandini in poi — ribadisce Ferrari — sono sempre rimasto coerente nel mio atteggiamento contro Montecarlo, anche se ho dovuto partecipare perché la mia solitaria posizione non basta a scalfire quel crogiuolo di interessi che rappresenta. Ma tremo ad ogni corsa di più in quella ambientazione. Debbo aggiungere che conservo i ritagli dei giornali che, dopo aver scritto condanne clamorose di Montecarlo, monsignore che dopo la tragedia Bandini, mi hanno criticato l'anno dopo quando decisi di non mandare le mie macchine al G.P. Monaco».

Marcellino

DOVE corriamo domenica



PRENOTATELE
già presso il vostro
edicolante
presto in vendita

GENNAIO 1975

Le corse in calendario dal 12 gennaio al 2 febbraio in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PILOTATI
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 veloce: Regazzoni (Ferrari) in 1'52"11 media 191,664 (record)
12	1. Trofeo d'Inverno	Gr. Piloti Romani	Aut. di Vallelunga 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 (Elfyn Reppo) in 52'29"8 media 184,214 kmh
19	Western 500	Stati Uniti	Circuito di Riverside di km 5,230		●●● STK	Velocità in circuito	Cala Yarborough (Chevrolet) media 161,934
25	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Perugia	Via M. Angeloni, 1	ore 15	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
25	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Bari	Fiera del Levante	ore 17	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
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 (Ferrari) in 2'36"05, media kmh 183,520
26	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Potenza	Rione Castello	Ore 10	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
26	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Cosenza	Sporting Club	Ore 10	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
26-27	Giro del Lussemburgo Rally Invernale	Lussemburgo			●●●	Rally	
31	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Genova	V.le Brigate Partigiane, 1	Ore 20,30	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
31-1/2	Rally Artico	Finlandia			●●● Camp. Europ. Cond. Rally	Rally	Tapio Rainio (Saab V4)
1	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Campobasso	Via Cavour, 8	Ore 17	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Cagliari	Via Carboni Boi	Ore 17	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Torino	Teatro Nuovo - Salone dell'Automobile	Ore 10	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1	Elez. delegato di «Zona» Lombardia 1, per la CSAI	A.C. Milano	Circolo della Stampa	Ore 15	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Trento	Via Pozzo, 6	Ore 17	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1-2	24 Ore di Daytona	Stati Uniti	Circuito di Daytona di km 6,132		●●● Camp. Mond. Marche	Velocità in circuito	Nel 1974 la corsa non è stata disputata. Nel 1973: Carrera (Gregg-Haiwood) alla media di 170,875 kmh.

LEGENDA: ●●● = 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 **TELESPRINT**. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte, **naturalmente nei giorni delle corse (sabato e domenica)**. **TELESPRINT**, la rubrica di tutte le corse minuto per minuto, è un servizio per i lettori di **AUTOSPRINT**.

Già riprende la stagione mondiale. Queste cifre vi fanno capire perchè le grandi monoposto sfuggono alla crisi



i conti in tasca alla F.1

E' più inaccessibile dell'oro di Fort Knox il piano finanziario che regola gli « emolumenti » dei piloti e delle squadre che partecipano al campionato mondiale di F.1. Lo abbiamo chiesto ripetutamente a tutti ma, con scuse varie, non ci è stata data risposta. Lo stesso segretario della Formula One Association il sig. Mc Intosh non ha neppure risposto ad una nostra precisa richiesta del « segretissimo » piano.

AUTOSPRINT è riuscito così a rimettere insieme i pezzi del complesso mosaico ed ha fatto **I CONTI, GRAN PREMIO PER GRAN PREMIO**, di quanto hanno guadagnato piloti e Case partecipanti al **MONDIALE PILOTI 1974**. Cerchiamo di vedere come è articolato questo piano:

❶ **STARTING MONEY** - E' la cifra che viene data in base alle posizioni di partenza ad ogni pilota. Essa comprende spese di trasporto delle macchine e materiali. Dal primo al ventesimo sono (in lire ita-

liane, tenendo presente un cambio della sterlina mediamente di 1600 lire) **2.608.000** lire, il 21., 22., 23., hanno invece **1.398.400** lire, il 24. **1.048.000** e il 25. **838.400**. I partenti in più non percepiscono nulla.

Il totale che gli organizzatori devono pagare per un G.P. di 25 partenti è quindi di **57.193.600** lire, più **250.000** lire per chi ha fatto il miglior tempo e **125.000** per il secondo in prova.

❷ **PREMIO FIA** - Alle prime tre macchine classificate l'anno precedente la FIA dà un premio che è di **451.200** lire ad ogni partenza, per un totale ad ogni abbassarsi di bandierina di **L. 1.353.600**.

❸ **TEAM BONUS** - Durante la prima parte della stagione (i primi otto Gran Premi in pratica), viene pagata ad ogni marca per ogni primo posto conquistato l'anno precedente lire **334.400**, ogni secondo posto lire **168.000**, ogni terzo posto lire **96.000**. Nella seconda parte del campionato i premi vanno invece cal-



Nell'Argentina-calda la F.1 ricomincia a scrivere il suo romanzo iridato edizione '75. Fino a qualche anno fa, gli organizzatori dei Gran Premi faticavano a mettere insieme una quindicina di vetture. ora invece le macchine sono diventate una trentina, fisse. E la CSI deve pensare persino ad elaborare un regolamento-di-difesa per rendere accessibile la partecipazione a tutti gli aspiranti.

C'è crisi in tutto il mondo, solo la Formula 1 sembra immune da reazioni negative. Gli sponsor accorrono, attratti dal « miele » dell'enorme interesse spettacolare che i Gran Premi comportano presso il pubblico, il quale dal canto suo procura agli organizzatori entrate sufficienti a garantire ai « patron » del « circo » gli emolumenti che ogni anno aumentano di un 20% circa.

Per ogni gara, la « torta » da dividere è mediamente di 100 milioni di lire, secondo un sistema di attribuzione del denaro che è piuttosto complesso e che leggete in questo servizio. Naturalmente, è il pilota a vincere i premi ma non è che tutto il denaro vada a lui, e questo lo diciamo anche per tranquillizzare il fisco, ma fra pilota e casa costruttrice l'accordo viene raggiunto su basi che in molti casi è difficile conoscere.

Alla Ferrari, ad esempio, l'ingaggio d'inizio anno è comprensivo di tutte le spese per andare ai GP europei, quelle per gli allenamenti, spostamenti, alberghi eccetera, mentre per le trasferte oltre oceano la casa di Maranello paga il biglietto aereo. Altre case contribuiscono alle spese in maniera totale. Ai piloti Ferrari spetta il 50 per cento dei premi vinti, ulteriormente decurtato un 10% che va ai meccanici, mentre i premi di ingaggio e di partenza rimangono di spettanza della casa. Altri si comportano diversamente.

Alle somme di denaro ricavabili dai premi va poi aggiunta la parte, a volte molto grossa che la Casa percepisce dallo sponsor; si tratta di cifre anch'esse variabilissime, e per fare un esempio si può citare il « vitalizio » di 500 milioni della Fiat alla Ferrari, o

colati in base ai risultati della prima parte di campionato dello stesso anno.

4 CLASSIFICHE PARZIALI - Ogni Gran Premio viene diviso in tre parti più una classifica finale, ad ogni terzo di gara al primo spettano lire 1.204.843, al secondo 896.000, al terzo 756.800, al quarto 603.200 e sempre così a scalare fino al 14. che prende 102.400 lire, mentre dal 15. al 20. sono 80.000 lire a testa. I premi sono previsti soltanto per i primi venti, sia nelle classifiche parziali che in quella finale.

5 CLASSIFICA FINALE - Al vincitore di ogni Gran Premio spettano 6.169.600 lire, al 2. 4.656.000, fino al ventesimo sempre a scalare, l'ultimo prende 303.200 lire.

Nelle prossime pagine le classifiche G.P. per G.P. in base al «money» guadagnato da ciascun driver, per la sua squadra. Nell'arco di 15 Gran Premi disputati sono stati in totale 56 i piloti che si sono cimentati con la formula uno.

Carlos Reutemann, uno degli uomini più attesi della F.1 '75, pare inquadrare nel teleobiettivo l'anonimo pilota che «divora» biglietti di banca. Ogni protagonista del «circus», da buon professionista si vorrebbe identificare con lui...



i 300.000 dollari versati dalla Marlboro per Fittipaldi, o i contributi delle case petrolifere. Piuttosto sono proprio i contributi ad un singolo pilota che stanno vivendo un momento di crisi, esemplificato dalla rinuncia della Goodyear (ora in situazione di monopolio, dopo il forfait della Firestone) di continuare un ritmo di contribuzione ai piloti che aveva raggiunto cifre piuttosto elevate.

Al momento attuale, è certo che lo sponsor preferisce garantire il suo appoggio alla squadra, riducendo in pratica il suo contributo al singolo pilota con una cifra globale, ma è un fatto che ora come ora correre in Formula 1 è ancora un buon affare per molta gente. E lo fu anche nel passato, almeno per i bigs, quando ancora gli sponsor non esistevano ed i vari teams vivevano sui premi di ingaggio e di classifica. Pensare che nel '57 la Maserati, grazie soprattutto a Fangio campione del mondo, portò in Italia la tutt'altro che insignificante cifra di 257 milioni in soli ingaggi e premi vinti, che rappresentò un buon passo «positivo» nella bilancia dei pagamenti ed una concreta suggestione aziendale.

Certo, ora le cifre sono ben diverse, ed il valore intrinseco del denaro incassato è diminuito, se pensiamo che alla Ferrari un dipendente del reparto-corse «costa» in totale ben 9.500 lire l'ora, contro le 2500 di qualche anno fa. Perciò non meraviglia che un piccolo team di tipo anglosassone (come potrebbe essere la McLaren) con pochi uomini impiegati, possa tenere testa, anche economicamente, ad una squadra come la Ferrari.

Ad ogni modo, ora il monte «PREMI» Formula 1 è di circa un miliardo e mezzo di lire complessive, che come leggette sono divise con il bilancino del farmacista a quasi tutti i protagonisti del mondiale in base a tabelle tenute il più possibile segrete e da noi ricostruite; denari che, assieme a quelli versati dagli sponsors, vanno a migliorare la «bilancia dei pagamenti» della Confederazione Elvetica...

il TOTALE dei TOTALI

Quanto hanno guadagnato le squadre nel mondiale F.1 '74

FERRARI	223.473.525
McLAREN	
Marlboro-Texaco	208.228.658
TYRRELL	199.328.172
LOTUS	182.098.744
BRABHAM	157.691.753
BRM	90.110.200
UOP-SHADOW	80.319.400
LOLA-EMBASSY	71.451.200
HESKETH	69.467.800
ISO-MARLBORO	59.325.600
EXAGON	58.849.200
YARDLEY McLaren	54.944.000
MARCH	42.230.600

Se non ha vinto la classifica a punti del campionato del mondo di F.1, Regazzoni si è tolto la soddisfazione di aggiudicarsi quella... a soldi. Per conto della Ferrari lo svizzero di Lugano, ha infatti battuto (in moneta) di oltre tre milioni di lire il suo antagonista brasiliano che si cinge della corona bis di campione del mondo. E' curioso ricordare che nella Can-Am erano proprio i denari vinti a stabilire la classifica!

REGAZZONI ha vinto di soli premi di partenza e di arrivo nella stagione 1974, oltre 113 milioni, contro i 110 di FITTIPALDI, i 102 di SCHECKTER, i 96 di LAUDA, gli 89 di PETERSON, gli 87 di REUTEMANN e così via, come vi illustriamo nella tabella-classifica che proponiamo a parte.

Per ogni GP disputato da Regazzoni la Ferrari ha vinto lire 7.564.944, Fittipaldi 7.387.982 lire,



Quanto hanno guadagnato nel '74 i piloti di F.1 (per la loro squadra)



Regazzoni

Quanto hanno guadagnato tutti i piloti nei vari G.P. '74



Fittipaldi

FERRARI n. 11 (Regazzoni)	113.204.172
McLAREN-MARLBORO - TEXACO n. 5 (Fittipaldi)	110.744.815
TYRRELL-FORD n. 3 (Scheckter)	102.553.772
FERRARI n. 12 (Lauda)	96.035.753
LOTUS-JPS n. 1 (Peterson)	89.011.344
BRABHAM n. 7 (Reutemann)	87.157.553
McLAREN-MARLBORO-TEXACO n. 6 (Hulme)	75.053.243
TYRRELL-FORD n. 4 (Depailler)	72.954.400
HESKETH-FORD n. 24 (Hunt)	65.107.200
LOTUS-JPS n. 2 (Ickx)	59.904.000
JOHN GOLDIE EXAGON n. 28 (Watson)	58.849.200
SURTEES e BRABHAM n. 8 (Pace)	55.782.400
YARDLEY - McLAREN n. 33 (Hailwood)	54.944.000
BRM-MOTUL n. 14 (Beltoise)	51.378.800
UOP-SHADOW n. 17 (Jarier)	50.061.800
ISO-MARLBORO n. 20 (Merzario)	46.359.200
LOLA-EMBASSY n. 26 (Hill)	41.906.000
MARCH n. 9 (Stuck)	39.026.400
SURTEES-McLAREN n. 33 (Mass)	33.660.800
MARCH-BETA n. 10 (Brambilla)	33.204.200
BRM-MOTUL n. 15 (Pescarolo)	23.785.200
UOP-SHADOW n. 16 (Pryce)	22.035.400
LOLA-EMBASSY n. 27 (Edwards)	18.025.600
BRM-MOTUL n. 37 (Migault)	14.945.600
ISO-MARLBORO n. 21 (Laffite)	12.996.400
LOLA-EMBASSY n. 27 (Stommelen)	11.519.600
TROJAN-FORD n. 23 (Schenken)	11.270.400
ENSGN-FORD n. 22 (Schupman)	10.838.400
UOP-SHADOW n. 16 (Redman)	9.266.000
ENSGN-FORD n. 8 (Von Opel)	9.124.800
YARDLEY-McLAREN n. 33 (Hobbs)	7.454.400
VEL-PARNELLI n. 55 (Andretti)	7.444.800
MARCH-FORD n. 10 (Ganley)	7.272.400
UOP-SHADOW n. 16 (Revson)	5.510.400
BRABHAM-FORD n. 8 (Robarts)	5.084.800
AMON-FORD n. 30 (Amon)	5.003.200
PENSKE PC 1 n. 66 (Donohue)	4.689.600
MC LAREN-FORD n. 23 (Charlton)	3.235.200
MARCH-FORD n. 9 (Wisell)	3.036.800
BRABHAM E SURTEES n. 32 (Koinigg)	2.876.800
TOKEN n. 35 (Ashley)	2.340.800
HESKETH-FORD n. 31 (J. Scheckter)	2.248.000
TYRRELL-FORD n. 32 (Keyzan)	2.180.800
SURTEES n. 30 (Quesster)	2.153.600
ENSGN n. 22 (Wilts)	2.100.800
SURTEES n. 18 (Bell)	1.904.000
ISO MARLBORO n. 21 (Belso)	1.715.200
UOP-SHADOW n. 16 (Roos)	1.398.400
LOLA-EMBASSY n. 27 (Gethin)	1.398.400
SURTEES n. 34 (Kinnunen)	1.208.000
LOTUS FORD n. 30 (Driver)	838.400
ISO-MARLBORO n. 21 (V. Lennep)	769.600
BRABHAM-FORD n. 34 (Pilette)	622.400
BRABHAM-FORD n. 43 (Larrousse)	
BRABHAM-FORD n. 50 (Wietzes)	

GP Argentina

HULME	11.774.443
LAUDA	9.520.000
REGAZZONI	8.217.400
HAILWOOD	7.190.400
REUTEMANN	6.816.966
BELTOISE	6.019.200
DEPAILLER	5.127.600
GANLEY	4.664.400
PETERSON	4.099.600
FITTIPALDI	3.795.200
WATSON	3.539.200
ICKX	3.520.000
PESCAROLO	2.906.800
PACE	2.902.400
HILL	2.881.600
MERZARIO	2.688.000
SHECKTER	2.688.000
REVSON	2.608.000
HUNT	2.608.000
JARIER	2.608.000
MASS	2.608.000
EDWARDS	1.878.400
ROBARTS	1.558.400
STUCK	1.526.400
MIGAULT	1.048.000
V. OPEL	838.400

TOTALE L. 105.632.809

GP Brasile

FITTIPALDI	12.333.286
REGAZZONI	9.812.800
ICKX	8.651.200
PACE	7.155.200
HAILWOOD	6.209.600
PETERSON	6.165.643
REUTEMANN	5.275.400
DEPAILLER	4.361.400
HUNT	4.148.800
HULME	4.092.800
SHECKTER	3.867.200
BELTOISE	3.795.200
MASS	3.476.800
REVSON	2.902.400
JARIER	2.768.000
STUCK	2.736.000
MERZARIO	2.688.000
PESCAROLO	2.248.000
LAUDA	2.608.000
WATSON	2.608.000
GANLEY	2.608.000
HILL	2.094.400
MIGAULT	1.966.400
ROBARTS	1.830.400
EDWARDS	918.400

TOTALE L. 107.321.529

GP Sud Africa

REUTEMANN	12.392.129
BELTOISE	8.652.400
HAILWOOD	8.342.400
DEPAILLER	6.798.400
STUCK	5.884.800
MERZARIO	5.143.600
LAUDA	5.038.600
FITTIPALDI	4.859.000
SHECKTER	4.639.600
HULME	4.224.000
REGAZZONI	4.121.600
BRAMBILLA	3.817.600
PACE	4.026.000
HILL	3.587.200
CHARLTON	3.235.200
ICKX	2.608.000
HUNT	2.608.000
WATSON	2.608.000
PETERSON	2.608.000
MASS	2.608.000
J. SHECKTER	2.248.000
KEYZAN	2.180.800
PESCAROLO	2.024.000
ROBARTS	1.696.000
DRIVER	838.400
MIGAULT	702.400

TOTALE L. 107.492.129

GP Spagna

LAUDA	12.642.129
REGAZZONI	9.952.000
FITTIPALDI	8.342.400
STUCK	7.708.000
SHECKTER	6.220.800
HULME	5.138.800
DEPAILLER	4.548.800
HAILWOOD	4.064.000
HUNT	4.052.800
WATSON	3.716.800
PACE	3.672.000
PESCAROLO	3.662.400
REDMAN	3.643.000
MERZARIO	3.211.200
MASS	2.902.400
PETERSON	2.733.000
HILL	2.688.000
ICKX	2.608.000
REUTEMANN	2.608.000
BELTOISE	2.608.000
SCHENKEN	1.643.200
AMON	1.388.400
MIGAULT	1.388.400
V. OPEL	1.048.000
JARIER	702.400

TOTALE L. 102.912.929



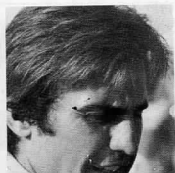
A Scheckter



A Lauda



A Peterson



A Reutemann



A Hulme



A Depailler

GP Belgio

FITTIPALDI	12.083.286
LAUDA	9.780.800
SCHECKTER	8.622.600
REGAZZONI	8.506.043
BELTOISE	5.515.200
HULME	5.191.600
HAILWOOD	4.912.000
WATSON	3.824.000
JARIER	3.780.800
SCHUPPAN	3.481.600
HUNT	3.056.000
REDMAN	3.015.000
PETERSON	2.945.600
DEPAILLER	2.902.400
ICKX	2.886.400
SCHENKEN	2.560.000
MERZARIO	2.608.000
PACE	2.608.000
STUCK	2.608.000
PESCAROLO	2.608.000
PRYCE	2.608.000
HILL	1.608.000
V. OPEL	1.478.400
EDWARDS	1.438.400
BRAMBILLA	1.390.400
REUTEMANN	1.048.000
MIGAULT	918.400
V. LENNEP	769.600
PILETTE	622.400
LARROUSSE	
TOTALE	L. 105.376.529

