

LEGGETE  
SUBITO

Da un discorso MERCEDES  
uno spiraglio per la crescente iper-  
trofia del mondo dei GRAN PREMI



# La silhouette spezzerà la F.1?

Sono rimasto colpito recentemente, da una dichiarazione di Tico Martini ad un giornalista francese. Parlando della Formula 1, il costruttore della vettura vittoriosa del Campionato d'Europa di Formula 2 diceva: «Siamo arrivati, in Formula 1, ad un punto talmente estremo che ho l'impressione che non possa continuare. E' come quei periodi di tensione che precedono le guerre. Ho l'impressione che tutto sarà sconvolto da un momento all'altro, per forza».

Sono interamente d'accordo con il giudizio della situazione, perché essa, va molto al di là della lotta che si fanno l'associazione dei costruttori di F. 1 e quella degli organizzatori di gran premi sotto gli occhi di una CSI ruzzolata dal ring dove era supposta arbitrare il match.

I tre partiti sono a tal punto impegnati nella lotta che non vedono le minacce esterne che pesano su di loro. Eppure l'avvertimento è chiaro. Era stato possibile esserne coscienti una prima volta quando la John Player ha esitato a mantenere il suo sostegno alla Lotus. Ora, il ritiro della UOP (che lascia la Shadow sulla paglia) e quello di lord Hesketh, dovrebbero aprire gli occhi dei più ciechi.

In verità la Formula 1 fa dell'equilibrismo con il bilanciare degli sponsor. Basterebbe che questo si spezzasse — e ciò potrebbe succedere fra breve e molto velocemente — perché il mondo agitato dei gran premi si trovi precipitato nel vuoto.

E c'è qualcosa di più inquietante ancora, perché se gli indispensabili sponsor sono ancora parecchi, il non meno indispensabile fornitore di pneumatici super-speciali è tutto solo. Se la Goodyear decidesse di abbandonare la competizione nello stesso modo brusco e deciso della Firestone, non si vede quale fabbricante di gomme potrebbe giudicare utile sostituirla.

La storia pullula di esempi di popoli, a tal punto occupati dalle lotte intestine che non hanno fatto attenzione al nemico che si accampava alle loro porte! E a meno di sbagliarmi di molto, la cosa è sempre finita in malo modo. E' per questo che temo sinceramente che la previsione di Tico Martini si realizzi e che il colosso dai piedi d'argilla cada rovinosamente.

Da parte mia, non vedo altra possibilità di uscita che l'organizzazione di una pace generale ed autentica fra tutte le parti in causa, e la loro accettazione non meno generale delle decisioni di un potere sportivo ricostruito, perché non ci si può aspettare una politica a lungo termine da coloro che devono combattere per interessi immediati.

Se dovessi dire la mia opinione in materia, mi sembra che anche se fosse necessaria una importante perdita di altezza, chiederei a tutti di considerare tutti insieme un'organizzazione sportiva che possa vivere del solo pubblico che assiste alle corse. L'equilibrio fondamentale dell'impresa essendo così assicurato, l'afflusso degli sponsor e dei cardini del genere di Goodyear passerebbero interamente all'attivo essendoci, mentre la loro partenza non susciterebbe nessun cataclisma.

Arrivo persino a chiedermi se, al di là del regresso volontario nell'immediato futuro, non bisognerebbe rinunciare al «sempre di più» che si è installato come regola imperativa dello sport automobilistico nel momento in cui portava un progresso tecnico direttamente utilizzabile nella fabbricazione corrente.

Dopo tutto, sport come il ciclismo e il calcio non stanno mica male dopo aver raggiunto, logicamente, un limite di prestazione. E si può trovare un miglior esempio di un'organizzazione mondiale perfettamente equilibrata come quella del calcio,

che si traduce tanto in una gerarchia perfetta fra i giocatori che utilizzano le stesse scarpe, quanto in una perfetta definizione della partita fra decine di migliaia di partite che si giocano ogni settimana, secondo le stesse regole e su terreni identici? E' una forza del calcio il potersi appoggiare direttamente sul pubblico. Potrebbe essere anche quella dello sport automobilistico.

## Chissà se la Formula silhouette troverà il suo momento magico?

Tuttavia è strano che, nel momento in cui l'evoluzione dello sport automobilistico classico richiede il precedente commento, sembri che si possa prendere in considerazione un ritorno dei veri costruttori in occasione di quella «Formula silhouette» che sembrava piacesse solo ai suoi inventori.

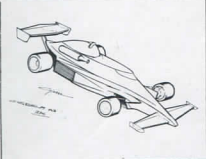
In una conversazione molto franca che ho appena avuto con un dirigente della Daimler-Benz, mi è stato detto senza esitazioni che la Mercedes potrebbe ritornare alla competizione in questo contesto. Secondo il mio interlocutore, due partiti si oppongono a questo proposito a Interurkheim, ma la «non-partecipazione» attuale sarebbe il risultato di una molto debole maggioranza, che l'uno o l'altro avvenimento potrebbe rovesciare in un lasso di tempo più o meno breve. E ciò che ha gonfiato il gruppo dei partigiani della competizione, è precisamente e unicamente la Formula silhouette. La Formula 1 in particolare, sembra interamente e definitivamente sorpassata agli occhi dalla grande Casa tedesca.

Se si riflette, e se ci si ricorda che per il pubblico i valori soggettivi sono i principali, mi sembra che si potrebbe arrivare alla conclusione che se il gruppo 5 dovesse far ritornare in pista, in più dei costruttori tedeschi, un numero uguale dei loro colleghi di altre nazionalità, non ce ne vorrà forse di più (i valori mentali aiutando) perché tali corse opponendo le Case, come un tempo, vengano a spazzare via la Formula 1 che, se rappresenta il vertice dello sport automobilistico, è tuttavia, con la sola eccezione di Ferrari, il dominio di piccole officine specializzate che, se fanno perfettamente il loro lavoro, non mettono però al loro attivo che un'opera senza alcun prolungamento. Ora sono le possibilità di prolungamento che fanno l'avvenimento. In verità, vedrei abbastanza volentieri che, se esse attirassero soltanto dei veri costruttori, le corse di gruppo 5 potessero in ogni caso far singolarmente concorrenza ai gran premi, anche se i grandi campioni volessero trascurarle. Perché nella coscienza collettiva, il nome di un gran costruttore eclissa quello del più grande pilota.

Ma l'errore da non commettere, tanto dal punto di vista dei costruttori-concorrenti, quanto da quello dei promotori dello sport automobilistico, sarebbe di organizzare troppe corse del gruppo 5. Perché è permesso chiedersi se la debolezza attuale dello sport automobilistico non risieda nella sua ipertrofia. Non ci saranno mai abbastanza corse per i praticanti, ma si può sperare di interessare e trattenere il gran pubblico soltanto se non lo si ingozza.

Jacky Ickx

## Il mercato da corsa



DA PAGINA 4



## Ti iscrivi al club '76?

DA PAGINA 8



## TOKIO '75 in «minore»

DA PAGINA 54



34 LA ZANZARA

41 DOMENICA SPRINT

60 KARTING

62 TUTTE SPRINT

64 POSTA ESPRESSO

66 COMPRA VENDITA



## TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà TELESPRINT, il servizio speciale d'informazione istantanea per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore. (051) 45.54.48

**LE GARE RINVIATE E ANNULLATE** 30 novembre - **CORSA A MANFIELD** (Nuova Zelanda): rinviata al 14 dicembre.

**DOVE NON**

**SI CORRE**

**DOVE** corriamo domenica

**Marlboro**  
World Championship Team

**Marlboro**  
World Championship Team

**NOVEMBRE**

Le corse in calendario dal 28 novembre al 31 gennaio '76 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	AC ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE
28-1	Giro del Portogallo	Portogallo	Lisbona-Lisbona km 1.533		●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally	
29-30	Fine stagione a Hockenheim	Germania	Circuito di Hockenheim di km 6,789		●●● T1-T2-GT3-GT4 S-FV-FV	Velocità in circuito	
29-30	Corsa a Daytona	Stati Uniti	Circuito di Daytona		●●● GT3-GT4-FSV	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
29-30	Ronde Renault	Isole Maurizio			●●●	Rally	
29-30	Scuola Morrogh	H. Morrogh	Valllunga	ore 8-13	●	Scuola pilotaggio	
29-30	Ronde du Var	Francia	Tolone		●●● T1-T2-GT3-GT4-S	Rally	Henry-Gelin (Alpine) in 4.03' 48"
30	Gold Star 5000	Australia	Philip Island		●●● F5000-S	Velocità in circuito	

**DICEMBRE**

6-7	12 Ore di Ixelles	Belgio	Bruxelles		●●●	Rally	Didi-Lopes (Fiat Abarth 124) p. 565,9
6-7	Bosphorus Rally	Turchia	Istambul		●●●	Rally	
6-7	Elcar Rally	AC Piacenza	Castelsangiovanni-Piacenza km. 687	ore 20,31 (6) ore 12 (7)	●●● Camp. it. Rallies	Rally	Cambiaghi-Sanfront (Porsche Carrera) in 1.18'20"
6-8	Rally Costa del Sol	Spagna	Almeria		●●●	Rally	Etchebers-Etchebers (Porsche Carrera) p. 9321,4
7	Corsa a Calder	Australia	Circuito di Calder		●●● G9	Velocità in circuito	
7-8	Scuola Morrogh	H. Morrogh	Valllunga	ore 8-13	●	Scuola pilotaggio	
8-15	Rally russo d'inverno	URSS	Mosca		●●●	Rally	
14	Corsa a Manfield	Nuova Zelanda	Circuito di Manfield		●●● G9-T1-FV	Velocità in circuito	Brown (Lola) media 157,820 kmh
14	Trofeo d'inverno	Gr. Piloti Romani	Autodromo di Valllunga km. 1.650		●	Velocità in circuito	Francisci (Chevron) in 13' 44"1 media 109,418 kmh
16-19	Rally del Bandama	Costa d'Avorio	Abidjan-Abidjan km. 5.000		●●●	Rally	Makinen-Liddon (Peugeot)
20-21	Grand National	Filippine	Makati		●●● DGT	Accelerazione	
21	Ronde dei Campioni	Scud. Palladio	Vicenza		●	Rally	Si disputa per la prima volta
26	Rally Costa d'Avorio-Costa Azzurra	Costa d'Avorio	Abidjan-Nizza		●●●	Rally	Si disputa per la prima volta
28	Corsa a Bay Park	Nuova Zelanda	Circuito di Bay Park		●●● G9-T1-FV-FV	Velocità in circuito	

**GENNAIO 1976**

3-4	Ronde Serre Chevalier	●●● T1-T2-GT3-GT4-S	Rally	Darniche (Fiat X-1/9)			
8-10	Jänner Rally	●●● Europ. Pil. Rallies Coeff. 1	Rally	Wittman-Schatz (BMW 2002 T1) pen. 8314			
10-11	Ronde Infernal	●●● T1-T2-GT3-GT4-S	Rally	Sarrazin-Depoilly (Citroen) in 5.21'3"			
11	Corsa a Levin	●●● G9-F.5000 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	Lawrence (Lola T332) in 1.02'55"8, media 159,763 kmh			
16-24	Rally Montecarlo	●●● Mondiale Marche Rallies	Rally	Munari-Mannucci (Lancia Stratos) in 6.25'59"			
17	Rally des Neiges	●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally				
18	Lady Wigram Trophy	●●● G9-F.5000 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	McRae (McRae/GH2) in 50'29"7			
18	Western 500 Riverside	●●● STK	Velocità in circuito	B. Allison (Matador) media 152,850 kmh			
25	G.P. d'Argentina a Buenos Aires	●●● Mondiale Piloti F.1	Velocità in circuito	Fittipaldi E. (Texaco-Marlboro) in 1.38' 26"9, media 190,861 kmh			
25	Corsa a Teretonga	●●● G9-F.5000 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	Amon (Talon) in 1.20'2"			
30-1/1	Marlboro Artic Rally	●●● T1-T2-GT3-GT4 Europ. Pil. Rallies Coeff. 4	Rally	Lampinen-Markkanen (Saab) p. 27.353			
31	Rally Peklona	●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally				
31-1/2	24 Ore di Daytona	●●● T2-GT4-S Mondiale Marche	Velocità in circuito	Gregg-Haywood (Porsche Carrera) media 174,294 kmh			
31-1/2	Winternational Pomona	●●● DRG	Accelerazione				
31-1/2	24 Ore sul ghiaccio di Chamonix	●●● T1-T2-GT3-GT4-S F1-F2-F3-G9	Velocità sul ghiaccio				
31-1/2	Rally Maspalomas	●●● T1-T2-GT3-GT4-S	Rally				

N.B.: non sono riportate le corse italiane del mese di gennaio in quanto il calendario nazionale verrà programmato dalla CSAI il 2 dicembre 1975.

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

Forse è già tempo di farsi un'idea dei **PREZZI** per il 1976

# Il mercato dell'auto da corsa

## F.1

**COSWORTH**  
St. James Millroad  
Northampton - GB

modello  
motore  
DFV F. 1/76

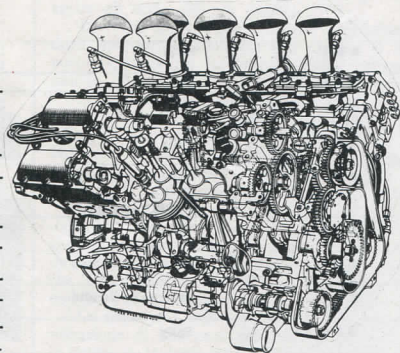
prezzo inizio '75

12.000.000

fine '75

1976

15.000.000

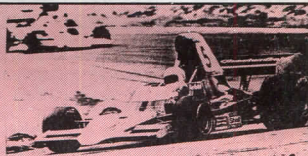


**A** stagione agonistica appena conclusa e già con i programmi rivolti al prossimo anno, pensiamo sia interessante mettere insieme questo panorama con la scaletta dei prezzi che siamo riusciti ad ottenere per il settore dell'auto squisitamente da corsa.

Come si può facilmente notare, sia per colpa della nostra povera lira, sempre più difficile e svantaggiata moneta di scambio, che per gli aumenti di materiali e mano d'opera, **I PREZZI '76** sono cresciuti con un incremento quasi vertiginoso. Sono pochissimi coloro che sono riusciti a mantenere invariati i prezzi, anche nel breve arco dell'anno trascorso. I prezzi sono perciò molto indicativi, dal momento che sono stati tradotti in lire italiane con un calcolo approssimativo (certi cambi variano di giorno in giorno) e molte volte sono privi di IVA, o corrispondente tassa della nazione d'origine. I prezzi si intendono sempre franco fabbrica (quindi franco England per le macchine inglesi) e per telai di monoposto o vetture sport si parla di prezzo «rolling chassis» cioè praticamente la vettura completa, escluso il motore (quando è compreso lo abbiamo indicato).

L'elenco vuole essere una guida più che un catalogo completo della produzione mondiale: abbiamo preso in considerazione le Case più importanti e di queste solo i modelli più indicativi, sia perché non siamo riusciti a contattare le altre sia perché non ci sono stati comunicati i prezzi. Abbiamo voluto dare solo un quadro indicativo, per categorie di vetture, con il tragico «lievitare» dei prezzi, che purtroppo, al momento in cui questo giornale sarà nelle vostre mani, saranno già stati ulteriormente ritoccati!

## Formula 5000



	MODELLO	PREZZO INIZIO '75	FINE '75	FINE '76
<b>MARCH</b> Murdock Road Bicester (Oxon) GB	751/61	13.125.000	—	—
<b>MORAND</b> La Tour-de-Treme 1635 CH	Chevy 3-4. serie	da 10 a 13.000.000	—	da 10 a 13.000.000
<b>LOLA</b> St. Peters Hill Huntington - GB	T 400	14.500.000	—	—

## Formula ATLANTIC



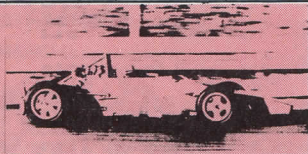
	MODELLO	PREZZO INIZIO '75	FINE '75	1976
<b>CHEVRON</b>	B 29 A/34	7.700.000	—	9.600.000
<b>MARCH</b>	75 B	7.900.000	8.500.000	—

## Formula FORD



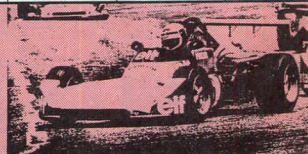
	MODELLO	PREZZO INIZIO '75	FINE '75	1976
<b>DELTA</b>	MK 3 S. Ford motore S. Ford	—	—	5.000.000 1.300.000
<b>OSELLA</b>	Super Ford 76	—	—	5.950.000

## Formula ITALIA



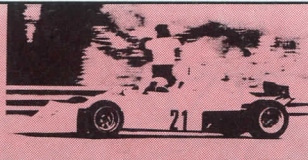
	MODELLO	PREZZO INIZIO '75	FINE '75	1976
<b>ABARTH</b> Corso Marche 38 Torino	SE 025	2.500.000 complete	—	—

## Formula RENAULT



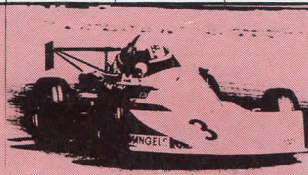
	MODELLO	PREZZO INIZIO '75	FINE '75	1976
<b>MARCH</b>	F. Renault	—	5.600.000	—
<b>DELTA</b> Via Volta 18 Garbagnate (MI)	F. Renault MK 4	—	—	8.000.000

## F. 2

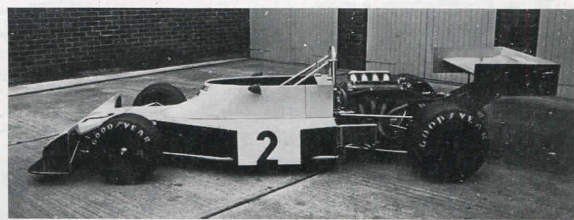


	MODELLO	PREZZO INIZIO '75	FINE '75	1976
BMW Cerchenaverstrasse 76 Munchen - D	motore F. 2	7.150.000	7.500.000	9.000.000
CHEVRON	B 29/35	8.700.000	—	12.000.000
MARCH	752/62	9.400.000	10.000.000	14.000.000
OSELLA Via Guastalla 14 Torino	FA/2 FA/2 + motore BMW	— —	— —	14.300.000 24.500.000

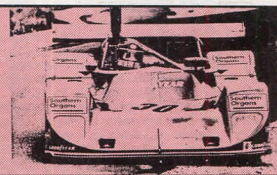
## F. 3



	MODELLO	PREZZO INIZIO '75	FINE '75	1976
BMW Schnitzer Reichenhaller Strasse 39 Freilassing - D	motore 76	—	—	4.500.000
CHEVRON	B 34	—	—	8.600.000
MARCH	753/63	6.700.000	7.200.000	10.250.000
MODUS Norwich Road Watton - Norfolk - GB	M 1	6.400.000	7.000.000	8.500.000
NOVAMOTOR Via di Blandrate Novara	Toyota Twin Cams	4.100.000 3.600.000	4.100.000 3.600.000	4.500.000 4.000.000
OSELLA	FA/3	—	—	8.850.000
RALT Woking - Surrey - GB	RT 1	6.750.000	7.000.000	8.500.000
REPETTO Via A. da Brescia 16 Alessandria	Lancia F. 3	2.800.000	2.800.000	2.800.000



LONDRA - Tra le prime novità per la stagione entrante anche questa F. 2 che Brian Lewis, che nel passato ha fatto correre una squadra con vetture March, si è fatto costruire da John Clark, ex disegnatore della Williams. Si tratta di una monoposto abbastanza tradizionale, con monoscocca convenzionale, sospensioni abbastanza solide e radiatore montato frontalmente con un musetto a tutta larghezza. La prima macchina ha un motore BMW, ma potrà essere facilmente adattata per ospitare unità motrici Hart o altre, con scatola del cambio Hewland FG 400. Le prove di questo «prototipo» s'inizieranno nei prossimi giorni.

Vetture  
SPORT

	MODELLO	PREZZO INIZIO '75	FINE '75	1976
AMS Via dell'Artigiano 20 Sasso Marconi (BO)	1000/176 1000/176+motore 1300/276+motore	— — —	— — —	6.500.000 12.500.000 14.500.000
ARMAROLI Via della Salute 20 Bologna	1300 BDAN 2000 AN 6V	5.000.000 —	5.000.000 —	5.200.000 11.000.000
CHEVRON	B 31/36	11.000.000	—	12.750.000
DALLARA Varano Melegari (PR)	1000 motore 1300 motore S1/10 completa S1/13 completa S2/20 19/76 silhouette	4.750.000 4.800.000 12.500.000 12.800.000 12.500.000 —	— — — — — —	4.890.000 4.990.000 12.800.000 13.100.000 13.000.000 14.000.000
MARCH	75 S 2000 75 S 3000	11.000.000 12.500.000	12.000.000 —	14.700.000 —
OSELLA	PA 3/4 motori 1300 BDH motori 1600 FVA motori 2000 BDG	12.800.000 — — —	13.800.000 — — —	14.800.000 5.250.000 5.250.000 6.250.000
TOJ 7520 Bruchsal - D	SS 03	11.700.000	—	—



## CAMILLO ALQUATI

APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO

26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE, 87-91 - TELEFONO 0372/20450

Materiale per Fiat 500 e 126



Art. 4

Collettore d'aspirazione per l'applicazione di n. 1 carburatore doppio corpo orizzontale da 32/35 mm.



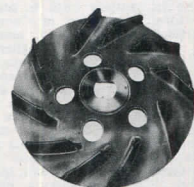
Art. 4/1

Collettore d'aspirazione per l'applicazione di n. 1 carburatore doppio corpo orizzontale da 40/45/48 mm.



Art. 27

Coppa olio speciale maggiorata in lega leggera



Art. 33/V

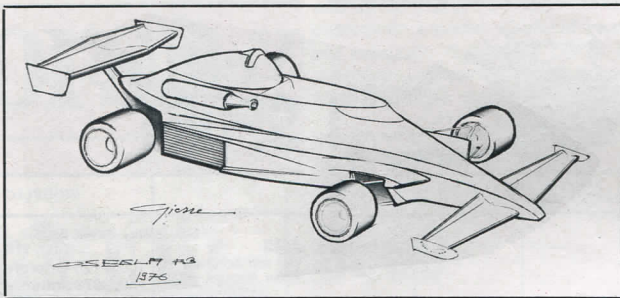
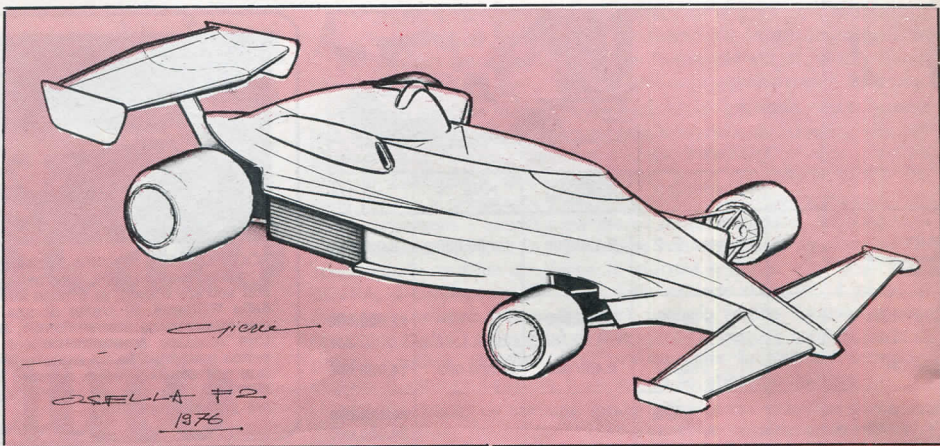
Ventola di raffreddamento in alluminio, alleggerita, equilibrata

# Histoire

# d'



# per il 1976



3 musetti più o meno deportanti da montarsi secondo le diverse necessità delle piste.

La nuova carrozzeria '76 nasce dall'esigenza di poter disporre di una messa a punto la più veloce possibile soprattutto per la riduzione a sole due ore al sabato per le qualificazioni (pare che le prove del venerdì saranno abolite a partire dalla stagione entrante). La soluzione ottimale per accelerare i tempi è quella di disporre di due alettoni anteriori e po-

steriori (come la Ferrari, la Hesketh ecc.) di forma rastrenata per ridurre la resistenza indotta. Per aumentare ancora la velocità massima si è contenuta ulteriormente la sezione del cupolone (con un roll-bar di nuova forma) e di conseguenza aumentando l'efficienza dell'alettone posteriore, con cui si spera di ottenere deportanze elevate con piccoli angoli di attacco (anche negativi se è possibile).

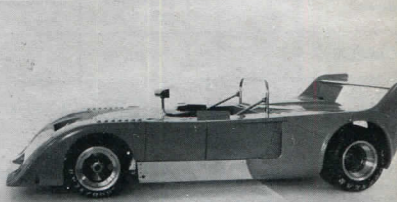
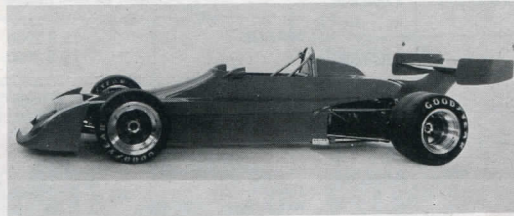
La F. 3 nasce da un accurato esame tecnico economico e umano del problema.

I costi contenuti, il Campionato Europeo, i molti piloti interessati sono stati uno stimolo non rinunciabile.

