



Peter MacIntosh

*« Tutto saggio e meraviglioso tutte le creature grandi e piccole »...*

Non si può sempre ispirarsi ad un canto di bambini per descrivere qualcuno dell'ambiente dello sport automobilistico, ma bisogna ammettere che queste parole sono abbastanza adatte per l'Associazione dei Costruttori di F1. Ken Tyrrell, Bernie Ecclestone, Max Mosley e Teddy Mayer, tutti sono rappresentati in ogni forma e in ogni dimensione in un affare che è superbamente competitivo e sono uniti soltanto per assicurare che le feroci competizioni continuino.

Anche se sembra che le sedute di Commissioni si intromettano sempre di più nei circuiti in questi tempi, i membri sono prima di tutto corridori. Quando viene abbassata la bandiera tutte le chiacchiere sono finite; i costruttori si riuniscono per assicurare che la bandiera venga abbassata nei paesi in tutto il mondo e anche per discutere i dettagli di COME debba essere abbassata.

Bisogna ricordare che i costruttori non sono nelle corse solo per tagliarsi una fetta di denaro che potrà avere un valore di 150.000 sterline, ogni volta che si fermerà il « circo » l'anno prossimo; sono in un affare di sopravvivenza. E' probabile che i costi nelle corse di GP siano aumentati più velocemente che per il resto nel mondo, fino a un punto in cui la valutazione delle spese di 600.000 sterline fatta da Ken Tyrrell per una stagione, considerato un team di due macchine, possa essere ritenuta obbiettiva.

## Perfetto coordinatore

Ogni show che diventi tanto grande ha bisogno di essere diretto, ma il ruolo di direttore di scena, in questo caso, deve essere classificato allo stesso livello del domatore di leoni e del funambolo. Come ve la cavereste a unire spiriti che sono in genere interamente concentrati a sconfiggersi l'un l'altro?

Peter MacIntosh è l'uomo ideale per questo compito; enigmatico, stoico, un mediatore con un tocco da maestro di scuola, che lo aiuta ad ammansire i costruttori. Non pretende di manipolare le forze delle corse automobilistiche internazionali.

*« Io non dirigo, i membri dirigono me. Io fornisco un servizio di coordinazione, una segreteria per mettere in atto la politica che è stata decisa dai membri individuali del gruppo ».*

MacIntosh è quel tipo di uomo che esegue tutti gli ordini sollecitamente e precisamente, senza mettersi tuttavia mai in mostra, e di cui i direttori di team e i costruttori avevano veramente bisogno. Lascia che i membri si godano le luci della ribalta, mentre egli lascia silenziosamente

**F**ra le organizzazioni parasindacali dell'automobilismo da corsa quella che attualmente si sente più nominare è la « Formula 1 Constructors Association », che in genere in italiano è preferibile non ridurre alla più semplice e veloce sigla per non indurre ad imbarazzanti assonanze.

La Formula One Association è infatti quella che ultimamente ha preso più piede nel « circo », soprattutto nelle lunghe diatribe con gli organizzatori in materia di ingaggi e premi, ed invece solo un paio di mesi fa sembrava sull'orlo delle scabellate, dilaniata dai prevedibili contrasti che la forzata coabitazione di tante importanti « personalità » faceva continuamente nascondere.

Era stata la Ferrari che ad un certo momento, facendo leva sul fatto di essere il solo vero costruttore ancora presente nell'associazione, aveva espresso l'intenzione di uscire dall'associazione, poiché non si voleva sentire coinvolta in decisioni prese dalla maggioranza degli assembleatori che non facevano al caso suo. Tipico l'esempio dei trasporti oltreoceano con charter in partenza da Londra, sede del 90% dei componenti. E poi, l'associazione non è così ecumenica: certe squadre, come a suo tempo la Hesketh, o attualmente Ligier e Copersucar, non sono « dentro ».