GP Francia

PETERSON	12.517.129
LAUDA	11.066.000
REGAZZONI	9.561.600
SCHECKTER	8.104.000
ICKX	6.859.200
HULME	5.561.200
HAILWOOD	5.217.600
DEPAILLER	4.030.400
MERZARIO	4.422.400
BELTOISE	4.155.200
BRAMBILLA	3.936.000
JARIER	3.792.000
WATSON	3.512.000
EDWARDS	3.465.600
PRYCE	2.608.000
FITTIPALDI	2.608.000
HUNT	2.608.000
REUTEMANN	2.608.000
MASS	2.608.000
PESCAROLO	2.608.000
MIGAULT	2.260.800
HILL	2.424.000

TOTALE L. 107.341.129**GP Svezia**

SCHECKTER	12.517.129
DEPAILLER	10.170.000
HUNT	8.437.600
FITTIPALDI	7.036.800
JARIER	5.932.000
HILL	4.979.600
EDWARDS	4.707.200
LAUDA	4.121.600
BRAMBILLA	4.091.200
V. OPEL	3.971.200
WATSON	3.808.000
HULME	3.160.000
REUTEMANN	3.056.000
WISSELL	3.036.800
ICKX	2.688.000
REGAZZONI	2.608.000
PETERSON	2.608.000
HAILWOOD	2.608.000
BELTOISE	2.608.000
PESCAROLO	2.608.000
SCHUPPAN	1.792.000
BELSO	1.715.200
MASS	1.500.800
PACE	1.398.400
ROOS	1.398.400
KINNUNEN	1.208.000

TOTALE L. 103.885.729**GP Germania**

REGAZZONI	12.517.129
SCHECKTER	9.952.000
REUTEMANN	8.804.000
PETERSON	7.155.200
ICKX	6.412.800
PRYCE	5.144.000
STUCK	4.836.800
JARIER	4.516.800
HILL	4.089.600
MASS	3.812.800
PACE	3.539.200
HAILWOOD	3.160.000
DEPAILLER	3.056.000
HUNT	2.934.000
LAUDA	2.858.000
MERZARIO	2.688.000
FITTIPALDI	2.608.000
WATSON	2.608.000
HUNT	2.608.000
BELTOISE	2.608.000
PESCAROLO	2.310.400
BRAMBILLA	2.292.800
BELL	1.904.000
LAFFITE	1.398.400
SCHUPPAN	1.398.400
ASHLEY	782.400

TOTALE L. 105.995.929**GP Monaco**

PETERSON	12.083.286
SCHECKTER	9.627.200
JARIER	8.804.800
REGAZZONI	7.470.600
FITTIPALDI	6.220.800
HILL	4.864.000
DEPAILLER	4.132.800
WATSON	4.057.200
LAUDA	4.062.483
EDWARDS	2.929.600
HUNT	2.902.400
ICKX	2.838.400
REUTEMANN	2.608.000
STUCK	2.608.000
HAILWOOD	2.608.000
BELTOISE	2.608.000
HULME	2.608.000
MERZARIO	2.608.000
BRAMBILLA	2.608.000
REDMAN	2.608.000
PACE	2.608.000
MIGAULT	2.608.000
PESCAROLO	1.196.800
SCHENKEN	1.398.400
SCHUPPAN	1.398.400
TOTALE	L. 100.067.169

GP Gran Bretagna

SCHECKTER	11.774.443
FITTIPALDI	9.211.200
ICKX	8.140.800
REGAZZONI	7.308.800
REUTEMANN	6.209.600
LAUDA	6.422.886
HULME	5.036.800
PRYCE	4.960.000
PACE	4.441.600
PETERSON	4.486.600
WATSON	3.700.800
MASS	3.390.400
HAILWOOD	3.286.400
MIGAULT	3.281.600
STUCK	2.806.400
DEPAILLER	2.779.200
MERZARIO	2.786.000
JARIER	2.710.400
HUNT	2.608.000
BRAMBILLA	2.608.000
BELTOISE	2.377.600
HILL	2.190.400
PESCAROLO	1.750.400
GETHIN	1.398.400
SCHENKEN	838.400
TOTALE	L. 106.454.929

GP Olanda

LAUDA	12.642.129
REGAZZONI	10.045.000
FITTIPALDI	8.651.000
HAILWOOD	7.345.600
SCHECKTER	6.257.600
DEPAILLER	5.777.200
WATSON	4.852.800
PETERSON	4.480.000
REUTEMANN	3.824.000
ICKX	3.748.800
BRAMBILLA	3.747.200
HULME	3.096.000
V. OPEL	2.836.800
SCHUPPAN	2.768.000
JARIER	2.688.000
EDWARDS	2.688.000
HUNT	2.608.000
PRYCE	2.608.000
BELTOISE	2.608.000
HILL	2.608.000
MASS	2.608.000
MERZARIO	1.800.000
STUCK	1.398.400
MIGAULT	1.112.000
PESCAROLO	1.048.000
TOTALE	L. 102.846.729

GP Austria

REUTEMANN	12.517.129
HULME	8.675.000
HUNT	7.592.000
REGAZZONI	7.307.200
WATSON	6.529.600
BRAMBILLA	5.187.200
HOBBS	4.590.400
FITTIPALDI	4.121.600
SCHENKEN	3.865.000
PETERSON	3.659.200
PACE	3.659.200
DEPAILLER	3.196.800
STUCK	2.907.200
LAUDA	2.858.000
JARIER	2.827.200
MERZARIO	2.763.200
LAFFITE	2.688.000
BELTOISE	2.688.200
SCHECKTER	2.608.000
STOMMELEN	2.608.000
PRYCE	2.608.000
QUESTER	2.153.600
ASHLEY	1.558.400
ICKX	1.398.400

TOTALE L. 102.125.329

GP Italia	
PETERSON	12.083.286
FITTIPALDI	9.812.800
SCHECKTER	8.651.200
MERZARIO	7.144.000
HULME	6.134.400
PACE	5.315.200
WATSON	4.766.400
DEPAILLER	4.084.200
LAUDA	4.062.843
HILL	3.216.000
JARIER	2.865.600
HOBBS	2.864.000
STOMMELEN	2.838.400
LAFFITE	2.806.400
REUTEMANN	2.733.000
ICKX	2.688.000
PRYCE	2.678.400
REGAZZONI	2.608.000
HUNT	2.608.000
BELTOISE	2.608.000
BRAMBILLA	2.608.000
STUCK	2.608.000
SCHENKEN	2.608.000
MIGAUULT	1.048.000
PESCAROLO	838.400
TOTALE LIRE	102.278.129

GP Canada	
FITTIPALDI	12.024.443
REGAZZONI	9.520.000
PETERSON	7.985.600
HUNT	7.192.000
DEPAILLER	6.040.000
HULME	5.144.000
LAUDA	5.142.683
ANDRETTI	4.836.800
PACE	4.783.600
REUTEMANN	4.014.400
STOMMELEN	3.721.600
SCHECKTER	3.364.800
LAFITTE	3.310.400
MASS	3.276.800
PRYCE	2.961.000
JARIER	2.865.000
MERZARIO	2.710.000
WATSON	2.688.000
BELTOISE	2.608.000
ICKX	2.248.000
DONOHUE	2.001.600
KOINIGG	1.478.400
STUCK	1.398.400
AMON	998.400
WIETRES	—
TOTALE LIRE	105.614.326

GP Stati Uniti	
REUTEMANN	12.642.129
PACE	9.673.600
HUNT	9.208.200
FITTIPALDI	7.036.800
WATSON	6.030.400
DEPAILLER	5.144.000
MASS	4.868.800
AMON	4.014.400
JARIER	3.843.200
SCHECKTER	3.659.200
PETERSON	3.651.200
REGAZZONI	3.648.000
PRYCE	3.230.400
LAUDA	3.211.200
MERZARIO	3.148.800
HILL	2.806.400
LAFITTE	2.763.200
DONOHUE	2.688.000
ANDRETTI	2.608.000
ICKX	2.608.000
HULME	2.608.000
STOMMELEN	2.352.000
WILDS	2.100.800
KOINIGG	1.398.400
BRAMBILLA	918.000
TOTALE LIRE	105.861.129

La classifica dei TEAM BONUS

In base ai risultati conseguiti nel 1973, al via dei primi sette GP del 1974 le squadre che hanno incassato più «TEAM-BONUS» sono:

LOTUS	29.094.400
TYRRELL	17.504.000
McLAREN-Marlboro	12.441.000
HESKETH	2.112.000
BRABHAM	
UOP SHADOW	1.536.000
SURTEES	768.000

Come si vede non c'è la Ferrari, che però la ritroviamo negli ultimi sette GP, dove i «Team-Bonus» vengono conteggiati in base ai risultati conseguiti nella prima parte del campionato.

FERRARI	11.233.600
McLAREN	9.038.400
TYRRELL	5.364.800
LOTUS	3.012.800
BRABHAM	2.340.800
BRM-UOP SHADOW	1.176.000

Il «guadagno» medio dei 56 piloti per ogni GRAN PREMIO disputato nel 1974

REGAZZONI	7.546.944	(15 G.P.)
FITTIPALDI	7.387.982	(15 G.P.)
SCHECKTER	6.836.918	(15 G.P.)
LAUDA	6.402.383	(15 G.P.)
PETERSON	5.934.088	(15 G.P.)
REUTEMANN	5.813.503	(15 G.P.)
HULME	5.003.549	(15 G.P.)
DEPAILLER	4.863.626	(15 G.P.)
HUNT	4.340.480	(15 G.P.)
ICKX	3.993.600	(15 G.P.)
WATSON	3.923.280	(15 G.P.)
PACE	3.984.457	(14 G.P.)
HAILWOOD	4.944.908	(14 G.P.)
BELTOISE	3.669.914	(14 G.P.)
JARIER	3.850.907	(13 G.P.)
MERZARIO	3.311.371	(14 G.P.)
HILL	2.793.733	(15 G.P.)
STUCK	3.252.200	(12 G.P.)
MASS	3.060.072	(11 G.P.)
BRAMBILLA	3.018.563	(11 G.P.)
PESCAROLO	2.162.190	(11 G.P.)
PRYCE	2.754.425	(8 G.P.)
EDWARDS	2.575.085	(7 G.P.)
MIGAUULT	1.660.622	(9 G.P.)
LAFITTE	2.593.280	(5 G.P.)
STOMMELEN	2.879.900	(4 G.P.)

SCHENKEN	2.254.080	(8 G.P.)
SCHUPPAN	2.167.680	(5 G.P.)
REDMAN	3.088.266	(3 G.P.)
VON OPEL	2.303.700	(4 G.P.)
HOBBS	3.727.200	(2 G.P.)
ANDRETTI	3.722.400	(2 G.P.)
GANLEY	3.636.200	(2 G.P.)
REVSON	2.755.200	(2 G.P.)
ROBARTS	1.694.933	(3 G.P.)
AMON	2.501.600	(2 G.P.)
DONOHUE	2.344.800	(2 G.P.)
CHARLTON	3.235.200	(1 G.P.)
WISELL	3.036.800	(1 G.P.)
KOINIGG	1.438.400	(2 G.P.)
ASHLEY	1.170.400	(2 G.P.)
J. SCHECKTER	2.248.000	(1 G.P.)
KEYZAN	2.180.800	(1 G.P.)
QUESTER	2.153.600	(1 G.P.)
WILDS	2.100.800	(1 G.P.)
BELL	1.904.000	(1 G.P.)
BELSO	1.715.200	(1 G.P.)
ROOS	1.398.400	(1 G.P.)
GETHIN	1.398.400	(1 G.P.)
KINNUNEN	1.208.000	(1 G.P.)
DRIVER	838.400	(1 G.P.)
VAN LENNEP	769.600	(1 G.P.)
PILETTE	622.400	(1 G.P.)

1 miliardo e mezzo di «PREMI» nel '74

● Premi pagati nella prima parte della stagione L. 835.535.552

● Premi pagati nella seconda parte della stagione L. 735.670.900

TOTALE L. 1.571.206.452

Ai quindici GP disputati durante il 1974 hanno preso parte cinquantasei piloti che, se si fossero divisi in parti uguali il monte premi fra di loro, avrebbero incassato ciascuno la somma di 28.057.258 lire.

L'assegno-extra per i più VELOCI

Chi parte in prima fila in un Gran Premio ha a disposizione due premi, che sono così divisi: al miglior tempo assoluto 250.000 lire, al secondo miglior tempo 125.000 lire.

Durante il 1974 questi sono i soldi che hanno incassato i migliori che hanno ottenuto le prime due posizioni:

Lauda	2.250.000
Regazzoni	750.000
Reutemann, Peterson	625.000
Depailler, Pace, Scheckter	250.000
Hunt	125.000

I milioni in PIU' calcolati per il 1975

● Per il 1975 i PREMI DELLA F.1 sono aumentati di circa il 20% in base ai risultati conseguiti nel 1974, al via di ogni G.P. (fino al G.P. d'Olanda compreso), diverse squadre godranno di sostanziosi «team bonus».

La FERRARI sarà quella che farà la parte del leone nei primi otto GP mondiali, infatti con i suoi tre primi posti, sette secondi e due terzi, ad ogni abbassarsi di bandiera incasserà 2.947.000 lire che moltiplicati per otto fanno un totale di L. 23.576.000.

Leggermente inferiore sarà il premio della MCLAREN MARLBORO TEXACO campione del mondo, che ad ogni via avrà 2.586.500 lire per un totale di 20.692.000 lire.

Dietro alle due mattatrici del campionato '74 c'è la LOTUS che avrà ad ogni via 1.671.250 lire per un totale di 13.370.000 lire, poi la BRABHAM con un totale di L. 12.054.000, la HESKETH con 3.066.000, fino alla UOP SHADOW che avrà un totale nei primi otto GP di lire 1.022.000 pari a 127.750 lire ad ogni via.

La TYRRELL avrà invece 1.685.250 lire per un totale di L. 13.482.000.

Ecco in dettaglio le cifre delle varie squadre:

	1. posto	2. posto	3. posto	Totale
FERRARI	3	7	2	23.576.000
MCLAREN MARLBORO	4	3	3	20.692.000
LOTUS	3	—	3	13.370.000
TYRRELL	2	3	2	13.482.000
BRABHAM	3	1	1	12.054.000
BRM	—	1	—	1.750.000
UOP SHADOW	—	—	1	1.022.000
HESKETH	—	—	3	3.066.000

I prezzi 1975 rivalutati fanno valere un primo posto conseguito nel '74 lire 386.750, un 2. 218.750, un 3. 127.750.

IL CONTO alla rovescia

Il «PUNTO D'ORO» in classifica mondiale spetta senza ombra di dubbio a G. HILL che ha guadagnato la bellezza di 41.906.000 lire a punto... Peccato però che ne abbia conquistato uno solo!... Fittipaldi con i suoi 55 punti e i 110 e passa milioni guadagnati ha invece incassato il punto più «austero» 2.013.542 lire cadauno...

I venti piloti che hanno ottenuto punti nella classifica mondiale di F.1 nel 1974, hanno guadagnato per la loro squadra per ogni punto la seguente cifra:

HILL	41.906.000
BRAMBILLA	33.204.240
PRYCE	22.035.400
MERZARIO	11.589.800
WATSON	9.808.200
JARIER	8.343.633
STUCK	7.805.280
DEPAILLER	5.211.028
BELTOISE	5.137.800
PAGE	5.071.127
ICKX	4.992.000
HAILWOOD	4.578.666
HUNT	4.340.480
HULME	3.752.662
REUTEMANN	2.723.673
PETERSON	2.543.181
LAUDA	2.527.256
SCHETCKER	2.278.972
REGAZZONI	2.177.003
FITTIIPALDI	2.013.542

Finalmente anche i colori italiani si sono tolti una soddisfazione: troviamo infatti due piloti italiani fra i primi quattro in questa speciale classifica mista punti-soldi: Brambilla (secondo) e Merzario (quarto). Speriamo sia un augurio per il 1975...



CONTINUAZIONE DA PAGINA 5

Scheckter 6.836.918, Lauda 6 milioni 402.383, Peterson 5.934.088, Reutemann 5.810.503, Hulme 5 milioni 803.549, Depailler 4.863.626, ecc...

La nostra classifica dei 56 partecipanti al campionato del mondo di F.1 vede oltre ai sei «big» protagonisti, nomi che hanno altrettanto vinto notevoli cifre. Depailler ha sfiorato i 73 milioni, Ickx, autore di un campionato opaco ma che ha vinto quasi 60 milioni, Hailwood, nonostante non abbia disputato gli ultimi quattro G.P. per l'incidente occorsogli al Nurburgring, ha totalizzato circa 55 milioni, Beltoise che ha brillato solo nella prima parte della stagione, 51 milioni, Merzario oltre 46 milioni, Hill quasi 42, Brambilla in undici G.P. oltre 33 milioni. Tutti gli altri hanno guadagnato molto meno, come vi fa vedere la classifica.

Esattamente all'opposto dei due mattatori Regazzoni e Fittipaldi che hanno superato i 110 milioni, Larrousse e Wietzes non hanno vinto assolutamente nulla; neppure un centesimo.

documentazione a cura di
GIANCARLO CEVENINI

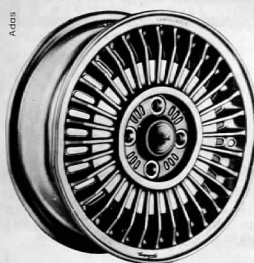
Qualcosa già è cambiato però nel facile «affare» economico F.1

GOMME gratis adesso solo per Ferrari e Lotus

LONDRA - Subito prima di Natale la Goodyear ha annunciato il suo programma di corse 1975, improntato a una realtà economica. Il direttore del settore corse, Denny Chrobak, ha detto: «I nostri prezzi saranno tali da permetterci di fare una patta nella stagione 1975, garantendo così la nostra futura presenza nelle corse». Fino allo scadere dei contratti in corso, squadre quali la Ferrari e la Lotus continueranno a ottenere pneumatici e servizio gratuiti. Invece tutte le altre dovranno comprare i pneumatici (a prezzi oggi valutati a 45 sterline per pneumatici anteriori, 55 per quelli posteriori).

E' previsto che, dopo le gare sud americane, ogni squadra metterà a punto pneumatici Goodyear che soddisfino le sue esigenze e tutte saranno invitate a comuni sessioni di prove a Kyalami, Zolder, Anderstorp, Zandvoort, Silverstone, Zeltweg e Monza, ognuna inizierà con pneumatici «di controllo», potendo poi scegliere da una vasta gamma di tipi e di mescole diversi sicché in teoria tutti disporranno dell'«optimum», in fatto di pneumatici, a seconda delle esigenze, per le gare su quei circuiti. Queste sessioni di prove si svolgeranno qualche settimana prima di ogni gara e le squadre invitate dovranno pagarsi le spese, oltre ad aiutare la Goodyear trasportando parte delle attrezzature fine al circuito. Piste come quella di Monaco e il Nurburgring sono state escluse dalla lista, per motivi specifici.

I pneumatici da corsa per tutti saranno prodotti a Wolverhampton per la F.1, la F.2, le sport prototipo e il turismo europeo. Per le altre saranno nominati distributori. Per esempio Bernie Ecclestone si occuperà della F.5000, F.3, GT, F.V., Super V, due litri e così via. Il punto chiave resta il fattore economico. Chrobak ha infatti detto: «E' il fattore economico che detta l'entità dell'attività della Goodyear nello sport automobilistico». Siamo lontani dalla guerra dei pneumatici...



Ruote speciali in lega super-leggera di Elektron

Ci sono ruote e ruote. Forse vi accontentate di ruote fornite di serie, uguali a tutte le altre. Ma se amate la vostra macchina, se volete da lei il meglio, anche in eleganza, se volete che la vostra personalità emerga sempre, per voi abbiamo creato una gamma di ruote dal disegno perfetto, realizzate in lega speciale superleggera di Elektron (e non in alluminio): le più leggere, le più resistenti, che vi offrono maggiore accelerazione, frenata più potente, superiore stabilità, massima equilibratura e minor usura dei pneumatici.