D'altra parte il progetto F. 3, adatto per tutti i motori naturalmente, nasce come evoluzione del robustissimo telaio di F. 2. Sino al roll-bar infatti le vetture sono pressoché uguali con differenze (a parte le misure esterne) nel posteriore tubolare imbullonato alla traversa del roll-bar e nella carrozzeria. Si è conservato il sistema a 6 elementi tubolari confluenti sulla flangia motore-cambio, elemento caratteristico della produzione Osella. La sospensione della F. 2 è analoga a quella della PA 4; per il F. 3 naturalmente la sospensione è stata riprogettata in base alle esigenze specifiche dei pneumatici. Per la F. 2 e F. 3 gli attacchi delle ruote sono a gallettone centrale mentre la modifica più appariscente del PA 4 è un arretramento dei supporti dell'alettone posteriore (di nuova foggia) ora a sbalzo sul posteriore. Nuove anche le prese d'aria NACA per i freni posteriori. I freni anteriori per F. 2 e F. 3 sono i Lockheed a 4 pompanti, mentre posteriormente la F. 3 ha quelli a due pompanti.

Per ultima una notizia interessante: Osella è in attesa del motore Stratos elaborato da Brambilla, che verrà montato su speciali F. 2 Osella Lancia con le quali dovrebbero correre Vittorio Brambilla e chissà...

g. r.



# La Chevron resta al tradizionale

LONDRA - La prima Casa inglese che, abbastanza in anticipo a dire il vero, ha scoperto le sue carte sulla produzione 1976 è stata la Chevron di Bolton, che sotto l'attenta regia di Derek Bennett, costruttore e manager di indiscusso valore, ha già messo in cantiere tutta la nuova serie di vetture. Quest'anno la Chevron non ha particolarmente brillato, almeno nei settori dove era solita raccogliere i maggiori allori. Nella F. 5000 è stata sopraffatta dalle nuove Lola, nella sport, pur avendo dimostrato l'affidabilità e la sicurezza della sua due litri, è stata trita in casa, a Brands Hatch da una deficienza del motore di Hine, che stava andando molto bene, e si è presa una magra rivincita sulla Toj di Obermoser vincendo con Raymond ad Hockenheim, quando comunque il pilota tedesco a bordo della macchina da lui aggiornata, stava per fare il bis nella seconda (e ultima purtroppo) prova dell'Euro 2000. Per il 1976 Bennett ha deciso di spostare un poco la sua angolazione, mantenendo i pezzi forti (la F. Atlantic e la sport) pra-

ticamente invariati, modificando la F. 2 e soprattutto ritornando alla F. 3 che aveva momentaneamente trascurato. Di F. 5000 non se ne parla.

La Formula 3, siglata B 34, è una macchina completamente nuova, molto più piccola della precedente B 29 e semplificata, quanto era possibile (comunque le macchine di Bennett sono sempre molto tradizionali e semplici) per la leggerezza e la facilità di messa a punto. La scocca è più piccola e corta, la carrozzeria è stata resa ancora più aerodinamica, pur cercando di mantenere un abito sufficientemente confortante. La B 34 avrà ancora un musone avvolgente con il radiatore anteriore, e naturalmente il « labbro » con la possibilità di renderlo ancora più deportante mediante lo spostamento del solito lamierino. Le sospensioni anteriori saranno tradizionali, con nuovi portamozi in lega leggera, quelle posteriori avranno i soliti doppi bracci inferiori paralleli che si applicano al centro a un supporto che va applicato

tra cambio e motore. I freni sono gli ultimi Lockheed a doppio pistoncino, da 10" anteriormente e da 9,5" posteriori montati affiancati al cambio che è il solido MK 9 Hewland. Per le dotazioni di bordo si rimane sul tradizionale, con pedaleria registrabile, volante pure, impianto estinguente Gravin (le bombole sono sotto le ginocchia) e cinture a 6 punti Willans. Le dimensioni sono: passo 2260, carreggiata ant. 1270, post. 1320, peso 440 kg con il motore Toyota. La monoposto è predisposta, per il montaggio sia del Toyota che del Twin Cams o del BMW e costa, rolling chassis, 5750 sterline franco Bolton, VAT (11VA inglese) esclusa.

La F. 2 è siglata B 35 e non è molto variata rispetto alla edizione '75, la B 29, ed è praticamente la stessa scocca della F. Atlantic (la B 34) con in più le prescrizioni di sicurezza previste dalla FIA per la categoria, tipo le pance laterali e altri dettami. Caratteristica l'ala posteriore, applicata mediante un solo pilone e facil-

mente spostabile per accedere al cambio e al motore. Sono previste flange d'attacco per il Ford 2000, il BMW casa, lo Schnitzer e il Brian Hart 420 R; il prezzo, sempre telaio completo privo di motore, 8000 sterline per il F. 2 e 6400 per la F. F. Atlantic.

Anche la B 36, la sport due litri, non è cambiata di molto, specie per quel che riguarda l'aspetto esteriore che non presenta assolutamente modifiche visibili. La macchina ha un telaio scatoletto in lega di alluminio NS4 perfettamente rivettato, mentre la parte posteriore, che sostiene il motore, è come al solito in tubi d'acciaio. L'affidabilità e la semplicità sono i maggiori pregi di questa sport, impiegata in Inghilterra anche con motori da 1300 cc e conosciuta già anche dai piloti italiani. Il prezzo, abbastanza competitivo, è stato fissato sulle 8500 sterline, che potrà salire leggermente a seconda del tipo di allestimento o del motore che si vorrà utilizzare.



## Final(mente) tricolore slot

Finalmente (diranno gli interessati) si torna a parlare del **Campionato Slot**. Dopo il forzato annullamento della finale programmata a Monza in occasione della disputa del G.P. d'Italia, il silenzio più assoluto era sceso su questa competizione lanciata fra mille dubbi e sbocciata, invece, rigogliosamente, grazie all'apporto di tanti appassionati che sono stati i nostri più fedeli e validi collaboratori.

Le cose stanno così. Annullata Monza, avevamo annunciato che la finale del campionato, sia l'individuale che il marche, si sarebbe svolta a Bologna, al Palazzo dello Sport, in occasione della premiazione dei **CASCHI di AUTOSPRINT**, programmata per lunedì 8 dicembre 1975. A conti fatti, tuttavia, e **sempre restando un punto fisso il Palasport bolognese per la disputa della finalissima**, ci siamo accorti, cronometro alla mano, che per svolgere adeguatamente tutte le batterie, quarti e semifinali del «singolo», nonché le eliminatorie e le semifinali del «marche», sarebbero state necessarie sulla carta (sulla carta, badate bene) non meno di 9 ore. Tempo che, visto il solito ritmo serrato che caratterizza la «festa» di **AUTOSPRINT**, è assolutamente impossibile recepire in quella giornata.

E allora che fare? Molto semplice. Ancora una volta ci siamo rivolti all'amico **Oreste Del Soldato** di Grässina di Firenze, il quale si è subito messo a disposizione di **AUTOSPRINT** perché il **Campionato Slot** possa infine avere il suo completamento. Quindi, invece del programmato concentramento a Bologna nella giornata di domenica 7 dicembre

(e gare il giorno dopo), l'appuntamento per i 60 finalisti verrà anticipato nella mattinata di sabato 6 dicembre a Firenze con svolgimento di una parte delle batterie eliminatorie nel pomeriggio e nella serata dello stesso giorno. Dopo un pernottamento a Firenze, i semifinalisti si misureranno ancora sulla pista di Grässina, di modo che da quelle gare usciranno i **quattro finalisti del «singolare»** e **le due coppie finaliste del «marche»**.

Mentre gli eliminati torneranno (certamente dispiaciuti) alle loro sedi, nella giornata di domenica gli «eletti», cioè i finalisti veri e propri, si porteranno a Bologna dove pernottiranno, così che alle ore 14,30 di lunedì 8 dicembre saranno freschi e pronti per disputare la finalissima che si svolgerà al cospetto dell'imponente marea di pubblico che presenzierà alla premiazione dei **CASCHI di AUTOSPRINT**.

Noi di **AUTOSPRINT**, così come i nostri patrocinatori della **MECANO-SCALEXTRIC** e del **MARTINI RACING**, siamo veramente spiacenti di dover ricorrere ad una tale variazione di programma, ma siamo sollevati dal fatto che la cosa si rende assolutamente necessaria se non si vuole correre il rischio di un ulteriore rinvio delle finali per l'assegnazione dei titoli programmati. Siamo certi che tutti i concorrenti interessati (che saranno tempestivamente avvertiti) si renderanno conto delle ragioni che ci hanno costretto a subddividere in due sedi le finali e che vorranno confortarci con la loro comprensione. Di fronte a ciò sta la nostra promessa di un **Campionato Slot 1976** più bello.

# Saranno premiati i campioni del mondo



**FERRARI**



**ALFA**



**LANCIA**

con i loro piloti, tecnici e meccanici



**Niki LAUDA**

casco iridato F. 1 1975



**Emerson FITTIPALDI**

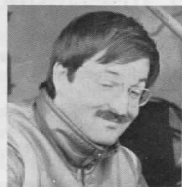
casco d'argento F. 1-'75



**Carlos REUTEMANN**

casco di bronzo F. 1-'75

## i CASCHI tricolori



d'oro

**Maurizio FLAMMINI**



d'argento

**Renzo ZORZI**



di bronzo

**Roberto CAMBIAGHI**

## i campioni d'Europa



**Maurizio VERINI**

rallies



**Mauro NESTI**

montagna

e ancora:

**ARTURO MERZARIO**, ideale campione del mondo Sport

**VITTORIO BRAMBILLA**, l'italiano 9 anni dopo vincitore di un G.P. F.1, e

la **MARCH**, che da Casa straniera ci ha fatto questo regalo

**DEREK GARDNER**, che con

la Tyrrell 6 ruote ha ridato fantasia alla tecnica F. 1

ed altri famosi personaggi dello sport automobilistico

## IL MINI-RACING-SHOW

quest'anno presenta solo le vetture campioni: le mondiali **FERRARI 312 T**, **ALFA 33tt12** e **LANCIA STRATOS** e le europee **FIAT ABARTH 124 rally** e **LOLA-BMW 2000**.

# AUTO SPRI NT

## ti invita alla FESTA dell' IRIDE

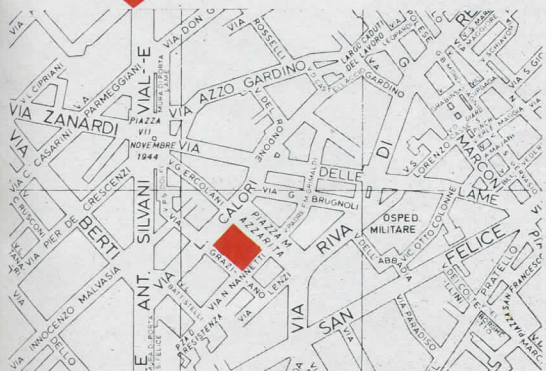
Anche quest'anno premiazione «aperta» a tutti coloro che vorranno intervenire a festeggiare i caschi iridati e quelli «nazionali». La premiazione di quest'anno è anche un felice anniversario: sono dieci anni che AUTOSPRINT ha istituito il «Casco d'Oro», una manifestazione che è andata sempre crescendo in importanza ed il cui successo, anche presso di voi, ci ha «obbligato», tre anni fa, a portarne la sede in un luogo dalla ricettività più ampia possibile. Quest'anno siamo nuovamente al Palazzo dello Sport di Bologna, certi che l'adesione di lettori ed appassionati sarà tale da riempirne le gradinate. La Festa dell'Iride sarà conclusa dalla proiezione di film inediti sulle corse.

**Consegnate questo invito**

A destra, ecco l'invito da ritagliare e da presentare agli ingressi del Palasport di Bologna. Tutti coloro che ne saranno in possesso avranno la possibilità di entrare ad applaudire i propri beniamini ed a festeggiare assieme a noi la trilogia dell'Iride italiana 1975. L'appuntamento è per le ore 14,30 di lunedì 8 dicembre 1975



**L'appuntamento  
è qui per le ore 14,30**



Bologna, Palazzo dello Sport, Piazza Azzarita 8

# VALE per un ricordo

**BOLOGNA 8 dicembre 1975**

Separate questo tagliando dal biglietto-invito, e presentatelo ai nostri addetti al Palazzo dello Sport: vi sarà consegnato un simpatico ricordo della decima «edizione» della nostra manifestazione

# La «bomba» FITTIPALDI fa molte «schegge»

**Violenta reazione  
della MARLBORO**

4 meccanici  
vanno  
con EMERSON

**L'ex ing. di HESKETH  
col team brasiliano**

# Il terremoto F.1

Da questo «camino»  
LIGIER aspetta la  
befana del pilota?

«NIKI sarà contento di  
sapermi in COPERSUCAR»



**LAFFITE  
preferito**

Questa antiestetica «proboscide» è la parte interna della presa d'aria che la neonata Ligier-Gitanes dovrà quanto prima ristrutturare per rientrare nelle regole FIA in materia. Intanto, la F.1 francese ha provato con lo snorkel, e permane il mistero su chi abbia fatto il miglior tempo al Ricard, la scorsa settimana. Da questo camino per ora dovrà uscire comunque il pilota per Ligier?

VIENNA - Emerson Fittipaldi non ha rinnovato il suo contratto con la McLaren e i suoi sponsors, ma si è unito al team brasiliano di «Copersucar», che è stato costituito un anno fa da suo fratello Wilson. Emerson ha reso pubblica questa novità sensazionale sabato scorso in occasione del Jochen Rindt-Show a Vienna, in una intervista. «Ho firmato il contratto venerdì — ha detto Emerson — giusto un'ora prima di partire per Vienna».

Alla domanda su quale sia stata la ragione di questa decisione ha detto che non aveva niente a che fare con la McLaren, ma che si trattava semplicemente di cogliere l'occasione di correre con la Copersucar, una macchina brasiliana. Emerson ha spiegato di avere avuto quest'unico sogno durante la sua infanzia e cioè di correre con una macchina brasiliana, come pilota brasiliano, quando fosse diventato famoso.

«C'è della gente con cui si sta bene alla McLaren, ma dovevo accettare la proposta di guidare una Copersucar», ha aggiunto Emerson. «Non pensavo che tutto fosse andato così in fretta con la Copersucar, però negli ultimi dieci giorni ho visto la macchina e mi sono convinto che fosse possibile iniziare la prossima stagione con questa macchina. Sarà un compito difficile all'inizio, perché abbiamo soltanto del tempo limitato per le prove, però siamo tutti consapevoli dei problemi che ci aspettano e siamo pronti a cominciare in pieno la futura stagione, e crediamo di diventare pienamente competitivi dopo la prima sessione esauriente di prove e di corsa».

Quando è stato interrogato sulla reazione dei suoi avversari, ha detto sorridente: «Niki Lauda sarà molto contento di sentire che non correrò più con la McLaren...».

**Hannes Ch. Steinmann**

*Nelle ultime due settimane avete certo letto su queste colonne degli accenni sulle «incertezze» di Fittipaldi. Le notizie venivano direttamente dalla fonte luganese del campione brasiliano. Ci era stato detto a proposito di un discorso generale sulla situazione dei piloti F.1: «Atteenti! A questo momento ci son ben otto piloti la cui situazione non è chiara, anzi che non hanno certamente la macchina per il '76: Emerson Fittipaldi, Peterson, Scheekter, Hunt, Ickx, Merzario, Laffite e Jarier». Il dichiarante (autorevole e ben vicino a Fittipaldi) doveva ben sapere quel che diceva. Lo si capisce ora. Perché non solo c'è la «bomba» di Emerson, ma quello che essa comporta e che potrebbe riaprire tutto il mercato della F.1, visto che ci sono tanti piloti insoddisfatti con il loro pa-*

**m. s.**

**WILSON  
FITTIPALDI  
manager**

S. PAOLO DEL BRASILE - Verso la mezzanotte sul venerdì 21 novembre, EMERSON FITTIPALDI ha deciso di siglare l'accordo con la COPERSUCAR, una novità che mette a rumore il mondo della F.1, sia perché l'ex campione del mondo decide di affrontare la stagione '76 con una macchina inedita e che finora non ha dato grosse speranze e sia perché automaticamente la McLAREN viene a perdere il suo «capitano».

Nella mattinata di lunedì 24 novembre, Emerson è di ritorno da Vienna dove è andato al Rindt Show (e ha annunciato la novità). Nella stessa giornata sarà presentata la sua nuova vettura, che per la cronaca sarà la Fittipaldi-Copersucar FD 4. La sigla porta anche il nome del progettista, che è ancora Riccardo Divila e il numero 4 significa che, con questa versione '76 è la quarta macchina della «Casa» brasiliana. La Fitti-4 avrà ancora il motore Cosworth, ma è completamente modificata. La base resta in Inghilterra, ma — come Autosprint ha già anticipato — si pensa di trasferirsi a fine '76 in Svizzera, dove per ora saranno revisionati i Cosworth. Con Emerson Fittipaldi sono andati a rafforzare le file della Copersucar due meccanici «suoi» della McLaren e il tecnico ALSTAIR CALDWELL.

**Dinaldo C. Pescuma**

LE CASTELLET - Sempre più complessa la situazione in casa Ligier, per il disputatissimo sediolino della monoposto tutta francese con il motore Matra. Stanno sorgendo in questi ultimi giorni attriti sempre più forti tra i vari piloti che vorrebbero debuttare in Argentina con la monoposto. Jean Pierre Beltoise, l'uomo che ha portato lo sponsor Gitanes alla Ligier potrebbe tagliare la testa al toro, ma come è noto non può correre in Argentina dopo la tragedia Giunti a Baires. Peraltro Beltoise, che ora non sembra visto di gran buon occhio dal clan Ligier, ha condotto i primi tests, fermandosi pure sul tempo di 1'12" sul tracciato corto del Paul Ricard. Dopo di lui è salito Laffite, che in due sedute di prova ho portato il tempo prima a 1'10"5 e poi 1'10"1. A difendere il compagno Beltoise è intervenuto Henry Pescarolo, che a giornali inglesi ha dichiarato che è in atto un vero boicottaggio nei confronti di Jean Pierre, da parte della stampa francese, che al vecchio Beltoise ora preferisce il giovane (32 anni) Laffite.

«Tra l'altro il tempo Laffite lo ha potuto fare con un motore fresco e con le speciali gomme tenere, tutti accorgimenti che per Beltoise non sono stati presi» ha aggiunto Pescarolo volendo precisare la situazione, con una punta di rabbia forse per la sua troppo prematura esclusione.

A complicare le cose ci si è messo anche Depailler, che ha girato per ultimo sulla monoposto realizzando pare tempi ancora migliori, anche se ha confermato di rimanere legato alla Tyrrell (come Jarier che continua ad affermare di voler rimanere alla Shadow). Un bel pasticcio insomma, con Laffite che comunque appare il più probabile candidato, appoggiato dalla stampa e dal clan Ligier mentre Beltoise, forte del contratto che lo lega alla casa di sigarette, sta a guardare.



In lista di attesa



# La FERRARI alluvionata a ROMA prova le «orecchie» a FIORANO e ...

## prepara il D D anteriore!

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

trou (per le ridotte prospettive contrattuali).

La situazione adesso è fluida. C'è l'accordo CSI firmato non alle condizioni che Ecclestone e Mosley speravano (anche se ritocco vistoso c'è stato), ma ci sono gli sponsor che hanno ridotto gli appoggi in genere. In compenso ora la Marlboro è piccata dallo «schiaffo» (lo leggete a parte) e deve correre ai ripari. In fondo forse tutto è nato dal «risentimento» di Fittipaldi per la famosa offerta di 200 milioni a Lauda fatta sapere in giro prima di Monza. La Marlboro ha negato, come Fittipaldi ha negato di essersi offerto a suo tempo alla Ferrari (e davanti al sottoscritto a Monza ci fu una spiegazione con l'avv. Montezemolo che, a dir la verità, fu evasivo nel confronto con l'irritato manager del brasiliano). Comunque da quella volta son salite fuori le voci di richieste più salute di Fittipaldi alla Marlboro. Esattamente il doppio di quanto aveva quest'anno (cioè come l'offerta a Lauda). Quanto è appena avvenuto dimostra che la situazione aveva forse già la via d'uscita e forse Emerson voleva arsi anche una ragione del «passaggio» alla macchina che dovrà mettere a punto da zero. C'è peraltro la prospettiva Alfa Romeo, ed effettivamente un incontro con l'ing. Chiti all'Autodelta c'è stato. Wilson Fittipaldi dovrà tornarci a gennaio e per il '77 è davvero possibile che il motore boxer milanese possa finire anche alla squadra brasiliana. Ecclestone ha infatti l'esclusiva solo per la zona europea. Non dimentichiamoci che l'Alfa ha precisi interessi di mercato in Brasile, dove ha una sua fabbrica.

m. s.



Il designer F. 1 Harvey Postlethwaite

**POSTLETHWAITE**  
per la FITTI-ALFA

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

Altri due meccanici inglesi sono stati assunti, oltre a quelli che Jo Ramirez aveva disponibili.

Novità anche nella squadra: WILSON FITTIPALDI smette di correre e diventa direttore sportivo e manager generale. Gli altri piloti della squadra saranno l'annunciato INGO HOFFMAN e il giovane ALEX RIBEIRO, per ora indicato come riserva.

Ma le novità non sono finite. Il team Copersucar dei fratelli Fittipaldi ha acquistato da lord Hesketh (in liquidazione) i suoi due camion, officina e «van», e ha «rilevato» anche il suo ingegnere: il giovane Post-

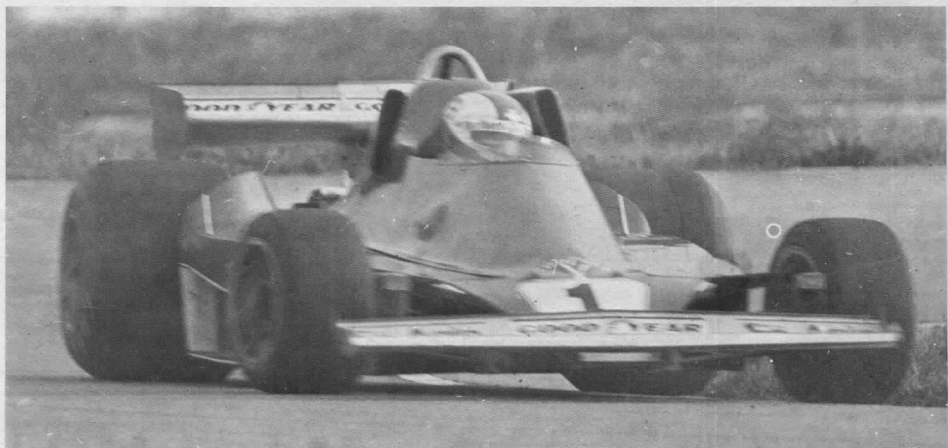
lethwaite che ha realizzato le ottime monoposto del baronetto. L'ing. POSTLETHWAITE avrà un compito speciale presso il team brasiliano: mettersi al lavoro subito per realizzare la nuova macchina per il 1977 che disporrà, come da accordi già pare avanzati con l'Alfa, il motore dodici cilindri milanese.

La decisione di Emerson di fare il grande passo (egli ha firmato il con-

tratto per il '76 con opzione già definita per il '77, quando si presume voglia poi smettere di correre) sarà stata ovviamente garantita da un contratto adeguato. E' noto che si parlava nelle scorse settimane di sue divergenze con lo sponsor Marlboro, basate su motivazioni economiche. La compagnia di zucchero brasiliano dal canto suo, con gli investimenti già fatti nel '75 di 350 milioni (più altrettanti spesi in supporto pubblicitario) non poteva certo essere soddisfatta del primo anno di esperienza di Wilson Fittipaldi costruttore e pilota. Da qui si sarà arrivati a un coinvolgimento globale dei due fratelli, con un programma più deciso. Il prezzo anche elevato di questa operazione non avrebbe fatto battere ciglio. Si parla di un contratto di 90 milioni di cruzeiros, come dire un milione di dollari, cioè settecento milioni per un anno alla squadra, purché fosse coinvolto anche Emerson Fittipaldi. Nella prossima settimana saremo ancora più precisi su tutto il programma.

gior parte dei collaudi: curiosa novità, visto che è sempre stato detto che Lauda era più bravo.

Innanzi tutto sono state provate due prese d'aria di alimentazione più arretrate, all'altezza del capo del pilota, e con un andamento verticale che, se esse fossero più spostate in fuori, le farebbe assomigliare a quelle iniziali della Martini-Brabham-Alfa. Poi, sono proseguiti i tests con il De Dion, con il risultato di scoprire che ora la macchina avrebbe bisogno anche di un De Dion... davanti. Infatti, l'innalzamento del centro di rollio connotato con il sistema De Dion ha squilibrato la macchina, ed ora pare sia stata presa in rapida considerazione l'eventualità di dotare le sospensioni anteriori di un assale rigido. Ciò comporterebbe ovviamente tutta un'altra serie di prove, e tutto ciò significa che la definizione esatta della Ferrari '76 è di là da venire. Le... prossime foto ci diranno meglio lo sviluppo dei tests!...



Hegazoni in prova a Fiorano con una T2 dotata di una diversa presa d'aria per l'alimentazione, spostata più in alto e più indietro rispetto a quella con cui fu presentata la macchina alla sua apparizione di Fiorano

tratto per il '76 con opzione già definita per il '77, quando si presume voglia poi smettere di correre) sarà stata ovviamente garantita da un contratto adeguato. E' noto che si parlava nelle scorse settimane di sue divergenze con lo sponsor Marlboro, basate su motivazioni economiche. La compagnia di zucchero brasiliano dal canto suo, con gli investimenti già fatti nel '75 di 350 milioni (più altrettanti spesi in supporto pubblicitario) non poteva certo essere soddisfatta del primo anno di esperienza di Wilson Fittipaldi costruttore e pilota. Da qui si sarà arrivati a un coinvolgimento globale dei due fratelli, con un programma più deciso. Il prezzo anche elevato di questa operazione non avrebbe fatto battere ciglio. Si parla di un contratto di 90 milioni di cruzeiros, come dire un milione di dollari, cioè settecento milioni per un anno alla squadra, purché fosse coinvolto anche Emerson Fittipaldi. Nella prossima settimana saremo ancora più precisi su tutto il programma.