La Ferrari poi lasciò perdere, avendo ottenuto qualche soddisfazione ma soprattutto non sentendosi sufficientemente garantita dalla CSI la quale, per mezzo del suo nuovo presidente Ugeux, svolse un'importante opera mediatrice fra organizzatori ed Asso-F. 1 tale da evitare lo sfacelo dell'organizzazione, ma che parimenti non poteva assumere garanzia proprio presso gli organizzatori nei confronti della casa di Maranello. La quale, una volta che perdesse l'aureola di campione del mondo, si troverebbe abbandonata a se stessa a negoziare volta per volta premi ed ingaggi.

Quindi l'associazione costruttori di Formula 1 resta l'organismo più importante, nel momento attuale non facile di questo sport, certamente titolare di una grossa forza di persuasione nei confronti degli organizzatori.

E' il caso di darle un'occhiata più da vicino, con un'intervista a Peter McIntosh, che dell'associazione è attualmente il segretario dopo esserlo stato della GPDA.

la scena, apparendo e sparendo con le sue cartelle, dando il suo consenso nei dettagli, consigliando cambiamenti di piani con i diversi direttori dei team nel corso della fine settimana delle corse. Discreto.

La sede della F1 Association è stata fino a questa estate in un ufficio a Reading (Berks.). Ora MacIntosh lavora a Londra, sempre con una segretaria che si occupa del lavoro di routine.

## Sempre indaffarato

*« Non esiste un giorno normale, è per questo che mi piace questo lavoro. E' sempre diverso. Varia notevolmente durante un fine settimana di corse; se si tratta di una corsa bene organizzata, ho un fine settimana abbastanza tranquillo, se ci sono molti problemi, ho molto da fare. Mi occupo di questioni accessorie, come combinare dei voli charter, distribuire i regolamenti per la corsa successiva, rispondendo a domande riguardanti la stessa ed i mille e uno piccoli problemi che si presentano ».*

*« La settimana dopo un Gran Premio ho molto lavoro d'ufficio, iniziando alle 9,30 senza interruzione fino alle 19 ed oltre faccio calcoli dei premi in denaro, assicurando che le classifiche delle corse siano giuste, distribuisco il denaro, preparo dei rendiconti per i teams. Non sembra molto, ma siamo solo in due, perciò dopo una corsa c'è un lavorare febbrile ».*

Peter George MacIntosh viene da una famiglia di piloti della RAF, ha 34 anni e la sua educazione era indirizzata verso la professione di suo padre. I suoi studi erano principalmente tecnici, meccanica applicata, lavorazione del metallo, disegni tecnici e anche lingua e letteratura inglese. Suo padre era tenente colonnello per le contromisure elettroniche della RAF e un anno prima aveva lasciato il servizio per diventare direttore dell'Aviazione Civile della Scozia. Per niente sorprendente che il giovane Peter si mettesse nell'aviazione. Dopo aver lasciato la scuola ha passato la procedura di selezione ed è entrato nella RAF in commissione diretta come personale di volo per il 1959-60. Ha imparato a volare con aeroplani con motori a pistoni e jet. Si è allenato su aerei da trasporto a quattro motori a Cipro e si è alla fine ritrovato nel lontano Oriente di stanza a Singapore come co-pilota.

*« Ho passato gli anni dal 1962 al '65 in Oriente e soprattutto in azione nel confronto indonesiano, iniziando con il lancio dei rifornimenti e poi sono andato su un Meteor a due motori, lavorando in collaborazione con la Marina. In quel periodo eravamo anche coinvolti nel Laos, nell'evacuazione dei cittadini britannici dall'India settentrionale quando i cinesi sono arrivati. Siamo anche stati nel Pacifico nello stesso tempo ».*