Campagnolo

Brevetti Internazionali S.p.A.
Vicenza

ELEGANZA



MONDIALE F.1 '75 atto primo:

PILOTI, si comincia!



BUEENOS AIRES già bolle

REUTEMANN costretto a provare alle 6 del mattino per evitare fans

BUEENOS AIRES - L'autodromo ha perduto momentaneamente la sua tranquillità fatta di operai che aggiustano e ripassano. Per dare maggior sicurezza al circuito è stato preparato un leggero promontorio nella curva «Salotto» per evitare la fuoriuscita delle macchine, mentre nella curva del Cervo sono stati abbattuti alcuni alberi affinché i piloti abbiano una perfetta visuale nel percorrere la retta che va appunto dalla curva del Cervo a quella di Salotto, mentre il guard-rail è stato messo fino all'entrata del curvone dove finiscono le tribune popolari e dove l'anno scorso le vetture si ammassarono subito dopo il via. Nella curva dell'Ornù il guard-rail è stato sistemato in forma tangenziale alla curva per evitare che le vetture possano finirci di fronte, mentre tutto il sistema di difesa nella curva del toboga è stato cambiato ed è stata messa una rete per maggior sicurezza.

Abbiamo detto che il circuito ha perduto la tranquillità: la prima macchina ha infatti fatto sentire la sua voce. La *Brabham BT 44* di «Lole» Reutemann ha fatto la sua apparizione il 2 gennaio, ma non ha potuto fare molto per il troppo pubblico che ha letteralmente sommerso la vettura nei box e la mancanza di misure di sicurezza.

Dato che la pista N. 15 era sporca, piena di polvere e detriti, Reutemann, per non far arrabbiare il pubblico che lo voleva in pista, si è limitato a pochi giri di prova a bassa velocità, nel circuito N. 9, quello corto usato negli altri anni per poi fare alcuni giri sul quindicimila a bordo di una Fiat 128.

Durante i 28 giri nel circuito N. 9 il cui record ufficiale è di E. Fittipaldi con l'1'11"22 (mentre Regazzoni ha quello di prova con l'1'10"54), la vettura perdeva un banale pezzo della sospensione anteriore sinistra, che non creava nessun problema al pilota. Questi faceva in totale 38 giri pari a 127 km e il miglior tempo era di 1'14"13. Per evitare poi l'invasione del pubblico «Lole» decideva di riprovare il giorno 4 alle 6,30 della mattina sempre sul circuito nove dove realizzava un tempo di 1'12"3, tanto che il pilota che Murray decidevano non effettuare altre prove fino ai giorni della classificazione.

In questi giorni la temperatura è stata torrida a Buenos Aires e «Lole» ha girato quando il termometro segnava 32 gradi; domenica una furiosa tormenta ha calato la temperatura che si

spera si mantenga entro certi limiti anche nella giornata della corsa.

Viva l'attesa per la presenza della COPERSUCAR brasiliana, non ancora arrivata a Buenos Aires nonostante ne fosse annunciato l'arrivo il giorno 31. Nelle prove di Interlagos la vettura brasiliana ha palesato parecchi difetti di costruzione e Fittipaldi ha dovuto lavorare sodo per metterla a punto specialmente per quel che riguarda l'alimentazione del motore che ha dato parecchi grattacapi. Non sono stati forniti tempi

in quanto la vettura non ha reso a fondo per detti motivi e al momento la Copersucar, che è costata 180.000 dollari, dovrebbe essere in viaggio via terrestre. Certamente è grande la curiosità degli argentini per sapere se BERTA sarà in gara con la sua Berta LR fornita di motore Cosworth; se va a buon fine l'interesse di Reutemann con la scuderia Martini Racing affinché venga ceduto un motore è probabile si potrà vedere in pista.

Naturalmente la corollario a questa aspettativa la lotta fra Fittipaldi e Reutemann che dovranno difendere, il primo il titolo, ed il secondo la sua posizione di pilota locale. Reutemann, normalmente molto chiuso si è mostrato in questi giorni molto aperto ed affabile con tutti, ha firmato centinaia di autografi e non si è arrabbiato quando non ha potuto, a causa del pubblico, provare la macchina. L'abbiamo avvicinato in un momento di riposo e alla nostra domanda di: come è andata la nuova vettura o almeno rinnovata vettura ha risposto: «Finora senza problemi, nonostante la pista molto sporca. È un rodaggio interessante che permette di vedere se vi è qualcosa non ben stretto, come nel caso del pezzo della sospensione anteriore. I miei avversari saranno senz'altro le due Ferrari e Fittipaldi: durante il 1974 le squadre hanno fatto enormi progressi e quest'anno tutto sarà molto uguale con almeno sette vetture in grado di essere vincitrici finali».

Finora, oltre alla Brabham di Reutemann e Pace e l'autodromo della PENSKE di Donohue, domenica è giunto il pilota Hunt, mentre è arrivato un aereo merci con tutti i pezzi di ricambio di varie squadre. Per martedì sono attese le Ferrari e con un volo speciale le altre vetture.

Tutto pronto quindi affinché fra sette giorni l'autodromo torni a vibrare come l'anno scorso, quando Reutemann mantenne in piedi per 50 giri tutto il pubblico presente.

A presentazione del G.P. i giornali locali riportano una frase di Lauda prima della partenza del G.P. d'Olinda: «Nella Ferrari siamo due squadre e corriamo una contro l'altra». Speriamo che questo non sia vero e che finalmente Regazzoni e Lauda, in questo inizio di campionato, non siano avversari per dare agli italiani d'Argentina quel trionfo che da tanti anni attendono...

Augusto C. Bonzi

Alle 20,30 italiane il via

Con questi NUMERI nel G.P. Argentina

Questo l'elenco definitivo dei partenti al GP della Repubblica Argentina

- 1 Emerson Fittipaldi
- 2 Joehen Mass
- 3 Jody Scheckter
- 4 Patrick Depailler
- 5 Ronnie Peterson
- 6 Jacky Ickx
- 7 Carlos Reutemann
- 8 Carlos Pace
- 9 Vittorio Brambilla
- 11 Clay Regazzoni
- 12 Niki Lauda
- 14 Mike Wilds
- 16 Tom Pryce
- 17 Jean Pierre Jarier
- 18 John Watson
- 20 Arturo Merzario
- 21 Jacques Laffite
- 22 Graham Hill
- 23 Rolf Stommelen
- 24 James Hunt
- 26 Mario Andretti
- 28 Mark Donohue
- 30 Wilson Fittipaldi

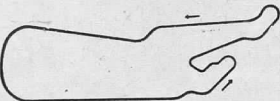
Rimane il dubbio sulla presenza di Oreste Berta, che spera di ottenere un motore Cosworth dal team Martini: la partenza sarà data alle 16,30 locali (20,30 italiane).

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| Marlboro Texaco | McLaren M 23 |
| Marlboro Texaco | McLaren M 23 |
| Tyrrell Ford 007 | Tyrrell Ford 007 |
| JPS Lotus 72 | JPS Lotus 72 |
| Martini Brabham BT 44 | Martini Brabham BT 44 |
| March Beta 741 | March Beta 741 |
| Ferrari B 3 '75 | Ferrari B 3 '75 |
| Stanley BRM P 201 | UOP Shadow DN 5 |
| UOP Shadow DN 5 | UOP Shadow DN 5 |
| Surtees TS 16 | Williams '75 |
| Williams '75 | Williams '75 |
| Embassy Lola T 370 | Embassy Lola T 370 |
| Hesketh 308 | Hesketh 308 |
| Parnelli | Fenske PC 01 |
| Copersucar | Copersucar |

15 tappe

per 10 mesi
quasi dai
confini della
Terra del Fuoco
argentina
all'estremo
Nord Svedese

12 gennaio
G.P. Argentina



Autodromo Municipale di Buenos Aires, circuito n. 15 di 5968 metri. 53 giri, km. 316,314.

Primo della corsa: **Denis Hulme** (McLaren-Texaco-Marlboro M23) in 1.41'02"01, media 187,847 kmh.

Primo sul giro: **Clay Regazzoni** (Ferrari 312 B3-74) in 1'52"10, media 191,664 kmh.

26 gennaio
G.P. Brasile



Autodromo di Interlagos (San Paolo), circuito di metri 7960 40 giri pari a km 318.

Primo sulla distanza: **Emerson Fittipaldi** (Lotus-JPS 72) in 1.43'55"6, media 183,860 kmh (1973).

Primo sul giro: **Emerson Fittipaldi** (Lotus-JPS 72) e **Denis Hulme** (McLaren-Yardley M23) in 2'35"0, 184,877

2 marzo
G.P. Sud Africa



Autodromo di Kyalami (Joannesburg), circuito di metri 4104. 78 giri pari a km 320,112.

Primo della corsa: **Jackie Stewart** (Tyrrell-Ford 006) 79 giri in 1.43'11"07, media 188,526 (1973).

Primo sul giro: **Emerson Fittipaldi** (Lotus-JPS 72) in 1'17"00, media 191,626 kmh (1973).

27 aprile
G.P. Spagna

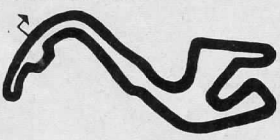


Circuito del Montjuich (Barcellona) di metri 3790. 75 giri pari a km 284. Primo della corsa: **Emerson Fittipaldi** (Lotus-JPS 72) in 1.48'18"70, media 157,489 kmh (1973).

Primo sul giro: **Ronnie Peterson** (Lotus-JPS 72) in 1'23"80, media 162,844 kmh (1973).

Nel '74 il GP di Spagna si è disputato al Jarama (Madrid).

11 maggio
G.P. Monaco

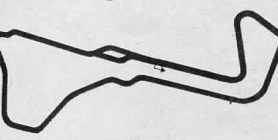


Circuito di MonteCarlo di metri 3278. 78 giri pari a km 255,684.

Primo sulla distanza: **Jackie Stewart** (Tyrrell-Ford 006) in 1.57'44"3, media 130,297 kmh (1973).

Primo sul giro: **Ronnie Peterson** (Lotus-JPS 72) in 1'27"0, media 134,252 kmh.

25 maggio
G.P. Belgio



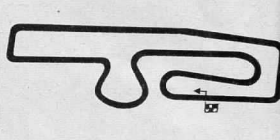
Autodromo di Zolder (Eindhoven), circuito di metri 4220. 70 giri pari a 295,4 km.

Primo della corsa: **Jackie Stewart** (Tyrrell-Ford) 1.42'13"42, media 173,384 kmh (1973).

Primo sul giro: **Francois Cevert** (Tyrrell-Ford) in 1'25"42, media 177,850 kmh (1973).

Nel '74 il GP Belgio si è disputato a Nivelles.

8 giugno
G.P. Svezia



Autodromo di Anderstorp (Goteborg), circuito di metri 4018. 80 giri pari a km 321,440.

Primo della corsa: **Jody Scheckter** (Tyrrell-Ford 007) in 1.58'31"391, media 162,723 kmh.

Primo sul giro: **Patrick Depailler** (Tyrrell-Ford 007) in 1'27"262, media 165,880 kmh.

22 giugno
G.P. Olanda

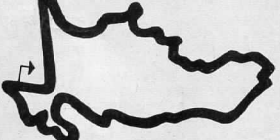


Autodromo di Zandvoort (L'Aia), circuito di metri 4220. 75 giri pari a 316,950 km.

Primo della corsa: **Niki Lauda** (Ferrari 312 B3-74) in 1.43'00"35, media 184,628 kmh.

Primo sul giro: **Ronnie Peterson** (Lotus-JPS 72) in 1'20"31, media 189,432 kmh (1973).

6 luglio
G.P. Francia



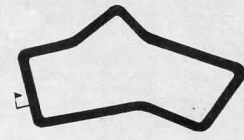
Circuito dell'Auvergne (Clermont Ferrand) di metri 8055. 38 giri pari a 306,090 km.

Primo della corsa: **Jackie Stewart** (Tyrrell-Ford 003) in 1.52'21"5, media 163,453 kmh (1972).

Primo sul giro: **Chris Amon** (Matras-Simca MS 120) in 2'53"9, media 166,751 kmh (1972).

Nel '74 il GP Francia si è disputato a Digione.

19 luglio
G.P. Gran Bretagna



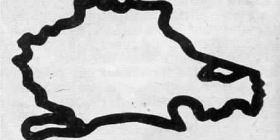
Autodromo di Silverstone (Towcester), circuito di metri 4710. 67 giri pari a 315,570 km.

Primo della corsa: **Peter Revson** (McLaren-Yardley M23) in 1.29'18"5, media 212,030 kmh (1973).

Primo sul giro: **Ronnie Peterson** (Lotus-JPS 72) in 1'17"5, media 218,810 kmh (Daily Express Trophy 1973).

Nel '74 il GP inglese si è disputato a B. Hatch.

3 agosto
G.P. Germania



Autodromo del Nurburgring (Adenau), circuito di metri 22.835. 14 giri pari a 319,6 km.

Primo della corsa: **Clay Regazzoni** (Ferrari 312-B3/74) in 1.41'35"0, media 188,825 kmh.

Primo sul giro: **Jody Scheckter** (Tyrrell-Ford 007) in 7'11"1, media 190,689 kmh.

17 agosto
G.P. Austria

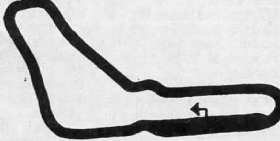


Autodromo dell'Osterreichring (Zeltweg), circuito di metri 5.911. 54 giri pari 319,194 km.

Primo della corsa: **Carlos Reutemann** (Brabham BT 44) in 1.28'44"72, media 215,810 kmh.

Primo sul giro: **Clay Regazzoni** (Ferrari 312 B3-74) in 1'37"22, media 218,880 kmh.

7 settembre
G.P. Italia

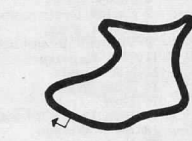


Autodromo di Monza (Milano), circuito di metri 5780. 52 giri pari a 300,560 km.

Primo della corsa: **Ronnie Peterson** (Lotus-JPS 72D) in 1.22'53"6, media 217,920 kmh.

Primo sul giro: **Carlos Pace** (Brabham BT 44) in 1'34"2, media 220,891 kmh.

21 settembre
G.P. Canada

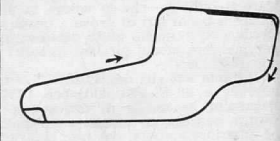


Autodromo di Mosport Park (Toronto), circuito di metri 3597. 80 giri pari a 316,560 km.

Primo della corsa: **Emerson Fittipaldi** (Texaco Marlboro McLaren M23) in 1.40'26"136, media 189,089 kmh.

Primo sul giro: **Niki Lauda** (Ferrari 312 B3-74) in 1'13"659, media 193,392 kmh.

5 ottobre
G.P. USA



Autodromo di Watkins Glen (Nuova York), circuito di metri 5435. 59 giri pari a 320,665 km.

Primo della corsa: **Carlos Reutemann** (Brabham BT 44) in 1.40'21"439, media 191,664 kmh.

Primo sul giro: **Carlos Pace** (Brabham BT 44) in 1'40"608, media 194,431 kmh.

17 SQUADRE con 31 piloti (per ora) si sfidano

SQUADRA E DIRIGENTI Numero di gara e piloti Vettura e motore Sponsor e accessori

BERTA
D.T. O. Berta
D.S. O. Berta



Nestor GARCIA VEIÇA a. 30

Berta LR Berta
Benzina YPF
Gomme Goodyear

BRABHAM MARTINI
D.T. G. Murray
D.S. K. Green



7 Carlos REUTEMANN a. 33

Brabham BT44 Ford Cosworth DFV
Martini & Rossi Gomme Goodyear

8 Carlos PACE a. 31

BRM
D.T. M. PHILBEAM - D.S. T. Parnel




Chris AMON a. 32

BRM P201 BRM 142 12 cil. V Gomme Goodyear

14 Mike WILDS a. 28

COPERSUCAR
D.T. R. Divila - D.S. J. Ramirez



30 Wilson FITTIPALDI a. 31

Fitti - 1 Ford Cosworth DFV
Coper-sucar Gomme Goodyear

Alex RIBEIRO

ENSIGN
D.T. E. Baldwin
D.S. M. Noon



Roelof WUNDERINK a. 31

Ensign MN.02 Ford Cosworth DFV
HB Security Gomme Goodyear

Arie LUGENDIGT

FERRARI
D.T. M. Forghieri - D.S. L. Montezemolo




11 Clay REGAZZONI a. 36

Ferrari B.3/75 Ferrari 12 cil. boxer
Benzina AGIP Gomme Goodyear

12 Niki LAUDA a. 26

HESKETH RACING
D.T. H. Postlethwaite - D.S. B. Horsley



24 James HUNT a. 27

Hesketh 308 Ford Cosworth DFV
Benzina ESSO Gomme Goodyear

LOLA-EMBASSY
D.T. E. Brodley - D.S. Pdyke-R. Brimble




22 Graham HILL a. 46

Lola T370 Ford Cosworth (Alfa 12 cil.)
Embassy Benzina Esso Gomme Goodyear

23 Rolf STOMMELEN a. 32

LOTUS-J.P.S
D.T. C. Chapman - D.S. P. Warr



5 Ronnie PETERSON a. 31

Lotus 72 D Ford Cosworth DFV
JPS Gomme Goodyear

6 Jacky ICKX a. 30

Jim CRAWFORD a. 26

MARCH
D.T. R. Herd - D.S. P. Briggs



9 Vittorio BRAMBILLA a. 38

March 751 Ford Cosworth DFV
BETA Gomme Goodyear

McLAREN-Texaco-Marlboro
D.T. G. Coppuck - D.S. T. Mayer



1 Emerson FITTIPALDI a. 29

McLaren M23 Ford Cosworth DFV
Texaco-Marlboro Benzina Texaco Gomme Goodyear

2 Jochen MASS a. 29

PARNELLI JONES
D.T. M. Philippe - D.S. V. Miletič



26 Mario ANDRETTI a. 35

Parnelli Ford Cosworth DFV
Gomme Parnelli

Al UNSER a. 36


PENSKE
D.T. H. Hofer
D.S. R. Penske



28 Mark DONOHUE a. 38

Penske PC 1 Ford Cosworth DFV
First National Bank Benzina Sunoco Gomme Goodyear

SHADOW
D.T. T. Southgate - D.S. A. Rees



16 Tom PRYCE a. 27

Shadow DN.5 Ford Cosworth DFV
UOP Benzina UOP Gomme Goodyear

17 Jean-Pierre JARIER a. 29

SURTEES
D.T. J. Surtees - D.S. J. Surtees




18 John WATSON a. 31

Surtees TS.16 Ford Cosworth DFV
Gomme Goodyear

David MORGAN

TYRRELL
D.T. D. Gardner - D.S. K. Tyrrell



3 Jody SCHECKTER a. 26

Tyrrell 007 Ford Cosworth DFV
Elf Benzina Elf Gomme Goodyear

4 Patrick DEPAILLER a. 31

WILLIAMS
D.T. F. Williams - D.S. F. Williams



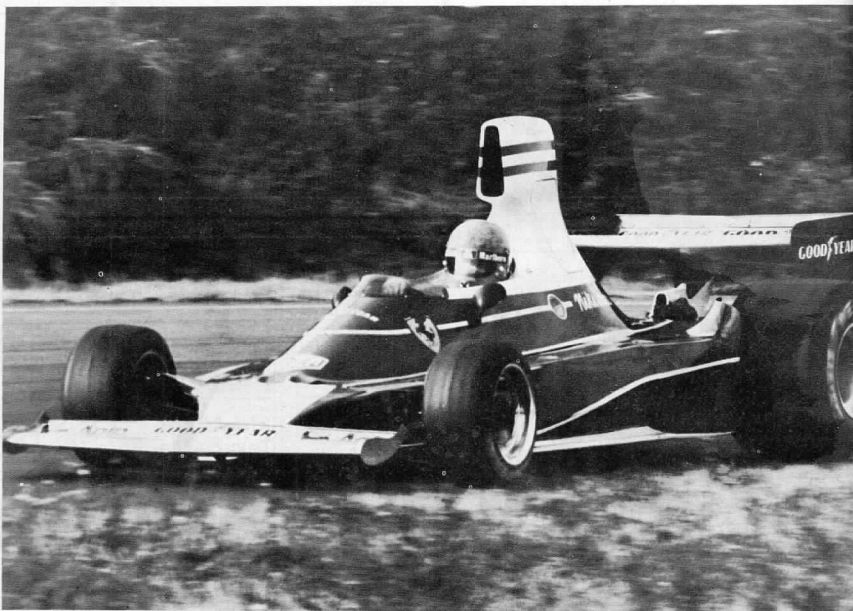
20 Arturo MERZARIO a. 32

Williams V.75 Ford Cosworth DFV
Fina-Marlboro Benzina Fina Gomme Goodyear

21 Jacques LAFFITE a. 32

ST. PAYS F. 1 '75

Il «mistero»
del TOL'invito
dell'Avvocato a
St. MORIZT
NIKI n. 1
Lo scatto di Clay
Imola F. 1



FERRARI ci mette

Dopo la trasferta sudamericana, riprenderanno i collaudi della Ferrari 312 T, la più attesa delle novità F. 1. Fra le altre, estremo interesse per la Brabham-Alfa e per la Williams che sarà del tutto nuova

«Metterei la firma che la stagione '75 si concludesse come quella '74» si cautea Enzo Ferrari in un momento di confidenza. «Non avrei mai pensato che per la mia azienda, dopo l'accordo Fiat, potessero manifestarsi certi problemi che speravo ormai del passato. Ho tali preoccupazioni in questi giorni che mi fanno dubitare anche per la consistenza dell'attività agonistica della squadra. Ho una sola "T" pronta, da portare avanti nella messa a punto, ma quando potremo farla correre e quando potremo allestire la seconda? Perciò dico che sulla cambiale del mondiale che ricomincia metterei la firma con i risultati dello scorso anno.»