La decisione di Emerson di fare il grande passo (egli ha firmato il con-

**LA**  
**MARLBORO**  
**smette?**  
leggere a pag. 34

### Premiazione ufficiale dell'ANFIA per le Case iridate

TORINO - Con una manifestazione indetta in fretta e furia (forse dopo aver conosciuto la data del giorno arcobaleno di AUTOSPRINT fissata l'8 dicembre? n.d.r.) per il 5 dicembre anche l'ANFIA intende sottolineare gli eccezionali risultati che l'industria italiana ha conseguito in campo agonistico nel 1975, nel corso di una cerimonia al Museo dell'Automobile di Torino, alla quale parteciperà il ministro del Turismo sen. Adolfo Sarti.

Al momento è stata assicurata la presenza dell'avv. Giovanni Agnelli, presidente della Fiat, del dr. Gaetano Cortesi presidente dell'Alfa Romeo, dell'ing. Carlo Righini presidente della Lancia, del principe Alfonso di Metternich presidente della FIA e dell'avv. Filippo Carpi de Resmini, presidente dell'AOI.

d. c. p.



Regazzoni e gli altri della squadra Ferrari esaminano la situazione della pista di Vallelunga dopo il nubifragio. Non se ne farà nulla, e Clay tornerà a casa, avendo però un incidente autostradale con la sua Daytona

### SPECIALE AUTOSPRINT

ROMA - Quella che i bollettini meteorologici hanno battezzato «una perturbazione di origine atlantica di forte intensità» e che più comunemente i romani hanno definito «goccioni grossi come ova», ha costretto la Ferrari a rinunciare alla seduta di prove a Vallelunga che si è trasformata in una forzata vacanza per meccanici, tecnici e piloti.

Lunedì mattina alle dieci la bisarca con le due 312 (la vecchia T e la nuova T 2 con il De Dion) era puntuale all'autodromo ma una pioggia incredibile ed un cielo pressoché «blindato» da nuvole color inchiestro non consigliavano nemmeno di affacciarsi al cancello. Il motel dunque diventava il campo-base della spedizione composta in quel momento da Sante Ghedini, Tomaini, Cuoghi e quattro meccanici mentre Lauda, consigliato dal diluvio, era a Roma che se la prendeva comoda e Regazzoni era in viaggio proveniente dal nord.

In attesa di una schiarita che si capiva benissimo che non ci sarebbe stata, la piccola équipe nella quale si notava l'assenza dell'ingegnere Forghieri, si accampava al bar dove già stazionavano dei super-tifosi, evidentemente attratti a Vallelunga da un incrollabile ottimismo. Nella sala che tra l'altro era al buio per mancanza di corrente elettrica, la scena era da rifugio alpino con i meccanici e Tomaini che iniziavano un interminabile torneo di «scala quaranta». Alle undici e mezza arrivava anche Regazzoni con la sua Daytona amaranto-metallizzata ed alla vista della piccola bisca gli si illuminavano gli occhi soprattutto dopo avere saputo che per dare un po' più di pepe al gioco c'era anche una piccola posta in palio.

Dopo essersi consultato con Maranello, Ghedini decideva di non muovere il team fino al giorno successivo sperando nell'arrivo del sole e dunque la giornata trascorreva nella noia generale con la lettura dei giornali, giri di carte, qualche autografo e battute magari un po' scontate (Regazzoni: «Dai ragazzi in pista, sono arrivate gomme speciali...») che non scuotevano molto l'ambiente (Cuoghi, senza alzare la testa dalle tredici francesi: «E come lo vuoi il motore: dentro o fuoribordo?»). Al pomeriggio arrivava anche Lauda che si tratteneva fino a sera, dando poi appuntamento all'équipe per la mat-

tina successiva nel caso di un miglioramento atmosferico.

Ed invece la pioggia continuava a cadere con la medesima insistenza per tutta la notte tanto che quando il vento da scirocco si mutava in tramontana spazzando via un po' di nuvole, non era ugualmente possibile portare subito le macchine in pista perché in molti punti restavano i segni di una vera alluvione. Le canalette per lo scolo delle acque si erano infatti dimostrate insufficienti in vari punti soprattutto perché con l'interruzione dell'energia elettrica non potevano essere utilizzate le pompe di sentina.

Il sottopasso che porta ai box era diventato una vera piscina con forse tre metri di acqua mentre tutti i garages conservavano i segni della piena che era arrivata a circa trenta centimetri di altezza provocando non pochi danni all'Autoracing di Del Balzo ed infangando in parte anche altre vetture tra cui la March di F. 2 di Flammini. La pista era stata invasa da fango e detriti in vari punti ed addirittura per la forza dell'acqua era crollato il muro di cinta all'altezza della salita che dai Cimini porta al salto. Tutto in un autodromo rifatto soltanto quattro anni fa con la modica spesa di un miliardo e mezzo...

Comunque, aiutati anche dai meccanici di Maranello, gli inservienti dell'autodromo ripulivano in un paio d'ore la pista che poco dopo mezzogiorno era pressoché agibile con somma gioia di quell'ottantina di spettatori che il pallido sole era già riuscito ad attirare. Nell'équipe comunque c'era ancora parecchia indecisione tanto che invece di sfruttare subito il bel tempo si preferiva aspettare il pomeriggio per effettuare la definitiva ispezione alla pista. L'intero team guidato da Regazzoni (Lauda al contrario non si è visto) e passando naturalmente dal cancello della curva Roma per la «piena» del sotto passo controllava il nastro di asfalto, fermando si anche ai Cimini per vedere se era possibile tamponare l'unico rigagnolo che poteva ancora dare fastidio. Sembrava dunque tutto O.K. ed almeno per accontentare la folla pareva che il test dovesse finalmente iniziare. Al contrario il cielo si oscurava di nuovo ed a quel punto non restava che riprendere la rotta per il nord senza avere comunque prenotato l'autodromo per martedì 25. Ferrari dunque di nuovo a Vallelunga e speriamo con maggior fortuna.

d. b.

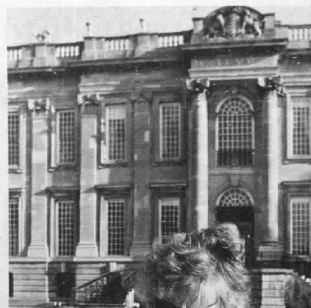
## Definitiva ormai la liquidazione

# HESKETH ha venduto i camion ai Fittipaldi

LONDRA - Sono andate in fumo le ultime speranze «televise» di Lord Alexander Hesketh di mantenere in vita la sua scuderia di F. 1, dopo i recenti incoraggiamenti che aveva ricevuto in seguito alla trasmissione televisiva nella quale annunciava la sua impossibilità a continuare per mancanza di fondi. Sabato 20 novembre a malincuore il giovane baronetto ha dovuto confermare questa situazione, non essendo riuscito a racimolare le ulteriori 300.000 sterline che sarebbero state necessarie per il 1976.

Smobilizzazione generale quindi a Tower di mezzi e personale, anche se non è ancora chiaro che fine faranno sia gli uni che gli altri. Per l'acquisto del materiale delle monoposto esistenti si è fatto con insistenza il nome di Frank Williams, magari appoggiato dal finanziere tedesco Walther Wolf, ma il manager inglese non ha confermato né smentito la notizia. Intanto il team Fittipaldi-Coper-suar (oltre l'ing. Postlethwaite) ha «acquistato» anche i due autocarri della squadra. Più difficile per il personale: si è parlato di mantenere un certo staff per dedicarsi magari alle due ruote, ma anche queste voci attendono conferma. L'unica cosa certa è che non rivedremo più sulle piste il paffuto Lord alla direzione dell'unico team completamente privo di sponsor, quel team che nel mese di giugno era riuscito a coronare i sogni di James Hunt con la portentosa vittoria nel GP d'Olanda a Zandvoort davanti alla Ferrari di Niki Lauda.

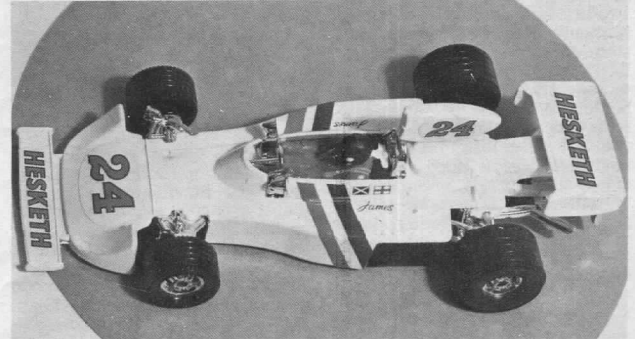
● Voci piuttosto vaghe hanno fatto intendere che lo sponsor di Ted Wentz, WELLA, abbia aperto trattative con la Lola sulla possibilità di dare in affitto una macchina di F. 1 per Ted nel 1976. Notate l'uso cauto delle parole «vaghe» e «voci» e «possibilità»!



Lady Hesketh, madre di lord Alexander, posa di fronte alla dimora avita con il modellino della 308 B

## ... e la 308 B resta nel ricordo col modellino

Qui sotto, il bel modello Corgi della recente Hesketh 308 B di F. 1



LONDRA - Ovviamente la Corgi ha concepito il suo ultimo modello di F. 1 prevedendo che avrebbe rappresentato un successo; e fino a un certo punto lo è, ma con una di quelle strane battute di spirito esso è stato annunciato in coincidenza con la crisi della Hesketh Racing. Per inciso, è anche stato annunciato in occasione del 25esimo compleanno di Lord Hesketh e per sottolineare questo avvenimento, sua madre Lady Hesketh è stata fotografata, davanti alla casa di famiglia, tenendo in mano uno di questi nuovi modelli.

Naturalmente è della nuova 308B che si parla, al solito livello della Corgi (un compromesso fra giocattoli e modello) di 133 mm. di lunghezza. Al primo sguardo la figura nell'abitacolo sembra James Hunt; un'ispezione più ravvicinata dà il sospetto che il pilota possa forse derivare dal gobbo di Notre Dame. Appassionati collezionisti potrebbero senza dubbio rettificare questo piccolo punto... Forse questo non è altro che un «souvenir» in memoria della Hesketh Racing. Ma almeno saprete come è la casa di famiglia!



In fondo a questo «fiume» c'è il sottopassaggio di accesso a Vallelunga

Definitivamente siglato a Parigi l'accordo tra CSI e ASSO-F. 1

# In dubbio il VIA! 1976

PARIGI - Il primo incontro tra i rappresentanti delle squadre della F. 1 e la CSI, dopo la «pace» di Bruxelles, è avvenuto venerdì 21 novembre a Parigi, nella sede della CSI, ed ha avuto carattere estremamente cordiale, molto disteso. L'incontro, aveva lo scopo di mettere a punto molti particolari di attuazione delle regole che rappresenteranno le basi di svolgimento delle gare del campionato mondiale F. 1 del 1976, regole che riguardano certi particolari, come ad esempio una normativa precisa per i casi fuori dal normale (pioggia, eccetera).

## Sud America date incerte

Le discussioni tuttavia hanno avuto ad oggetto anche taluni problemi non ancora completamente risolti e che riguardano il calendario del campionato 1976, che nelle sue grandi linee è quello che abbiamo già pubblicato, con la aggiunta del Gran Premio del Giappone. Tuttavia il problema delle date dei due grandi premi sudamericani (Argentina e Brasile) non è stato ancora definitivamente risolto, pur se le nostre indiscrezioni circa lo spostamento di due settimane sono state confermate. Vi sarebbe infatti una proposta di inversione di date tra Argentina e Brasile, per cui il Brasile potrebbe avere la sua gara ai primi di gennaio, ma ci sembra una proposta innaturale per il poco tempo a disposizione per la organizzazione della gara. D'altronde gli argentini non vogliono sentir storie di inversioni, al punto che insisterebbero sulla data dell'11 gennaio.

Altro problema di calendario è quello posto dal G.P. del Giappone. La data indicata dalla CSI è quella del 24 ottobre, ed è sempre stata citata finora come quella effettiva. In un primo tempo vi era stata una proposta per il mese di novembre, poi modificata appunto con la scelta del 24 ottobre. Ora parrebbe che la F. 1 Association preferisca che la gara sia disputata in aprile (domenica 11) ma nonostante che per correttezza la CSI abbia interpellato gli organizzatori giapponesi, le probabilità che vi sia questo anticipo sono ridottissimi.

COSÌ GLI ORGANIZZATORI DEI GRAN PREMI F. 1 HANNO CEDUTO?



mobilese 75

me, e diremmo inesistenti. Infatti la nostra conoscenza del circuito di Fuji ci permette di escludere che per i primi di aprile sia possibile effettuare tutti i lavori che sono indispensabili perché il circuito sia adatto ad ospitare una gara di F. 1 con idonee condizioni di sicurezza.

Si tratta infatti di rifare completamente il fondo della pista, oltre che di migliorare gli impianti esistenti, e non è certo nel periodo di tre mesi che ciò potrà essere compiuto, visto che la stagione invernale con la neve che cade sul monte Fuji rende impossibile ogni lavoro. Il Giappone è infatti, grosso modo, nelle condizioni climatiche dell'Europa meridionale.

## I problemi del Canada

Dubbi da risolvere riguardano anche le date delle due gare americane di fine stagione, specie per il Canada, almeno nei discorsi ufficiali. In realtà crediamo che i problemi del Canada non siano di data, ma di altro ordine, perché coinvolgono le condizio-

## 4 gradi di «licenze» nel '76

PARIGI - Da quanto si legge nel più recente bollettino della FIA, la Commissione Sportiva Internazionale ha in animo di ingarbiare un altro po' le cose nel nostro sport. Vi appare infatti un capitolo intitolato «gradi di licenza», secondo il quale siamo alla vigilia di una ulteriore «qualificazione» dei piloti oltre a quella già fatta dai vari Autoclub nazionali al momento del rilascio della licenza stessa. Infatti, la CSI ha stabilito quattro «gradi» di licenze per guidare le seguenti vetture: A) per la Formula 1 e la USAC; B) per la F. 2, la F. 5000, il gruppo 6 ed il gruppo 5 oltre 2000; C) la F. 3, la F. Atlantic, le varie formule promozionali minori; D) 1 gruppo da 1 a 4 e il gruppo 5 sotto i 2 litri.

Quello che non si capisce bene è come un pilota possa venire iscritto in uno dei quattro gruppi, oppure come possa passare da uno inferiore a quello superiore. La CSI parla di «revisioni annuali» degli elenchi. Ma così significherebbe che qualcuno degli attuali «astri» delle formule minori dovrebbero rifiutare gli ingaggi in Formula 1, poiché non hanno il «grado» di licenza adatto...

Tutto sommato, ci sembra tutto un po' assurdo, per quanto la stessa CSI abbia chiaramente detto, a chi le domandava lumi in proposito, che si tratta di un'esperienza che verrà fatta nel '76 in vista di una sua applicazione più avanti.

## Il testo dell'accordo per i G.P.

PARIGI - Ecco il comunicato ufficiale diramato dal segretario della CSI Le Guezec dopo il raggiunto accordo per il mondiale F. 1: «La CSI, detentrica per conto della FIA del potere in materia di sport automobilistico e proprietaria del titolo del campionato del mondo conduttori, è stata incaricata di conciliare i punti di vista dei costruttori e degli organizzatori a proposito di questo campionato, punti di vista che divergevano totalmente in relazione alle esigenze finanziarie dei costruttori.

Dopo molte riunioni infruttuose fra i parisi, il signor Pierre Ugeux, presidente della CSI, attorniato da personalità rappresentanti il bureau di direzione della CSI stessa, aveva concordato con i rappresentanti dei costruttori, degli organizzatori e degli sponsors una riunione a Bruxelles sabato 15 novembre per tentare, sotto l'egida della CSI, un ultimo sforzo di conciliazione.

Al termine della riunione di lavoro, durata 7 ore, è stato realizzato il seguente accordo per una durata di 3 anni.

Nel 1976, per i nove Gran Premi europei (esclusa la Gran Bretagna), l'insieme dei costruttori riceverà da ciascun organizzatore e per ogni corsa una somma totale massima, rappresentante il monte-premi, eguale a 285.000 dollari/USA e comprendente i premi, il bonus, i premi di partenza, le spese di trasporto ecc.

Inoltre è stato deciso che questo contratto triennale, avente come base la cifra fissa attribuita per il 1976, non potrà essere «indicizzata» nel '77 e nel '78 altro che per mezzo di un coefficiente risultante dalla progressione del numero di spettatori in confronto a quanti potranno in seguito affluire.

Per quanto concerne i sette organizzatori extra-europei, è lasciata loro ogni libertà nel negoziare con i costruttori l'ammontare delle spese che riguardano il trasporto del materiale e del personale necessari allo svolgimento della prova, e che è a carico degli organizzatori.

Tuttavia, bisogna notare che la base di negoziato di 285.000 dollari (prezzo pagato da ogni organizzatore europeo) comprende già una quota destinata a coprire le spese di trasporto menzionate. Questa quota non dovrà quindi essere presa in considerazione nel negoziato che sarà condotto fra organizzatori extra-europei e costruttori.

Gli sponsors hanno largamente partecipato all'elaborazione di questa formula ed hanno avuto una gran parte nello svolgimento favorevole della discussione. Inoltre, i costruttori si sono impegnati a rispettare integralmente il calendario sportivo internazionale stabilito dalla CSI»

f. l.

## Placet unanime

La riunione di Parigi, comunque, aveva lo scopo di fare il punto su queste questioni minute, ma soprattutto quello di far siglare dai rappresentanti dei costruttori la accettazione (con firma) dei particolari degli accordi di Bruxelles, anche per quanto riguarda il rispetto delle norme regolamentari previste dal codice sportivo internazionale. Il che è avvenuto, dopo il placet ricevuto dagli «ambasciatori» Ecclestone e Mosley da tutto il clan costruttori.

# La contrapposizione (per motivi economici) tra **COSTRUTTORI, PILOTI e ORGANIZZATORI** non è un fenomeno solo di questi ultimi anni di boom consumistico delle competizioni d'auto

## Sapevano farsi pagare anche i «cavalieri del rischio»...

LABI e VARZI, idoli delle folle sportive, presenziano su:  
**"SPREMUTA D'ARANCIA RECOARO"**  
 ...bevanda che estingue la sete, delizia il pilota.



Nuvolari e Varzi immortalati, a scopo reclamistico, a tracannare aranciata della Recoaro...

**L**EGGENDA E SOLDI vanno d'accordo? Perché anche i piloti di una volta si facevano pagare. O credete forse che corressero per il solo gusto di correre? Gli applausi dei tifosi li gratificavano solo a metà. E forse nemmeno. D'altra parte è giusto. Quando un Varzi o un Nuvolari andavano al ristorante — per esempio — mica glieli regalavano i pranzi. Il treno di vita dei piloti è dispendioso, oggi come allora.

Lauda va in aereo personale. Ma anche Rosemeyer ci andava. E anche Nuvolari, almeno negli ultimi tempi. Dice che Stewart è stato quello che ha inventato la reclame di se stesso. Beh, è vero fino ad un certo punto. Quel che è vero è che Stewart ha spinto all'estremo il «vezzo». Anche i corridori di una volta si reclamizzavano. Solo che bisogna dirlo a mezza bocca. Il discorso è difficile. Anzi è «dissacrante». O perlomeno rischia di esserlo, abituati come siamo a vedere quei personaggi sul classico piedestallo. Facciamoli scendere un po' da quel piedestallo e consideriamoli, almeno per lo spazio e il tempo di un articolo, come uomini normali, in cerca di far fruttare il più possibile le loro doti (indiscutibili) e la loro fortuna (pure indiscutibile).

**S**e un'organizzazione voleva avere le prestazioni di un Tazio Nuvolari, per esempio, doveva pagare. All'inizio una cifra e poi, man mano che il nome dell'uomo e del pilota andava affermandosi, sempre di più.

Signorini. Ecco le prove.

**Gennaio 1928.** Giovanni Canestrini, il non dimenticato «padre» dei giornalisti sportivi automobilistici italiani, stava organizzando il Gran Premio di Tripoli. Terza edizione. Il 28 gennaio Nuvolari gli scrisse a Milano in via Solferino al civico numero 42, comunicandogli che stava per formare una equipe con vetture Bugatti del tipo 8 cilindri, compressore.

«Alla corsa di Tripoli sarebbe mia intenzione parteciparvi... perciò veda lei se può farmi delle condizioni migliori perché quelle espostemi non potrei accettarle...». Canestrini, che fungeva appunto anche da organizzatore, aumentò il premio di partenza e Nuvolari andò a Tripoli (e vinse).

Dopo Tripoli c'era da correre al circuito del Pozzo, corsa organizzata dall'Automobile Club di Verona, il quale era disposto a dare a Nuvo-

lari l'ingaggio richiesto ma voleva che tutte le spese fossero trattenute sui premi eventualmente vinti.

«Ella comprende — scriveva il direttore generale di Verona — che questo Automobile Club si accinge a organizzare per il primo anno una corsa di Campionato superando enormi difficoltà e che ha soprattutto bisogno dei buoni sportivi che nelle nostre manifestazioni trovano modo di affermarsi viepiù e di dare incremento all'automobilismo. FAVORISCIAMOLI intanto farci tenere la sua ambita adesione e quella dei suoi colleghi superbi campioni del motorismo italiano».

Andò a finire che Nuvolari vinse al Pozzo, il 25 marzo. Il 19 giugno (sempre del 1928) doveva ancora ricevere i premi. Non solo, ma con essi 6000 lire di spese. Qui succede la grana perché l'incaricato dell'Automobile Club, un certo Abriani, sostiene di aver convenuto con Nuvolari che le spese dovevano essere rimborsate solo nel caso in cui Nuvolari non avesse vinto il primo premio.

«Speriamo comunque — scrivono da Verona a Nuvolari — che, in con-

siderazione del pessimo risultato economico (piovve a dritto n.d.a.) dato dalla nostra manifestazione, Ella non vorrà insistere su questo punto».

I soldi, senza le seimila lire delle spese, arrivarono in luglio...

### Accordo raggiunto a colpi di telegramma

Più laborioso l'accordo per correre (e vincere) il circuito di Alessandria, il 22 aprile. Il 14 gli telegrafano:

«Pregiamola telegrafare se disposto partecipare circuito Alessandria mediante mite compenso stop fissi richiesta - Autoclubalessandria».

Risponde che era spiacevole dover disertare la manifestazione dovendo recarsi alla Targa Florio. Ma, intanto, butta là la frase «considerando inoltre forti spese sproporzionamento».

Da Alessandria gli ritelegrafano disperati, anche perché nel frattempo era morto in prova Pietro Bordino e la manifestazione rischiava di naufragare. Allora Nuvolari si commosse e rispose che si sarebbe stato disposto a partecipare con un indennizzo di cinquemila lire, «non ridicibile sui

premi» (a scanso di equivoci).

Con tutto ciò non era detto che Nuvolari nuotasse nell'oro. Troppo presto. Ancora per qualche anno dovette, come dire?, barcamenarsi. Nel 1930, per esempio, dopo la famosa vittoria alla Mille Miglia, tutti pensavano che Nuvolari avesse avuto le macchine almeno «gratis» dall'Alfa Romeo. Invece no, doveva pagarle. Il 15 giugno di quell'anno scadevano tre effetti per complessive 45 mila lire (una somma enorme) firmate «Varzi» e girate all'Alfa in pagamento dello stesso Nuvolari.

Gli scriveva l'Alfa: «Vi preghiamo di prendere buona nota che nonostante la ns. migliore disposizione, non ci sarà possibile di accordarvi un ulteriore rinnovo».

Segno che sia Varzi che Nuvolari si sono fatti strada a cambiali faticosamente pagate.

Col 1931 per Varzi le cose cominciavano ad andare un po' meglio. Ma Nuvolari aveva ancora le classiche gatte da pelare. Sentite questa: il 26 settembre di quell'anno riceve una raccomandata dall'Alfa Romeo in cui lo si avvisa che ad «istanza della ditta

UFFICIO DI TELEGRAMMA

UFFICIO DI TELEGRAMMA  
 TELEGRAMMA  
 Destinazione: MANTOVA  
 Indirizzo: Automobili Club Alessandria  
 Oggetto: Spiacente ricevere vostra manifestazione...  
 Firmato: Tazio Nuvolari

UFFICIO DI MANTOVA TELEGRAMMA

UFFICIO DI MANTOVA TELEGRAMMA  
 Destinazione: MANTOVA  
 Indirizzo: Automobili Club Alessandria  
 Oggetto: Disposto partecipare indimenticabile...  
 Firmato: Tazio Nuvolari

CIRCUITO DI MODENA

ULTIMA PROVA DEL CAMPIONATO ITALIANO

Modena 20 Settembre XIV

L'Asso TAZIO NUVOLARI, che si aggiudica il titolo di Campione Italiano così si esprime

l'ELIXIR CHINA MARTINI



*Devo la mia energia all'uso quotidiano dello squisito e salutare Elixir di China Martini*  
*W. Hallensler*

RINCUORA IL TIFOSO RINFORZA L'ATELETA!



MARTINI E ROSSI S. A. - TORINO

Nuvolari, antesignano in tante cose, lo fu anche nell'abbinamento pubblicitario con la Martini e Rossi

e Nuvolari accettarono di apparire insieme mentre bevevano un'aranciata Recoaro.

«Nuvolari e Varzi, idoli delle folle sportive — diceva la didascalia — preferiscono la Spremuta d'arancia Recoaro la bibita che estingue la sete, delizia il palato». Naturalmente il grado di persuasione di simile tecnica reclamistica è pressoché nullo, per noi. Ma intanto, anche senza carosello, Varzi e Nuvolari avranno ottenuto il loro bravo contratto.