## Il segretario dell'Associazione F. 1 (ex pilota della RAF) in un'Operazione Simpatia

Membri della F. 1 Constructors Association fuori della roulotte del team Elf Tyrrell nel paddock al Nurburgring dopo la loro riunione per discutere la loro partecipazione al G.P. del Canada 1975. Da sinistra (in piedi) Jim Dilamarter, Vel's Parnelli; Heinz Hofer, First National City Bank Penske; «Bubbles» Horsley, Hesketh; Ken Tyrrell, Elf Team Tyrrell; Colin Chapman, John Player Lotus; Frank Williams, Williams; Luca Montezemolo, Ferrari; Graham Hill, Embassy-Hill; Alan Rees, UOP-Shadow; Teddy Mayer, Texaco-Marlboro McLaren; Vel Miletich, Vel's-Parnelli. In ginocchio: Ray Brimble, Embassy-Hill; Max Mosley, Beta-March; Peter MacIntosh, segretario della Formula 1 Constructors Association



# Mc INTOSH difende i «padrini»



Peter MacIntosh al lavoro nei box a Monaco, discutendo i dettagli della corsa con Bernie Ecclestone e Ken Tyrrell prima della partenza



Peter MacIntosh con il taglio di capelli alla R.A.F., nell'abitacolo di un iet Folland Gnat durante il suo servizio con i Red Arrows, il team acrobatico inglese simile alle nostre Frecce Tricolori

in cui vennero effettuati una serie di esperimenti nucleari americani».

Nel 1965 è tornato in Gran Bretagna e ha seguito un corso di istruttore di volo e di ufficiale di rotta. Circa in quel periodo si è unito a due team di acrobazie aeree con jet Provost, lavorando nella fine settimana. In uno era impegnato nel volo, nell'altro faceva da direttore. Fece delle acrobazie aeree con un jet per due anni e venne scelto nel 1968 per i «Red Arrows» come direttore. Rimase per tre anni con questo team volante sensazionale, portando a termine il suo contratto di 12 anni con la RAF.

Nel 1971 ha cominciato ad essere coinvolto nel mondo dello sport automobilistico, in modo indiretto, entrando nella scuola per piloti da corsa di Jim Russell. «Lo scopo principale era di pilotare l'aereo di Jim, ma presto venni coinvolto dal lato piloti-insegnamento per cui ero molto bene equipaggiato». Diresse per un anno le operazioni di Russell a Mallory Park con il giovane Patrick Neve come numero due. Nel 1974 MacIntosh ha aiutato Neve a sistemarsi nella F3 ed anche se oggi non può seguire da vicino la carriera di Neve (per mancanza di tempo), ovviamente MacIntosh è molto felice dei recenti successi di Neve con la Safrir.

Sembra che in una forma o nell'altra, lo sport automobilistico sia sempre stato presente nella vita di MacIntosh. Quando era nella RAF gestiva dei motor club e mentre era a Singapore aveva avuto strettamente a che fare con il locale Gran Premio di formula libera, fornendo i commissari del motor club della RAF. Anche quando stava con i «Red Arrows» ha conservato un interesse attivo per lo sport automobilistico, organizzando delle manifestazioni aeree, facendole coincidere, quando possibile, con i GP, e iscrivendo una British Leyland 1800 della Casa nella maratona Londra-Sydney.

Quando stava dirigendo i «Red Arrows», MacIntosh, ha incontrato diversi direttori di team di GP, e quando ha lasciato la RAF ha chiesto a uomini come Ken Tyrrell se ci fossero delle possibilità di entrare come direttore nella F1. In quel periodo non ce n'erano, ma quando i costruttori si sono messi insieme per formare la loro associazione, nel 1973, Tyrrell si è ricordato di MacIntosh, e Peter venne tolto da ciò che sembrava essere una carriera di pilota d'aerei.