FERRARI, si sa, è un uomo che rifugge dalla redomontata del pronostico, non fosse altro che per pudore di scarsanza. Gli son scottate poi troppo nel passato certe affermazioni drastiche (dal motore posteriore agli «assemblatori») per evitarsi altre capriole di riadeguamento a realtà ben diverse; ma stavolta è certo che, al di là della precauzione calcolata, c'è una concretezza e più seria preoccupazione. Scotta ancora anzitutto la figuraccia del Glen, quando il team si presentò alla finalissima americana del mondiale come svuotato di energie e di concentrazione. Gli errori di calcolo e la sofisticata esasperazione dei rapporti di squadra compiacentamente nascosti fino a quel momento fecero tilt nell'elaboratissimo computer ferrarista, pur messo insieme con polemica e presentuosa programmazione tra l'inverno '73 e la primavera '74. E poi c'è la complessa situazione aziendale, anche nel quadro generale del Gruppo Fiat, a creare problematica seria nell'oroscopo del futuro. L'infantilismo di certa retorica sindacale non è fatto certo perché, se la situazione dovesse continuare a deteriorarsi, si possa sperare di veder separato il grano di un intelligente sostegno ai

valori agonistici, che contano sulla bilancia nazionale al di là dei semplici contenuti sportivi, dal loglio della retorica socialculturale, tutta tesa non a risolvere i contrasti umani con la teorizzazione dell'invidia economica.

La fin troppo clamorosa proposta di passare alla costruzione di trattori e autocarri nella Ferrari, mezzi meccanici oggi entrati più in crisi dell'automobile, dimostra quanto poco attendibile possa essere la programmazione di scelte compiacenti la moda corrente del livellamento superficiale. Piuttosto i sindacati, che tanta preoccupazione pur dovrebbero avvertire per la depauperata possibilità di mercato delle vetture di lusso (taglieggiate nel nome di una suicida politica che non pensa nemmeno al vantaggio di rispettare le più semplici teorie economiche malthusiane) avrebbero di che sollecitare la direzione Ferrari per una conservazione del posto di lavoro con proposte meno banali. Vetture Ferrari è sempre più difficile venderne. Soiccati arabi a parte, la discesa è stata vertiginosa ovunque. Lo stock dell'inventivo ha reso necessario anche a Maranello il superperpente che ha tenuto deserto dal 21 dicembre al 7 gennaio anche il reparto sportivo, appena spedite le tre vetture per la trasferta sudamericana d'apertura. Passare per la fabbrica in quei giorni sembrava, a differenza di altri anni, approdare all'ultima spiaggia. E questo non può non far temere per l'imminente varo della stagione di corse, per le quali purtroppo non possono valere i metri comuni del lavoro distaccato ed esposto alle raffiche delle sospensioni — anche psicologiche — ritirate sui nuovi modelli di resistenza al cosiddetto sfruttamento.

Ferrari oggi ha coniato l'assunto del pericolo di combattere da solo contro tutti (ma non è stato sempre così, tranne quando... era solo a correre?); due motori di Maranello debbono cioè battersi contro i Ford

Cosworth di tutti gli altri (almeno finché non spunta sul serio l'Alfa). E allora che si aspetta? Una produzione di motori speciali da corsa, dai due o tre litri del Dino al meraviglioso boxer docili della F. 1, potrebbe diventare una valvola anche per il depauperato settore produzione. Sono finiti i tempi dell'isolazionismo tecnico, della gelosa conservazione dei propri simboli tecnici. Anche le astronavi sono aperte agli avversari, oggi: e allora perché continuare a tener cocciutamente disponibile per sole due macchine ufficiali, gioielli tecnici che potrebbero invadere il mercato da corsa, da quello americano di Indy a quello magari delle formule minori? Sarebbe una manna di sopravvivenza anche per quello sport del volante in generale, al quale Ferrari tiene a ribadire di essersi per cinquant'anni dedicato. Lo spazio di vitalità industriale per la sua azienda sarebbe riallargato; senza dire dei benefici per la nostra bilancia dei pagamenti. Altro che divagazioni trattoristiche! Ognuno nel momento della necessità deve pur far ricorso, per sopravvivere, al meglio delle proprie qualità. Avrà certo speranze in più. Sarebbe indecoroso se a vincere, anziché una Ferrari-Ferrari, fosse domani una Lotus-Ferrari o una Tyrrell-Ferrari? O che a Indy la generazione tramontata degli Offenhauser fosse sostituita da quella dei propulsori Ferrari?

Intanto però la situazione è senza dubbio difficile. Pur nella programmazione agonistica, ora in rielaborazione nel Gruppo Fiat, con una suddivisione più razionale delle contenute possibilità economiche attuali, come attuerà lo speciale comitato (suggerito da Ferrari a Umberto Agnelli) Lampredi-Sguazzini-Montezemolo (sotto la direzione del nuovo responsabile del Settore Automobili Fiat Ing. Tufarelli) non ci sarà tanto da scialare nel '75. E questo inciderà soprattutto nella realizzazione del nuovo materiale agonistico

che assorbe senza dubbio la quota maggiore degli investimenti per l'attività da corsa. Di qui le preoccupazioni per la messa a punto della 312T, che dovrebbe diventare arma essenziale della stagione europea.

Per ora, nelle trasferte sudamericane e fino al Sudafrica, tutti andranno avanti col materiale esistente, soltanto aggiornato; anche perché le squadre debbono ricercare l'adeguamento alla nuova politica gomme della solitaria Goodyear, che ha piattellato la sua produzione. Da ciò è derivato un tipo di gomme che, come si è notato nelle prime prove generali del Castellet, sono meno sofisticate e pretendono adattamenti molto diversi delle sospensioni. Poi chi vorrà gomme più adatte alle proprie vetture dovrà pararsela a parte! Anche se per i team più forti (come Ferrari, McLaren e Lotus) il problema economico sarà relativo perché esse si son conservate contratti di sostegno economico diretto, vorrà dire comunque lo scomuto «in natura» di una cifra che invece avrebbe potuto essere destinata ad altre spese.

Se già il quadro agonistico era livellato l'anno scorso, ora col recupero di qualche cavallo in più del Cosworth e con l'incertezza-gomme senza più il modello speciale da prove con i giochi di pole-position, il quadro diventa ancora più confuso. Perciò le armi si affilano per primavera, quando molte squadre avranno mezzi sostanzialmente rinnovati: dalle nuove BRABHAM attrezzate al boxer ALFA, alla McLAREN, alla LOTUS che — pur nella sua congiuntura economica — dovrà per forza rinunciare in qualche modo alla «sbagliata» vettura '74, alla nuova WILLIAMS che in Spagna dovrebbe trovare anche nome e colore dello sponsor più sostanzioso, atteso per affiancarsi al tritico FINA. Personal-Marlboro apparso il solo disponibile al momento sulla scocca biancolatte delle vetture di Scorzario e Lafite per la trasferta sud-

americana.

La « T » FERRARI vive in un'altra incertezza: quella della necessità di garantirsi in numero adeguato al mantenimento dello status quo di squadra, vale a dire per il formale equilibrio tra LAUDA e REGAZZONI. Ma è questa una scelta che già costata tanto l'anno scorso, anche quando ormai il vantaggio dello svizzero era tale che diventava doveroso puntare tutte le ultime chances su di lui (e non averlo fatto ha significato il tracollo del Glen), diventa assurdo non effettuare quest'anno. Vuoi per giovinezza spavalda, vuoi per classe affinata, Lauda appare ormai l'uomo di punta della Ferrari. Se ben è anche l'avvocato AGNELLI a « caricare » insieme i due piloti, equipaggiandoli a saltolieri teatrali di pista nella sua casa di St. Moritz, in relax quest'anno, bisognerà confidare di più nella (si spera) matura esperienza di Lauda, senza che altri colpi di spillo in famiglia, in prova o in gara, danneggino alla lunga il team. Ormai Regazzoni dovrà abituarsi ai compiti di « spalla », salvo se si ripetessero i purtutti '74, con auspicio che Ferrari, quando sarà altrettanto opportuno giocare tutto — allora sì — su di lui.

Ciò per dire che anche il problema « T » potrebbe essere ridimensionato. Se problemi economici ostessero, nulla vieta di affidare la prima T disponibile (pur con il vantaggio che si giura essa già garantisce) al

● PETERSON voleva piantare subito CHAPMAN (obbiettivo MARANELLO) ● Per gelosia di ECCLESTONE senza più il boxer ALFA la LOLA? ● Ha giovato a BRAMBILLA (e alla LELLA) la «lite» in casa MARCH ● Sponsor segreto di primavera per WILLIAMS ● La telefonata mancata di REGAZZONI

Il caravan-salotto (di cuoio)

a firma su un bis 1974...

più giovane austriaco, lasciando Clay sulla rinnovata B.3 attuale. Senza che questo lo angosti, come si pretendeva, che nel passato non angustiasse i piloti italiani di scuderia, i vincoli ai compiti di rincalzo. L'importante è — come dice FIORIO — essere anche « brutali se necessario » per risolvere questi problemi. Ma solo la chiarezza immediata può evitare brutte sorprese in un Clay, altrimenti già reso sensibile (la scenata dicembrina con Forghieri al Castellet è stato il primo sintomo) vuoi dal ribadito miglior contegno velocistico di Lauda, vuoi nei programmati tests degli italiani nuovi Serblin e Leoni, che potranno nel '76 far pesare i loro anni verdi contro quelli che saranno i 37 dello svizzero.

La scelta farebbe anche sparire i dubbi già affiorati in sedi rivali, sulla reale consistenza della qualità tecnica del T, la cui mancata presenza alla prova dicembrina del Castellet ha lasciato stupiti, specie dopo le conclamate prestazioni di Fioani e la rotta del muro del-170. Valtelluna, il contratto francese era attesa con curiosità e apprensione la « Terribile » ma poi non apparve, quando proprio il famoso « paragone » — promosso da Ferrari nella conferenza pre-Glen di ottobre — poteva avere la sua più valida esemplificazione. Anche se è vero che può aver pesato il ricordo della finale stagione '74, quando il spopolimento delle prestazioni fino ad allora insuperabili delle monoposto-cavallino coincide proprio con la prima fase di preparazione della nuova 312T (per la quale si era pensato inizialmente a un debutto a Monza), resta singolare che dopo l'ottenuto « secondo in meno » rispetto alla vettura attuale sia stata stoppata la preparazione della « T ». Ora si comincia a difficoltà con i fornitori esterni, il che fa pensare alla esistenza di modifiche sostanziali, le ultime delle quali sarebbero state concordate con i piloti.

Alcune voci indicavano anche i maggiori problemi nel nuovo insolito cambio a posizione trasversale, ma sembra invece che il disegnatore Salvarani abbia fatto proprio miracoli in questo progetto. Il cambio nuovo non avrebbe anzi dato fastidio alcuno pur dopo 1700 km di test (tanti ne sono stati percorsi dalla vettura-sperimentale del nuovo modello). Invece i veri problemi sarebbero nel nuovo disegno delle sospensioni non soddisfacenti in senso assoluto.

Il momento di verità della T è da rinviare alla fine della prima fase stagionale. Non è escluso che la macchina si possa farla debuttare per il test più significativo al G.P. Casco d'Oro di Imola, la gara-invito F. 1 fissata definitivamente per la data del 31 marzo, dove potrebbe essere possibile vedere anche qualche altra vettura novità (come la Martini-Brabham-Alfa).

E' un mondiale F. 1, quello che comincia in Argentina, carico di suspense anche per una certa tensione che lo contraddistingue col sovrapporsi delle ambizioni anche inedite, alla preoccupazione per le difficoltà economiche generali che, si voglia o no, potrebbero finire di incidere sul « circus ». L'essere rimasta la Goodyear sola a fornire gomme (con manica meno larga), la riduzione dei bonus di ingaggio, non solo per le squadre ma anche per i piloti, da parte di fine ad spendaccioni sponsor, voci di sigarette o altre industrie per esempio petrolifere, ha inasprito la rivalità.

Gli americani debuttanti, dalla PARNELLI di Andretti alla PENSKE di DONOHUE, hanno il dente avvelenato per le iniziali difficoltà di inserimento nel circus associativo quasi diventato « mafia ». Donohue si è visto rifiutare la prima iscrizione in Argentina quasi con sgarbo, come a dire: lei chi è? Si rivolga a Ecclestone; è l'associazione F. 1 che ci dice chi corre nei G.P. Squadre come la BRM di Stan-

ley e la SURTEES hanno avuto difficoltà per ritrovare qualche credibilità in alcuni piloti; per un AMON che ha finito per dire NO, il rubicondo ex cognato Owen ha dovuto ricorrere al debuttante WILDS e l'ex big John ha altrettanto faticato per assicurarsi WATSON, impossibilitato a trovare un'altra soluzione nella BRABHAM di Ecclestone. Questa è la squadra più invidiata del momento. La sponsorizzazione MARTINI, con la iniezione di milioni (garantita per due anni) assicurata alla squadra dei già bellicosi REUTEMANN e PACE, le offre le più concrete possibilità di essere più che il terzo incomodo del pronostico tra Ferrari e McLaren.

Già il finale di stagione '74 ha mostrato nella bianca monoposto di Murray la vettura più completa in lizza. Ora il fatto che i primi Gran Premi dell'anno si svolgano nelle piste più piatte del lotto, ne fanno la candidata più autorevole a un exploit d'apertura consistente. Il fatto poi che Ecclestone mostri di puntare grosso per la seconda parte stagionale sul boxer Alfa, importante con i suoi 500 cavalli quando si arriverà alle piste europee di pura potenza, ha suscitato altrettante « invidie ». Persino Broadley e il finanziere della LOLA di STOMMELEN fanno ora i capricci e hanno bloccato la preparazione della loro monoposto col boxer milanese perché seccati dall'esclusiva milanese del piccolo ex manager di Rindt.

Anche alla LOTUS è affiorata marea proprio nell'ultimissima vigilia del debutto stagionale. PETERSON avrebbe litigato forte con Chapman. Confermato a fine stagione col clamoroso annuncio di un contratto da 150 milioni, si sarebbe visto a conti fatti ridimensionata la cifra, dopo che la monoposto « oro nero » si è vista ridurre le disponibilità economiche dalla crisi inglese. Al punto che Peterson avrebbe addirittura chiesto a Maranello di essere subito

assunto accanto a Lauda e Regazzoni. Il che significa che potrebbe lasciare su due piedi Chapman se solo avesse una alternativa. Il taglio economico al contratto avrebbe indispettito lo svedese. O magari la rinuncia di Chapman — per la stessa ragione — di preparare una nuova macchina almeno per ora, potrebbe aver fatto tentare lo spericolato svedese troppo tagliato fuori dalla lotta.

Anche in casa MARCH la lotta tra Mosley e Herd (che non voleva più correre in F. 1 non potendo figurare come tecnico al meglio, come era abituato, per mancanza di mezzi adeguati) si è risolta a favore del rosso manager, che non voleva uscire fuori dal giro della F. 1 Association. Perciò, giocando sull'ambizione dei fratelli Cicari, di avere comunque una F. 1 tutta con i loro soldi, la March correrà subito sin dall'Argentina. 70 milioni garantiscono a Vittorino BRAMBILLA di ricominciare subito con la March '74, in attesa della nuova che verrà pronta per la Spagna. A dare ossigeno adeguato per questo programma è intervenuto anche l'improvviso sponsor italo-brasiliano che ha permesso di acquistare in via dei Lanci di LELLA LOMBARDI in F. 1. L'alesandrina avrà dunque la sua stagione nella massima formula, con buona pace di tanti osteggiatori. Correrà con la seconda March facendo una accoppiata tutta italiana con Brambilla.

A proposito di Lella ci ha telefonato il REGAZZONI-Contro: « Ma

chi vi ha detto quelle cose? Io non ho mai sconsigliato mr. Rankl di sponsorizzare Lella per la F. 1. Anzi è vero il contrario. Io gli ho detto che, se voleva sponsorizzare una macchina per qualcuno in questa formula, sarebbe stata proprio Lella l'investimento migliore pubblicitario, visto che non avrebbe potuto pretendere una macchina da mondiale. C'era Stuck, col suo consigliere Neerpach, che aveva chiesto 700 mila marchi perché l'Etienne sponsorizzasse il tedesco, ora a piedi. Io ho invece detto che era il meglio pensare a Lella, devi credermi. E' vero però che ho detto di far questo con una vettura McLaren Tyrrell ma non con Williams che mi sembra non disponga di macchina competitiva. Sono arrabbiato. Ma chi ha detto quelle cose a Lella? Voglio telefonarle. Dammi il numero di casa, per favore. Ma tu smettila, mi raccomando... ».

Ora il problema è superato. Anche senza contiene la sua F. 1 Lella Lombardi è stata già garantita. Come con Regazzoni non si ha telefonato giovedì ad Alessandria, « per chiarire ». E l'Etienne, i soldi chi doveva spendere oltre quelli per Clay, pare che ora sia a buon punto per decidere di destinarli alla Ferrari. Farà una caravan-salotto per il relax del team ferrarista ai Gran Premi. Ovviamente tutto « dotato » con accessori in cuoio Etienne-Aigner. Resta da augurarsi che diventi un salotto per rendez-vous di vittoria e non di amarezze.

Certo che, con quel FITTIPALDI, che fra tutte queste tensioni più o meno manifeste nei clan rivali, appare al solito il più sornionamente tranquillo, dopo essersi scelto il partner meno scomodo tra tanti giovani, come appare il controllato Jochem MANS, c'è da mettere in bilancio un tris alla Stewart, specie se ha deciso davvero di ritirarsi anche lui nel '76.