Oggi la «Martini» è tra gli sponsor più in vista. Con Porsche-Martini e Brabham-Alfa-Martini, il nome è sulla bocca (e negli occhi) di tutti. Anche a mezzo degli anni trenta — guarda guarda — il nome della «Martini» era legato col mondo delle corse. Nel 1935 dopo la sua vittoria al Circuito di Modena Nuvolari accettava di scrivere:

«Devo la mia energia all'uso quotidiano dello squisito e salutare Elixir di China Martini».

Oggi Reutemann scrive: Elisir di Brabham, Alfa, Martini...

Cesare De Agostini

Ecco le copie del via-vai telegrafico fra Nuvolari e gli organizzatori di Alessandria cui si fa cenno nel testo. Alla fine, Nuvolari partecipò e vinse la gara

QUALIFICA MANTOVA: ALESSANDRIA: 7301. 18/17 14 18/45  
 VIA E INDICAZIONI EVENTUALI D'UFFICIO  
 PREGHIAMO TELEGRAFARE SEI DISPOSTO PARTECIPARE CIRCUITO ALESSANDRIA MEDIANTE MIPI COMPENSO STOP FISSI RICHIESTA + AUTOCLOBALESSANDRIA

Arri Albino di Torino, la R. Pretura di Milano ha eseguito presso da noi il pignoramento delle somme da noi dovute fino alla concorrente somma di L. 14.842,75 oltre agli interessi maturati e maturandi successivamente al 31 agosto 1931». Quasi quindicimila lire: una manciata di milioni di adesso.

Settemila lire per aver vinto il campionato italiano

Nel 1932 lo stesso Nuvolari vinceva il Campionato italiano di velocità conduttori e il 28 gennaio del '33 l'on. Pietro Parisio, commissario del governo al RACI, gli rimetteva settemila lire: la somma in palio. Dopo qualche mese, con la rottura dei rapporti con la Scuderia Ferrari, per Nuvolari e Borzacchini s'iniziava un periodo di caccia spietata all'ingaggio e ai premi delle varie case di accessori. C'era anche Borzacchini, come si è detto, nell'avventura, ma era tutto Nuvolari che disponeva.

Gomme, benzina, candele, magneti. Nessuno si faceva troppo pregare per stipulare con Nuvolari una convenzione in base alla quale decime di migliaia di lire, o centinaia di migliaia di franchi, venivano versati dietro l'assicurazione che Nuvolari avrebbe partecipato — per conto proprio e con la macchina che avesse ritenuto più idonea ai più importanti avvenimenti automobilistici d'Europa. Proprio all'inizio del '34 si sparse negli ambienti sportivi la voce che Nuvolari avrebbe potuto anche varcare l'oceano e recarsi a... Hollywood per fare un film. La Dunlop si preoccupò e subito — il 2 gennaio — gli scrisse:

«Corrono voci che sarebbe sua intenzione recarsi a Hollywood per fare un film; noi naturalmente non sappiamo quanta verità vi può essere in queste voci. Comunque, per quanto riguarda il contratto fra di noi stipulato per la stagione corse 1934 e all'importo a Lei pagabile, s'intende che Ella parteciperà in tutti i più importanti avvenimenti automobilistici che si terranno in Europa nel 1934...».

Lo vollero a Nizza per il Gran Premio del 12 agosto. «Ben volentieri parteciperei al VS/ Gran Premio — scrisse — Per quanto riguarda

le condizioni sono per chiedervi un premio di partenza di Fr. 30.000 (trentamila) a condizione che agli altri concorrenti non venga corrisposto un premio superiore». Evidentemente poteva anche accadere questo. E simili spiacevoli sorprese erano accuratamente da evitare.

Per la 24 Ore di Pescara (sempre 1934), corsa in coppia col francese Sommer, combinò per ventimila lire, riducibili a diecimila, in caso di vit-

offertaVi sull'ammontare che Voi desiderate. La costruzione della pista per questo 1. Gran Premio ha caricato molto la nostra organizzazione. Vi confermiamo perciò la nostra recente proposta dell'importo di Fr. Sv. 3500 per le condizioni a voi ben conosciute, cioè rimborso del premio di partenza in caso di vincita e piazzato oppure rimborso percentuale su una eventuale eliminazione della corsa. Questo contratto è uguale a quelli che abbiamo stipulato per altre scuderie italiane e tedesche e noi siamo convinti che potrete accettarne...».

E difatti accettò. Lo invitarono alla Coppa Barcellona, Premio Lenya Rhin, con una bellissima lettera piena di elogi e di ammirazione. Rispose: «Disposto venire correre premio partenza trentamila attendo conferma».

Da Barcellona risposero con una controfferta di quindicimila lire.

«Vogliate prendere considerazione nostro sforzo... pregandovi tenere presente simpatia sportivi catalani».

Data la simpatia degli sportivi catalani, ripropose ventimila.

Rassegnati gli risposero: «Accettiamo».

Per il Gran Premio di Cecoslovacchia, invece, chiese ed ottenne come premio di partenza trentamila lire, col solo obbligo di trovarsi a Brno, luogo della gara, il mercoledì precedente il Gran Premio.

Si potrebbe continuare per un bel pezzo su questo tono. La musica è sempre quella. Dopo la guerra gli ingaggi subirono la loro brava rivalutazione. Nel 1948 per correre a Bari, una corsa di secondaria importanza, Nuvolari, tramite la «Ferrari» spuntò un milione. Giuseppe Farina, che non voleva essere da meno, chiese anche lui un milione. Gliene diedero seicentomila, ma Farina non accettò con filosofia la cosa. Pensate: nel 1948 un Farina (che solo due anni dopo diverrà campione del mondo) «costava» come un Nuvolari!

Uno «sponsor» conosciuto: Martini

E la reclame? C'era anche quella. Naturalmente non in forma così imperante come al giorno d'oggi. Varzi



La copia della lettera della Commissione Sportiva del RACI in accompagnamento di un premio a Nuvolari

toria. Per la Coppa Acerbo, sempre a Pescara, gli versarono diecimila lire a fondo perduto. Come dire dai tre ai quattro milioni attuali.

Tira sul prezzo!

Tira sul prezzo. Era la sua tattica. Di Nuvolari, s'intende.

Per il primo Gran Premio di Svizzera (26 agosto 1934) il dott. A. Buchi, membro del comitato dell'organizzazione, lo contattò al Nurburgring e gli offrì 3500 franchi svizzeri per partecipare alla corsa di Berna. Lui nichia. Allora il direttore di corsa, W. Ed. Huber, gli scrisse in data 20 luglio:

«Purtroppo non ci è possibile poter aumentare il premio di partenza

# Due RACING SHOW si fanno spietata concorrenza a VIENNA (tutto per un famoso «NO»)

## La villa fantasma in regalo

VIENNA - Lauda nega fermamente di aver ricevuto una villa in Costa Azzurra da Enzo Ferrari. «Vorrei soltanto sapere chi ha inventato questa storia. Non c'è una parola di vero. L'unica cosa che mi ha dato il Commendatore dopo la mia vittoria del titolo è stato un pezzo di carta con le parole "Grazie Campione. E. Ferrari". Non immagino che questo sia stato il documento per la villa. Il mese prossimo avrò la mia nuova macchina la Ferrari 308 GTB».

# NIKI contro l'ombra di RINDT

VIENNA - Il campione austriaco scomparso Jochen Rindt e il campione vivo Niki Lauda si danno « battaglia » serrata nel campo delle esposizioni: per la prima volta quest'anno Niki sta organizzando la sua esposizione di macchine da corsa, a Salisburgo. In tal modo egli sta facendo concorrenza al tradizionale Jochen-Rindt-Show che si è svolto a Vienna. Il primo show di Niki viene più o meno considerato come un debutto « off-Broadway » in funzione dell'anno prossimo, perché si può presumere che, dopo, Niki si recherà a Vienna con il suo show, e sembra chiaro che due esposizioni siano troppe per una città.

Il Jochen-Rindt-Show viene organizzato da Nina Rindt-Martyn e dall'ex-segretario della OSK ingegner Udo Poeschmann. Si è svolto a Vienna dal 15 fino al 23 di novembre. Lo show di Niki apre a Salisburgo il 30 novembre e chiude l'8 dicembre.

Il Jochen-Rindt-Show è stato inaugurato da James Hunt e il 17 novembre; c'è stato Graham Hill e un giorno più tardi Jochen Mass, Jackie Stewart è venuto il 19 novembre, Emerson Fittipaldi il 22 novembre. La macchina vincitrice di Indianapolis di Bobby Unser sarà la « star » dello show.

Tre anni fa, quando Niki era veramente in fondo alla sua carriera, egli chiese a Nina Rindt di concedergli la possibilità di poter fare alcune ore per dare autografi a un prezzo piuttosto basso. Nina disse « NO », e si ha l'impressione che Niki non abbia mai dimenticato questo « no ». Quest'anno Nina ha cercato di organizzare uno show congiunto con

Niki, ma Lauda ha risposto « no ». Ci sono stati molti tentativi di conciliare i due organizzatori, però sono falliti tutti.

● Niki Lauda non è un tipo tanto sentimentale da comperare la macchina con cui ha vinto il titolo mondiale e metterla nell'ingresso della sua casa a Salisburgo attualmente in costruzione. Però nel corso di un'intervista a Graz ha detto di aver acquistato la sua Ferrari con il numero 12. Ma quale macchina? Uno degli esemplari della 312 T, è da supporre.

Perché? Niki voleva esporre la sua macchina allo show, però Ferrari non ha mai dato in prestito una delle sue macchine e Niki non poteva sopportare l'idea di non essere in grado di mostrare la sua macchina all'esposizione. Perciò ha detto di aver comperato la macchina. A quale prezzo? « Enzo Ferrari ed io non abbiamo ancora parlato di prezzo, tuttavia spero di poterla permettere ».

Intanto Niki così vede il futuro. « Se è vero, quel che si dice, che la Brabham-Alfa abbia 530 CV, allora bisognerebbe considerare Carlos Reutemann o Carlos Pace come il nuovo campione del mondo. Allora tutti gli altri risparmierebbero una barca di soldi ed eviterebbero un sacco di preoccupazioni, perché contro 530 CV nessuno ha una possibilità. La nuova Lotus ha noie con i freni anteriori. L'idea della sei ruote Tyrrell è straordinaria, però sono in dubbio sul fatto che i costruttori riescano a raggiungere una temperatura uguale per ogni ruota ».



Hans Binder, uno dei piloti austriaci più veloci, ha esperienza di F. 2

## Le ambizioni di tre altri austriaci

● ALOIS MUELLER, il pilota da corsa austriaco che ha fatto un veloce ritorno, coronato da successo, questa stagione, non correrà con una Osella F. 2 l'anno venturo. A Casale ha fatto alcuni giri su una Osella-BMW e ha presto girato nello stesso tempo di Francia e Colombo. Enzo Osella sembrava abbastanza impressionato, però è lo stesso improbabile che si arrivi a un accordo, perché l'Osella vuole 4 milioni di lire per corsa o 100 milioni di lire per tutta la stagione. Il che è circa 2,5 milioni di scellini austriaci. Adesso Mueller è in trattativa con un team inglese per ottenere un posto su una F.2 per circa 1 milione di scellini.

Gli altri austriaci in F. 2 saranno HANS BINDER con una Chevron semiufficiale, Hans Meier, sulla cui macchina non si è ancora deciso e Ewald Boitsitz, che ha tentato di guidare una Surtees F. 1 in occasione del GP austriaco, ma che fu fermato dalla GPDA, dagli organizzatori e infine dallo stesso Surtees.

WILHELM SILLER, pilota austriaco della BMW e campione europeo della montagna con la sua 2002, entrerà nella F. 3, assistito da Walter Wolf, nato in Austria ma che vive adesso in Canada e a Londra, quello stesso della Lamborghini, il quale vuole creare il suo team di F. 1.

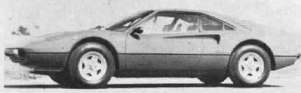


Per Willi Siller, Wolf ha schiuso forse le porte della Formula 1

non ho figli e che mi piace guidare, allora le cose principali che io pretendo sono bellezza e funzionalità ».

Non parla di sicurezza, ma non perché non significhi niente per lui, quanto perché per lui non bisogna menzionare questo fattore: è naturale!

Non deve necessariamente essere una due posti, a Niki piacciono le macchine grosse. Così egli vorrebbe guidare un trattore da Istanbul a Vienna, questo sarebbe un viaggio da sogno per lui.



La 308 GTB è l'ideale per Lauda

« Un motore da 3 litri mi sembra il miglior compromesso. E' economicamente possibile. E deve essere molto silenzioso, perché non mi piace guidare privatamente con la cera nelle orecchie come nelle corse. Il motore dovrebbe essere elastico. Non ho bisogno

di partire in quinta, però, d'altra parte, non mi piace essere costretto continuamente ad usare la prima.

« Quando si tratta di una macchina grossa deve avere le capacità di maneggevolezza di una macchina piccola. Normalmente le macchine grosse vanno bene, però non si fermano. Quando una macchina grossa inizia a scivolare è difficile tenerla sotto controllo. Perciò una macchina deve essere accessibile in modo che chiunque la possa maneggiare ».

Niki ha avuto moltissimo a che fare con la nuova Ferrari 308 GTB. Egli ha lavorato a questa macchina come un ingegnere dello sviluppo. « Prima non teneva la strada e la guida era molto, troppo dura. Poi era troppo rumorosa. Poi quando venne fatto l'isolamento del rumore, era silenziosa ma troppo pesante. Allo scopo di aumentare l'efficienza dei freni, essi sono stati sempre più ventilati. Risultato: perdevano di efficacia sul bagnato ».

Con centinaia di giri a Fiorano, Niki ha contribuito a eliminare queste noie e « il risultato è una macchina che comprei anche se non fossi il signor Lauda della Ferrari ».

Ultima domanda: e che cosa farebbe se avesse di colpo 5 figli? Niki immediatamente: « Li metterei nel mio aereo ».

## L'auto ideale per LAUDA

● Niki Lauda è veramente un autentico appassionato d'auto. Non gli piace molto che le sue macchine vengano lavate e lucidate in un garage, perché teme che vengano (e potrebbe essere) graffiate. Perciò lava e lucida le sue macchine da solo.

Quando correva con una Capri nel campionato europeo turismo guidò anche una Capri privata e più tardi una Granada, e quando venne alla Ferrari prese una Fiat 132 e una Ferrari coupé 4.4 litri, mentre la British Leyland lo ha « costretto » ad accettare una Jaguar V 12. Però bisogna sapere che il nuovo capo delle pubbliche relazioni della BL, Martin Pjundner, l'ex delegato austriaco della CSI, è un vecchio amico di Niki.

Fra un mese circa Niki prenderà una nuova Ferrari 308 GTB, perché era strettamente coinvolto nel suo sviluppo.

Così si è espresso recentemente Niki riguardo le sue ambizioni private in campo automobilistico: « Partendo dal fatto che sono relativamente giovane, che

Campionato che cresce

# STRATOS ALPINE nell'euro rallycross



Franz Wurz, specialista austriaco di rallycross, non potrà più usare la sua straordinaria VW-Memphis



● E' veramente un grande impulso e un grosso aiuto quello che la FIA ha dato al rallycross: il Campionato Europeo ha per la prima volta un nuovo regolamento. Le macchine che fino adesso avevano il diritto di partecipare a questo avvenimento non l'avranno più, almeno non quelle che avevano il maggior successo. Tutte queste macchine che quest'anno hanno dominato il campionato saranno eliminate nel 1976. Le posizioni alte del campionato quest'anno sono state occupate da VW con motori potenziati ma strani. I piloti olandesi usavano motori di 2,4 litri Carrera, gli austriaci motori VW di 2,5 litri, basati sul modello VW 411. Tali combinazioni, ed anche le macchine terribilmente favorite dei fratelli De Rooj (delle DAF con motori Ford BDA), le specialità britanniche come la Hillman Imp con motore Rover o le Escort a motore centrale (Ron Douglas) non saranno più sulla scena.

L'austriaco Franz Wurz, campione europeo 1974, ha abbandonato la sua macchina sensazionale e ha preso una Lancia Stratos alla fabbrica. Pensava: « Se una tale macchina non si rompe su centinaia di migliaia di km di rally deve essere una superba arma per il rallycross. E si può mettere a punto



A sinistra la SAAB di Blomqvist, a destra la VW di Grunsteidl. Vetture «speciali» simili a queste, cioè con motori non originali, non potranno più partecipare al campionato d'Europa rallycross, secondo i dettami FIA

# MARLENE o no tra NIKI e MARIELLA?

**SALISBURGO** - Il campione del mondo di F. 1 Niki Lauda ha avuto molta pubblicità in questi giorni in Austria: per non si trattava né di un trasferimento sensazionale né della sua mostra di macchine da corsa a Salisburgo, cui è stata data tanta pubblicità, ma delle « chiacchiere » che il suo rapporto con quella che è la sua ragazza da anni, Mariella Reininghaus, fosse in crisi.

Il « Kurier », il secondo quotidiano, in ordine di importanza, dell'Austria ha scritto venerdì in prima pagina: « La fine di un amore? Niki Lauda ha lasciato Mariella ». Nell'articolo si diceva che Niki Lauda e Mariella non fossero più insieme e che Niki fosse ora legato a Marlene Knaus, l'amica di due estati di Curd Jurgens, il divo del cinema tedesco che ha una casa a Salisburgo.

Niki ha ammesso in questa intervista che la sua relazione con Mariella, figlia di un'importante dinastia di produttori di birra di Graz, fosse « in crisi ». L'articolista ha poi aggiunto che Mariella aveva lasciato Salisburgo, raggiungendo sua madre, che è italiana e vive a Trieste dopo la sua separazione dal marito. Sabato Niki ha risposto, sul maggiore quotidiano d'Austria il « Kronen Zeitung » e ha detto che era molto arrabbiato di queste « menzogne » che erano state scritte su di lui. Ha ammesso ancora una volta che la sua relazione con Mariella fosse in crisi, però ha fermamente negato di aver tolto a Curd Jurgens la ragazza. L'autore ha poi aggiunto che non si poteva parlare di « tolto », perché la relazione fra Marlene Knaus e Curd Jurgens non aveva funzionato, secondo l'autore, per più di un anno...

questa macchina al 100 per cento per quasi ogni circuito ».

Quanto costa una tale Stratos in edizione rallycross per un privato austriaco? Circa 250.000 scellini per la « nuda » versione da strada e altrettanto per la preparazione. Poi c'è la versione da rallycross: 250 CV, 800 kg, telaio speciale, e da 0 a 100 kmh in meno di 5 secondi...

Wurz 35 anni. Inizia questo suo programma finanziato da un gruppo di diverse aziende: dalla Steyr-Daimler-Puch, dagli importatori austriaci della Fiat e Lancia, che pagano (o paga lui, non è chiaro) la versione per strada, il resto sarà pagato dalla Memphis (sigarette), Castrol, Raiffeisen (una banca), Bilstein e altri.

Il secondo austriaco potenzialmente forte è Herbert Gruensteidl, campione austriaco di quest'anno e il pilota che ha sconfitto Wurz.. Il suo sponsor Hypo-Bank gli ha reso possibile l'acquisto di una Renault Alpine A 310 per la prossima stagione. Un altro pilota Alpine sarà Rudolf Mueller e infine si parla di Klaus Rüssling, il campione di rally austriaco, che dovrebbe guidare una Porsche Carrera.

Hannes Ch. Steinmann



# MARKO passa alle R. 5

● L'ex-pilota austriaco di F. 1 Helmut Marko, che ha dovuto porre fine alla sua carriera dopo che una pietra gli aveva rotto la visiera del casco durante il GP di Francia a Clermont Ferrand nel 1972, ledendogli la vista, si è adesso trasferito dalla Ford alla Renault: Marko aveva diretto il Mexico-Trophy sin dal suo inizio due anni fa e ha avuto quest'anno alcune aspre controversie con i piloti Mexico.

Perciò ha adesso lasciato la Ford ed è andato alla Renault austriaca, che organizzerà un campionato R 5 per l'anno prossimo. Si tratterà del Renault Elf Trophy, che consisterà in 10 corse (5 all'Osterreichring, 3 al Salzburgring, una ad Aspern e una sull'aeroporto di Innsbruck) e al quale prenderanno parte almeno 30 macchine.

Per promuovere questo Trofeo, l'importatore austriaco della Renault, Schrack, distribuirà le prime 30 macchine per 79.800 scellini austriaci, che è il prezzo regolare per una normale R 5 TS. Però queste 30 macchine saranno anche fornite delle attrezzature da corsa, cioè roll-bar, estintore, cerchioni più larghi con gomme Dunlop, ammortizzatori Bilstein ecc. I piloti che acquistano una di queste 30 macchine si assumono l'obbligo di partecipare almeno a 3 corse.

Marko ritiene che la R 5 abbia il grosso vantaggio di essere la formula di marca meno costosa. Inoltre ci sarà a disposizione per tutti i concorrenti un servizio pullman e un tecnico controllerà alcune delle macchine dopo ogni corsa per evitare gli spiacevoli problemi della Mexico.

Il fondo premio ammonta a 12.000 scellini per ogni corsa, alla fine della stagione ci saranno altri 50.000 scellini da distribuire. La Renault farà prezzi molto favorevoli per il materiale necessario ai box e i pezzi di ricambio.

Prima della prima corsa ci saranno prove per i piloti all'Osterreichring, perché Marko crede che un terzo dei concorrenti verrà dalla Ford Mexico, un terzo da altre categorie e un terzo sarà costituito da nuovi arrivati.

Fino a questo punto il Trophy ha un aspetto piuttosto buono, ma le macchine austriache non potranno partecipare a corse internazionali di R 5. In tali corse gareggiano macchine di 85 CV e costano circa 100.000 scellini.

L'anno venturo Ford e Castrol, sponsors congiunti del Mexico Trophy distribuiranno più denaro e hanno inoltre trovato il loro direttore nella persona dell'ingegner Peter Smirz di 34 anni, ex-direttore corse della BP e poi dirigente della British Leyland. Smirz ha annunciato che ci sarà un nuovo regolamento per il 1976 per evitare i « problemi » già noti e i trucchi più ricorrenti.

Dall'Inghilterra una iniziativa «rivoluzionaria» di piloti per garantire l'attività F. ATLANTIC

# Socializzati per correre!...

**LONDRA** - La F.Atlantic può anche non sembrare molto importante sul piano generale delle corse automobilistiche (sebbene abbia spianato la strada per la F.1 a diversi giovani e benché non sia diffusa in Europa). 'Indylantic' suona come uno scherzo ma non lo è. L'esperimento che verrà fatto in Inghilterra attorno alla F.Atlantic, sotto questo nome l'anno prossimo, potrebbe dimostrarsi molto interessante.

Ciò vuol dire che i concorrenti della F.Atlantic si sono accorti che questa classe non avrà un campionato finanziato in Inghilterra l'anno prossimo e allora si sono uniti per persuadere i proprietari dei circuiti per poter disputare una serie di corse. Infatti, si sono messi d'accordo di dividere il rischio finanziario, per mettere in piedi delle corse e questa soluzione sarà valida se porterà dei profitti e se si potrà attrarre un gran numero di spettatori. Si sono cioè accorti che spetta a loro fornire divertimento e in tal modo attrarre il pubblico.

Fondamentalmente avverrà così: una volta che siano coperte le spese per i proprietari dei circuiti, i profitti costituiranno il fondo di premi da suddividere fra i concorrenti (il 10 per cento dell'eccedenza andrà nel fondo di campionato della fine stagione; l'86 e un quarto per cento del restante 90 per cento costituirà il fondo monetario per le corse; il resto andrà al circuito).

Il termine 'Indylantic' proviene dai giri di qualificazione individuali proposti e dal fatto che vi sarà un «pace car» che dovrà stabilire la velocità, cioè rallentare la corsa, dopo un incidente. Si calcola che questo possa avere l'effetto di permettere al lotto di unirsi, e a tutti gli effetti far ripartire la corsa dopo un incidente. Si presume che questo sarà attraente per il pubblico che cerca divertimento. Prima della partenza della corsa ci saranno altre manifestazioni di 'show-business' per rallegrare gli spettatori paganti.

E' certo un'idea nuova. Dimostra il desiderio, ben accetto, da

parte dei concorrenti di non continuare semplicemente a pretendere dai proprietari dei circuiti di trovare sempre più denaro, mentre essi continuano a non fare altro che correre con le loro macchine. Ci saranno almeno 10 corse nella serie e i proprietari dei circuiti hanno accettato di collaborare: per una volta non hanno niente da perdere!

d. h.

**ROMA** - Acque tranquille durante la riunione del Consiglio Generale dell'AC Italia che ha espresso parere favorevole sull'erogazione di 650 milioni per il completamento dell'autodromo di Imola. Prima del voto che avrebbe sancito il definitivo benessere, l'unica voce che si è levata a controbattere è stata quella del dottor Pampaloni in rappresentanza dell'AC Firenze che ha ricordato all'assemblea composta da tutti i presidenti degli AC provinciali che esistono anche i problemi dell'autodromo del Mugello.

In realtà Pampaloni, pur se durante la votazione si è soffermato lungamente nell'atrio a chiacchiere, non aveva nulla contro lo stanziamento pro-Imola ma ha inteso spezzare una lancia in favore del «suo» autodromo, probabilmente con il pensiero fisso a quella Formula 1 che al momento dovrebbe fermarsi al di là degli Appennini. L'ingegner Rogano comunque che ha raccolto l'invocazione toscana non ha detto (come al solito) di no ma ha invitato l'AC Firenze a seguire l'esempio dell'AC Bologna presentando uno studio completo sui lavori da eseguire con tanto di preventivo per le spese.

Sul voto per Imola c'è stata unanimità totale. Solo un astenuto: il rappresentante sindacale che figura nel consiglio dell'AC.

Prima della questione-Imola il Consiglio ha ratificato la nomina di Giorgio Pianta che (ormai da un mese) ha preso il posto del dimissionario de Adamich in seno al Comitato Esecutivo della CSAI ed ancora ha approvato una mozione che prevede l'intervento dell'AC Italia per invitare il CONI ad elevare il contributo annuale elargito in favore dell'automobilismo, da tempo fermo ad 88 milioni.