Mi sono chiesto se MacIntosh abbia notato delle somiglianze fra piloti da GP e i piloti che stanno girando nel cielo rischiando la loro vita nei piccoli jet Gnat. «L'acrobazia aerea non è una cosa competitiva... è piuttosto una questione di costanza. Bisogna fare uno show identico e di alto livello settimana dopo settimana, non importa se piove, grandina o che uno si senta male. E' un po' diverso che girare con una macchina di GP in un tempo competitivo. Ci sono

alcune somiglianze. Bisogna essere in buona salute, è un genere di lavoro in cui bisogna fisicamente controllare la macchina, ma penso che il pilota moderno sia molto professionale e debba prendere la sua professione seriamente. Si trova in un mondo leggermente più limitato di quello di un pilota dei «Red Arrows», il quale, dopo tutto, lo fa soltanto per tre anni e per servizio prima di tornare a altri lavori della RAF».

Dalla sua posizione in mezzo al mondo di GP, MacIntosh è ben qualificato per fare commenti sul futuro di questo sport. «Credo che la F1 abbia un forte potenziale. Fra gli sport professionali, sarà esso che si svilupperà maggiormente. Vedremo un maggiore spostamento d'interesse verso lo sport automobilistico, dato che presenta un'immagine moderna e attraente, e una fluttuazione del favore popolare per quanto riguarda altri sport come il calcio. Sembra che ci siano indizi di questo fatto nelle cifre di affluenza del pubblico. In questo momento ci troviamo in un periodo di recessione mondiale che ha anche la sua influenza sullo sport, ma dappertutto c'è molta gente che aspetta soltanto di poter correre nelle corse di GP e che fino adesso non vi è riuscita. Le cifre sull'affluenza del pubblico sono state molto incoraggianti e io penso che questa ristrettezza economica attuale sia probabilmente una buona cosa, nel senso che costringe le squadre a essere super efficienti finanziariamente e solo le squadre veramente sane sopravviveranno».

## Una prova di forza

E' stato MacIntosh che ha firmato la dichiarazione dell'Associazione dei Costruttori in cui venne annunciato che i suoi membri non avrebbero disputato il GP del Canada, perché non sono stati in grado di accordarsi con gli organizzatori. Questa è stata una prova di forza, un boicottaggio se si vuole, che ha dimostrato al mondo come l'Associazione fosse seria nel suo intento di voler trattare le corse professionali come un affare internazionale che deve essere gestito come qualsiasi altro affare. Sono finiti i giorni in cui gli organizzatori potevano contrattare con i teams individuali per poi pagare di più, sotto banco, alla Ferrari. La Ferrari è adesso uno dei membri più fedeli della associazione e si è tenuta una riunione a Maranello come prova di generale fiducia. La loro posizione nei confronti del GP canadese sarebbe stata attaccata violentemente dalla stampa automobilistica come ulteriore prova di attività di serrata sindacale, solo

e. s. y.

CONTINUA A PAGINA 25



**LE CONFIDENZE**

di Eoin S. YOUNG

**Italiani fans pericolosi**

LONDRA - I tifosi italiani delle corse automobilistiche non sono dei tifosi comuni. Non si installano tranquillamente in attesa che i loro eroi concedano loro uno sguardo o forse un autografo (in caso di gran fortuna). In Italia, l'autografo è la prima cosa che i tifosi vogliono; poi, forse, una stretta di mano. Se il pilota poi si trova ancora fra di loro, perché non cercare di acciuffare un pezzo della sua tuta, una ciocca dei suoi capelli forse? Questa è la ragione per cui in Italia i piloti di GP non sono sempre tanto pazienti quanto potrebbero essere. Hanno semplicemente la vecchia paura di subire danni fisici dalle mani dei tifosi venuti per acclamarli!