Marcello Sabbatini

Lo ha assicurato REGAZZONI alla partenza aerea da ROMA CORSA libera ancora in Ferrari

SPECIALE AUTOSPRINT

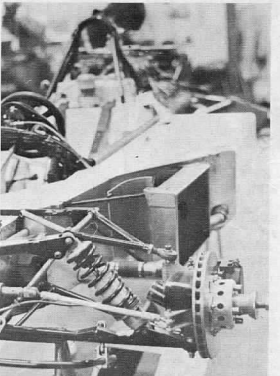
ROMA - E' cominciata per la Ferrari l'avventura mondiale '75. I due piloti ufficiali e l'avv. Montezemolo (con i tre telai della 312 B 3) sono già a Buenos Aires. Con ventiquattro ore di anticipo sulle due squadre di meccanici (con i tre motori 12 cilindri) e i tecnici F. 1.

Il primo a lasciare Roma-Fiumicino è stato Clay Regazzoni, in compagnia della moglie, che sabato sera si è imbarcato su un DC-10 della Varig. Accompagnato all'aeroporto dall'amico Giocchino Vari, un fedelissimo di Enzo Ferrari, Regazzoni è apparso in forma smagliante, capelli corti, senza baffi, più giovane quasi. Dopo essere passato al banco per il «check-in», Clay Regazzoni si è dovuto sottoporre (e lo ha fatto di buon grado) alle domande dei giornalisti presenti.

«Già in Argentina noi della Ferrari, e non soltanto noi, dovremo temere le Brabham che dopo essersi rivelate a fine stagione '74 disporrebbero di un telaio ulteriormente migliorato. Noi — dice Regazzoni — abbiamo lavorato sodo anche per la messa a punto della 312 T che dal Gran Premio di Spagna (27 aprile) in poi dovrebbe assicurarci un più consistente margine di vantaggio per le restanti prove mondiali. A meno che, come ha fatto scopertamente la Ferrari, anche gli «assemblatori-F. 1» non si presentino nel corso della stagione con un equivalente... arma assoluta». Sulla presenza rivale con Niki Lauda, rivalità alla base del fallimento dell'obiettivo iridato, Regazzoni ribadisce per suo conto: «Niki ed io siamo soprattutto ottimi amici. Sono stato io a suggerire il nome di Lauda all'ing. Ferrari per la squadra '74: se l'ho voluto come me significa proprio che la sua presenza non mi disturba affatto. In pista è naturale che ognuno faccia la sua corsa: siamo entrambi i primi piloti e il nostro scopo è quello di far vincere la Ferrari. Sta a noi regolatori di conseguenza. Monza? è stata soltanto una fatale coincidenza: il cedimento del mezzo non va assolutamente messo in relazione con la nostra andatura che era peraltro ben sotto il limite di guardia» (Se ci tiene a raccontarla così, ora... n.d.d.). Di ordini di scuderia, non se ne parla nemmeno quest'anno. E' d'altronde nel costume di Enzo Ferrari



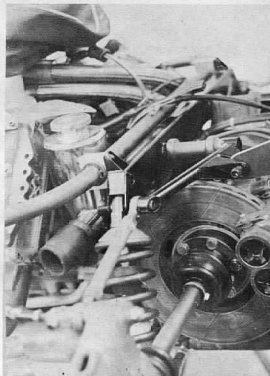
Frank Williams con i suoi operai al lavoro per completare il montaggio delle due monoposto da inviare in Sud America. Appena saranno partite inizierà la costruzione della macchina completamente nuova per le gare europee



La sospensione anteriore sinistra della rinnovata Williams. Si nota il radiatore in posizione longitudinale, con una paratia per il flusso d'aria



Sopra il roll-bar modificato e più robusto. Sotto, i nuovi radiatori olio piazzati ai lati del supporto alettone



La sospensione posteriore è ora fissata su di una traversa in lamiera sciolata, che serve anche da sostegno per la barra antirullo posteriore

che da quando comanda a Maranello preferisce lasciare fare ai piloti secondo quel senso di responsabilità che richiede loro come condizione «sine qua non». Quindi niente gioco di squadra, niente tattica per vincere finalmente il sospiro (dal 1964) il titolo mondiale F. 1, che Regazzoni vorrebbe tanto festeggiare nel suo sesto anno di Gran Premi iridati, il quinto con la Ferrari.

«Tanto, Lauda con le sue 26 primavere può anche aspettare...», ammette Clay, scoprendo forse le carte. E la signora Pia gli strizza l'occhio, contenta come una pasqua. Con quarantotto ore di ritardo sono partiti dal Leonardo Da Vinci, con un volo della compagnia di bandiera, Niki Lauda e Luca Montezemolo. Niki è ancora a corto di italiano. Confonde uno stretto modenese (la lingua ufficiale dello staff tecnico pretesa dall'ing. Forghieri) con un telegrafico inglese internazionale (okay, come here, bye bye, ecc.). E' naturale quindi che l'avvocato sia chiamato a fare da interprete.

«Sono pienamente soddisfatto del lavoro svolto in autunno per beneficiare di qualche altro piccolo mi-

glioramento (avantreno, frenatura, aerodinamica) a vantaggio della non ancora completamente spremuta 312 B 3. Siamo ansiosi — dice Lauda, che ricorda Surtees e Amon per le sue straordinarie capacità di collaudatore — di verificare la competitività della B 3 subito in Argentina e quindi in Brasile».

Il pilota austriaco, che è partito in compagnia della fidanzata Mariella, ha conquistato nella scorsa stagione ben nove volte la pole-position e per l'impresa si è meritato un riconoscimento dalla F.I.A. «Preferirei tanto — confessa Niki — andare meno veloce in prova e vincere qualche gran premio in più...».

Argomento d'obbligo anche per Lauda la rivalità con Regazzoni. «Mi raccontando — supplica quasi — non parliamone più. L'ing. Ferrari invitò me e Clay, ancora alla vigilia della stagione '74, a impostare la corsa nel superiore interesse della Ferrari. E se ci diamo battaglia è per andare più svelti di tutti gli altri...».

L'avv. Luca Montezemolo ha fatto una promessa a se stesso. Nel 1975 vuole parlare meno e spiega subito i motivi: «Questo 25. Campionato

del Mondo è, rispetto al precedente, doppiamente più difficile: sul piano psicologico, perché l'imperativo categorico è vincere a tutti i costi; sul piano tecnico perché la concorrenza si sarà preoccupata di rimediare al divario di rendimento. Mi auguro che tutti noi della Ferrari possiamo proseguire in un lavoro sereno e disteso, cominciato dodici mesi fa: partiamo — conclude Montezemolo — con la convinzione di aver fatto tutto il possibile per ripetere almeno la positiva esperienza del '74. Con un po' di fortuna potremo regalare a Enzo Ferrari e agli italiani, sportivi e non, questo benedetto titolo iridato F. 1».

Domenica mattina, nello ore immediatamente precedenti la partenza Lazio-Juventus, Luca Montezemolo aveva partecipato con noi ad una conversazione (sempre per Dribbling) insieme al drammaturgo Diego Fabbrì ed al portiere della nazionale Dino Zoff, un appassionato molto preparato tecnicamente, sulla presentazione del Campionato mondiale, che sarà teletrasmessa sabato prossimo (2. Canale ore 18,30).

Lino Ceccarelli

WILLIAMS finalmente tranquillo conta di avere un altro sponsor e una macchina nuova a primavera

Aero... vitamina per la candida F.1 di MERZARIO

DALL'INVIATO

READING - Frank Williams sorridente e disteso, dopo aver passato due mesi particolarmente tesi ed affannosi. I suoi problemi, che sono i problemi di tutti quelli che hanno la responsabilità di una squadra da F.1, si sono risolti, ed ora è pronto ad affrontare la stagione 1975 con tranquillità.

Lo abbiamo incontrato a Reading, nella sua officina, dove gli operai stavano terminando il montaggio delle due macchine che correranno in Sud America. Le prime prove del Campionato del Mondo. È la prima cosa che ci ha detto è stata una specie di dichiarazione di sollievo:

« Adesso siamo a posto. Ho risolto i problemi degli sponsors e posso fare piani precisi per il 1975. In questi ultimi due mesi ho dovuto correre in molte parti d'Europa, per le trattative che erano in corso, e fino a che non sono stati risolti i problemi finanziari non ho potuto far niente di concreto ai miei uomini. Così adesso in sostanza abbiamo un paio di mesi di ritardo, ma l'importante è che ci siano le basi per l'attività. Come vedrai, in Sud America andremo con le macchine del 1974, che però sono state aggiornate, e ci tutti avremo le macchine nuove. Penso che faremo una buona stagione, perché Merzario e Lafitte sono piloti di primo piano ed io conto di dar loro delle macchine competitive. A proposito di Merzario debbo anche dire che è stato molto corretto ed anche che ne ho molto apprezzato la dimostrazione di amicizia e di attaccamento alla squadra. Quando altri gli hanno fatto delle proposte lui ha rinunciato, per restare con me, anche se non sapevamo ancora quello che avremmo potuto fare. Spero proprio di poterlo ripagare con una buona macchina, anche perché per me Merzario è pilota che ha solo bisogno di una buona macchina per vincere ».

Williams ha risolto i suoi problemi. Nel senso che ha concluso i contratti con gli altri darsi i mezzi per continuare. Un fatto ovviamente importante, di questi tempi, che ha dato alla squadra non solo i mezzi materiali per continuare bene, ma soprattutto una bella iniezione di fiducia.

Williams ha dunque concluso i suoi contratti, e la conseguenza immediata è che le sue macchine hanno cambiato colore. Erano rosse e sono diventate bianche, e questa è la prima delle novità. Poi c'è naturalmente quella del nome, che Frank Williams sta ancora cercando. Secondo noi, e sappiamo che anche Merzario è dello stesso parere, non ci sarà molto da cercare e basterà chiamare le sue

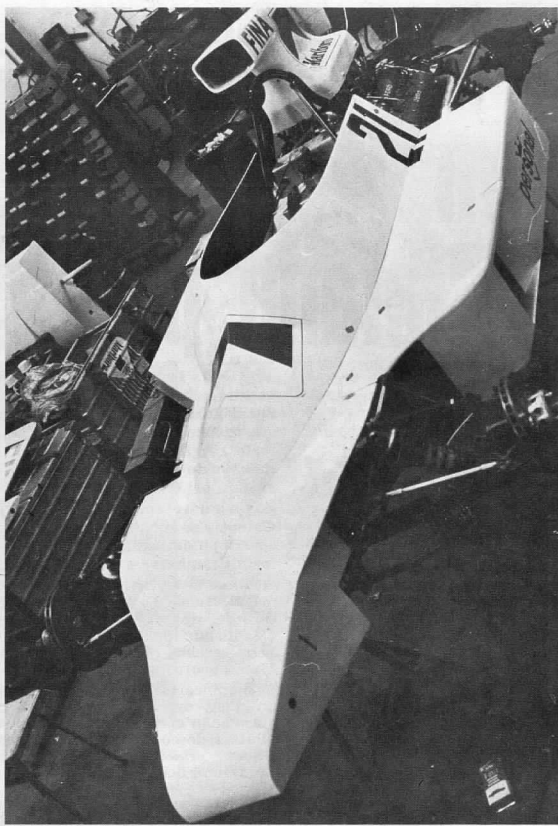
macchine col suo nome, cioè semplicemente Williams, e vedrete che sarà così.

Vengono poi le altre novità « estetiche », rappresentate dalle scritte che decoreranno le Williams. Novità importanti: le Williams saranno patrocinate dalla MARLBORO e porteranno lo scudetto Marlboro sulla parte anteriore dell'abitacolo, e sui lati della presa d'aria del motore. Saranno anche patrocinate dalla FINA, e le scritte FINA saranno poste sui due spoilers anteriori e sui fianchi della presa d'aria; ed avranno ancora il patrocinio dei volanti Personal, conservando la scritta Personal sui fianchi dell'abitacolo.

Poi verranno altre scritte, perché Lafitte ha concluso un accordo con una casa svizzera, sia per le gare della F.2 sia per quelle della F.1. Si tratta della Caffina di Lucerna, una ditta di prodotti chimici tra i quali vi sono due specialità che hanno il potere di « rivitalizzare » gli ultraquarantenni, uno chiamato H7 e l'altro Ambrosium.

Vedremo le scritte relative a partire dalle gare europee, probabilmente soltanto sulla macchina di Lafitte. Su quella di Merzario, secondo nostre informazioni, dovrebbe invece figurare la pubblicità di una casa italiana che opera in un settore diametralmente opposto, per quanto riguarda le età, rivolgendosi agli ultragiovani.

Insieme con queste novità le Williams



Questa è la linea della nuova Williams « intermedia », in attesa della vettura completamente nuova. Il musetto è appunto e la carenatura dell'abitacolo angolata. Si notano i distintivi della Fina, Marlboro e Personal

che vedremo in Sud America ne presentano altre di carattere tecnico. Sono state modificate nella linea aerodinamica, con un nuovo musetto appuntito e stretto, e con la modifica della forma della parte superiore dell'abitacolo, che ora è prolungata in avanti e con una angolata nella parte mediana. Le prove al tunnel avevano infatti dimostrato che sulle macchine del 1974 si verificavano condizioni di

contropressione nella zona di attacco della carenatura dell'abitacolo alla scocca, e queste modifiche dovrebbero averle eliminate. Anche gli alettoncini anteriori sono diversi.

Dal punto di vista meccanico le modifiche sono poche, ma interessanti i particolari che avevano dato qualche preoccupazione nel 1974. Migliorato il raffreddamento dell'acqua, con l'adozione di una paratia curva posta tra carrozzeria e radiatori, in modo da coinvolgere aria anche alla parte anteriore dei radiatori, che l'anno scorso era poco raffreddata.

Modificati i supporti dell'aleone posteriore, più robusti, e la frangia tra motore e cambio che serve anche da punto di attacco della sospensione posteriore. La modifica più importante è stata l'adozione di una traversa in lamiera sciolata, posta sopra il cambio, per gli attacchi superiori della sospensione posteriore e della barra di torsione; sostituite i due braccetti in tubi usati l'anno scorso e che erano soggetti a rotture.

Le due macchine inviate in Argentina sono ancora pesanti, rispetto ai limiti regolamentari, ma non vi era modo di alleggerirle. La quarantina di chili in più sarà tolta con la costruzione della macchina nuova, che è già progettata e di cui sono già cominciate le fabbricazioni di taluni particolari. Nelle quattro settimane che la squadra passerà in Sud America, la gente rimasta a Reading andrà avanti a costruire altri particolari, e Williams spera di poter avere la macchina pronta per marzo. Insieme con i prodotti della « Caffina » sarà questa la vera « rivitalizzazione » della Williams.

Una corona della FERRARI ricorderà GIUNTI a BAIRES

ROMA - Venerdì 10 gennaio saranno quattro anni dalla morte di Ignazio Giunti, vittima incolpevole della tragica serie di vicende che portarono la sua Ferrari sport contro la Matra sospinta da Beltoise all'autodromo di Buenos Aires. Quel venerdì, primo giorno delle prove ufficiali del Gran Premio d'Argentina 1971, l'assistente speciale alla presidenza Ferrari, avv. Luca Montezemolo deporrà una corona di fiori nel punto dell'incidente, proprio davanti ai box, a ricordo del Campione italiano scomparso.

A completamento delle partenze per l'Argentina, martedì sera lasceranno l'Italia i due piloti di casa nostra che correranno nel Mondiale F.1 '75. Si tratta di VITTORIO BRAMBILLA che in extremis si è visto assegnare una March ufficiale (una 741 per i due Gran Premi Sud Americani, sostituita poi da una completamente nuova) in cambio di 70 milioni di lire, una somma suscettibile comunque di ritocco da parte dello sponsor che è sempre la Beta utensili.

L'altro italiano (che non ha perso del tutto le speranze di vedersi riconosciuto per il secondo anno consecutivo il titolo nazionale assoluto) è ARTURO MERZARIO. In Argentina farà il suo esordio stagionale con la rinnovata monoposto di Frank Williams sponsorizzata, oltre che da Marlboro, direttamente questa volta da FINA. La vettura collaudata a Silverstone, sarà a disposizione di Merzario solo per le prove ufficiali del Gran Premio (fino a giovedì non proverà nessun pilota sul circuito 17 ottobre della capitale Argentina, come da nuovo regolamento).

BRAMBILLA subito e la **LOMBARDI** dalla Spagna (l'uno grazie alla BETA, l'altra a sponsor italo-brasiliano) disputeranno insieme il mondiale in una squadra inglese

Con 2 MARCH E. 1 è arrivata la Befana per VITTORIO e LELLA

MILANO - Contrariamente alle voci di provenienza inglese che volevano Hans Stuck al posto della «X» segnata dalla March al fianco della scheda di iscrizione al prossimo «GP di Argentina», sarà invece il nostro Vittorio Brambilla al volante della monoposto di «F. 1» della Casa di Bicester. Il pilota monzese si è già recato nella scorsa settimana a collaudare la vettura a Silverstone, poco prima che quest'ultima assieme alle altre monoposto del «circuit» venisse caricata sull'aereo che nei primi giorni della settimana prossima atterrerà nella capitale argentina.

Si chiude così con la massima soddisfazione per Vittorio Brambilla e ovviamente per tutto lo sport automobilistico italiano, l'altalena che ha tenuto in forse la partecipazione della March alle prime due prove del Mondiale conduttori». Infatti come è noto, sebbene la Casa inglese avesse già ripetutamente annunciato di volersi valere di Vittorio Brambilla come prima guida, in conseguenza dei brillanti risultati conseguiti dal monzese nel 1974 alla sua prima stagione in «F. 1», difficoltà finanziarie impedivano la completa messa a punto del programma.

In pratica Mosley e Herd, i «boss» della March, avevano stabilito che, per poter disputare una stagione con relativa tranquillità, soprattutto progettando una vettura completamente nuova da affidare a Brambilla, occorresse una certa cifra. Alle prime trattative, la «Beta», l'industria di utensileria meccanica che già negli ultimi anni era stata al fianco di Vittorio consentendogli dapprima i clamorosi exploit in «F. 2» e poi il gran salto in «F. 1» nella scorsa stagione, si diceva disposta ad accollarsi una parte, piuttosto congrua, dell'onere.

Mosley allacciava perciò successive trattative con altre società per poter arrivare al completamento della cifra. Il tramontare di questi accordi, impedendo il raggiungimento della cifra prefissata, però, minacciava improvvisamente di mandare a monte tutta la stagione. A questo punto, pochi giorni prima della partenza del cargo aereo per Buenos Aires, i dirigenti della «Beta» valutavano che, essendo già disposti come si dice «a fare trenta» di fronte al pericolo di vedere Brambilla a piedi, tanto valeva fare un ulteriore sacrificio e completare l'opera «facendo trentuno».

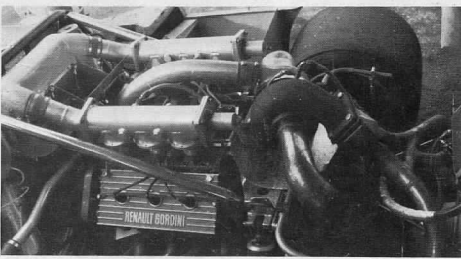
Così, senza clamori e polemiche Vittorio Brambilla potrà essere al via di tutte le prove del «Mondiale conduttori». Dal Sud-Africa avrà la nuova monoposto «March 751».

Tito Zogli

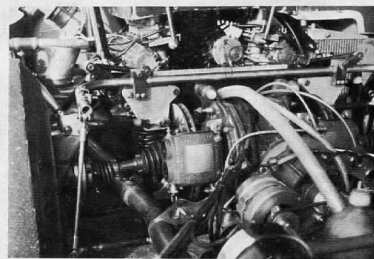
TORINO - La Befana ha portato a Lella una F.1! Questo è stato il gradito regalo che l'alessandrina ha trovato nella sua calza e con una soluzione imprevista, lontana cioè da tutte quelle di cui si era parlato nei giorni precedenti. Proprio alla vigilia dell'Epifania è stato raggiunto il sospirato accordo: sarà la March che fornirà la monoposto di F.1 per il terzo dei piloti italiani che vedremo quest'anno nei Gran Premi internazionali.