## Ricominciano subito i LAVORI

Ora l'iter dei lavori a IMOLA può riprendere senza più intralci (alcuni dei quali, chissà perché, affiorati in diversi punti di vista all'interno di un partito di massa secondo l'estrazione cittadina — imolese o bolognese — dei dirigenti interessati). La «Grandi Lavori» ha ultimato il sopralluogo per i costi delle opere definitive; in questa settimana con l'AC Bologna dovranno essere definiti gli accordi e poi, tempo permettendo, comincerà l'ultimo sprint per la ultimazione dell'autodromo di Imola.

## Quando l'auto fa comodo...

**ROMA** - Comincerà in dicembre e terminerà a marzo la già annunciata manifestazione automobilistica popolare romana aperta a tutti i possessori di patente di guida. Anche se il campo di gara sarà l'autodromo di Vallelunga (uno degli scopi è proprio la ricerca di nuovi spettatori per le gare «vere»), sarà basata sulla pura regolarità ed i partecipanti saranno divisi in dieci squadre che corrisponderanno ad altrettanti quartieri di Roma. Ideata dall'AC Italia, la manifestazione ha ricevuto l'appoggio di un quotidiano romano che ne ha assunto le redini. (Il curioso è che questo quotidiano è quello che ha spezzato più lance contro lo sport dell'auto e il consumismo automobilistico n.d.r.).

All'unanimità il Consiglio dell'ACI ha erogato i 650 miliardi per l'autodromo

## Solo un sindacalista astenuto per IMOLA

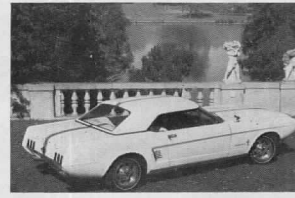
Proprio quest'ultimo argomento è stato la causa, a lavori conclusi, di un incidente diplomatico dai toni comunque molto rosi che ha visto come protagonisti l'invitato di AUTOSPRINT e l'intero plenipotenziario ACI-CSAI. Nell'anticamera della presidenza stavamo proprio conversando con l'ingegner Rogano, presenti Saliti, Moretti, Stabile, Lucio De Sanctis in veste di addetto stampa della CSAI e l'ingegner Ceard, quando irrompeva di gran carriera il presidente Carpi che lì per lì non si avvedeva di una presenza «giornalistica» ed al contrario si preoccupava con tutti i presenti di non favorire in nessun caso una «fuga di notizie» sull'argomento CONI-ACI prima di un suo contatto con l'avvocato Onesti. Una censura nei confronti della stampa quando questa era proprio presente! Ed infatti mentre il presidente parlava l'imbarazzo dei presenti cresceva con l'aumentare delle parole finché l'ingegner Rogano non rompeva il ghiaccio segnalando la presenza «sgradita».

Tutto naturalmente finiva in una gran risata con Carpi che fingeva di prendersela con i suoi collaboratori. «Proprio con AUTOSPRINT! Ma allora voi siete amici del giaguaro se non mi avete fermato subito. Per fortuna che si tratta di un settimanale: speriamo non faccia una edizione straordinaria. Ed a proposito, — continuava il presidente rivolgendosi all'invitato in tono tra il serio e il faceto — avrà saputo del finanziamento ad Imola: naturalmente abbiamo «negato» il minimo intervento. Ed inoltre secondo noi si tratta di una decisione «infelice» e ce ne accorgeremo tutti». A volerlo prendere sul serio, ci sarebbe da chiedersi: infelice per chi? Per Monza che rischia di vedersi levare il Gran Premio d'Italia? Ma chissà se ha voluto dire qualcosa di speciale il presidente Carpi che spesso ama celiare e stupire gli astanti dicendo il contrario di quello che pensa.





## Queste macchine sono da buttare (per le corse...)



Con il 31 dicembre andranno in pensione diverse vetture la cui produzione è cessata da più di cinque anni e che dunque non potranno più scendere in pista. La più nota di tutte è sicuramente la **FIAT 600 D** anche se in realtà il definitivo viale del tramonto della popolare vettura legata al «boom» economico italiano è del tutto sentimentale.

Soltanto nei primi anni di vita infatti la 600 ha avuto una certa fortuna agonistica che è del tutto terminata alla fine del '61 quando dall'Arbath uscì la notissima derivata **850 TC**, tuttora competitiva e con le carte in regola per poter gareggiare fino alla fine del '76. Per gli amanti della statistica, l'ultima importante vittoria di una Fiat 600 «originale» è attribuita al milanese Gianni Prada Moroni che con una «settecinquanta» preparato da Bosato si è aggiudicato il titolo italiano turismo classe 850 nel 1961.

Ancora in casa Fiat, non potranno più correre nemmeno le **AUTOBIANCHI PRIMULA BERLINA E COUPE** che comunque ben raramente sono state impiegate mentre ben

diverso è il discorso per la **LANCIA FULVIA HF 1300**. Anche per quest'ultima vettura la legge sportiva ha infatti detto basta ed in questo caso ai ricordi sentimentali legati ai primi successi internazionali della Lancia-corse si aggiunge l'appiamento di non pochi piloti che ancora usavano l'HF con successo soprattutto in gruppo tre.

L'elenco delle vetture «da buttare» (almeno sportivamente) ha probabilmente raggelato in un primo momento i proprietari di Lancia Fulvia Zagato che aspettavano il nuovo Annesso J del '76 per poter tornare in pista con la macchina alleggerita e più competitiva. A prima vista infatti sembrerebbe che anche per la Zagato non vi sia più nulla da fare mentre in realtà la cosa è vera solo a metà. Il modello non più utilizzabile è soltanto quello alleggerito con cofani e porte in alluminio (omologato ad 800 kg.) venduto fino alla fine del '69 mentre ancora per alcuni anni si potrà correre con la versione successiva che è del tutto identica salvo le

porte ed i cofani in acciaio. Che poi il nuovo Annesso dia la possibilità di alleggerire una Gr. 4/1300 fino a 700 kg. non significa nulla perché i particolari devono restare quelli di serie.

Pensionamenti minori in casa Alfa con l'uscita di scena della **GIULIA SPIDER «DUELTO»** e della berlina **1600 TI** mentre la GT 1600 è inserita nell'elenco solo per rivedere ad una dimenticanza precedente perché già l'anno scorso per la vecchia «sprint» scadeva l'omologazione.

Tra le vetture straniere abbastanza significativa la presenza nell'elenco della **COBRAGT** costruita dalla Shelby American con la carrozzeria del vecchio spider inglese AC. Compagno ancora la **VAUXHALL VIVA** (1159, 1600 e 2000), l'**MGC GT**, la **CAPRI RS 2600**, le **FORD MUSTANG** con carrozzeria primo tipo, la **FORD CORTINA GT 1600** e la **CORTINA-LOTUS** seconda serie oltre a svariate macchine americane e giapponesi agonisticamente sconosciute in Europa.

## I curiosi «segreti» della CSAI

ROMA - Chissà perché i numeri telefonici della CSAI non risultano in alcuna parte dell'elenco telefonico di Roma. Perfino sullo «stradale» vengono nascosti dietro l'anonima dicitura AC Italia. Naturalmente meno che meno risulta il segretissimo numero della linea riservata al segretario, a conoscenza soltanto di pochi eletti ed al contrario molto utile per «setacciare» le telefonate dei comuni licenziati sulla linea normale. Per chi desidera farsi sentire senza apprendere suo malgrado che «il segretario è momentaneamente assente» il numero è 465885.

Sempre a proposito di segreti, è del tutto singolare che ad ogni nostra richiesta di poter venire a conoscenza dell'elenco dei titolari di licenza di nuovo tipo (costruttori, preparatori, direttori sportivi) per poter «buttar giù» un normalissimo servizio, ci sia sempre stato risposto in modo evasivo. A meno che l'elenco non sia talmente

striminzito da mettere in dubbio le nuove iniziative della CSAI e d'altronde un breve giro di orizzonte tra preparatori e costruttori conferma che la nuova possibilità di licenziarsi non è stata affatto sentita anche a causa della salata tassa che ammonta a 50.000 ed a 100.000 lire rispettivamente.

Ancora in tema di misteri, non ha stupito di meno un altro recente rifiuto della CSAI che non ha potuto accordarci la possibilità di fotocopiare gli elenchi dei piloti licenziati, necessari per poter stilare le classifiche dei Trofei della montagna. Sarebbe stato solo possibile controllarli all'interno degli uffici ma fuori no. Difficilmente riusciremo a capirne le ragioni a meno che la CSAI non abbia inteso difendere i dati anagrafici di qualche signora del volante... Ed è ancor più strano con un segretario come il dottor Moretti che non sembra sia stato contagiato dalla burocrazia sportiva, anche se pare a causa di alcuni impegni tennistici non abbia potuto rispondere affermativamente all'invito rivolto dagli ideatori della pista di autocross di Roma che avrebbero gradito la presenza del neo-segretario il giorno dell'inaugurazione.

Cambiano gli uomini, cambiano anche gli sport: prima il calcio con Saliti ed ora il tennis.

## Ammonito PALANGIO per le tasse?

ROMA - Fulmine a ciel sereno per Antonio Palangio che su richiesta della SC Velocità della CSAI è stato convocato dal giudice sportivo Dini a metà della scorsa settimana per chiarire i particolari di una incerta tassa di iscrizione relativa alla 3 Ore dell'ottobre scorso. In realtà il primo errore è stato commesso proprio dalla CSAI che non si è accorta, esaminando come di consueto prima dell'approvazione il regolamento della gara, che Palangio non aveva stabilito alcuna tassa di iscrizione; cosa che naturalmente fa a pugno con la logica organizzativa.

In realtà la tassa c'era anche se del tutto particolare. Per rispetto al regolamento sportivo infatti Palangio non avrebbe potuto applicare una tassa superiore alle 14.000 lire che, secondo i suoi calcoli, era inadeguata ad una gara della durata di un'ora che presupponeva una organizzazione un po' particolare. Ma, fatta la legge, trovato l'in-

ganno: la gara veniva trasformata in una «competizione riservata ad invitati» per la quale non era necessario stabilire una tassa di iscrizione che veniva trasformata in un «contributo organizzativo» di 30.000 lire chiesto ai piloti al momento in cui si mettevano in contatto con la scuderia romana.

Una sorta di contratto privato dunque che in Italia ha diversi precedenti e che pur non brillando sotto il profilo sportivo ha una sua logica anche se piuttosto discutibile. In realtà se si possono capire certe esigenze organizzative, non è nemmeno giusto che sia sempre e soltanto il pilota a fare le spese dei continui aumenti dei costi anche se ad onor del vero a Vallelunga nessuno si è lamentato.

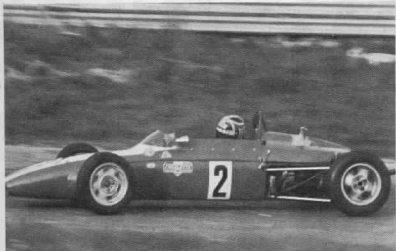
Una maggior chiarezza nel settore comunque non stonerebbe come non stonerebbe una ristrutturazione delle tabelle per l'applicazione della tassa di iscrizione perché è del tutto assurdo prevedere una identica cifra per una gara di un quarto d'ora e per quella di un'ora o magari anche più lunga con tanto di rifornimenti.

Per Palangio infine sembra che vi sarà al massimo una ammonizione perché in realtà non è stato scavalcato il codice.

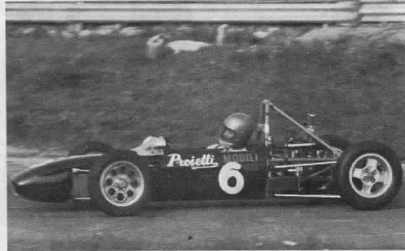
Daniele Buzzonetti



Tomassini, con la Lucky, qui a Vallelunga a colloquio con Flammini



Luigino Grassi al volante della sua De Sanctis



Uno dei « senatori » della Formula 850, Fasanella

Criticata fin dal suo apparire per il costo e la delicatezza del motore, ad ogni finale di stagione (ed ormai ne sono passate ben nove) la F. 850 viene data sempre più per spacciata, per poi rifiorire in primavera più arzilla che mai con i soliti pregi ed i soliti (oltre che noti) difetti. Considerato che le vetture sono sempre le stesse, ci si chiede anzi dove possa trovare tanta vitalità che certo non può essere dovuta solo all'incassante azione difensiva di Gino De Sanctis che della « sua » « ottoemezzo » ha fatto una ragione di vita.

## Trofeo F. 850

	VALLELUNGA	VALLELUNGA	MAGIONE	MONZA	MONZA	MAGIONE	CASALE	VALLELUNGA	MAGIONE	TOTALE
Del Fante (Lucky e De Sanctis)	9	9	9	9	—	—	—	4	—	40
Cairoli (BWA)	—	1	—	—	—	—	9	—	6	25
Fidotti (De Sanctis)	4	4	6	4	—	—	—	—	—	24
Fasanella (De Sanctis e Tecno)	6	—	—	—	—	—	9	2	—	17
Verrelli (De Sanctis)	—	—	—	—	—	—	1	6	9	16
Fabiani (De Sanctis)	2	3	—	—	—	—	—	2	3	12
Ballarino (Biraghi)	—	—	2	9	—	—	—	—	—	11
Conti (Del Giovane)	—	—	—	6	4	—	—	—	—	10
Elisei (Tecno)	—	—	4	2	4	—	—	—	—	10
Grassi (De Sanctis)	—	—	—	—	—	6	—	3	—	9
Tomassini (De Sanctis e Lucky)	—	—	3	—	—	—	4	—	—	7
Cammarone (De Sanctis)	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6
Cericola (De Sanctis)	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
Avati (Maco)	1	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Zappacosta (AZ)	—	2	3	—	—	—	—	—	—	5
Chiumenti (BWA)	—	—	—	—	—	1	3	—	—	4
Paparuso (Paparuso)	—	—	1	—	—	—	1	1	1	4
Barbolini (Giuliani)	—	—	1	3	—	—	—	—	—	4
Zago (BWA)	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Giglio (Giglio)	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Vanaria (Tecno)	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Bruscolotti (Poponi)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2

# La formula più lunga

Probabilmente se la CSAI, invece di tenere sulle spine piloti e costruttori, si fosse premurata anni fa di specificare con chiarezza che la formula sarebbe rimasta in vita almeno fino al '77, il sipario non sarebbe calato tanto bruscamente sulle novità tecniche, rarefatte anche dalla crisi nel settore dei piccoli artigiani. Le conseguenze comunque non sono state del tutto negative perché proprio il mercato dell'usato, mantenuto su livelli ancora accessibili, ha contribuito a livellare le difficoltà iniziali e ad attirare i piloti nuovi che con una spesa spesso inferiore a quella necessaria per una Gr. 1, hanno potuto tentare l'avventura in formula.

Il futuro si presenta ugualmente abbastanza incerto ma ormai la F. 850 ci ha abituato ad un certo tipo di sorprese (come quella recente delle gomme Kléber che sono state un vero « gerovital ») ed addirittura potrebbero essercene di clamorose, a cominciare dalla voce premi. Tutto è ancora in alto mare ma di sicuro c'è che i piloti a forza di vedersi intorno formule promozionali finanziate dalle Case si sono stufati di fare la figura dei parenti poveri. Visto che motore e cambio sono da sempre di produzione torinese, la F. 850 potrebbe benissimo essere definita una F. Fiat anche se la Casa di Corso Marconi non ha mai pensato di seguire da vicino le vicende delle piccole monoposto e sia il premio destinato al costruttore vincitore del campionato che gli sconti sui ricambi sono da un pezzo un ricordo.

A questo punto i piloti guidati come al solito da Gino De Sanctis, che in realtà è stato quello che ha innescato la miccia, sono intenzionati ad appellarsi alla Casa torinese, invitandola a stabilire una sorta di vitalizio che servirebbe a coprire il monte-premi delle gare. La cifra richiesta dovrebbe

ammontare a cinque milioni annui per dieci gare che aggiunti ai due milioni di contributo CSAI diventerebbero una vera linfa vitale per piloti, preparatori e soprattutto per gli organizzatori. La cifra è dunque assolutamente inferiore a quanto normalmente investono le Case nelle formule pubblicitario-promozionali ma in ogni caso l'iniziativa che di sicuro non ha precedenti non avrà vita facile soprattutto perché comporterebbe il logico passaggio dal motore della Fiat 850 che non è più in produzione a quello della 127.

In realtà il famoso motore 903 non è certo una novità perché da anni parte dei costruttori e dei piloti ne chiede l'applicazione; stanchi dell'ormai difficoltoso problema dei ricambi della 850 che la possibilità di incamiciare i cilindri da poco concessa, ha solo in parte risolto. Recentemente poi i fautori del motore « gonfiato » sono tornati alla carica nella riunione aperta della SC Tecnica dove però hanno trovato un imprevisto ostacolo proprio in... « famiglia ».

C'è stata poi la recente proposta del motore di derivazione Abarth 112-70/HP.

## La stagione '75

La CSAI comunque non ha accantonato del tutto il progetto-127 che assieme all'iniziativa dei piloti per il premio-Fiat potrebbe costituire l'arma per l'ennesimo rilancio della formula con una stagione '76 ancora più vivace di quella appena conclusa che in ogni caso non è stata certo monotona.

A vivacizzarla ci ha pensato soprattutto il vincitore del Trofeo, quel Gianbruno Del Fante che è un po' l'uomo nuovo della formula dove è approdato solo verso la metà del '74 dopo alcune corse in 500. Una pressoc-

ché decennale carriera in kart costellata di alti e bassi (storica una ingiustissima bandiera nera nei suoi confronti per la quale ben 79 spettatori firmarono un esposto contro i commissari ma altrettanto famose le sue pesanti squalifiche tra le quali l'ultima di un anno per avere « buttato fuori » Goldstein ai mondiali del '72) e dove ha vinto tra l'altro un paio di titoli italiani a squadre con Susy Raganelli e Duilio Truffo, lo ha comunque liberato da qualsiasi inibizione del debuttante.

Piuttosto grintoso ma sempre lucido, il 33enne romano di origine brindisina ha corso fino alla gara di Monza con una Lucky affidatagli dal preparatore Colombo; una macchina con un telaio un po' vecchiotto e con un motore che aveva nella coppia (da 6000 a 8500 giri) l'arma migliore: di sicuro hanno avuto più peso nelle vittorie l'affiatamento e le pazienti cure del piccolo team che ha sempre evitato l'improvvisazione. Inspiegabile quindi il divorzio prima della finale di Monza che ha fatto pensare ad un motore irregolare anche se per svariati motivi l'ipotesi è pressoché da escludere. In seguito il pilota ha corso con la più fresca De Sanctis accorciata da Salvatore Genovese con la quale ha vinto molto bene a Monza ma il futuro è comunque un po' incerto per l'ex-kartista (una volta esaurite le corse con la Porsche-Jerussi) che però potrebbe trovare un aiuto in Franco Angelini che ha un polposo programma con vetture di Gr. 5 e 6 e forse anche un tentativo in F. 2 con il nuovo motore due litri.

Degli altri piloti, ottimo ancora una volta Verrelli, al quale Gino De Sanctis ha potuto affidare una macchina interamente ricostruita solo a stagione inoltrata. Le indubbie qualità dello sfortunato pilota milanese che forse solo nel '76 potrà finalmente trovare

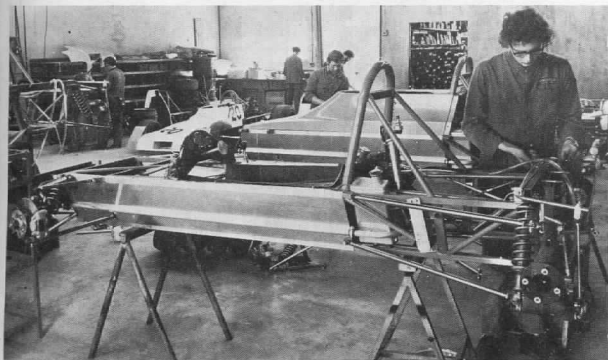
un aiuto che avrebbe meritato prima, non sono comunque una novità mentre una certa sorpresa si è avuta con il comasco Cairoli (BWA-Alloni), rivelazione di fine stagione da seguire nel '76.

Regolare ed esente da errori anche il romano Fidotti (De Sanctis-GM) con una macchina robusta ma non trascendentale. Lo stesso discorso vale per Fabiani (De Sanctis-Autoracing) mentre Fasanella vero « genio e stregolezza » della categoria, nel finale di stagione ha potuto disporre di una buona vettura (una Tecno rivista da Nandino Zedde) con la quale ha vinto « alla grande » a Vallelunga.

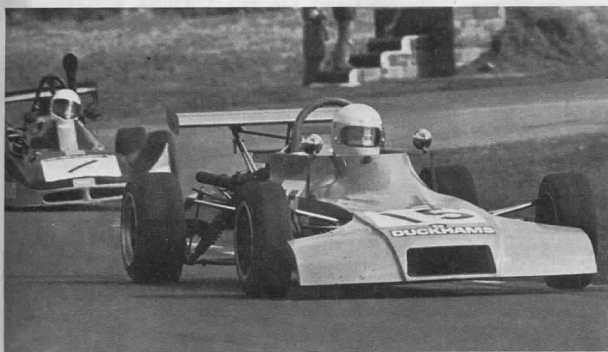
## Novità con il contagocce

A parte la macchina di Paparuso molto poche le novità tecniche. Diverse vetture sono state aggiornate con la presa d'aria dinamica costruita da Bizzarri ma nel '76 sarà proibita in ossequio alle nuove norme di sicurezza. In campo motoristico c'è un certo livellamento con diversi preparatori (Alloni, Biraghi, De Sanctis, Genovese e Zedde soprattutto) più o meno sullo stesso piano: da anni i CV sono circa 70 ad un regime che si aggira sui 9000 giri mentre nel '76 potranno esserci dei miglioramenti con la possibilità (anche se qualcuno ne mette in dubbio l'utilità pratica) di portare i pesi al limite di fide.

La vera novità sono state le gomme Kléber specie quando a metà stagione la Casa ha potuto fornire le CM 35 anteriori (sono quelle della F. Italia) con una mescola più resistente. Ampiamente lodate da tutti hanno una durata media di circa tre gare (prove comprese) mentre le CM 24 montate posteriormente arrivano alle tele dopo circa quattro gare.



Sopra, uno scorcio della factory della Crosslé in vicinanza di Belfast. In primo piano una 31 F. Sotto, Derek Lawrence al volante della stessa 31 F



## MORROGH importa le CROSSLÉ

# Comincia in Italia la guerra delle super FORD



A destra, sopra, un angolo del magazzino dei ricambi. Sotto, una bella Crosslé di Formula Atlantic

## Le DULON anche in kit di montaggio

« Sarà ancora l'avvocato Loi ad importare in Italia le nuove Dulon di F. Super-Ford. L'appassionato penalista torinese ha anzi diramato il nuovo listino prezzi con cifre decisamente competitive rispetto allo standard generale. La succursale italiana della Janspeed (avv. Loi, via Rever 15 Torino tel. 53.89.90) è infatti in grado di vendere la Dulon MP 17 in scatola di montaggio ma completa di cerchi e cambio Hewland M 9 per quattro milioni lorde mentre con sole 300.000 lire in più (e dunque almeno in Inghilterra il costo per il montaggio di una vettura è piuttosto contenuto) si può acquistare la vettura già pronta. Se si desidera anche il motore Holbay si arriva a 6 milioni. Le Dulon, ormai piuttosto note anche da noi, si sono comportate in modo abbastanza positivo nel campionato inglese.

ROMA - Non poteva essere che Henry Morrogh, magari un po' italianizzato ma sempre irlandese puro sangue, ad importare la Crosslé di formula Super-Ford, costruita dalla omonima casa fondata pochi anni fa da Colin Scott ad Hollywood, sulla costa vicino a Belfast. La vettura dell'Irlanda del Nord si presenta ora sul mercato italiano con un ottimo biglietto da visita che le è stato garantito dalla vittoria nel campionato inglese di Super-Ford ottenuta da Derek Lawrence che ha staccato di ben diciotto punti Vermilio che guidava una Merlyn-Scholar MK 8.

L'istruttore da corsa irlandese ha ormai concluso l'accordo con la casa della croce a forma di spada che a sua volta si è impegnata a consegnare le vetture in Italia già predisposte per l'impiego dei pneumatici Kléber, dopo vari test che saranno eseguiti in Irlanda. « Rolling chassis » e con dogana e trasporto compresi, la Crosslé 31 F costerà in Italia 6.000.000 esatti mentre con altre 800.000 lire Morrogh potrà completare la vettura con un motore Holbay (con il quale Lawrence ha vinto il campionato) corredato con doppi carburatori. Se dunque il prezzo della vettura non si discosta da quello di analoghe costruzioni, è al contrario piut-

tosto interessante quello del propulsore che si allontana sensibilmente persino dalle cifre necessarie per un « vecchio » 1600 Ford preparato in Italia.

Per incrementare il team, Morrogh fisserà anche dei premi speciali di classifica per i clienti mentre l'assistenza ed il trasporto saranno assicurati ad ogni gara.

Caratterizzata da un passo decisamente lungo (2 metri e 40 centimetri), la Crosslé ha un telaio abbastanza convenzionale in tubi quadri e tondi, rinforzato sui fianchi con pannelli di alluminio che comunque per regolamento non sono rivettati ma soltanto avvitati. Le sospensioni sono del tutto classiche mentre i freni Lockheed posteriormente sono a lato del differenziale. Il cambio è un Hewland MK 8 con coppia conica standard 9/31 ed infine la carrozzeria, piuttosto filante nonostante il radiatore anteriore, incorpora sul musetto due notevoli « baffi » deportanti.

La factory di Hollywood che sulla falsariga costruisce anche una F. Atlantic che ha avuto minore fortuna, è in grado di assicurare un continuo servizio ricambi, già immagazzinati a parte ed utilizzati solo per questo scopo.

## La « MAGIONE » non vuol confondersi col kart

MAGIONE - Non ancora ufficializzata la Formula Magione ha già un numero seguito di appassionati favorevoli all'iniziativa ed uno altrettanto numeroso di supercritici. Non abbiamo la presunzione di dare una risposta precisa che ci sarà solo dopo le prime gare ma probabilmente alcune domande rivolte a Lorenzo Rondini, presidente della Carpine ed animatore della « sua » formula, potranno focalizzare alcuni punti ancora un po' nebulosi.

— F. Magione, dunque: perché è nata?

« Riteniamo sia una buona forma di propaganda per l'automobilismo ed un incentivo per l'autodromo che d'estate nelle gare diurne vede scemare gli spettatori a causa del caldo. Con le « notturne » non dovrebbe succedere, ma soprattutto i piloti delle regioni limitrofe potranno ga-

reggiare con poca spesa e perdita di tempo ridotta. E' infatti dimostrato che molti piloti in potenza sono trattenuti non tanto dall'acquisto della macchina, quanto dalle spese di gestione che nel nostro caso con le gare al sabato notte diminuiscono senz'altro ».

— Perché avete varato una nuova formula? Non poteva essere presa in considerazione la F. Monza o la K. 250?

« Considerate le caratteristiche del circuito, pensiamo che per vivacizzare le gare sia più valida la Magione mentre la F. Monza è più adatta per la pista brianzola, dove viene sfruttata meno l'accelerazione. Infine tengo a precisare che, pur riconoscendo la validità del K. 250, la nostra è una vera formula automobilistica che niente ha a che fare con il kart ».

— Ed i costi? Sono state fatte delle cifre un po' elevate...

« Intanto precisiamo che le macchine potranno essere costruite da qualsiasi industria od artigiano con il solo vincolo del regolamento e del motore che sarà un 500 fornito dal Gruppo De Tomaso. Per il prezzo, Guadagno potrà avere ragione ma si sa che un prototipo costa molto di più della successiva produzione ed inoltre si potrebbero utilizzare particolari tecnici più commerciali per abbassare i costi. Ad esempio, una azienda di Passignano specializzata in lavorazioni aeronautiche si è dichiarata disposta a fornire i telai nudi al prezzo di 250.000 lire. Ed ancora si potrebbe utilizzare una scatola dello sterzo più economica di quella da F. 3 utilizzata da Guadagno mentre i cerchi potrebbero essere più commerciali

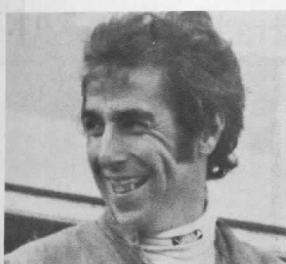
e magari in lamiera. Per le gomme infine contiamo molto su un accordo in corso di stipulazione con la Dunlop italiana ».

— E l'accordo con la De Tomaso su quali basi è stato raggiunto?

« La formula dovrà impiegare esclusivamente un motore del Gruppo De Tomaso che a sua volta concorrerà all'organizzazione delle 12 gare. Naturalmente ci saranno le agevolazioni sull'acquisto dei motori, dei ricambi e di altri pezzi di produzione: pinze, dischi, catene ecc. ».

— Allora non resta che la risposta della CSAI...

« Sì, ma abbiamo molta fiducia nei componenti anche perché ci siamo avvalsi di alcuni esponenti qualificati della stessa CSAI per varare l'iniziativa. D'altronde siamo anche disponibili per le modifiche che eventualmente saranno richieste ».



Per Luciano Pavesi, il campionato F. 3 è diventato una «doccia scozzese»

I «lunedì» CSAI

## Campione natalizio per la F. 3?

ROMA. Fino ad un paio di settimane fa pareva che il campionato italiano di F.3 fosse un caso definitivamente archiviato con la vittoria di Luciano Pavesi, ed invece il tentativo della scuderia Carpine di Magione di riprendere la gara interrotta ad Imola per la pioggia si è trasformato con il passare dei giorni in un braccio di ferro estremamente incerto.

Addiritura il campionato potrebbe risolversi soltanto quattro giorni prima di Natale, il 21 dicembre a Vallelunga. Alla dodicesima ora infatti, e dopo il «no» della SC Velocità alla Carpine che comunque insiste ancora nel suo tentativo, si inserita la scuderia Gruppo Piloti Romani che con un telegramma ha chiesto ufficialmente alla CSAI la possibilità di poter effettuare la gara. A tutti dovrebbe dare una risposta chiara e (finalmente) definitiva il Comitato Esecutivo della CSAI che purtroppo ancora una volta si riunisce quando AUTOSPRINT è già in macchina: lunedì 24 a Milano.

Esattamente una settimana prima c'era stata una consultazione telefonica tra l'ingegnere Nosoetto e tutti i membri della SC Velocità per concedere o meno il nulla osta a Magione che avrebbe voluto organizzare la gara di campionato il 30 novembre. La Carpine sperava molto in una risposta positiva sia perché aveva chiesto alla CSAI il permesso fin dallo scorso 15 ottobre (in occasione della riunione dell'AICA a Milano) sia perché reputava che in ogni caso non si sarebbe trattato di una gara nuova extra-calandario ma della nostra prova di campionato che per svariate ragioni l'AC Bologna non avrebbe potuto organizzare ad Imola. In questi casi il regolamento sportivo non è molto chiaro e d'altronde non a caso gli articoli legati al problema in questione sono accompagnati dalla formula «ad insindacabile giudizio della CSAI» che è stata utilizzata anche in tempi recenti. Con la gara di campionato italiano turismo organizzata all'ultimo momento» dall'AC Brescia, ad esempio e successivamente con lo stesso criterio si è detto no alla Piloti Romani che avrebbe voluto iscriversi una ulteriore gara di campionato Gr. 2 che a differenza di quella di Varano avrebbe sportivamente nuocuto chi aveva lottato per il titolo. Addiritura con la gara di regolarità di Terni (23 novembre) valida per il Trofeo della seconda zona (già ampiamente vinto dal trapanese Garraffa), la CSAI ha calpestate del tutto i regolamenti mentendo sostenendo che il fine (cioè una gara per avvicinarsi alle sei previste dal calendario) giustificava i mezzi. Metodi di giudizio ampiamente soggettivi dunque, e che una volta per tutte avrebbero bisogno di una regolamentazione ben più chiara, basati soprattutto sulla più o meno reale necessità di vedere organizzata la gara richiesta. Necessità che secondo il parere generale c'era anche nel

# Con queste «classi» si corre nel 1976

● Quasi per caso, apprendiamo dal Notiziario CSAI n. 10 come si correrà nel 1976 in Italia. Vi è infatti una comunicazione, dedicata agli organizzatori, nella quale la CSAI finalmente specifica quali saranno le classi di cilindrata ammesse alle gare del prossimo anno, in funzione della piccola rivoluzione che è rappresentata dall'inserimento del nuovo gruppo 5 nelle ormai solite categorie. Ecco lo schema

Gruppo 1	Gruppo 2	Gruppo 3	Gruppo 4	Gruppo 5	Gruppo 6
600	500	1500	1000	700	1000
850	600	1600	1300	1000	1300
1000	700	2000	1600	1300	1600
1150	850	oltre	2000	1600	2000
1300	1000		2500	2000	3000
1600	1150		3000	2500	oltre
2000	1300		oltre	3000	
3000	1600			oltre	
	2000				
	3000				
	oltre				

**Gruppo 1.** Le regole dell'Annesso J sono inalterate, salvo alcuni ritocchi. Nelle gare italiane (che non si sa ancora se verranno rette dal regolamento internazionale o da quello nazionale più o meno ritoccato), c'è la novità della classe 600, destinata unicamente alle 126.

**Gruppo 2.** Assieme al gruppo 4, che ha le stesse regole, è il gruppo che ha subito il maggior rimaneggiamento dalla nuova stesura dell'Annesso J. In Italia vi saranno le solite dieci classi di prima con l'inserimento di un'undicesima, la oltre 3000. Qualche dubbio non ancora chiarito, in sede internazionale, è relativo alla classe 850 che — comunque — da noi dovrebbe essere confermata.

**Gruppo 3.** Il numero delle classi è stato ridotto a 4, con l'esclusione della 1000 che in pratica era deserta. Per il regolamento tecnico, vale il discorso fatto per il gruppo 1.

**Gruppo 4.** Tecnicamente, vedere gruppo 2. In Italia, è stata quest'anno inserita la classe 2500, per le Stratos e per le eventuali Porsche 2.4.

**Gruppo 5.** Tutto nuovo il gr. 5, «Vetture di produzione Speciali» o «Silhouettes» che dir si voglia. Per le bicilindriche una sola classe, la 700. Poi si passa alla 1000 e si va avanti con le classi FIA, 2500 (vedi gr. 4) compresa.

**Gruppo 6.** Il gruppo 6 «biposto corsa» viene a ricevere le vecchie Sport gruppo 5, tecnicamente quasi invariate rispetto ai regolamenti attuali. Inalterate anche le sei suddivisioni in classi di cilindrata.

Per tutti i gruppi, 1 e 3 esclusi, vi sarà un campionato italiano secondo norme che devono ancora essere stabilite dalla sottocommissione velocità.

caso della F.3 soprattutto perché la nostra gara non solo era prevista ma addirittura ha visto i piloti impegnati prima dell'interruzione.

Al contrario la SC Velocità non è stata dello stesso avviso anche se la procedura è stata per lo meno singolare. Lunedì dunque Nosoetto ascoltata al telefono i vari membri che si dichiaravano tutti favorevoli con l'eccezione di Vaccarella che comunque era solo un po' dubbioso e di Maffezzoli che invece era assolutamente contrario. Alla fine il parere dell'ex direttore della squadra azzurra di F. 2 prevaleva su tutti pur se molti dubbi restavano. «Non è stata una scelta facile, — dichiarava l'ingegnere Nosoetto — ed in un caso o nell'altro c'era qualche cosa che sonava. Pensiamo di avere scelto il male minore per non danneggiare qualcuno e turbare all'ultimo momento una classifica che già c'è. Inoltre sappiamo che Pavesi sarebbe stato in ogni caso d'accordo ma la sua scuderia, l'Alfa d'Oro, no e dunque ci sarebbe stato il pericolo di un appello che avrebbe complicato le cose. Ufficialmente comunque abbiamo detto «no» perché la gara si sarebbe dovuta rifare ad Imola, a logica di regolamento ed inoltre non sarebbe stato rispettato il mese di preavviso perché la Carpine aveva chiesto il permesso a voce e ci ha inviato qualche cosa di ufficiale solo in tempi recenti». Come dire il trionfo della burocrazia sulla logica sportiva. Ed infatti la decisione finiva per stupire gli stessi ambienti della CSAI, a cominciare dal segretario Moretti. «Personalmente non sono d'accordo sia sportivamente che come interpretazione del regolamento. Si trattava di un recupero e non di una gara nuova e non avrebbero dovuto esserci difficoltà». Il pensiero del

segretario veniva ancora più ribadito dall'ex-segretario Saliti che non esitava a dare un giudizio pesante. «La colpa è del nuovo regolamento della CSAI» — esordiva il delegato laziale — «E' evidente che questo tipo di democrazia devono essere sentiti i pareri di troppe persone che tra l'altro possono agire per i motivi più svariati...».

Per evitare complicazioni, meglio non riportare il giudizio dei magionesi che comunque non si sono dati per vinti ed hanno chiesto l'intervento dell'Esecutivo. In caso di parere favorevole sposterebbero la gara all'8 dicembre ma intanto la SC Velocità non è rimasta ferma e l'argomento è stato discusso ancora a metà della scorsa settimana in una normale riunione che però vedeva solo quattro persone (Becarini è però ampiamente giustificato) su nove componenti: Angiolini, Librizzi, Maffezzoli e Nosoetto. Con il delegato piemontese Librizzi ampiamente favorevole e Maffezzoli contrario, la SCV non poteva comunque decidere nulla e tutto veniva rimandato all'Esecutivo.

All'ultimo momento la bomba che ingarbuglia ancora di più il problema: venerdì 21 la Gruppo Piloti Romani chiedeva ufficialmente la possibilità di fare la gara che già era stata negata alla Carpine, con una data addirittura pre-natalizia e che lascia un po' dubbiosi per il ritardo con cui è stata avanzata la proposta.

A prescindere dunque dal giudizio definitivo della CSAI, si resta sconcertati dalla mancanza di un regolamento preciso che possa evitare ogni discussione. I sistemi soggettivi, lo abbiamo visto, si prestano a troppe interpretazioni diverse che non possono generare altro che confusione.

Fraasi significative in una premiazione

## BRAMBILLA ci contava su FERRARI...

CREMA - Tutto è nato da una voglia matta della Lombardi a riassaggiare i tortelli alla cremasca (una specialità locale, un «primo piatto» agrodolce) e da questa idea è sorta una simpatica serata-premiazione in onore della campionessa alessandrina organizzata da un gruppo di appassionatissimi «fans» padani. Oltre alla Lella, festeggiata in primis, erano presenti altre personalità del motorismo italiano, come Vittorio Brambilla e Franchino Bonera, sempre molto ben disposti a questi «amichevole» incontri con i giovani.

A fine cena dopo le premiazioni di rito, i giovani si sono tutti accalcati di fronte al tavolo degli ospiti, per bersagliarli di domande e conoscere dalla viva voce dei protagonisti la descrizione delle avventure più interessanti. Di domande ce ne sono state per tutti: prima sui programmi immediati e poi sui fatti dell'anno che hanno suscitato più scalpore. Un Vittorio Brambilla loquacissimo ha soddisfatto la platea, con definizioni precise e con una serie di aneddoti divertenti che hanno aperto un ampio dibattito.

«Ma Ecclestone è veramente quel "brillante" che i giornali qualche volta descrivono?» hanno chiesto i ragazzini. E Vittorio «Ecclestone è un uomo che nel campo delle corse vede anzitutto l'aspetto economico; ma non è il solo team manager che ragioni in questo modo. Molesty è lo stesso, e in certe occasioni non c'è bisogno che andiamo fuori Italia per trovarne degli esempi...».

L'allusione è talmente chiara, sottolineata da risatine dei giovani comaschi che, attenti lettori dei giornali, si ricordano di un ritorno a Canossa del monzese e gli sparano: «Ma non sei tornato tu da Ferrari all'inizio della stagione a chiedere una macchina?».

Scoperto chiaramente, Vittorio in cassa, e con tutta sincerità ammette: «Sì, è vero ci sono stato, ma che avrei dovuto fare? Io sono un pilota, mi sembrava di essere pronto anche per una Ferrari, e alla March non mi avevano ancora detto chiaramente cosa volevano fare. Così sono stato a Maranello, ma come al solito le risposte sono state talmente sul vago che appena ho trovato una seppur minima garanzia altrove me ne sono andato...».

«Ma come hai fatto a vincere nel diluvio di Zellweg?». «Devo essere riconoscente all'Alfa Romeo che mi ha fatto correre precedentemente nella 1000 km. sport, con Merzario, in occasione della qual corsa, disputata sotto il bagnato, ho avuto modo di studiare bene la pista e di imparare le giuste traiettorie sul bagnato, che poi mi sono venute utili durante il Gran Premio».

«E della gara di F.2 a Vallelunga?». «In questa occasione non ho veramente avuto problemi, a parte le difficoltà della messa in moto all'inizio della seconda manche. Poi quando la macchina è partita, è sempre andata come un orologio. Per il '76 spero di fare qualche gara, magari con Osella».

d. b.

l. c.



**LE CONFIDENZE**

di Eoin S. YOUNG

## Graham HILL signore di campagna

LONDRA - Pensavo che le luci stralati del villaggio di Shenley fossero un po' deboli mentre stavamo passando per recarci a casa di GRAHAM HILL per la cena. Quando finalmente raggiungemmo il viale d'accesso la ragione divenne ovvia. La stupenda casa di campagna era illuminata in uno splendore di luci, che doveva aver pesato sulla rete nazionale e non c'era da meravigliarsi che il povero villaggio di Shenley stesse lottando per un po' di luce, laggiù! Ho accennato questo fatto a Graham ed egli mi ha dato uno di quegli sguardi dall'alto dicendo che avrebbe spento l'illuminazione non appena l'ultimo ospite fosse arrivato. Ho avuto però l'impressione che non fosse tanto preoccupato per l'illuminazione stradale del villaggio quanto per la sua bolletta della luce...

La casa di Graham e Betty è uno di quei posti che danno un senso piacevole quando si passa e si vedono tutte queste belle cose. Si sa che qui abitano coloro che si sono guadagnato tutto ciò che si vede e che veramente meritano di ritirarsi in bellezza. C'era un tempo in cui ritenevo che Graham sarebbe diventato vittima della sua stessa ostinazione e che sarebbe stato distrutto sulla pista, perché si rifiutava di vedere la realtà. Adesso che si è stabilito nel suo nuovo ruolo come direttore di team, padrone, personaggio e gentiluomo di campagna, si sente che alla fine ce l'ha fatta a uscirne in bellezza. Egli è quel tipo di persona che non ti dispiacerebbe vedere ricevere dalla Regina il titolo di cavaliere per i suoi servizi nelle corse.

Ho chiesto se la casa avesse una storia particolare, ma Graham ha detto che non lo crede, salvo il fatto che Elgar aveva composto alcuni pezzi della sua musica nella stanza apposta della parte posteriore. Questa stanza per musica è adesso adibita ai giochi di Damon, Bridgette e Samantha. Ci si può immaginare sir Edward Elgar che terminata la metà di un pezzo particolarmente difficile del suo concerto di violino, si trova Damon Hill che sbucca all'angolo della casa col gran fracasso sulla sua moto Bultaco...

• TOM PRYCE è un furbo gallesse che sa riconoscere una buona occasione se la vede. In occasione del ballo di Doghouse a Dorchester ha vinto una cassa di whisky di malto Glenfiddich come premio della lotteria, ma, dato che a un pilota di GP astemio come lui ci vogliono, diciamo, 30 anni per bere una dozzina di bottiglie, si è messo a venderle sul posto per 3 sterline a bottiglia!

## Ma la UOP ha letto il rapporto?

• PUBLIMOTORING, la società per la promozione delle corse automobilistiche di Ginevra ha rilanciato le annuali cifre di affluimento del pubblico in questa stagione. Esse dimostrerebbero che la presenza dei spettatori è aumentata in tutto il mondo del 7,04 per cento nell'anno scorso, malgrado le incertezze economiche che avrebbero potuto influenzare negativamente questa cifra. I 14 GP validi per il campionato sono stati visti da 1.689.000 spettatori. Le cifre dimostrano inoltre che la F. 5000 negli Stati Uniti è salita del 27,6 per cento in rapporto al 1974 con un totale di 280.900 persone che si sono recate a vedere sette corse. «Publimotoring» assicura che queste cifre sono state fornite dagli organizzatori delle corse, dalla Goodyear Racing Division, dalla FIA e ACCUS e presume che siano approssimate per difetto.

Il GP di Germania guida la classifica individuale con una folla di 300.000 spettatori, mentre il GP piuttosto bagnato dell'Austria ha attirato 200.000 persone. In Brasile il conto è di 160.000, a Monza di 120.000, in Argentina 110.000 come a Silverstone. La pubblicazione conclude: «Queste cifre e questa tendenza fornite dall'esame dovrebbero costituire delle utili indicazioni per il numero di sponsors delle corse automobilistiche, come per quelle aziende che sono interessate ad ottenere una parte del dinamismo e dell'incidenza delle corse internazionali d'automobile, questo sport sempre più popolare». La Publimotoring ha curato la promozione delle corse della Uop in Europa, ma evidentemente la Signal Corp. che cura i suoi interessi pubblicitari generali non deve averla letta, se ha fatto cancellare l'attività agonistica.

• Gli uomini della SHADOW, Alan Rees e Tom Pryce erano depressi quanto ci si poteva aspettare in chi si è visto tagliare la fonte finanziaria. Però assicurano che correranno lo stesso in F. 1 nella stagione prossima, malgrado il ritiro della UOP. Anche Jackie Oliver era presente alla festa di Hill e sembrava colpito come tutti gli altri dalla notizia della UOP. Era stato nel loro ufficio a Chicago il giorno prima di questo annuncio e non c'era stata aria di un imminente condanna definitiva. Si parla di un nuovo importante sponsor per il team. Però se questo sponsor non sarà americano sembra improbabile che la Shadow rimarrà nella F. 5000 statunitense. E questo lascerebbe i signori Schecter e Oliver senza corse per la prossima stagione.

## SCHECKTER «vergine» alla 6 ruote

• «Non le dirò niente sulla nuova macchina e anche nessun altro lo farà. Prevedo che non lo facciano. E non mi seccò tentando di

rintracciare Patrick per interrogarlo, perché anch'egli non le dirà niente...». Questo diceva KEN TYRRELL al telefono, però non stava parlando con me. Mi trovavo per caso nel suo ufficio mentre era al telefono con qualcun altro. Un giornalista curioso forse? Bernie Ecclestone desideroso di scoprire se doveva aggiungere altre due ruote anteriormente alla sua Martini-Brabham (come gli altri quattro cilindri in più) per l'anno prossimo? No. La ricerca di dettagli sulle prove della sei ruote proveniva da Jody Schecter, arrivato appena dagli Stati Uniti e impaziente di aggiornarsi sugli ultimi sviluppi! Ma Tyrrell non è stato così secco per l'amor di esserlo, o perché fosse il suo modo di chiedere al suo pilota come mai gli ci fossero volute quattro settimane per tornare dal GP d'America. Continuava a spiegare, a un Jody senza dubbio a terra moralmente, che desiderava si mettesse al volante della macchina senza preconcetti su come fosse la maneggevolezza della macchina.

«Ciò che voglio da lei è che rimanga completamente neutro, senza essere influenzato. E ciò perché mi possa dare un'onesto opinione sulla macchina...». Di fatto, la prima volta che Jody ha visto la Elf-Tyrrell sperimentale era quando stava girando lentamente giù dal viale d'accesso della Haigh Hall presso Standish nel Lancashire, con nessun altro al volante che Jackie Stewart e con due passeggeri sull'aleone (gli sposi giovani di casa Tyrrell). Deve essere stata la macchina più cara mai utilizzata per un matrimonio e anche l'autista più caro, per Bobby Tyrrell e la sua giovane moglie Alison.

• TONY BRISE, a cena, stava parlando del suo primo viaggio ad Hong Kong come ospite di Teddy Yip. Naturalmente avrebbe corso con una delle macchine della «fotta» Yip in occasione del GP Macao. Sbagliato. «Non ho mai nemmeno pensato di correre su questo circuito. Sarei veramente un ipocrita della GPDA se lo facessi, dopo tutto ciò che abbiamo detto sulla sicurezza delle piste. Solo ferie perciò e a vedere il GP di kart e la corsa a Macao». Tony è stato un ottimo «kartista» prima di trasferirsi alle corse con macchine di normali dimensioni.

• Mi chiedo ancora cosa abbia pensato NEIL McNAB, l'altissimo capo della Texaco Corse, quando ha visto la distribuzione degli adesivi (insieme con un bicchiere di cartone riempito di alcune gocce del prodotto fumante) da parte degli uomini del Cafe do Brasil, che forniscono una piccola fetta d'appoggio finanziario personale per Emerson Fittipaldi. Sugli adesivi era scritto «Cafe do Brasil, le combustibile d'Emerson Fittipaldi».

• HARALD ERTL (che nome splendido per un pilota da corsa, Hertle). A proposito si pronunzia come si scrive secondo lui, ma è falso, si dice «hurtle» come schiantarsi) è uno dei novellini più impressionanti nelle corse di GP, e diversi «assi» l'hanno trovato piuttosto difficile da passare a Monza. Non li bloccava, però, andava semplicemente estremamente veloce sulla sua Hesketh. E' piaciuto la sua citazione su cosa vuol dire essere un vero pilota di F. 1 «avere una macchina, un motore, un pilota, un meccanico e un giorno di prove!».

• Il gioielliere argentiere Tessiers di New Bond Street ha mostrato l'ultimo grido nel campo

dei regali natalizi per la moglie di un membro del Bentley Drivers Club. Si tratta di una spilla di brillanti tagliati a rosetta con il centro di smalto verde a forma del simbolo della Bentley. Hugh Young del BDC dice che «l'etichetta verde» della Bentley è quella della Speed Six di 6 1/2 litri, che fu costruita e venduta solo nel 1929 e nel 1930 e l'uomo di Tessiers conferma che la data di fabbricazione è del 1930. Perciò è un pezzo di gioielleria abbastanza desiderabile per l'uomo che possiede una Bentley d'annata o due, a cui piace che sua moglie ne porti testimonianza. Quanto? Da Tessiers si ha la tendenza ad essere molto discreti e non si parla di cose come il denaro, specialmente se credono che chi chiede non ne disponga abbastanza. Perciò è da immaginare che deve costare molto...

## AMON pronta solo per maggio

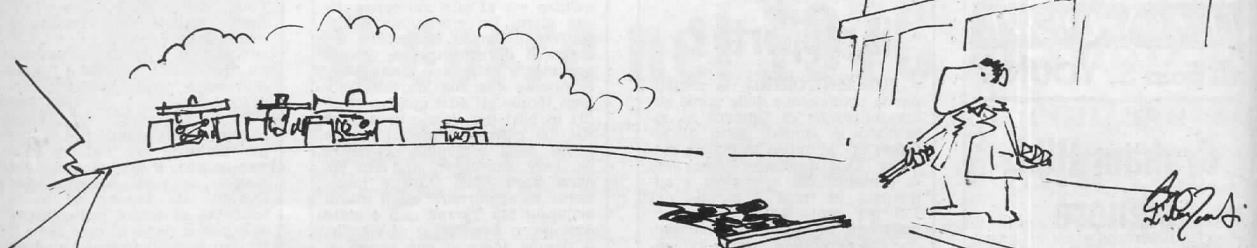
• MO NUNN, capo della Ensign mise in guardia i giornalisti a Watkins Glen che non desiderava leggere qualcosa sull'incidente di Amon nel senso che fosse un altro incidente di sfortuna nella carriera di «Crissey». Chiesi a Chris, all'ospedale, se preferisse scrivessimo che l'incidente era stato una fortuna. Rise, il che era buon segno perché non ha avuto molto da ridere sopra a tante cose ultimamente. «Mo ha la sua teoria sulla fortuna e le corse. Non crede che esista una cosa come la malasorte. Ritene che sia tutta un'idea».