Un nuovo sponsor italo-brasiliano aveva posto a Mosley la condizione che anche il secondo pilota del team March fosse italiano e così dopo dettagliate considerazioni e sentito anche il parere di Vittorio Brambilla, la scelta è caduta su Lella Lombardi. Il nome dello sponsor sarà comunicato in un secondo tempo, quando la vettura dell'alessandrina sarà dipinta con i colori prescelti. La monoposto sarà del tipo 751, che proprio Vittorio Brambilla dovrebbe portare al collaudo definitivo al GP del Sudafrica, mentre il debutto per Lella sarebbe previsto con la nuova macchina o al GP di Spagna o forse ancora prima, a Imola, nel GP Casco d'oro.

Significato di questa soluzione, oltre naturalmente che rendere un giusto merito alla nostra guidatrice messasi chiaramente in luce quest'anno con la F. 5000, suona come curiosa beffa proprio per l'ex pilota tedesco delle March, Hans Stuck, le cui avances presso la Etienne erano state all'origine, come ora gli addebita in assoluto Regazzoni, della perdita per Lella di questo sponsor.



Il groviglio di tubazioni di sovralimentazione e di scarico di cui è dotato il V6 Alpine-Renault che affronterà il mondiale marche nella prossima stagione. Dichiarati 490 cavalli



La sospensione posteriore dell'Alpine Sport è praticamente uguale sulla vettura 2 litri come sulla sovralimentata, così come la trasmissione

che avrà anche questa RENAULT 2000

A destra, fotografata in una sessione di prove l'Alpine-Renault 2 litri con turbocompressore. E' stata modificata nella carenatura come la 2000

Turbo RENAULT per l'iride

PARIGI - E' decisamente il momento di Lella Lombardi. Come leggete sopra, Lella ha finalmente avuto la conferma di poter disporre tra poco di una monoposto di Formula 1, ed è ovvio che per lei questa sia la più bella notizia. Tuttavia prima di giungere finalmente al traguardo della F. 1 Lella Lombardi aveva già avuto un'altra grossa soddisfazione, con la richiesta da parte della Elf di correre con una «barchetta» due litri Renault nelle prove del Campionato Mondiale Marche, in coppia con la francese Marie-Claude Beaumont. Richiesta alla quale Lella Lombardi ha risposto con entusiasmo, perché l'essere chiamata da una squadra ufficiale rappresentava un traguardo importante, sotto il pro-

filo della definitiva consacrazione.

L'annuncio ufficiale è stato dato a Parigi, nel corso della conferenza stampa tenuta dalla Renault per annunciare il suo programma sportivo 1975. Jean Terramorsi, che sovrintende alle attività sportive Renault, ha presentato le macchine ed i piloti che nel 1975 correranno per tentare la conquista del Campionato del Mondo Marche, campo nel quale la Renault si immette per la prima volta con ambizioni elevate. E' stata la prima delle grosse cose che si sono udite. La Renault parteciperà a queste gare con una «barchetta» Alpine-Renault dotata del motore a 6 cilindri a V già visto nelle gare del Campionato Europeo delle 2000 che la Renault ha vinto nel

1974. Il motore però sarà stavolta alimentato con un turbocompressore, per cui disporrà di molta potenza: 490 cavalli a 9000 giri, contro i 285 cavalli del motore due litri aspirato. I piloti saranno GERARD LARROUSSE e JEAN-PIERRE JABOUILLE, se parteciperà una sola macchina, nel caso che in qualche gara siano allineate più macchine, naturalmente saranno previsti altri piloti.

Parallela mente sarà fatta correre una macchina da due litri, che porterà i colori della Elf e della scuderia Switzerland e che sarà affidata a Lella Lombardi e Marie-Claude Beaumont. Per questa macchina sono previste cinque corse.

CONTINUA A PAGINA 28

Ci sono almeno quattro modelli culturali di femminilità cui si fa comunemente riferimento: quello della donna passiva, quello della donna passiva, quello della donna oggetto e quello della donna angelo del focolare. Pur rifiutando nella maniera più assoluta questi modi di considerare la donna, anche i più accesi sostenitori del femminismo non riescono ad immaginare il tipo «donna pilota di F.1». Ma se per coloro che si battono per l'uguaglianza sociale la ragazza da Grand Prix va ben al di là dei più rosei obiettivi di successo, è ben vuto che per quei piloti della ristretta élite della F.1 che considerano la donna un essere inferiore, una ragazza da G.P. costituirebbe una forte incrinatura del ruolo magico e virile dell'uomo pilota. Lella Lombardi se ne sta accorgendo.

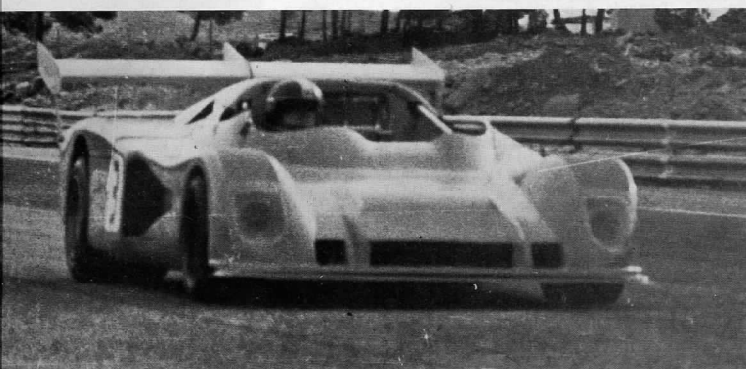
Che cosa ha pensato la bollente alessandrina dell'«ostilità» maschile che ora REGAZZONI attribuisce solo a STUCK?

il tabù



Clay e Lella posavano per lo stesso sponsor...

Questa intervista non è recentissima, risalendo agli ultimi giorni dell'anno. Era appena scoppiata la «bomba» delle dichiarazioni Clay Regazzoni nei confronti della Lombardi e della sua intenzione di farsi aiutare dalla Etienne Aigner ad andare in Formula 1 con Frank Williams. E' passata una settimana, e Clay ha tenuto a negare questo suo intervento di «razzismo», anche se poi la prevista telefonata di chiarimento con la Lella (ci aveva chiesto il numero...) non c'è stata. Come dicevamo, l'intervista non è freschissima, e molte cose sono accadute in un breve lasso di tempo, la più importante delle quali è l'accordo raggiunto dalla Lombardi per correre con la March, oltre che l'annuncio ufficiale del mondiale marche con la Elf sull'Alpine e l'itri Sport. Sono argomenti che vi proponiamo per esteso in questo stesso numero, ma ugualmente vi preghiamo di soffermarvi sull'intervista che segue: se non altro esemplifica bene lo stato d'animo della nostra ragazza, che si vedeva respingere, dopo tanti sacrifici ed in maniera per lei incomprensibile, proprio sull'orlo dell'obiettivo principale di ogni pilota che si rispetti, la Formula 1.



Pronta a raccogliere il risultato di una stagione lusinghiera sotto forma della partecipazione finanziaria della Etienne-Aigner alla sua annata '75 nella massima formula, la nostra Lella si è trovata di fronte ad una ostilità che, al di là delle ragioni politiche più o meno intuitibili, ha sapore di marcato antifemminismo. Amareggiata dalla presa di posizione del collega ed amico Regazzoni — forse troppo amante della donna oggetto per ammettere l'inclusione di una donna protagonista nel suo mondo — e stupida delle congetture da alta politica sportiva che personaggi potenti sembrano aver creato dietro ad un suo ingresso in Formula Uno ed ai rischi di una squadra tutta italiana gestita da un inglese, Lella Lombardi sta mostrando di possedere quella fiera aggressività che è il simbolo stesso della emancipazione femminile.

Alla Lombardi si schiudeva l'opportunità della Formula Uno, al suo sponsor quella di una pubblicità eccezionale, senza precedenti, legata ad un avvenimento unico nella storia dell'automobilismo moderno. L'Italia stava per trovarsi un pilota in più nel mondiale che in mancanza di meglio e pur sempre a priori il campione del mondo tra le donne (femminismo sì, ma alcune differenze nessuno potrebbe negarle). Tutto si è invece arenato su di una manovra poco simpatica che vede Regazzoni in primo piano (ma chi glielo ha fatto fare?). Fortuna che Lella non è inferiore, né passiva, né oggetto e neppure angelo del focolare. Ha tirato fuori le unghie ed ha giurato che sarà ugualmente protagonista di una stagione ai massimi livelli: in Formula Uno, secondo un accordo che promette un rapido

raggiungimento e nei prototipi, ingaggiata da una Casa di ampie vedute che senza inibizioni o paure nei confronti della donna e dei suoi successi la farà affiancare... da un'altra donna per l'intera stagione.

Abbiamo raggiunto Lella Lombardi il 30 sera, al ritorno dal pararcchiere prima di una pizza come cena. Una Lella decisamente antiveda, sicuramente identica, in quella vigilia di fine anno, a milioni di altre ragazze. Eppure una Lella che racchiudeva in sé il dispiacere di una delusione tanto più cocente perché ricevuta inspiegabilmente con la «collaborazione» di un amico come Regazzoni. Lella ha parlato a cuore aperto del suo dispiacere ed è per questo che crediamo opportuno trascrivere integralmente quello che ha detto.

I conti di Williams e i dubbi di Rega

— Ti ricordi dell'intervista che ti avevo fatto sul divieto delle donne a correre sulle moto da Gran Premio? (uscirà su Autosprint Anno)... non ti sembra che questa cosa della Formula Uno sia un po' simile?

«Beh, sì... ma questa volta non sono i dirigenti a non volere ma è stato un po'... insomma... un collega a parlare male».

— In che senso?

«Che tutto sembrava già andato in porto. Il dottor Castagna della Etienne Aigner mi aveva appoggiata molto, come lo scorso anno del resto, con i responsabili della Etienne in Germania; la risposta era stata già sì, che

mi avrebbero sponsorizzata anche nel '75. Io avevo dato la possibilità che con una somma abbastanza contenuta si sarebbe potuta fare la Formula Uno. Loro avevano dimostrato interesse perché la cosa per la Etienne Aigner sarebbe stata molto valida essendo io una ragazza. Il signor Raskl, proprietario della società, aveva portato la cosa ai suoi responsabili della pubblicità in Germania, sembrava tutto a posto. Invece dopo la festa che si è avuta in Germania con i piloti, e c'era appunto Regazzoni, devono avergli chiesto il parere su questa possibilità e lui ha dato un giudizio contrario alla mia presenza in Formula Uno, con la macchina di Williams che non sarebbe all'altezza, con la quale non mi sarei qualificata. Avrebbe detto anche che Williams non mantiene i programmi e lascia le stagioni a metà. In sostanza mi telefonano dicendo che la cosa non va bene, che potrebbero essere interessati con altre marche ma non con Frank Williams. Allora mi sono data da fare per cambiare squadra. Solo che a quel punto non andavano più bene neanche le altre possibilità... ero proprio io che non andavo bene in Formula Uno».

— Forse volevano aiutarti in Formula 5000?

«Non lo so, non l'ho neppure chiesto perché la mia intenzione è di fare la Formula Uno. Ma quando ti accorgi che un altro pilota viene interpellato e ti danno allora...».

— Quanto era importante per il budget Etienne Aigner per la stagione?

«Molto, io ho altri sponsor e persone che mi aiutano, ma la somma del-

la Etienne Aigner era quella determinante».

— Quanti soldi erano necessari a Williams per la stagione?

«Bhe, al giorno d'oggi la Formula Uno costa... diciamo 90.000 sterline per la stagione e la cosa mi sembra piuttosto onesta. Lui ha presentato tutte le spese ed i preventivi ed era tutto chiaro».

Lo zampino di Ferrari?

— E Merzario?

«Io so che da lui sarei stata ben accolta, avrei avuto la seconda o la terza macchina. Ma anche se fosse stata la terza macchina non avrei rappresentato uno scarto, anzi, Williams avrebbe fatto una squadra in più con un ingegnere per seguire la mia auto. L'impegno era di una assistenza molto efficace».

— Ma allora il programma per cosa è sfumato, per un pettegolezzo?

«Sì, ecco, credo di sì. Anche perché la cosa a me è stata presentata in modi diversi... a un certo punto mi hanno detto che non ero all'altezza, poi che con la pubblicità che avrei ottenuto io come ragazza in F.1 avrei potuto offuscare la pubblicità di Clay poi, chissà... Magari è vera anche questa cosa che si dice adesso che sia Ferrari a non avere piacere che ci sia una squadra italiana con Merzario e me, eccetera, eccetera».

Gabriela Noris

Oltre la conferma dell'accordo GITANES per il M.M.

Con l'appoggio PEUGEOT arriva la LIGIER F. 1

PARIGI - Conferma dell'avvenuto accordo tra la Ligier e la Gitanes per le gare di durata 1975, come i nostri lettori sanno, dopo che la Matra ha definitivamente accantonato l'idea di poter giungere ad un accordo con la Shadow per la utilizzazione dei suoi motori per la F. 1. La notizia noi ve l'avevamo data tempo fa e ci è puntualmente rivelata esatta, anche se da qualche parte c'era stato dello scetticismo. Ora apprendiamo che i programmi di Ligier non si limiteranno alle gare di durata, con macchine prototipo, ed a certe gare stradali con le macchine derivate dalla produzione, ma che prima della fine del 1975 Ligier intende mettere in pista addirittura una monoposto di F. 1.

I progetti per questa macchina sono ormai pronti e all'inizio della costruzione manca soltanto il raggiungimento di certi accordi di carattere tecnico. Infatti Ligier intende utilizzare un motore che non sia il solito Ford-Cosworth, ed esclude che le sue intenzioni contemplino la utilizzazione dei motori Matra. Non essendo pensabile che egli pensi ai motori Ferrari (e tanto meno BRM) non resta che la ipotesi di un nuovo motore, ipotesi che è

eccitante ma che non permette che supposizioni.

Tuttavia è possibile pensare che Ligier abbia in mente qualcosa che abbia a che vedere con il gruppo di marche al quale appartiene. La Ligier è legata alla Citroën, e la Citroën è stata assorbita dalla Peugeot. Dal canto suo la Peugeot è associata alla Renault (e Volvo) per la produzione di un motore a 6 cilindri a V per le macchine di serie. La ipotesi, dunque, di un motore a 6 cilindri a V, magari alimentato a turbocompressore, diverrebbe valida. Così come ha fatto la Renault, affidando alla Moteur Moderne la elaborazione del 6 cilindri per giungere al motore che ha vinto il campionato europeo due litri 1974, potrebbe benissimo accadere che il gruppo Citroën-Peugeot decida la stessa cosa, il che permetterebbe a Ligier di disporre di un propulsore valido. Resta soltanto da costringere la CSI a riconoscere anche per la F. 1 la equivalenza 1,4 tra motori aspirati e motori sovralimentati, come già si fa per le altre macchine, per poter disporre di motori da 2140 cc capaci di fornire sui 500 cavalli di potenza...

f. l.

Il tabù (rientrato) per LELLA

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

— E questi soldi che Etienne Aigner avrebbe potuto stanziare per te che destinazione credi che avranno?

«Non so, forse saranno qualche cosa in più con lui, non so, non so proprio... credo che l'Italia abbia perso la possibilità di avere i soldi da questo sponsor straniero. Lo dico perché vedo Castagna, il responsabile qui in Italia, che è rimasto proprio amareggiato da questa cosa anche perché il padrone della Etienne si era dimostrato favorevole anche lui... inizialmente».

— Ma che altre ragioni potrebbero esserci perché, sia stata fatta perdere all'Italia l'occasione di avere la prima donna pilota di Formula uno

«Non lo so, io non potevo neppure immaginare che il mio desiderio di correre in F. 1 potesse far succedere tante cose... Anche se fosse per altre ragioni, come il premio al costruttore, ci resteranno male perché io in F. 1 correrò ugualmente. Da quando sono tornata dall'Australia non ho ancora avuto un giorno di sosta, sono stanca ma non importa perché voglio farcela, sia ancora con Frank Williams che, magari, con un'altra squadra, anche tutta italiana».

—Pensi che se la Etienne Aigner avesse dato l'appoggio a te in Formula uno avrebbe potuto abbandonare Regazzoni?

«Quest'anno no di certo perché il contratto per lui era già rinnovato».

— Ma allora perché l'ha fatto?

«Mah... O è vero che dà fastidio la squadra italiana oppure può darsi che possa disturbare lui per il '76, che abbia paura... Bene o male io di pubblicità alla Etienne Aigner ne avrei portata più di lui, sono una donna e avrei avuto anche le scritte sulla macchina, non solo sulla tuta. Sai, a fine anno si sarebbe potuta notare anche la differenza e questo forse non gli avrebbe giovato. Hanno detto anche che io sono timida e che non vado alle loro feste mentre Regazzoni sa intrattenere... ma io ci sono andata alle loro feste, poi io voglio correre in macchina, accipicchia!».

— Pensi che il denaro che avrebbero dato a te potrebbe, destinato al trimenti, dare un risultato pubblicitario paragonabile a quello che avresti potuto dare tu?

«No, decisamente no, neppure se avessero interamente Regazzoni o Fittipaldi. Puoi immaginare, quest'anno che è il primo anno di Formula uno solo un'altra ragazza avrebbe potuto dare un risultato come quello che avrei dato io. Anche un Fittipaldi che passa alla Etienne Aigner farebbe meno notizia, ne sono sicura».

— Cosa dice Williams ora di questa cosa?

«Lui è impegnato a mettere a posto Merzario e Laffite. Io non gli ho certo detto che è stata messa in dubbio la sua capacità, mi è dispiaciuto gli troppo sentirlo dire. Poi anche se fosse vero non è certo la ragione per buttare all'aria un programma. Ci sono molti modi di cautelarsi, dando il denaro un po' per volta e cose del genere, non era proprio il caso di far chiudere la cosa così male».

— Non per essere femministe, ma ti pare che sia giusto che un uomo

possa opporsi al successo di una donna perché è una donna?

«Non so, mi hanno riferito che Regazzoni avrebbe detto che non mi vuole in Formula uno. Non voglio credere che sia vero, spero che siano chiacchiere, non capisco come possa essere così cambiato nei miei confronti perché eravamo in amicizia... Adesso Castagna si sta interessando per farmi avere la pubblicità personale, solo sulla tuta, avrà una risposta in gennaio».

— Come diresti che ti senti in questo momento?

«Una col dente avvelenato...».

— E considerando che hai un anno di esperienza inglese alle spalle cosa ti viene da dire?

«Non voglio lasciarmi andare a bastesse come è stato fatto nei miei confronti, mi sento superiore... So che nella Formula uno non sarà facile, però non ho paura per niente. Io penso che se la macchina è a posto la cosa non sia impossibile. Non è come l'anno scorso che dalla Formula tre sono andata alla 5000, un salto molto grande. Quest'anno dalla 5000 alla Formula uno è difficile ma non è poi così diverso».

— Senti, facendo un po' come il termometro, se la tua simpatia per Regazzoni prima era dieci, a che grado è adesso?

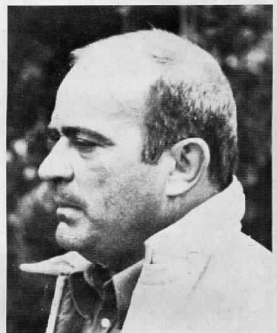
«Un bel po' sotto... Direi che è a zero. E' chiaro che in una cosa del genere la simpatia scade subito. Io non sono litigiosa, sono timida, non penso certo di andare ad affrontarlo... però ora penso al mio futuro e spero di poterli telefonare molto presto per darti la bella notizia della Formula uno malgrado tutto».

g. n.

• Pare che Surtees abbia offerto una guida a HAILWOOD, con una delle F. 1 dell'anno scorso. La vettura sarà a sua disposizione appena sarà in grado di correre, anche se non si sa se desidera gareggiare per il team Surtees. Sarebbe pure confermato che Morgan entrerà in squadra.