Chris si trova ora nella parte posteriore dell'ala Greenland del Royal Berkshire Hospital presso Reading, con il piede destro tirato su verso il soffitto e rimarrà così ancora per un po'. A causa di complicazioni con la dita del piede fratturato nel bizzarro incidente stradale in California, si è dovuto fare trapianti di pelle e delicati interventi alla ossa per salvare l'alluce e l'altro dito al piede destro («doveva essere proprio il piede sbagliato a rompersi»).

Chris si trova di fronte alla prospettiva di non poter camminare prima di Natale. «I muscoli nella gamba si sono contratti stando così, tirato in su. Speriamo che non debba perdere la serie Stuyvesant in Nuova Zelanda, come la prima corsa di F. 1 in Sud Africa». In questo stesso periodo dell'anno scorso Amon era stufo della F. 1, con la sua politica e le sue liti. Però dopo che ha firmato con la gente della Ensign, ha d'un tratto capito che la F. 1 resta bella se ci si trova in un team che non sia dilaniato da problemi interni. «Mi piace veramente stare con il team di Mo. Non ci sono noie con loro. Immagino che prima fossi sempre cemente stufo di tutte quelle storie...». Si imbarcherà perciò soddisfatto in un programma di riabilitazione non appena gli sganceranno la gamba penzoloni. Però dovrà mirare piuttosto al GP di Spagna che a quello dell'Argentina.

Eoin S. Young

L'annuncio di FITTIPALDI irrita il GRANDE SPONSOR: si cercano alternative ma si minaccia anche...



# La MARLBORO smette?

● QUESTA SARA' UNA SETTIMANA CALDA per il mondo della F.1. E' appena passata la tempesta del braccio di ferro CSI-Organizzatori - F.1 - Constructors Association, che esplose la bomba Fittipaldi. Nelle pagine precedenti avete letto tutti i particolari che si conoscono sulla grossa novità, poi mentre stavano per chiudere questo numero in tipografia, è arrivata la « nota » (da Losanna) che leggete accanto. Dal tono del servizio appare lampante che la Philip Morris-Marlboro è stata colta in contropiede dall'annuncio. Magari a Losanna non erano convinti che questo altro braccio di ferro sarebbe stato portato dal loro ex campione del mondo fino alle estreme conseguenze. Il duro rifiutarsi finora alle richieste di aumento da parte di Fittipaldi (accusato tra l'altro - dicono - dal suo sponsor « fumante » di non aver reso troppa attenzione alle serate pubblicitarie concordate) non aveva forse fatto pensare ad una scelta risolutiva da parte del brasiliano.

Gli accenni e le parole di Pat Duffeler per giudicare l'episodio sono illuminanti di questo risentimento. Si arriva chiaramente persino alla minaccia estrema, quella del ritiro; possibilità che si paventa a ogni scadenza annuale ma che quest'anno sembrava comunque escludibile per l'impegno messo dalla Marlboro nel risolvere la vertenza CSI-costruttori F.1 addirittura con la decisione di versare 5000 dollari a corsa, per pareggiare quella differenza di budget che non si riusciva a sanare altrimenti (con la Marlboro vanno intesi su quella cifra in società gli altri sponsor più rappresentativi).

Potrebbe essere stato anche questo esborso impreveduto ad aver fatto irridire la Marlboro su certe cifre: è comunque certo che questo vedersi piantata in asso, a due mesi dall'inizio del nuovo mondiale F.1, non può non suscitare indispettito risentimento. Non appare peraltro concepibile che di punto in bianco, la Marlboro smetta, anche se è dei giorni scorsi la notizia che il budget del '76 sarebbe stato comunque ben più contenuto, al punto che sarebbe stato rifiutato a Merzario quell'appoggio di concorso nel patrocinio di una F.1 per lui, che finora la società svizzera del tabacco non aveva mai fatto mancare al comasco (anche l'anno scorso solo per Merzario, Frank Williams ebbe ancora dei soldi). Merzario ha riavuto firmato il suo contratto personale ma invece altri piloti del World's Championship Team si sarebbero

LOSANNA - Sabato Emerson Fittipaldi è andato in aereo a Vienna per assolvere al suo impegno con la Marlboro di presenziare al « Jochen Rindt Racing Show », poi è tornato in Brasile mentre ci si aspettava che rimanesse in Europa per effettuare delle prove a fine settimana al « Rjcard ». E lo stupore, nel giro Marlboro, è diventato tanto. Si fa notare che a rendere la storia incredibile è il fatto che la Copersucar si sia dimostrata totalmente poco competitiva in questa stagione e lo provò Arturo Merzario quando salì sulla macchina del fratello di Emerson, proprio per desiderio dell'ex campione del mondo, che si vede cercava un giudizio « esterno ».

Questo fatto porta alla convinzione che la faccenda debba essere puramente « patriottica » oltretutto finanziariamente molto attraente.

Il direttore del Marlboro World Championship team, PAT DUFFELER, che era tanto colpito quanto sorpreso da questa notizia, ha detto: « Non siamo al corrente di una tale combinazione che, in ogni modo, sarebbe in contrasto con gli accordi presi alla fine dell'estate. Ci auguriamo che Emerson riesaminerà qualsiasi offerta che possa avere ricevuto e che rimarrà con il team Marlboro - Mc Laren nella prossima stagione. Sono completamente stupito che Emerson desideri di cambiare team, perché qui egli ha un'organizzazione super-competitiva e una macchina che lo è altrettanto. I termini finanziari che sono stati negoziati questa estate sono sostanziali e io ritengo che soltanto una somma straordinaria o un desiderio - per una ragio-

viste tagliate le munifiche erogazioni « pubblicitarie » delle scorse stagioni.

Tutto può dunque avvenire. Mc Nally conferma che è stata subito presa in esame la soluzione alternativa per la Mc Laren, anche se altre voci inglesi assicurano invece che la squadra di Ted Mayer è in seri pasticci. Non solo potrebbe non riavere la Marlboro (che aveva solo in virtù dell'accordo per Fittipaldi) ma potrebbe trovarsi in difficoltà anche per Mass, non più sostenuto dalla Ford tedesca.

E' tutto molto fluido. Certo che la Mc Laren d'un colpo ha perso tanto (sponsor a parte: oltre la prima guida, il suo disegnatore tecnico Alistair Caldwell, alcuni meccanici (che si diceva tonnarono in Australia), c'è anche il d.s. Phil Kerr che cambia attività. La vera incognita resta in ogni caso la Marlboro. E a portare un elemento di confusione in più c'è un episodio che risale ad alcune settimane fa e che, alla luce di quanto avvenuto ora, si offre a curiosa interpretazione. Pare che all'Autodelta sia stata offerta abbastanza pesantemente l'occasione di un contratto triennale di sponsorizzazione, purché l'Alfa si impegnasse a realizzare una sua macchina di F.1. L'intervento Marlboro sarebbe sta-

to immediato e massiccio per questa operazione, con l'intesa di prendere le mosse dal '77.

Ma la ritrosia e la immane lentezza burocratica dell'industria di Stato nell'affrontare con piglio di realismo affaristico la proposta, avrebbe irritato gli svizzeri, facendo « sfumare » il suggestivo progetto, che comunque permette di azzardare ipotesi significative, per coincidenze forse non proprio casuali.

● Le classifiche ufficiali delle gare svoltesi in Italia compaiono con notevoli ritardi nei vari notiziari della CSAI, che hanno una scadenza all'incirca mensile. Le varie segreterie della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana si prendono - giustamente - tutto il tempo necessario proprio per rendere pubbliche delle classifiche « buone », dopo aver cioè vagliato ogni risvolto dell'incartamento di chiusura ed atteso i risultati degli eventuali reclami e appelli.

Sul Notiziario n. 10 (31 ottobre), appare finalmente la classifica della contrastata gara EuroGT di Imola, quella dei passerotto Porsche, per intenderci. Meraviglia: per la CSAI ha vinto Fitzpa-

ne o un'altra - di ritirarsi dalle corse competitive di F.1, potrebbe incitare Emerson a un tale passo. Egli è troppo brillante e intelligente per fare un tale importante passo senza prenderlo prima in seria considerazione e posso soltanto sperare che la dichiarazione della Copersucar giovedì scorso sia stata o prematura, o inesatta ».

Quando è stato chiesto a Pat Duffeler chi, nell'ipotesi che Fittipaldi dovesse lasciare il team, prenderebbe al suo posto, egli ha risposto: « Dovremmo seriamente riesaminare l'intera situazione, inclusa la possibilità di un totale ritiro da parte nostra dalle corse automobilistiche. Per il tempo della nostra partecipazione alle corse automobilistiche, abbiamo sempre considerato il nostro impegno come una forma di associazione di parità. Però se i piloti, i costruttori o qualcun altro in stretto rapporto agisce in modo così privo di etica, società importanti come la Philip Morris, non saranno probabilmente più interessate a rimanere coinvolte nelle corse automobilistiche ».

« Non bisogna dimenticare che la Mc Laren e noi stessi abbiamo investito forte su Emerson, il quale, dopo i nostri accordi verbali di questa estate è portatore di informazioni segrete e confidenziali per quanto riguarda la nuova e fino ad ora non annunciata macchina ».

Comunque varie trattative sarebbero già in corso e sembra che la Marlboro e la Mc Laren non avranno molti problemi a sostituire Fittipaldi.

Patrick McNally

trick, secondo è arrivato Schickentanz, terzo Ballot-Lena. Ed i risultati della verifica tecnica post-gara? Ed il seguente « polverone » alla 100 Km di Monza ed alla 6 Ore Mondiale di Pergusa? E l'opposizione in sede CSAI dei due teams interessati? E l'omologazione formale dei particolari incriminati cui è stata costretta la Porsche? E l'appello (respinto) dei due teams alla FIA?

Niente, per la CSAI (di Roma) non è successo niente. E dire che si è trattato di una bella prova di carattere dei nostri commissari tecnici e di una vittoria dell'autorità sportiva italiana di cui la CSAI stessa dovrebbe andare fiera, non di un episodio accaduto in Nuova Zelanda...

A proposito, siamo spiacenti con Spreafico, ma non fu lui ad arrivare secondo in F.3 al « Lotteria » di Monza. E' stato « Il Liscio », lo dice la CSAI nello stesso Notiziario. Peccato che « Il Liscio » non abbia fatto neppure le batterie.

● L'ultimo pilota in ordine di tempo ad aver provato la BRM a radiatore anteriore è stato IAN ASHLEY, che ha ottenuto tempi rimarcevoli.

● Il Presidente della CSAI ing. ROGANO, subito dopo l'approvazione da parte del C.G. dell'ACI del finanziamento all'autodromo di Imola, si è affrettato a tranquillizzare Ferrari dell'avvenuta operazione.

● Dicono che DE TOMASO, nell'euforia del suo show modenese con il Ministro Donat Cattin, abbia confidato ad alcuni amici: « forse verrà giorno che dovrò occuparmi anche della Fiat... ».

Marcellino

● Le hanno provate un po' tutti le Brabham-Ford Cosworth versione '74 (che Ecclestone aveva girato a Chiti: « le segol »): da Nilsen e Patrick Neve (nella foto) a Ribeiro ecc. Il fatto è che sono in vendita. Anzi ora sono già vendute: per 100.000 sterline le ha rilevate (con tutto il materiale di scorta) il team « Club del Giovedì », quello che avrebbe un gruppo di finanziatori « miliardari » e che hanno fatto correre finora una ottima F. 5000. Il primo pilota interpellato per guidare una di queste E. 1 è stato Merzario (ma ci vuole uno sponsor d'appoggio), intanto soldi personali alla mano si sono fatti avanti l'americano BRETT LUNGER e il tedesco HERTLE, che sembrano ormai nettamente favoriti a suon di dollari e marchi.



MINARDI ha deciso

il programma 1976

## MARTINI per primo in F.1 a IMOLA

ROMA - Il giorno del Consiglio dell'ACI era a Roma anche Giancarlo Minardi che nel pomeriggio avrebbe fatto l'avvocato difensore in favore del suo pilota Campacci nell'appello per la famosa gara di F. Italia ad Imola. Altro scopo del viaggio era la costituzione della nuova Scuderia Everest che prende il posto della ormai scomparsa Passatore. Anche se restano da definire ancora diversi dettagli sia nella gestione della Ferrari Formula 1 che nei programmi di F. 2 e F. 3, per il «Tyrrell di Romagna» il '76 è ormai piuttosto delineato.

«Fra un po' verremo a Vallelunga con la Ferrari per continuare i test con i due piloti definitivamente scelti: Flammini che per noi non è stata certo una sorpresa e Martini che in prova con la F. 1 mi ha dato maggiori soddisfazioni che in corsa con la F. 2, probabilmente per mancanza di tempo da dedicare alle gare. Sicuramente correranno entrambi anche se con Ferrari restano da definire diverse cose nel programma di gestione; eventuali ricambi e possibilità di fare correre la macchina con gli sponsors che vogliamo, soprattutto. Le gare non saranno comunque probabilmente più di tre: dovremmo cominciare ad Imola il 18 aprile con Martini e il problema di scelta del pilota non si porrà perché c'è la concomitanza di Zandvoort con la F. 2 che è la meta alla quale punta Flammini nel '76. Poi ci sarà il Gran Premio d'Italia ed un'altra gara a meta estate, forse Germania od Austria. Per la F. 2, visto che Maurizio è ormai pressoché alla March, avremo soltanto Martini che continuerà come quest'anno mentre la novità sarà la squadra di F. 3 che dovrebbe essere composta da Brancatelli e da Campacci con March 763. Il primo ha bisogno di presentazioni ma anche di Campacci ho molta fiducia e se in F. Italia non ha reso come ci si attendeva è stato solo perché per alcuni mesi è stato tormentato da una banalissima malattia che però nessuno aveva scoperto».

Per Brancatelli, nel caso accettasse l'offerta romagnola, ci sarebbe a disposizione una seconda March di F. 2 da utilizzare nella seconda metà della stagione ma l'ex-campione della F. Italia al momento non può dare una risposta, sia per via della proposta March-ufficiale sia per i legami di affetto e di riconoscenza che lo legano al tecnico Pavanello che ha favorito in tutti i modi la stagione '75 del pilota.

d. b.

### La G.M. rinuncia allo Challenge OPEL-KADETT

ROMA - Per la General Motor il '76 pareva l'anno buono per varare finalmente lo Challenge con l'Opel Kadett, già previsto nello scorso anno e poi improvvisamente rinviato. Al contrario soltanto verso la fine di novembre la Casa sarà in grado di svelare i propri piani mentre al momento l'unica cosa certa è che il ciclo di gare sarebbe imperniato sulla Kadett 1200. Cadono dunque le supposizioni sulla più potente ma anche più costosa Kadett 1900 ed anche il previsto kit di preparazione potrebbe restare una iniziativa senza seguito per mancanza di tempo.

IL  
GIORNALE  
DELLE  
SCUDERIE

## Anche Giorgio insiste in F. 2

ROMA - Un po' di ossigeno anche per il romano Carlo Giorgio che dopo due stagioni in F. 2 con sponsorizzazioni saltuarie ed esigue, ha ora trovato l'appoggio delle Cucine Ariston che gli permettono di guardare al '76 con maggiore serenità. Evidentemente la grinta e la determinazione che il pilota ha sempre avuto anche con mezzi del tutto inadeguati, alla fine gli hanno dato ragione e l'anno prossimo farà squadra con il giovanissimo fiorentino Niccolini che ha già acquistato una March ultimo tipo.

March naturalmente anche per Carlo Giorgio mentre per entrambi, i motori non saranno gli imperversanti BMW bensì due Brian Hart modello '76 che, almeno sulla carta, si annunciano competitivi rispetto ai motori tedeschi. Si tratta del tipo 402 (con basamento lungo) che l'ex-pilota e tecnico inglese ha disegnato ex-novo, mantenendo del vecchio Ford soltanto le dimensioni di corsa ed alesaggio. Con bielle in titanio fornite dalla Novamotor (sono le stesse del Cosworth FVC che da qualche tempo escono dalla «factory» novarese) Brian Hart denuncia 295 CV a 9500 giri mentre il peso dell'intero motore, per il quale sono state impiegate un gran numero di leghe leggere, è decisamente sorprendente: appena 107 Kg. In Inghilterra viene venduto per 6000 sterline mentre le revisioni (previste dopo 1000 Km.) costeranno 600 sterline.

## Bilanci e programmi per la «RACING SCHOOL» 8 anni dopo Un centro sportivo MORROGH?

ROMA - A marzo dell'anno prossimo saranno otto anni che Henry Morrogh opera in Italia con la sua scuola di pilotaggio e con le sue mille iniziative personali che hanno permesso a molti giovani talenti di uscire dall'anonimato e di calcare i primi importanti passi agonistici. Ambientarsi inizialmente non è stato facile ed in seguito il simpatico e tenace irlandese ha attraversato altri momenti difficili, con l'apice nel periodo delle tristemente famose «domeniche a piedi» ma senza perdersi d'animo si è sempre rimbalzato le maniche per perfezionare la «Racing School» e per portare sempre un maggior numero di allievi nel campionato di F. Ford che nel '75 ha visto in pista un numero di allievi ed «ex» che corrispondeva ad oltre la metà degli interi partecipanti.

Morrogh comunque non si ferma e con l'intraprendenza che lo ha sempre caratterizzato ha preparato un altro piano di battaglia che lo porterà ad essere ancora più in prima linea nel mondo sportivo italiano. E' quello che ha annunciato sabato 15 novembre nel corso di una ruscuscissima «cena sociale» che ha visto come ospiti d'onore Flammini e Brancatelli, oltre che la partecipazione del dottor Saliti, del segretario-CSAI Moretti, e del dottor Luciano De Luca. Ancora erano presenti Carlo Micci, Gino De Sanctis, l'editore Ubaldini e tanti, tanti piloti tra cui la giovanissima «promessa» (al momento del kart) Emanuele Pirro, di appena 13 anni.

Come sempre continueranno la scuola di pilotaggio, le gare-club aperte ai giovani piloti ed ai dilettanti (ed ora al vaglio della SC tecnica della CSAI per un inquadramento) e l'organizzazione per l'assistenza nel prossimo campionato di Super-Ford, ma queste attività ed altre nuove non meno importanti saranno sviluppate sotto l'egida di una Associazione Sportiva senza fini di lucro che ha già ricevuto l'appoggio dell'ACI Italia e che intende creare un legame tra piloti, dirigenti sportivi e fra tutti quelli che desiderano (leggi sponsor, soprattutto) entrare sempre più a fondo nell'automobilismo sportivo.

Una sorta di scuderia, dunque, ma con esperti più moderni e più adeguati ai tempi: tra i principali scopi ci sarà infatti quello di contattare ed incoraggiare gli sponsors che tramite persone qualificate dell'Associazione avranno la certezza di vedere a buon fine i loro sforzi. Per coordinare le attività verrà creato a Roma un centro di incontro per appassionati con sovrastrutture adeguate, biblioteca e sala per consentire lo svolgimento delle iniziative. Infine, grazie agli sforzi di Morrogh, le giovani promesse del kart potranno usufruire di borse di studio stanziate dalla CSAI per il loro ingresso nell'automobilismo.

Per sviluppare concretamente le iniziative, ci sarà una riunione aperta a tutti che si terrà in una sala dell'ACI Italia fra breve tempo, ma già nella serata sociale hanno dato il loro appoggio la CSAI e soprattutto il delegato del Lazio, Saliti, che ha anche animato la serata coinvolgendo numerosi presenti.

«Visto che la prima attività di Morrogh è la scuola piloti e l'iniziativa allo sport, sarebbe interessante chiedere a Flammini che per inciso ho conosciuto nel '71 in occa-

### Le lezioni del programma invernale

● Il 1975 è stato un anno di trionfi per le macchine e i piloti italiani, che sono comparsi ed emersi in diverse formule: molti di questi sono ex allievi di HENRY MORROGH, come Zorzi, Francia, Brancatelli, Truffo, Leoni, Martini e ora anche Giordano Regazzoni e il giovane italo-americano Eddie Cheever, tanto per citarne alcuni. L'attività della scuola continua anche nella stagione invernale e dopo i primi corsi di novembre, terminati in questi giorni, ne sono in programma altri. Per ora le date fissate sono il 29 e 30 novembre, il 7 e 8 dicembre e per la seconda prova di regolarità con assegnazione di premi il 20 e 21 dicembre, sempre a Vallelunga.

E' questa una opportunità unica per coloro che aspirano a cimentarsi nelle corse automobilistiche, subito al volante di vetture monosposto. Per ulteriori chiarimenti si può telefonare allo 06-48.44.29.

## Tutto confermato il CD per il '76 del M.A.C. BRUNICO

BOLZANO - Annuale assemblea del Moto Auto Club di Brunico l'altro giorno presso l'albergo Castelcampo della cittadina pusterese. La riunione ha rivestito particolare importanza in quanto i soci del sodalizio (poco meno di 300) sono stati chiamati alla nomina del nuovo direttivo. Dopo la relazione del presidente uscente Karl Rubenthaler, so no stati onorati i soci con dieci e venti anni di appartenenza al Moto Auto Club di Brunico con distintivi d'argento, i primi, e con quelli in oro, i secondi. L'assemblea ha successivamente eletto il nuovo direttivo. In sostanza non è stato altro che una riconferma dello staff dirigenziale uscente. Ma ecco la composizione della nuova direzione: presidente: Karl Rubenthaler; vice presidenti: Hanny Pezzi e Peppi Oberleiter; cassiere: Veit Demattia; segretario: Ulla Bauer; direttori sportivi: Ernst Gartner e Albert Tonatti; direttori turistici: Franz Bauer e Hubma Falk; consiglieri: Hans Agster, Hubma Baumgartner, Sepp Huber, Hans Plankensteiner, Erna Thomaser, Peter Unterberger e August Wietner.

sione dello smontaggio di ben cinque motori di F. 850, se il tirocinio serve e che cosa gli è mancato personalmente all'inizio della sua carriera».

«La scuola e tutto il contorno che la accompagna serve sicuramente — ha esordito il campione di F. 2 —. Io all'inizio ho pagato pesantemente lo scotto perché non avevo nessuno alle spalle che mi desse consigli sinceri. Anche il tirocinio ci vuole ma un anno dovrebbe essere sufficiente». Anche Brancatelli come ex-allievo è stato dello stesso parere sottolineando che prima di farsi insegnare l'a, b, c dal «professore» irlandese ha perso del tempo inutilmente perché «non sapevo quanti problemi sconosciuti ci fossero nell'automobilismo. Ad esempio che lo starter può dare il via in qualsiasi momento dopo l'esposizione del cartello del 30": la prima volta sono rimasto impastoiato con una marcia sbagliata al posto della prima!».

Il dialogo poi si è ancora più animato quando Saliti ha chiesto agli ex-allievi Biagio Cammarone e Massimo Ciccozzi (che tra l'altro sta facendo di tutto per rientrare «alla grande») e definitivamente con la Super-Ford) le ragioni della loro sfortuna dopo le speranze iniziali. Contraddetto come sempre e con la solita verve dal suo eterno alter-ego Gino De Sanctis, Ciccozzi, non senza diversi applausi, sottolineava che purtroppo «le ragioni economiche contano sempre in modo determinante».

Infine Saliti cedeva la parola ad un dottor Moretti un po' imbarazzato, che comunque se la cavava con diplomazia di perfetta scuola «roganiana» («faremo il possibile per favorire Morrogh») sottolineando che la SC Tecnica tra breve darà un giudizio («ciòè mai!») sottolineava non senza arguzia Saliti) sulla possibilità di svolgere le gare-club.

Molto successo hanno avuto anche i film proiettati tra cui quelli veramente interessanti dell'Alfa impegnata nel Mondiale Marche.



Le scuderie contro il referendum dell'AC BOLZANO

# Litigano per le elezioni ma progettano un autodromo

## SPECIALE AUTOSPRINT

**BOLZANO** - Conclusione particolarmente movimentata per le elezioni del rinnovo del direttivo dell'Automobile Club Bolzano. A poche ore dalla scadenza del termine (sabato 15 novembre) per l'invio delle schede a mezzo posta, è sorta una nuova contestazione da parte di un gruppo di dirigenti sportivi e di piloti di quattro delle cinque scuderie automobilistiche in attività in Alto Adige. Domenico Dima, Hansjoerg Brunner, Renato Menapace, Leo Wohlgermuth, Harald Freitag, sigi Alber e Michele Mastrocola hanno presentato un esposto al collegio degli scrutatori dell'AC, al consiglio direttivo, al collegio sindacale e al presidente sempre dell'Automobile Club ed infine al presidente della Corte d'Assise della sezione penale di Bolzano. I ricorrenti impugnano il procedimento di votazione per corrispondenza in quanto non corrisponderebbe allo statuto dell'ACI. «L'invito alla votazione — si legge nell'esposto — è da ritenersi irregolare e nullo e si appella di indire una nuova assemblea nelle forme e nei modi previsti dallo statuto e dal regolamento».

I contestatori in sostanza che cosa vogliono? «Noi — ci è stato detto — desideriamo un Automobile Club efficiente non solo nel reparto sportivo ma che si interessi pure dei grossi problemi che assillano la nostra provincia, come per esempio quello di carattere viario. Non c'entra affatto la politica».

Sulla questione il presidente uscente dell'AC signor Romano Artoli ha rilasciato una dichiarazione nella quale spiega i motivi che hanno indotto il direttivo ad indire, quest'anno per la prima volta, le elezioni per corrispondenza, anziché tramite la solita assemblea in sede che non consente la totale partecipazione dei soci. «Certo che come consiglio direttivo — ha detto Artoli — ci siamo ben guardati dall'inserire candidati delle scuderie, innanzitutto perché non ci è giunta alcuna proposta in merito, e in secondo luogo perché di scuderie nella nostra provincia ne abbiamo addirittura cinque, più vari gruppi sportivi che non vanno troppo d'accordo tra loro. Se di ciascuno dovesse essere eletto un rappresentante, l'AC si trasformerebbe in una sola grande scuderia. Ritengo personalmente — ha continuato il presidente dell'AC — che il consiglio direttivo debba innanzitutto rappresentare una compagine sociale e non soltanto un settore e che l'attività sportiva sia fin troppo presente nei nostri programmi».

La dichiarazione di Artoli si conclude con una nota sul referendum. «La verifica della spedizione delle schede elettorali ai soci aventi diritto al voto — ha detto il presidente — è stata fatta con il controllo del notaio al quale devono essere indirizzate quelle compilate. L'apertura delle buste avverrà in seduta pubblica di fronte ad un collegio di scrutatori e alla presenza del notaio, per cui è assicurata la massima scrupolosità delle operazioni elettorali».

**BOLZANO** - Gli appassionati dello sport automobilistico dell'Alto Adige non si sono rassegnati dall'idea di dover fare a meno di un autodromo nella provincia di Bolzano. Sono passati pochi anni dal netto rifiuto delle autorità provinciali di allestire un impianto nei pressi di Castelfirmiano, alla periferia sud del capoluogo altoatesino, che già gli «afficionados dell'auto» sono tornati alla carica. E' di qualche giorno la notizia che una importante società germanica (si sussurra la Jaegermeister) sarebbe bene intenzionata a sobbarcarsi le spese per la costruzione di una pista di medie dimensioni della lunghezza di 2500, 3000 metri, dotata di tutte le attrezzature indispensabili ed in regola con le norme internazionali in materia. Il circuito potrebbe sorgere in una località, ancora tenuta segreta per non arrecare allarmismi, della media Val Venosta, a circa 30 chilometri da Merano. Si tratterebbe di una zona non coltivata, lontana dagli agglomerati urbani, che si presterebbe quindi ottimamente ad una pista automobilistica. La ditta che vorrebbe assumersi la spesa per la costruzione dell'autodromo, in cambio del denaro avrebbe chiesto due cose: di sfruttare l'impianto dal punto di vista pubblicitario e di avere la garanzia che la gestione non abbia perdite. Per ciò che concerne la rendita dell'impianto, pare non debbano esserci dubbi. In Val Venosta la pista potrebbe essere usata oltre che dai piloti e scuderie altoatesine, soprattutto da appassionati svizzeri ed austriaci. A questo proposito, l'Automobile Club elvetico avrebbe già garantito l'affitto dell'impianto per almeno dieci week-end all'anno.

Ma la pista non dovrebbe servire esclusivamente ai piloti di automobili: ci sono i ciclisti altoatesini che attendono un impianto per poter disputare le loro gare, in vista anche della prossima proibizione di organizzare manifestazioni su strade aperte al traffico. L'autodromo venostano potrebbe venir costruito con una annessa pista da moto-cross, piscina pubblica, camping, ecc., tutte attrezzature insomma che richiamerebbero, in occasioni di gare, frotte di sportivi.

Si dice che il progetto sia portato avanti dai responsabili dell'AC di Bolzano con l'aiuto dei dirigenti delle quattro scuderie della provincia. (Ma intanto è scoppiata la guerra elettorale). Hansjoerg Brunner, presidente dell'Altoatesina di Merano che riveste pure la carica di consigliere comunale della Volkspartei (il più importante partito di lingua tedesca in Alto Adige) della città del Passirio, ci ha detto che si interesserà a livello politico per far realizzare l'impianto sportivo. La battaglia che sta per incominciare sarà fin dall'inizio cruentissima, combattuta, da una parte da uno sparuto gruppo di appassionati e sportivi dell'auto, dall'altra dagli organi della provincia e dalle associazioni protezionistiche dell'ambiente: una battaglia però che deve essere intrapresa.

Anche in Toscana mini-esposizione a successo

## 5000 ad AREZZO

**AREZZO** - Più di cinquemila persone hanno visitato nei quattro giorni di apertura la prima mostra di auto e moto da corsa organizzata dal Gruppo Piloti Aretini nel foro boario di Arezzo e definito ufficialmente «Motor Show».

Alla manifestazione erano esposti complessivamente un centinaio di pezzi, fra auto, moto e moto d'epoca secondo la fortunata ricetta inaugurata dalla «Firenze Motori» nel 1974.

Fra le quattro ruote particolarmente numerose le gruppo 2 presentate da preparatori e scuderie toscane. Terrosi, aveva portato l'Alpine, Cortina la Junior iniezione, Bacci la 128, l'Autovama la GT Alfa 2000 gruppo 1, Scotti un prototipo 1300, ed altre sportive da velocità e da rally: Stratos, Fiat Abarth, Ford Escort. Completavano l'assortimento esemplari di formula Italia e Ford. La scuderia aretina ha inoltre premiato alcuni esponenti del mondo motoristico e per l'automobilismo riconoscimenti sono andati a Giancarlo Minardi e a Giancarlo Martini.



Giancarlo Minardi premiato ad Arezzo con la Targa d'argento del G.P. Aretini e con la Chimera in bronzo offertagli dal Comune di Arezzo

Quanto costerà la 2 CV-cross?

● L'ennesima iniziativa agonistico-pubblicitaria riguarda, come si sa, la Citroën che ha comunque preferito lanciarsi nel campo dell'autocross. I dirigenti della Casa francese si sono già messi in contatto con alcuni esponenti del «crossismo» italiano che vedrebbero di buon occhio le gare della 2 Cavalli in Italia. Gli accordi dovrebbero prevedere pretese molto miti da parte degli organizzatori delle gare (premi a parte), a patto però che la Citroën-Italia si impegni a commercializzare la 2 CV da cross ad un prezzo estremamente basso.

## Per il Saloncino di Torino

Si terrà a Torino, dal 6 al 14 dicembre, un Saloncino dell'auto da Competizione organizzato dal «gruppo CLIP» sotto l'egida della scuderia Nord-Ovest di Torino. La manifestazione, che sarà vivacizzata da incontri giornalieri con assi del volante, si terrà in viale Balsamo Crivelli 11, al Valentino. Per i nostri lettori, ecco un buono-sconto che riduce il prezzo d'ingresso da lire 1000 a lire 500.

**SCONTO  
L. 500**

**AUTO  
SPRINT**

**SALONCINO  
DELL'AUTO  
DA COMPETIZIONE**

## AI MUGELLO prova & compri

**FIRENZE** - In tema di mostre di auto sportive c'è un interessante progetto per il 1976. Si tratta di un mercato delle auto e moto da corsa da effettuarsi al termine della stagione motoristica all'autodromo del Mugello: i mezzi saranno sistemati sotto il telone di un circo noleggiato apposta, con la pista a disposizione per le prove e le trattative di compra vendita. Ci pare un'idea valida anche perché questo «circo-mercato» dovrebbe essere aperto a tutti i mezzi a motore con esclusione della nautica: vetture di formula, da rally, velocità, da fuoristrada, autocross, stock e moto da velocità, cross e regolarità, oltre al karting. La data è ancora da definire ma si parla del mese di febbraio.

Sempre nel 1976 si avrà la seconda edizione di «Firenze motori», in una versione ancora più ampia e qualificata in programma per il dicembre.

L'AUMENTO-RECORD della BENZINA (è la più cara d'EUROPA) appare un paravento per scelte "politiche" che la stessa industria dell'auto non sgradisce: dimezzare la produzione e triplicare i prezzi!

## Congiura contro gli automobilisti

**E** poi c'è la rabbia! Una reazione emotiva che trova giustificazione nei fatti. Abbiamo (con 315 lire per la super) la benzina più cara d'Europa, la notizia, già di per se stessa è sconcertante ma diventa ancora più preoccupante se confrontata con la reale situazione economica del paese. Una preoccupazione che nasce dall'evidenza. L'aumento del costo del carburante è a tal punto in contraddizione con la crisi da far pensare ad un disegno preabilitato, un disegno capace di portare alla catastrofe.

Non è allarmismo di maniera, tutt'altro! Ci sono le cifre dell'immatricolato a testimoniare dei pericoli che condizionano la ripresa del settore dell'auto. Aumento della benzina, meglio dei carburanti (anche il prezzo del gasolio è stato « ritoccato ») determinano, non lo dimentichiamo, aumento nei costi di produzione della industria. Ed in una situazione di equilibrio (negativo) delicato come questo, ogni variazione dei parametri in gioco può costituire la classica goccia che fa traboccare il vaso.

C'è rabbia, dicevamo, ed impotenza, verso una politica che cambia colore ma non atteggiamento verso l'automobilista. Basandosi sulle sue spiccate doti di sopportazione, si ricorre a lui con sempre maggiore frequenza. Ci si fida nella sua capacità di dimenticare. Dimenticare la tassa per l'alluvione di Firenze, per i terremoti siciliani. Si dimentica della « una tantum », dell'aumento delle tariffe assicurative.

Ma la dimenticanza non è casuale. C'è la mancanza di qualsiasi alternativa valida a convincerlo ad insistere nell'uso dell'automobile.

E la mancanza di una alternativa fa il gioco (sarà un caso?) del governo? L'uso diventa condanna, l'auto un'occasione per promuovere balzelli. E c'è il sospetto che la stessa industria stia di buon grado al gioco, la rabbia di intravedere l'inizio di un processo « involutivo » che sembra sottrarsi alla legge della domanda e dell'offerta. Si scopre che, tutto sommato, anche per l'industria può essere vantaggioso dimezzare la produzione e triplicare i prezzi. Il quadro della congiura è così delineato definitivamente, e si scoprono inaspettati punti di contatto tra interessi (apparentemente) opposti.

La battaglia tra industria dell'auto e governo assume l'aspetto di un comodo paravento che copre gli errori degli uni e degli altri e li trasforma miracolosamente in vantaggi. E la spirale è senza fine. Ora si parla già di ulteriori ritocchi. Entro febbraio — dice il ministro dell'industria — occorrerà rivedere i costi (il Presidente della ESSO parla addirittura di 350 lire al litro). L'atteggiamento testimonia dell'assoluta disinteresse di parte governativa, un disinteresse che rischia di generalizzarsi ad altre vertenze.

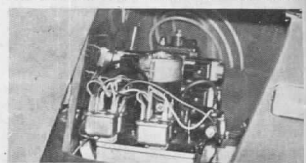
Sulla testa degli operai della Montefibre, della Pirelli e dell'Innocenti si gioca una pericolosa « partita ». Con due anni di ritardo rispetto all'inizio della crisi, anche lo stato si è accorto di dover scegliere tra l'istituzione e ripetizione di carrozzoni di stato e la ristrutturazione economica dell'imprenditoria. La seconda ipotesi sembra quella prescelta. Il ritardo con cui si inizia, però, non consentirà nessuna gradualità, le conseguenze potrebbero essere gravi.

Come hanno reagito alle difficoltà dei disoccupati ISO

## La LELE degli operai



Sopra, l'interno in pelle ed il cruscotto completissimo. Sotto, la centralina elettrica ed idraulica



no anteriore e posteriore con un sistema elettromagnetico, non sono che alcuni degli innumerevoli accorgimenti che, con la « centralina », rendono estremamente lussuosa e confortevole questa ISO-Lele.

La prima ISO-Lele è stata costruita presso la carrozzeria RAMA di Seregno, è stata regolarmente omologata, e può essere messa in vendita a un prezzo interessante, circa 15 milioni IVA e immatricolazione compresa.

Per dare il via ad una serie piccolissima (non più di 20 vetture l'anno) ma tutte costruite a mano secondo i gusti estetici esterni ed interni dei clienti, si aspetta solo che il Tribunale liberi tutta l'officina appena avrà concordato con l'Interauto il passaggio del tutto al gruppo americano. Poi... una persona con un paio di decine di milioni interessato a « sponsorizzare » la costruzione per prendere il via.



La specialissima Iso « Lele » costruita e rifinita da un gruppo di ex-dipendenti della Casa di Varedo. Avrebbero intenzione di farne una piccola serie

MILANO - Sta forse per concludersi felicemente il fallimento della ISO, che quasi da un anno è in mano al curatore fallimentare dott. Giovanni Ambrosoli a al giudice dottoressa Manfrin. Un gruppo americano facente capo alla *Interauto* è interessato a rilevare il materiale ancora giacente nel capannone di Varedo e il nome ISO per costruire negli USA (e solo per gli USA) una cinquantina di vetture per ogni modello della ex-società del dott. Ivo Pera. Quest'ultimo, pare ricercato in diverse Nazioni assieme al figlio per dare spiegazioni sulla conduzione delle sue aziende in Italia e all'estero.

Anche l'ex-proprietario della ISO, l'ing. Rivolta, è rimasto coinvolto in questa situazione. Dopo aver chiarificato la sua posizione al giudice è stato pregato di rimanere a disposizione del tribunale per dare consigli nella intricata situazione finanziaria della ISO - Industries.

Un gruppo di ex-dipendenti della ISO (aspettano ancora i loro soldi, avendo ricevuto un acconto del 25% sul dovuto) sarebbe dal canto suo seriamente intenzionato a fare le assistenze per le quasi 700 vetture ISO che ancora circolano per l'Europa, e vorrebbe costruire qualche esemplare sia della *LELE*, della *FIDIA* e, perché no, anche della *VAREDO*.

L'idea di questi ex-dipendenti ISO (Zanini, Negri, De Lucia, Frigerio, Barbieri, Veggiani, Lorenzon e Chillemi) è di realizzarle su ordinazione, utilizzando il materiale che esiste in abbondanza alla ISO.

Per dimostrare la loro buona volontà (e anche per cercare qualche persona interessata ad una collaborazione... monetaria), il gruppo ha acquistato dal Tribunale tutto l'occorrente per fare una ISO-Lele e l'ha costruita apportando diverse e sostanziali modifiche al modello primario. Il motore è il solito Ford 351

del Mustang, un 8 cilindri a V di 5672 cmc, a cui è stata fatta una coppa in alluminio, e un supporto filtro olio diretto sul motore. Le altre modifiche fatte sulla base dei guasti che si riscontravano sulle vetture sono state un radiatore acqua in rame (più leggero dell'originale di 8 chilogrammi), le uscite aria dal vano motore, centralina relais e fusibili ben visibili nel vano motore, dove è stato trasportato anche il motorino del tergicristallo per avere meno rumore all'interno dell'abitacolo. L'abitacolo è stato completamente rifatto. L'interno tutto in pelle compreso il cielo a coste larghe tipo la RR Camargue, il cruscotto tutto in radica con 8 strumenti e un cassettoni dove è installata la radio-mangianastri stereo che non è così visibile dai ladri, (l'antenna è a scomparsa totale). Cambio automatico, aria condizionata, vetri elettrici, servosterzo, servofreno, spia usura freni, apertura cofa-

## INNOCENTI

# La complessa strategia sul fronte occupazionale dell'auto

## FERRARI

# Anche navi ed aerei!?

# LA FURE CALDE

# L'obiettivo LEYLAND

# è lo stop totale

MILANO - Una soluzione per l'INNOCENTI. Ma c'è davvero una soluzione per l'Innocenti? Sabato scorso la riunione del C.I.P.E. (comitato interministeriale per la programmazione economica) si è protratta per oltre cinque ore. E' presumibile che proprio la crisi dello stabilimento di Lambrate sia stata alla base di tanto impegno. Alla fine, però, i risultati non sono stati pubblicizzati. Il ministro dell'Industria si è «accontentato» di incorniciare privatamente i sindacati e mister Plant.

Che cosa si sono detti? A grandi linee sembra che si sia arrivati alla definizione di una ipotesi di soluzione. Un gruppo industriale italiano, si sarebbe fatto avanti per rilevare tutto il complesso milanese.

Per gli inglesi la soluzione è ottimale. Negli ultimi giorni, il gioco si è fatto più duro.

Gli stessi responsabili dell'Innocenti non nascondono che l'obiettivo finale degli uomini di Plant sia l'eliminazione di «indolore» di tutti i 4500 dipendenti. Per arrivare all'obiettivo finale gli inglesi sono disposti a seguire una linea di azione progressiva, basata su due tipi di intervento. Prima il licenziamento dei 1500 lavoratori decisa ormai un mese fa, poi la successiva eliminazione di tutto il complesso.

La strategia è sottile e tiene conto delle possibili reazioni di parte sindacale. Mister Plant sa di avere alle spalle una multinazionale che gli consente la più completa libertà d'azione. Eppure non ne approfitta fino in fondo. L'atteggiamento lascia perplessi. La Singer di Leini, in Piemonte, è la dimostrazione palese dell'indipendenza delle società a capitale straniero. In quel caso, infatti, i 2000 licenziamenti erano stati decisi dalla Singer alla matina senza che nessuno (tanto meno gli enti locali) fosse in grado di condizionare l'operato della direzione.

Nel caso della Leyland, invece, ad una intransigenza teorica si accoppia una sospetta disponibilità alla conciliazione. Bonita d'animo di mister Plant? Non crediamo, il gioco, in questo caso è molto più complesso. Proviamo ad individuare la trama.

Gli inglesi decidono di ritirarsi dall'Italia. La decisione, però, non è recente; risale ad un paio d'anni fa, prima ancora della nazionalizzazione dell'industria inglese, prima ancora della progettazione (dopo cinque anni di attesa) della «Mini» di Bertone. La crisi offre un buono punto per attuare il proposito. D'altra parte non si può rimandare. Il «taglio» italiano sembra sia stata la condizione posta dal governo inglese per accollarsi il pesante deficit.

Si decide di procedere al licenziamento di 1500 dipendenti. Si «taglia» e ragionato e quindi plausibile. Si calcolano i tempi di lavorazione dello stabilimento di Lambrate si confrontano con quelli riscontrati in Inghilterra e si ricava la necessità di manodopera dello stabilimento, ma in fondo quello dei 1500 licenziamenti è un taglio con funzioni diversive.

In realtà gli inglesi sanno benissimo che l'opposizione sindacale sarà molto decisa, tanto decisa da portare addirittura alla chiusura definitiva dell'Innocenti. Lo sanno tanto bene da porre subito, come alternativa al taglio, la sospensione dell'attività in Italia.

Il gioco, almeno per ora, sembra andare per il giusto verso. Tanto più che, proprio in questo momento, si è aggiunto il favore degli inglesi, un altro elemento (non preventivato) che può rivelarsi particolarmente utile a quanto pare, anche all'interno del CIPE dove qualcuno spinge per la soluzione «traumatica» della vertenza.

I 1500 licenziamenti, insomma, potrebbero costituire un precedente importante e addirittura, chiarificatore. E' il momento di prendere una decisione, continuare sulla strada della soluzione dall'alto o tener dietro all'efficienza delle aziende. La scelta è difficile ma ben si inquadra con «il geniale disastro» previsto dal ministro dell'Industria.

Ora l'intervento di un gruppo privato potrebbe ritardare ancora una volta la definizione di una strategia nazionale nel campo dell'occupazione. Questa volta, però, lo stato dovrebbe rimanere al di fuori dal gioco. Qualche cosa di più sapremo a fine mese. Dopo la riunione del consiglio di amministrazione della Leyland, il 26 novembre, sarà possibile conoscere nei particolari l'«alternativa» deliberata dal CIPE.

m. c.

## Costerà di più l'ebbrezza al volante

ROMA - Anche le proposte di legge che si bisognano di «accantonamenti». Rimasta nel cassetto del Presidente della Commissione Trasporti della Camera dall'estate 1972, la proposta dell'On. Amalia Miotti Carli (DC) e altri tendenti a riformare l'art. 387 del D.P. 30 Maggio '59 che regola l'«utilizzo» dell'art. 132 del Codice della Strada sul «divieto di guida in stato di ebbrezza» ha ora un'autoverole appendice. Un gruppo di nove deputati del PSI (fra cui l'ex sottosegretario ai trasporti, Masciadri) sostiene, nella proposta presentata l'8 ottobre scorso che «dopo un incidente che potrebbe spingersi solo o anche con una iniezione eccessiva di bevande alcoliche è consentito alla polizia stradale l'uso del test dell'«alito del guidatore» e, in caso di accertamento positivo, l'impiego per un accertamento definitivo del test consistente nell'esame dell'alcool contenuto nel sangue previa sottoposizione dell'indiziato all'obbligo di fare prelievo, che dovrà essere effettuato da un medico. Se dall'analisi risultasse accertata l'origine alcolica dell'incidente o comunque la sua componente alcolica, il prelievo è un indice di tasso alcolemico superiore allo 0,80, il guidatore verrà denunciato dall'autorità giudiziaria competente che può infliggergli una pena da due a sei mesi di arresto e da 30 mila a 150 mila lire di ammenda». L'unica variante è di natura squisitamente economica. Sulla base dell'«indiscutibile svalutazione della lira dal 72 ad oggi, Masciadri e C. suggeriscono un'ammenda più elevata di quella proposta allora, compresa tra le 25 e le 100 mila lire.

MODENA - Si vuole che la Ferrari costruisca oltre alle sue Gran Turismo anche materiale per trasporto pubblico, nautico, aeronavale. Si chiede, inoltre, da parte dei sindacati, una assicurazione per gli orari di lavoro nel 1976. Si cerca una garanzia (non sappiamo chi la possa dare in questo momento nei tempi che si fanno sempre più preoccupanti). Ed è stato a questo punto che le trattative sono state interrotte e le parti si sono ritenute libere. Giovedì scorso durante le quattro ore di sciopero dei metalmeccanici alla «Ferrari» è stata tenuta una assemblea di lavoratori appunto perché proprio per la Casa di Maranello era in atto la vertenza. Ci risulta che il numero dei dipendenti in discussione per ciò che riguarda il loro trasferimento (alla Fiat Trattori, alla Bendini e Frascaroli ecc.) siano soltanto 50 e noi accettiamo questa versione, giudicando allora che il problema si riduce a poche unità. E sarebbero in più alla «Scaglietti» che ha circa 300 dipendenti.

Ciò significa che alla «Ferrari» non si pone questo problema? Le unità di lavoratori messi in Cassa integrazione in due distinti periodi in agosto e in ottobre erano 600, il che starebbe a dimostrare che il carico dell'azienda è superfluo per questo numero. Si sa che dipendenti della «Ferrari» erano stati invitati a esaminare la possibilità di trasferimento alla «Fiat Trattori». Anzi, si sono riesaminate le domande che erano già state presentate da tempo quando la situazione si stava aggravando. Questa operazione è stata però bloccata dai sindacati, i quali chiedono la parziale riconversione della attività lavorativa alla «Ferrari» in quanto alla Scaglietti vi è già un accordo per la costruzione di cabinati per trattori dal settembre '76.

Ma già abbiamo accennato che il settore sportivo potrebbe dare un po' di ossigeno al mercato che non è tutto fiacco. Le «silhouettes» e altri modelli in produzione, in versione sportiva o competitiva, potrebbero costituire una alternativa. Così i motori F. 2. Un centinaio di macchine in più all'anno per scuderie e clienti privati (facciamo così, a caso, un numero) darebbero già un motivo incoraggiante a parte la pubblicità che con prevedibili risultati positivi potrebbe derivarne al settore commerciale.

## Ancora metà i «riassunti» MASERATI

●Da MARANELLO passiamo in Corso Canalgrande all'Hotel di De Tomaso dove realmente, come avevamo anticipato, si sono incontrati il Ministro Donat Cattin e De Tomaso. La possibilità di una concentrazione con la Leyland Innocenti (anche sotto le insegne occultate dell'IRI o della Gepi) potrebbe essere una soluzione. Alla allusione di contatti fra De Tomaso e Ford, ecco la smentita data a Milano nel corso della presentazione dei nuovi modelli Guzzi e Benelli. De Tomaso ha detto: «No comment». E, allora, ci sono contatti con gli inglesi (Leyland)?

De Tomaso, intanto, deve risolvere il problema dell'avvio della Maserati. C'è stato un incontro fra il dr. Rocco Spera per la Gepi, De Tomaso e il liquidatore della Citroen Colombani per risolvere alcune procedure relative al passaggio di proprietà. Si debbono concordare, per vendite e acquisti, le leggi italiane con quelle francesi e si può garantire che non è cosa facile. Ancora oggi De Tomaso si trova ad

affrontare situazioni curiose risultando ancora la Citroen proprietaria.

Naturalmente stagnando la situazione il programma ritarda ad avviarsi, mentre il consiglio di amministrazione è ancora da venire. Proceede, al contrario, la graduale riammissione al lavoro dei dipendenti in Cassa integrazione secondo il contingente mensile stabilito nel recente accordo, tanto che oggi sono circa 300 i dipendenti al lavoro, cioè la metà della quota fisata.

Ma i sindacati si riservano di controllare gli elenchi e di dare il loro benestare, così come si sta preparando un elenco definitivo, dopo molte bozze, di quei 150 che dovranno lasciare la fabbrica per essere dislocati presso aziende del settore che fanno capo alla Associazione Industriale e anche questo secondo gli accordi stabiliti.

Ci si chiederà, a questo punto: che cosa fanno i «trecento»? Costruiscono vetture che vengono richieste dai concessionari, modello Bora di preferenza. Poi ci si sta preparando per costruire i telai ed altre parti per le moto. Il progetto, sulla carta, del veicolo a tre ruote è pronto.

I concessionari stanno chiedendo macchine; è un buon segno. Ma i nuovi progetti andranno avanti soltanto dai primi mesi del '76. Si parla di due macchine nuove con carrozzerie «straordinarie», tali da far colpo sulla clientela. Si punta sul nome Maserati, per suscitare fascino e interesse.

m. m.