• Il principale Premio Grovewood è stato assegnato a BOB EVANS. In aggiunta alla notizia che Stanley lo aveva invitato al Dorchester, si è saputo che la trattativa non si è conclusa. Tanto Evans che Stanley hanno dato a capire che potrebbero giungere a una decisione fra circa un mese.

• Si sapeva più o meno già, comunque è stato confermato che nella prossima stagione PURLEY correrà con una Chevron ufficiale in F. 5000.



Guy Ligier, dopo l'accordo con la Gitanes, è lanciafiamma: ora sta pensando seriamente anche F. 1!

Niente RENAULT da 490 CV a LE MANS!

CONTINUAZIONE DA PAG. 26

Per la macchina con turbocompressore la Renault ha deciso di partecipare al Campionato del Mondo Marche escludendo però la 1000 chilometri di Spa, la sei ore di Watkins Glen, sorprendentemente, la 24 ore di Le Mans. Non sappiamo le ragioni esatte della esclusione dal programma della 24 ore di Le Mans, ma poiché questa gara non sarà valida per il Campionato Mondiale, e poiché tra le limitazioni di consumo e la lunga durata essa avrebbe comportato studi sperimentali particolari, c'è da credere che alla Renault non abbiano ritenuto che valesse la pena di effettuare un investimento speciale.

Altra grossa novità è che tutte le macchine della Renault saranno equipaggiate con pneumatici Michelin, il che significa che la Michelin ha deciso di dedicarsi a fondo alle corse in circuito, dopo averlo fatto sporadicamente nel recente passato. Il programma Renault prevede naturalmente anche la partecipazione ai rallies, coi piloti Nicolas e Therier. Saranno utilizzate le Alpine-Renault A 110, e A 310 con motore da 1800 cc, oltre alla Renault 17 gruppo 2. Sono previsti i rallies di Montecarlo, East African Safari, Marocco, Rideau Lakes (Canada) e Tour de Corse. Però hanno aggiunto che su richiesta delle filiali Renault potranno essere previsti anche altri rallies, per cui si può pensare che vedremo macchine Renault anche in Italia (Elba o Sanremo).

f. l.

Il «Cicada Racing Team» di DAN HUNT che ha avuto tre «minorati» motori ex-512 sembra ripetere l'operazione della Scuderia Passatore

Ha il placet di Maranello il Ferrari 4500 per INDY

NEW YORK - Dopo 23 anni di assenza, la Ferrari torna ad Indianapolis. La notizia è ufficiale, anche se la presenza del Cavallino sarà solo «semiofficiale». Infatti il modello che il disegnatore Dan Hunt della «Cicada Racing Team» con Dan Murphy pilota, presenterà il giorno del Memorial Day, avrà soltanto un (vecchio) motore costruito a Maranello, ma rivestito e corretto nel Wisconsin. Dopo aver parlato a lungo con Hunt, il quale ci ha fornito in esclusiva tutti i particolari, ci è sorta spontanea la domanda: «come mai la Ferrari nel 1975 non si oppone di essere ad Indy, sia pure solo col motore di una scuderia di volenterosi, non certo famosi e ricchi come Parnelli Jones o Andy Granatelli, ai bei tempi della STP.

Allora Ferrari richiesto come ossigeno da Granatelli in coppia con Giorgio Bignotti disse: «No grazie, per Indy non siamo preparati».

Poi il Drake ci ripensò e mandò due tecnici di Maranello i quali, evidentemente avranno detto all'ingegnere che Indy è troppo complessa, difficile, e che era meglio lasciar andare. Ora la svolta!

Il motore costruito nel 1971 (derivato dal 512) è stato acquistato da Dan Murphy alorché visitò tempo fa lo stabilimento di Maranello. Ma Murphy non riuscì a parlare con il Drake (assente per ragioni di lavoro).

Stando a quanto afferma Hunt, Forghieri espres-

se il vivo interesse del Drake e promise che entro il 9 marzo, il «team» avrebbe ricevuto altri due motori di scorta, che per la cronaca, costano quindici mila dollari ciascuno.

«Sono meno costosi dei vecchi Offenhauser col turbocompressore, consumano meno carburante e quindi non corriamo il rischio di fermarci a metà gara, anche se forziamo, spiega Hunt, ed inoltre possiamo raggiungere i 10 mila giri contro i 9.300 dell'Offenhauser».

Entusiasmo e speranza regnano in seno alla scuderia che sta lavorando alacremente per completare le due vetture, la cui scocca è stata disegnata completamente nuova da Hunt e, dopo una prova ad Ontario il 12 febbraio, sul medesimo ovale, la Cicada presenterà il 9 marzo il suo «prodigio» nella prima corsa di campionato USAC.

Murphy conta di partecipare ad almeno cinque gare ignorando, come fanno i compagni blasonati, le corsette minori e sarà al via il giorno «dei grossi gattoni variopinti». La Cicada Racing Team ha grandi propositi in mente. Se uscirà fuori uno sponsor solido e sicuro, Hunt ridurrà il motore Ferrari a 4,2 litri per gareggiare anche nelle competizioni stradali e successivamente nel campionato SCCA Formula 5000.

Per il momento non vi sono sponsors di grande valore finanziario ma Murphy sta portando a

termine un Tour degli Stati Uniti onde trovare lo sponsor adatto. E sembra sia a buon punto. Murphy corre da nove anni e lo scorso 1974 gareggiò soltanto nel Michigan piazzandosi settimo.

Bignotti commenta: «Non so quali furono i timori che raffreddarono allora Ferrari. Dollari, fiducia, esperienza da parte mia? Credo di averne a sufficienza. Non ho vinto 8 volte ad Indy, soltanto perché sono italiano». Bignotti è rimasto contrariato, ma ha detto: «Se quel motore andrà bene ne acquisteremo anche noi. Noi siamo sportivi e non conserviamo rancori».

Già perché Murphy ha ottenuto l'esclusiva per l'America dei motori «512» e spera in breve di poter lanciare sul mercato automobilistico tanti «512» da annientare i vecchi Offenhauser, costringendo così i dirigenti a fare qualcosa per la dolerante USAC.

Nella Parnelli Jones non si fanno commenti. Sorridendo si dice: «Noi siamo a posto. Abbiamo offerte dappertutto. Abbiamo il "liquido" ed ingegneri validi. Se non c'è Ferrari c'è Ford».

La notizia ha svegliato i costruttori americani i quali sicuramente si porteranno ad Ontario per osservare la macchina in prova e quindi la seguiranno il 9 marzo. Senz'altro il Memorial Day si renderà più bello grazie alla presenza italiana, e ciò farà piacere ai dirigenti della Indiana.

ANDRETTI gioca tutto sulla F.1

NAZARETH - Come ogni buon americano, allo scoccar dell'Anno Nuovo, Mario Andretti, insieme ai familiari ed ai figli, per i quali a Natale ha innalzato un colossale abete con regali favolosi, ha espresso una «resolution». E' una usanza tipicamente statunitense, questa: a mezzanotte dell'anno che nasce si formula un proposito, una promessa e se stessi che deve essere mantenuta... Mario ha detto: «Debo vincere il titolo mondiale di F. 1».

A noi non l'ha detto apertamente, ma lo abbiamo capito nel corso dell'intervista che trascriviamo esattamente anche perché Mario è un «pignolo» e detesta le frasi inventate e i giri di parole non sue. Lunedì partirà alla volta dell'Argentina — a malincuore, come dirà nell'intervista — per disputare la prima prova mondiale, a bordo della Parnelli Jones che ha collaudato a fondo un paio di settimane fa sul circuito di Ontario, in California, dove ha abbassato di 3 secondi il primato della pista per la Formula 5000.

La vita di un pilota è massacrante. Quattro giorni in pista, due in viaggio, uno a casa. Ti è mai venuta la tentazione di mandare tutto a quel paese?

ANDRETTI: Molte volte, in varie occasioni! Ho finito di imprecare proprio adesso. Ho penato più a fare le prenotazioni per andare in Sud America — dove vado proprio a malincuore — che

per vincere una corsa! Andare nel sud è peggio che andare a piedi. Ma che vuoi fare? Anche il sud è in programma.

— Come va la tua Parnelli Jones, dopo le prove di Ontario?

ANDRETTI: La macchina va bene; certo bisognerà attendere qualche gara prima di poter ottenere il «pieno regime». E poi, non dimentichiamo gli altri concorrenti che hanno sulle spalle dozzine di anni di esperienza. Tuttavia non intendo recitare la parte di «spalla».

— Quale macchina e quale pilota, sarà il nemico da sconfiggere?

ANDRETTI: Molte le novità 1975. Le Tyrrell nuove, la McLaren con Fittipaldi poderoso, le Ferrari anche, almeno stando a quello che ho letto su AUTOSPRINT sul Paul Ricard. Vi è una mezza dozzina di macchine da battere, mentre il campionato 1975 potrebbe essere una decalcomania di quello passato che non ha mai messo in luce il vero trionfatore sino alla fine. Sono finiti i tempi di Jimmy Clark, dominatore solitario o di Stirling Moss. Le F. 1 sono bilanciate ed il pronostico è veramente difficile.

— Come sai vi sono diversi circuiti pericolosi. Pensi che tra due o tre anni, questi scompariranno, o si farà uso sempre più dei guard-rails?

ANDRETTI: Per me c'è sempre un rimedio. I guard-rails, per esempio, io li detesto. Preferisco più un terriapeno o balls di paglia ai guard-rails, che diven-

tano sempre più pericolosi con l'aumentare delle velocità. Tuttavia è difficile, in un momento delicato come questo, chiedere ai «patron» delle piste, che hanno speso milioni, di cambiare tutto.

— Adesso che hai abbracciato la F. 1. Addio a Indy e compagni? Cos'è che ti ha fatto rinunciare alla USAC?

ANDRETTI: Ho sempre avuto un grande desiderio di fare un pieno campionato di F. 1 perché le corse sui circuiti stradali sono state sempre la mia passione anche perché è lì che un pilota può esprimere tutto se stesso. Comunque non nego che l'esperienza acquisita nelle corse americane è stata di grande importanza per me e posso dire di aver fatto una discreta carriera in America. Ma per rendermi completamente felice, ho voluto concludere con una formula molto valida per chiunque. Sino ad oggi ho vinto molte corse, sono stato molto fortunato con diversi tipi di macchine, ma voglio vedere, se nel mio «atto finale» sono capace di strappare gli applausi alla platea irritata.

— Hai parlato di fortuna. Questa fortuna è l'incentivo principale per la carriera di un pilota o fa parte del pilota?

ANDRETTI: Ho detto fortuna per indicare una cosa che è difficile esprimere. Comunque serve anche a togliere quel senso di «autoleggio» verso ciò che uno è riuscito a fare. Ad ogni modo, la fortuna ciascun individuo se la fabbrica, e tu sai che in ogni settore sportivo, se

non c'è quel pizzico di fortuna non si arriva in cima. Parafrasando una sentenza inglese direi: «Si ricava soltanto quello che è stato depositato». Bisogna lavorare molto, seriamente, insomma. Quella, io credo sia la fortuna.

— Da qualche anno a questa parte tu sai bene che le automobili sono il veicolo pubblicitario dell'industria delle sigarette ecc. E molti hanno malgiudicato che chi vince, in realtà, è colui che è appoggiato da un grosso sponsor. Secondo te, questo è vero?

ANDRETTI: Assolutamente no. Non sono solo i soldi che ti fanno vincere. Ne abbiamo avuto un esempio quando la Ford spendeva milioni di dollari sino a che non s'accorse che per vincere non bastavano i dollari, ma che avendoli bisogna saperli spendere. Questi soldi non possono prendere il posto della bravura di un pilota o la genialità di un costruttore e dei meccanici.

— In Argentina, vai col muletto di scorta?

ANDRETTI: Portiamo soltanto la macchina ufficiale. Ci mancherebbe anche quest'altro intralcio. E' già difficile andar giù solo, figurati con... un muletto.

Con questa battuta, Andretti termina la sua intervista. La villa è gremita di parenti: mamma, papà la signora Dec Ann, i rampolli, il fratello Aldo.

Lino Manocchia

Confermate per giugno

le prove sulla B. 3

SERBLIN nei panni di LAUDA e LEONI

già in confidenza con la F. 2

Niki Lauda, c'è scritto sulla tuta ma dentro c'è Gabriele Serblin che nella sua ci andava un po' stretto...

Fiorano - Scapitanti come puledrini, in una gelida anche se soleggiata mattina, Gabriele Serblin e Lamberto Leoni, hanno avuto il loro primo contatto con la pista privata della Ferrari. Per restare all'immagine ippica, si è trattato di una sgambata senza importanza, tanto per sciogliere i muscoli. D'altronde non avrebbe potuto essere diversamente con una pista tutta da scoprire, con vetture nuove di zecca da collaudare, con rapporti e assetti tutti da calcolare. Comunque, anche se in sordina, una buona giornata di lavoro, con al termine «Lele» e «Leo» indolenziti.

«Cinquanta giri senza allenamento, su una pista come questa tutta accelerazioni, li senti dappertutto, nel collo, nelle braccia, nei piedi», e Minardi e Trivellato con una pagina fitta di appunti sulle modifiche da apportare alle due March «752».

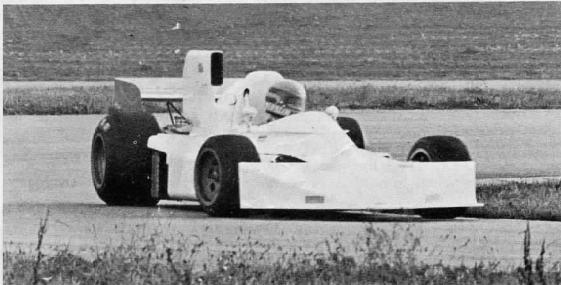
Dietro le reti di recinzione tanta gente si era accalata curiosa di sapere chi fossero gli intrusi chiamati a girare sull'asfalto del «santuario» ferrarista. Certo uno dei due aveva una tuta con scritto «Niki Lauda» (la tuta di Serblin ha accusato il paio di chili in più del proprietario al momento della vestizione e a «Lele» non è rimasto che farsi prestare una tuta smessa dall'austriaco) ma quelli non erano Niki Lauda e Clay Regazzoni né tanto meno la vettura bianca e quella arancione erano due Ferrari.

Tuttavia nonostante l'evidente «profanazione» dell'apertura delle porte di Fiorano a mezzi, organizzazioni e piloti estranei al piccolo mondo di Maranello, il pubblico vedeva in distanza ai box tutto lo staff direttivo del reparto corse della Ferrari, da Enzo Ferrari a Mauro Forghieri, da Luca Montezemolo a Tomatini, complimentarsi ed assistere interessati al lavoro dei piloti e dei meccanici. A tutti quelli che istintivamente si sono posti la domanda se stesse cambiando qualcosa, si può rispondere di sì. Forse poco, almeno rispetto a quello che i tifosi italiani si aspettavano dalla Casa di Maranello, tuttavia molto, rispetto a quello che fino a pochi giorni fa appariva. Perché Enzo Ferrari ed i suoi uomini non hanno offerto agli intimiditi e timorosi Serblin e Leoni un pugno di speme, ma belle ma fumose, per compiacenza occasionale e per sopire qualche polemica passeggera. Un passa-

Fiorano - Serblin e Leoni (quest'ultimo al suo debutto su una monoposto di F. 2), hanno preso contatto, nella mattinata di venerdì scorso, con la pista della Ferrari messa a disposizione in seguito ai noti accordi con la Scuderia del Passatore. Le prove hanno avuto inizio verso le 10,30 con una mattinata di sole, ma pungente per il venticello che proveniva dall'Appennino. Ai boxes erano presenti circa una decina di persone con l'ing. Enzo Ferrari. Dall'esterno della rete metallica si è potuto assistere a numerose tornate delle vetture March-BMW presentate già in versione '75. La F. 2 di Serblin era provvisoriamente bianca (in attesa dei colori «ELBA») quella di Leoni in bell'aragosta, recava già la rituale scritta dello sponsor Everest.

I due ragazzi hanno iniziato con buona cautela, spingendo poi sull'acceleratore sino ad effettuare giri di buon livello. Da tener presente che si sono dovuti adattare rapporti e sospensioni alle caratteristiche del tracciato. Anche i responsabili ferraristi sono rimasti bene impressionati dalla decisa grinta di Serblin e dalla freddezza adattabilità del debuttante F. 2 Leoni al mezzo più potente per le sue abitudini. I due piloti alla fine si sono dichiarati soddisfatti anche se stupefatti dalla severità del tracciato. Leoni denunciava dolori al collo per il prolungato impegno. Sul finire ha girato anche l'altro pilota del «Passatore», Martini, con la sua vecchia March '74. Molta decisione ma anche una scivolata contro il guard-rail per la pista diventata più scivolosa.

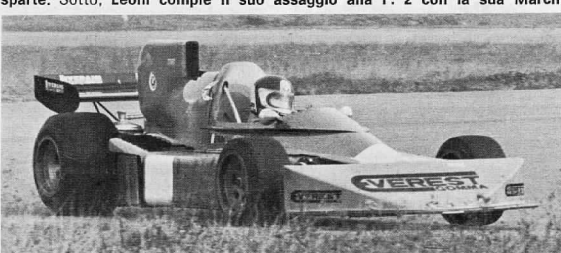
Il team-delegato dalla Ferrari ai compiti di scuola-piloti italiani, tornerà a Fiorano verso metà gennaio. m. m.



Ecco Serblin in azione a Fiorano con la sua (per ora) immacolata March-BMW 752, in attesa di dipingerla con i colori del suo nuovo sponsor, la Elba



Sopra, Forghieri con Pino Trivellato e Giancarlo Minardi. Al debutto dei giovanotti a Fiorano c'era anche il «Drake», che però si è tenuto in disparte. Sotto, Leoni compie il suo assaggio alla F. 2 con la sua March



to anche recente, di giovani piloti italiani sacrificati sull'altare di queste illusioni, era lì ad ammonire.

Al contrario hanno preferito dissipare ogni possibile ombra. A Serblin e Leoni la Ferrari ha solo detto «voi fate il vostro programma, la vostra escalation ai vertici dell'automobilismo. Noi non vi offriamo una guida che non possiamo darvi. Però mettiamo a vostra disposizione un capitale forse più importante in questo momento della vostra maturazione agonistica, cioè la possibilità di poter lavorare a fondo tranquillamente perché intanto possiate emergere e mettere in luce le vostre capacità».

Tradotto in termini pratici il discorso equivale a dare al vicentino ed al ferrarese la chance di girare su una pista come Fiorano, con tutto l'appoggio tecnico e materiale per arrivare alle corse di «F. 2» non con l'improvvisazione ma con la reale coscienza di essere sotto l'aspetto organizzativo al meglio.

Sapendo come la «F. 2» sia il vero banco di prova per trasformare un pilota da dilettante a professionista, e non solo economicamente ma soprattutto mentalmente, non si può negare che per Serblin e Leoni sia forse oggi più importante sapere di poter girare a Fiorano sempre e senza preoccupazioni, piuttosto che sentire dire che forse un giorno avranno una «F. 1» dove sarebbero più le opportunità di «bruciarsi» che di affermarsi.

Montezemolo ha detto a Trivellato e Minardi: «La pista è a vostra disposizione ogni qualvolta vi serva. Compresi i giorni in cui vi saranno in pista Niki e Clay. Naturalmente se i ragazzi avranno qualche dubbio, Niki potrà provare la loro vettura e dare qualche consiglio. Inoltre se come "team" privati dovrete avere problemi ad esempio con la Goodyear per le gomme, mi incaricherò personalmente di parlare con i responsabili della Casa americana perché vi trattino sempre al meglio. Da ultimo tenete presente che a metà stagione potrete cominciare gli allenamenti qui a Fiorano con la nostra "F. 1"».

Parole dette in intimità e non per pubblicità, e perciò forse maggiormente indicative del nuovo corso di Maranello. Un nuovo corso che può forse voler dire molto di più di tutto quello che è stato fatto, o non fatto, in passato.



Tiriamo le somme dei programmi

e chiediamo un PERCHÉ

20 ORE nel '74 di tele-corse

Nel primo numero del 1974, a conclusione del resoconto orario dei programmi dedicati allo sport dell'automobile, avevamo scritto che — date le circostanze — non potevamo esimerci dal formulare un augurio: che il nuovo anno fosse « diverso, più aperto a una disciplina appassionante... » e quindi meno avaro di telecronache.

Sia pure in minima parte — e non completamente — le nostre speranze non sono andate del tutto deluse.

Nel 1973 vennero trasmesse, in diretta o in differita, quattordici stralci di gare; nove delle quali al di sotto di un'ora di trasmissione e per un totale complessivo di 13 ore e 42 minuti. Nel 1974 il numero delle corse trasmesse è sceso di una unità, tredici telecronache in tutto, ma in compensazione sono aumentati i tempi di trasmissione: 20 ore, 42 primi e 06 secondi.

E poi al tempo dedicato alle telecronache si vuole aggiungere quello « offerto » dal telegiornale sport e dalla Domenica sportiva si raggiunge una quota piuttosto « considerevole » e appena superiore a quella toccata nel 1973 dal pugilato; che nella nostra tabella

tv		radio	
Programmi dall'8 al 14 gennaio 1975			
MERCOLEDÌ 8	NAZIONALE	SABATO 11	Secondo programma
Ore 21,40 - Mercoledì sport		Ore 11,35 - Ruote e motori	DOMENICA 12
SABATO 11	SECONDO	Ore 12,00 - Anteprima sport	Ore 17,00 - Domenica Sport
Ore 19,00 - « Dribbling » - Telegiornale sport		LUNEDÌ 13	Programma Nazionale
DOMENICA 12	NAZIONALE	Ore 8,15 - Lunedì sport	
Ore 13,30 - (dopo Il Telegiornale Sport)		TV Svizzera	
Ore 17,15 - Notizie sportive		SABATO 11	Ore 23,00 - Sabato sport
Ore 21,35 - La Domenica sportiva		DOMENICA 12	Ore 17,55 - Domenica sport, primi risultati
SECONDO		Ore 22,15 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)	LUNEDÌ 13
Ore 19,50 - Telegiornale sport		Ore 19,45 - Obiettivo sport	MARTEDÌ 14
TUTTI I GIORNI	SECONDO	Ore 23,05 - Notizie sportive	
(esclusi sabato e domenica)			
Ore 18,45 - Telegiornale sport			

figurava al quinto posto mentre l'automobilismo si era dovuto accontentare, con le sue 13 ore e 25 minuti annui, dell'ottavo posto. Quest'anno, invece, con le 3 ore, 42 minuti e 56 secondi totalizzati in undici mesi fra le due trasmissioni più seguite e sommando le telecronache, potrebbe agevolmente fare un discreto balzo nella classifica generale. Ma, a conti fatti, notiamo che la tv, nonostante tutto, allo sport automobilistico ha dedicato poco più di un'intera giornata: 24h24'56"!

Ma vediamo quali gare sono state trasmesse e quanto tempo è stato dedicato a ciascuna di esse:

Formula 1

- 28 aprile - Jarama, Gran Premio di Spagna = h. 0,56'
- 12 maggio - Nivelles, Gran Premio del Belgio = h. 0,51'
- 26 maggio - Montecarlo, Gran Premio di Monaco = h. 2 (in alternanza con il motocross da Esanatoglia)
- 23 giugno - Zandvoort, Gran Premio d'Olanda = h. 0,57'
- 7 luglio - Digione, Gran Premio di Francia = h. 1,21'
- 21 luglio - Brands Hatch, Gran Premio d'Inghilterra = h. 2,05'
- 18 agosto - Zeltweg, Gran Premio d'Austria = h. 1,45'
- 8 settembre - Monza, Gran Premio d'Italia - h. 1,50'

Formula 2

- 14 luglio - Euromugello = h. 2,52'
- 25 agosto - G.P. Mediterraneo Pergusa = h. 1,37'
- 13 ottobre - G.P. Roma Vallelunga = h. 1,42'

Formula 5000

- 30 giugno - Monza, Gran Premio Lotteria = h. 1,01'
- Mondiale Marche
- 25 aprile - Monza, 1000 km = 1,28'



12062
CHERASCO (CN)
Via Roma 7
Tel. (0172)
48194/48284

MACH

Impianti completi di scarico preparati Gruppo 2
Marmite preparate special Rally
Collettori speciali di scarico
Salvacappe dell'olio
Marmite speciali
Spoilers



La Nazione « tivvù » scopre i meriti delle vittorie FERRARI

Il 1974 telesportivo ha concluso il suo ciclo con un breve, sintetico filmato sulla manifestazione promossa da AUTOSPRINT, con un rapido flash sul Rally del Bandama e, quindi, con un ritratto di Riccardo Patrese, il giovane campione del mondo di kart deciso ad abbandonare le piste a lui ormai consuete per affrontare quelle più impegnative delle Formule.

L'anno vecchio si è chiuso quindi con un atto di speranza e di fede da parte di un futuro asso (glielo auguriamo) dell'automobilismo italiano; l'anno nuovo ha inaugurato il primo dei suoi 365 giorni con un riepiogo della stagione trascorsa. Nel programma «Un anno di sport» — andato in onda mercoledì 1. gennaio — l'automobilismo sportivo è stato presente sia con una veloce sintesi delle imprese ralistiche delle due marche italiane, Fiat e Lancia, sia con una carrellata sulle competizioni di F.1. Uno sguardo, da parte di Mario Poltronieri che commentava i diversi filmati cuciti insieme, che anche se completo delle notizie più importanti, ci è apparso un po' troppo sbrigativo. Pure se al momento della trasmissione, quando cioè con ciclismo e tuffi è stato annunciato il motorismo, ci siamo sentiti abbastanza soddisfatti.

Ma poi, a fine programma, quel breve momento di inconsueto senso di appagamento si è immediatamente ridimensionato e abbiamo notato, con maggior chiarezza le falle.

Perché un così repentino mutamento di opinioni? Il tutto va ricercato nella premessa di Bruno Pizzuti, coordinatore del programma, il quale in apertura ha affermato: «Preparando la rassegna retrospettiva annuale dello sport ci siamo trovati un po' in imbarazzo; il tempo a nostra disposizione è piuttosto breve, moltissimi invece gli av-

● Si vorrebbe sapere perché la TV italiana ha evitato accuratamente il giorno di S. Silvestro di preavvertire gli automobilisti che dalle 22 del l'ultimo dell'anno alle 22 del Capodanno sulle autostrade (IRI e no) sarebbe stato attuato quel famoso sciopero di benzina che era « rientrato » nei giorni natalizi. Risultato: *tranne pochissime « pompe » aperte il buio delle aree di servizio era totale (spesso con i baristi dei grill in servizio — delegato — di picchettaggio).* E moltissimi viaggiatori di Capodanno hanno dovuto attendere le 22 di sera prima di poter continuare il viaggio quando rimanevano a secco di benzina. C'è da chiedersi se qualcuno comincia ad arrossire e spera che — non parlandone — si possa far dimenticare la triste realtà di certi scioperi, a metà strada tra i veri interessi degli scioperanti e la loro voglia di riservarsi una festa di Capodanno comunque non « lavorata ».

venimenti che sarebbero degni di nota. Di necessità siamo costretti quindi a far tutto a qualcuno ignorando qualche sport o trattandolo piuttosto sommariamente. E di ciò ci scusiamo fin da ora ».

E' evidente che dopo questo « ammissione di colpa » non potevamo far altro che prepararci ad affilare le armi, pronti a registrare la paventata esclusione. Di automobilismo invece si è parlato e di conseguenza la soddisfazione ha preso il posto della contestazione; ma solo per brevi istanti. Perché poi riflettendo, a mente più fredda, ci siamo resi conto delle manchevolezze così come dell'assurdità di certe affermazioni. « Il tempo è poco, gli sport sono tanti » ha detto Pizzuti.

Per quello che riguarda il nostro sport, comunque, si è fatto ammenda, almeno per quanto concerne il nuovo Campionato di Formula 1, nel telegiornale sport di giovedì 2, durante il quale abbiamo potuto vedere un servizio (dal titolo «FERRARI CI RIPROVA») sulla preparazione al primo Gran Premio della stagione. Il merito va ascritto a Lino Ceccarelli il quale, oltre ad aver mostrato e presentato macchine, piloti e responsabili della Ferrari ha precisato che « in un momento in cui il lavoro italiano nel mondo ha tanto bisogno di buona propaganda i vittoriosi Gran Premi della Ferrari e, perché no, il titolo iridato, non solo faranno piacere, ma anche comodo alla Nazione ».

Una affermazione, questa, che ci ha sorpreso e meravigliato. Non perché pronunciata da Ceccarelli (il quale non può certamente essere accusato di antiautomobilismo) ma perché enunciata in TV.

All'inizio del nuovo anno, quindi, si è fatto un passo avanti; auguriamoci che non vi siano ripensamenti e che a questo ne seguano altri.

Gio' Luni



DOVE e QUANDO vedere il RALLY in ITALIA

PERCORSO DI AVVICINAMENTO

● **PARTENZA DA MONTECARLO**
Mercoledì 15 gennaio
 h 12,12 Cuneo
 h 15,27 Voghera
 h 21,03 La Spezia

Giovedì 16 gennaio
 h 3,27 Cecina
 h 8,42 Roma
 h 16,34 Benevento
 h 21,30 L'Aquila

Venerdì 17 gennaio
 h 3,40 Arezzo
 h 6,22 San Marino
 h 13,47 Trieste
 h 18,15 Cortina d'Ampezzo

● **PARTENZA DA ATENE**
Venerdì 17 gennaio
 h 18,00 Cortina d'Ampezzo

● **PARTENZA DA VARSAVIA**
Venerdì 17 gennaio
 h 19,10 Cortina d'Ampezzo

● **PERCORSO DI SELEZIONE GAP-MONACO**

Domenica 19 gennaio
 h 6,55 circa Olivetta S. Michele
 h 8,09 Perinaldo - Partenza speciale Perinaldo-Vignai
 h 9,13 Molini di Triora - Partenza prova speciale Molini-Bivio Buggio
 h 10,16 Ventimiglia

Mercoledì 15 gennaio comincia anche la stagione dei Rallies, col depauperato confronto monegasco: solo 18 gli iscritti

GUIDA al «caro» MONTE

I partenti da 10 ANNI

1965	275	38	237
1966	244	52	192
1967	235	40	195
1968	231	31	200
1969	231	16	215
1970	222	38	184
1971	282	34	248
1972	299	35	264
1973	320	42	278
1975	130		

(iscrizioni previste)

Cifra record: nel 1953 440 equipaggi iscritti

SANREMO - A conti fatti gli iscritti del 43. Rally di Montecarlo sono 118, ancor meno quindi dei 130 preventivati (e sperati) fino all'inizio dagli organizzatori. Tant'è. Della crisi del Monte se ne è parlato assai. Non resta che sperare che l'esperienza di questa edizione venga tenuta, fra le stere dirigenziali dell'Automobile Club Monegasco, nel debito conto in futuro. Cinque le case presenti ufficialmente. Sono la LANCIA, la FIAT-ABARTH, l'ALPINE-RENAULT, l'OPEL (tramite l'EuroHandler Team ed il Dealer Team Holland) e la POLSKI-FIAT. Non sono neppure molte, in confronto a quante se ne incontravano negli ultimi anni al via della gara del Principato di Monaco. Di queste, tre partono per vincere. A cominciare dalla Lancia che, dopo aver vinto tutto il vincibile nel finale della scorsa stagione, si ripresenta con tre Stratos ed una Beta al primo impegno mondiale dell'anno. Sulle Stratos ci saranno ANDRUEI (senza Biche) MUNARI-MANNUCCI e PINTO-BERNACCHINI. Sulla Beta, BALLESTRIERI-SODANO. Avrebbe dovuto esserci (e difatti fra i 118 iscritti c'è anche il ligure) PREGIASCIO con Gargallo ma la convalescenza dello sfortunatissimo pilota non è ancora ultimata e quindi il suo forfait è purtroppo sicuro. Parzialmente rivoluzionata la formazione dell'ALPINE-RENAULT, fra l'altro non più tutta «bleu de France» visto l'inserimento di WARMBOLD iscritto con DAVENPORT su una A-310. Una macchina identica l'avranno THERIER-VIAL mentre NICOLAS-LAVERNE, RAGNOTTI-THIMONIER (altra coppia che si è ricomposta per l'occasione) avranno le sorelle collaudatissime A-10 e P10-D. ALLEXANDRIS saranno su una R 17 gruppo 2.



Gruppo di famiglia in un interno. Gli uomini Lancia (d.s., dirigenti, meccanici) fotografati con il loro gioiello Stratos con i colori dell'Alitalia

Ben cinque le 125 gruppo due della POLSKI-FIAT, ovviamente tutte con equipaggi polacchi. A guidare le tre A-10 e l'IRMSCHER gr. 2 infine saranno ROHRL, CARLSSON e KULLAENG.

Seriosamente rappresentata la PORSCHE anche se fra gli iscritti c'è il veterano del Monte HANS WALTER e soprattutto l'elvetico HALDI. Stesso discorso per le case giapponesi, malgrado la presenza di un equipaggio del paese del Sol Levante (YAMAGUCHI-MATSUMUNAMI su FIJI) e della DATSUM di CHRISTA HERMANN.

Decisamente più massiccia la presenza (ufficiosa) dell'ALFA ROMEO. Un GT 10 (sua) FREQUELIN ed una ALFASUD SABIANE, entrambi ovviamente in gr. 10, gli Italiani. Se ne sono iscritti 20, piloti ufficiali compresi. Fra i privati alcuni noti come «ICCDURAC» (Porsche), AMBROGETTI-TORRIANI (Fulvia gr. 4), BARBANTI-BIDOCCHI e TORMENE-BONAGIA (entrambi su Ascona), l'onnipresente SUNI (Simca Rally 2) ed AVENOSO (Fulvia). C'è anche il ritorno: quello di MARIOLA BARESI su Fiat Abarth spider.

Completano il gruppo dei nostri BERUTO-MABRITTO, TORMENE-PONTARA (Porsche Carrera), QUARTI-ROMBOLOTTI e ZUNINO (Alpine), ROCCA e DAL BEN (Fiat Abarth) e VALLINI (Alfasud).

A una decina di giorni le prove sono ormai entrate nel vivo. Per ora le strade sono pulite: di neve neppure l'ombra sulle strade dei rally. In compenso a far discutere c'è la prova di Gorbio che sarà svolta FREQUELIN ed una ALFASUD SABIANE, entrambi ovviamente in gr. 10, gli Italiani. Se ne sono iscritti 20, piloti ufficiali compresi. Fra i privati alcuni noti come «ICCDURAC» (Porsche), AMBROGETTI-TORRIANI (Fulvia gr. 4), BARBANTI-BIDOCCHI e TORMENE-BONAGIA (entrambi su Ascona), l'onnipresente SUNI (Simca Rally 2) ed AVENOSO (Fulvia). C'è anche il ritorno: quello di MARIOLA BARESI su Fiat Abarth spider.

Completano il gruppo dei nostri BERUTO-MABRITTO, TORMENE-PONTARA (Porsche Carrera), QUARTI-ROMBOLOTTI e ZUNINO (Alpine), ROCCA e DAL BEN (Fiat Abarth) e VALLINI (Alfasud).

A una decina di giorni le prove sono ormai entrate nel vivo. Per ora le strade sono pulite: di neve neppure l'ombra sulle strade dei rally. In compenso a far discutere c'è la prova di Gorbio che sarà svolta FREQUELIN ed una ALFASUD SABIANE, entrambi ovviamente in gr. 10, gli Italiani. Se ne sono iscritti 20, piloti ufficiali compresi. Fra i privati alcuni noti come «ICCDURAC» (Porsche), AMBROGETTI-TORRIANI (Fulvia gr. 4), BARBANTI-BIDOCCHI e TORMENE-BONAGIA (entrambi su Ascona), l'onnipresente SUNI (Simca Rally 2) ed AVENOSO (Fulvia). C'è anche il ritorno: quello di MARIOLA BARESI su Fiat Abarth spider.

Proviamo a fare i conti «da concorrente»

Due milioni per correre

Le spese comunque sono alte anche per chi il Montecarlo vuol correrlo da privato, senza nessuna ambizione di vittoria. Tutt'al più con qualche speranza di un onorevole piazzamento. Cerchiamo di vedere quanto costi. Una premessa generale: partiamo da una vettura gruppo 3 di media cilindrata come può essere uno spider Fiat Abarth od una Fulvia HF e consideriamo il cambio fissato a 143 lire per ogni Franco francese.

Si comincia con 429.000 lire di tassa di iscrizione considerando quindi quella «scontata» che era valida fino al 20 dicembre. Benzina: un preventivo di minima (considerando tutta la gara e 5000 chilometri di prove preliminari) parla di 520.000 lire così suddivise: 200.000 per le prove, 160 mila per l'avvicinamento, altre 160.000 per la gara vera e propria. Nota particolarmente dolente per le gomme. Anche qui escludiamo ogni sogno di megalomania ed ogni tentativo di avvicinarsi alle possibilità degli equipaggi difficili. Sommiamo otto chiodi leggeri da 150-200 chiodi (di cui quattro per tutto l'avvicinamento e quattro per la gara), otto chiodati

medi da 350-400 chiodi e quattro racing. Venti coperture per un totale intorno alle 750.000 lire.

Ci sono poi le spese per pernottamenti e pasti, nei giorni di gara e nei 10 giorni necessari per le prove (sommarie). Escludiamo i grandi Hotels ed i ristoranti «quattro stelle» e consideriamo che a doversi nutrire e sostenere sono in (almeno) due persone capaci di moderarsi. Diciamo 300.000 lire in tutto, equamente divise fra le prove e la gara.

Tiriamo le somme: al traguardo dei due milioni mancano mille lirette. Però dal calcolo delle spese mancano quelle di assistenza. Mettiamo in preventivo che le Scuderie collaborino in questo senso, ma qualcosa da aggiungere c'è. Perché è ovvio che per fare tutto con venti coperture bisogna avere qualcuno che si occupi di farle viaggiare da un punto all'altro. Anche velocemente. Caro Montecarlo, appunto.

P.S. - Ovvio che le spese personali (dalla telefonata a casa o in ditta agli aperitivi e le sigarette) fanno conto a sé.

MONACO - Caro Montecarlo... caro davvero... basta fare i conti per constatarlo. Mancano dati precisi sulle spese che deve affrontare una casa per partecipare (con buona possibilità di vittoria) al rally più celebrato del mondo, ma qualche cifra, riferita all'edizione del 1973, la si può azzardare comunque. Allora si parlava di una cinquantina di milioni per schierare un poker di Fulvia gruppo quattro al via. A distanza di due anni con la continua lievitazione dei prezzi e l'allungamento del percorso non si è lontani dal doppio. Diciamo novanta milioni e l'approssimazione rischia di essere tale per difetto. In pratica più di quanto costi una spedizione all'East African Safari, malgrado le grosse spese di trasferta nel continente nero.

Colpa della varietà del percorso: ai Safari le gomme vanno bene per tutto il rally, al «Monte» — per correrlo ad alto livello — ci vuole una scelta quanto mai varia. L'estrema variabilità delle condizioni atmosferiche che i concorrenti trovano in gara esigono che prima di ogni prova si possa scegliere fra tre o quattro soluzioni di pneumatici differenti. Ed i costi salgono...

Guido Rancati

● La LANCIA andrà a Montecarlo anche con un medico specialista a disposizione per qualsiasi esigenza dei propri piloti e componenti dello staff. Non si vuol chiaramente ripetere la preoccupante esperienza del RAC quando, per la congestione di Munari, si dovette ricorrere a una ambulanza e spettacolare ricovero in ospedale unico modo in Inghilterra — Paese d'avanguardia nell'assistenza sanitaria collettiva — per assicurare ad un malato cure immediate.