Il neo campione del mondo, Niki Lauda ha corso molto più rischi lontano dalla pista che sulla pista a Monza e, nel tentativo di evitare la possibilità di essere chiuso in un angolo, aveva noleggiato una gigantesca moto Benelli 750 cc a 6 cilindri per scappare inosservato dal pericolo, fra la zona dei garages e dei box. L'unico problema era costituito dal fatto che la grossa Benelli stava piuttosto mettendo in mostra chiaramente dove Lauda si trovava in qualunque momento, e dopo una delle diverse riunioni della GPDA nella roulotte della Texaco, Niki, uscendo, trovò i tifosi raggruppati attorno alla sua super moto. Saltò in sella tranquillamente, accese il motorino d'avviamento elettrico e il chiasso di sei tubi di scarico aprì una strada fra i tifosi spaventati dietro la moto. Poi però si fermò. Il motorino d'avviamento stava funzionando ma la Benelli si rifiutava di partire di nuovo. I tifosi trovarono ciò meraviglioso: il loro eroe, dopo tutto, era un essere umano. Sempre più si unirono alla folla tumultuante e allegra. Però Niki fu ancora padrone della situazione: prese la decisione-lampo di abbandonare quella maledetta moto e corse, come corse, a piedi. Fu la sua corsa più veloce!

**Il «socio» di Frank**

● Riuscire ad avere Frank Williams al telefono è una impresa in questi giorni. A proposito di quan-

to afferma Walter Wolf, dice: « Non userei la parola "rilevare" per descrivere la mia situazione con lui. Walter ha comperato una parte del mio team... ma decisamente non è l'azionista di maggioranza. Ciò che abbiamo combinato con la Hesketh, è stato di acquistare il progetto 308C, la completa macchina con cui ha corso James Hunt alla fine della stagione e i pezzi per costruirne un'altra ».

● Un dettaglio che ha trattenuto Ickx dal firmare il contratto con Williams e Wolf è stata la coincidenza di date fra Le Mans e il GP di Svezia. Jacky ha firmato per guidare la Porsche Turbo nelle corse su lunga distanza che includono Le Mans e questa è una situazione che dovrà essere risolta. Se si pensa che la FIA e la CSI sono incaricate di stabilire il calendario internazionale, come possono fissare due gare di grande importanza nello stesso giorno? Evidentemente ciò ha a che fare con il fatto che Le Mans si trova adesso fuori dalla « protezione » FIA e infatti si tratta di una corsa « privata » con un suo proprio regolamento. Perciò la coincidenza di date viene considerata come rim-



Helen Stewart alla « rentrée » (televisiva e pubblicitaria) del marito al volante della Tyrrell F. 1 a sei ruote, si è affrettata a mettere il cartello « IN » di rientro ai boxes. Forse nel timore che ci (ri)prendesse gusto...

provero ufficiale, allo scopo di tenere lontani i piloti di F. 1 dalla corsa di 24 Ore...

● A proposito di Le Mans DEREK BELL aveva da offrire alcune divertenti arguzie quando venne a ritirare il Woolf Barnato Trophy in occasione del ballo della BRDC per essere stato il pilota britannico piazzato meglio a Le Mans. Lo ha vinto alternandosi al volante con Jacky Ickx su una macchina Gulf. « Riuscire a far durare un Cosworth V8 per un'ora e mezzo, è una bella impresa », ha detto Bell. « Farlo durare 24 ore è veramente un miracolo! ».

● Quando MARK DONOHUE ha stabilito il record mondiale su circuito chiuso con una Porsche Can-Am a turbocompressore, poco prima della sua morte, egli l'ha strappato a A.J. Foyt, che aveva stabilito il suo record solo pochi mesi prima con la sua monoposto di Indianapolis. Adesso si dice che A.J. Foyt, come tributo a Mark Donohue, non farà un altro tentativo di migliorare il record, come aveva originariamente in programma.

**Superstar cercasi**

● Era andato fino al punto di prendersi una tuta da pilota nuova di zecca esclusivamente per questa occasione. Perché? Perché non voleva sembrare come un pilota in ritiro. Tutto il suo vecchio stile era ancora lì. Volare giù a Marsiglia ed essere aspettato da un Beechcraft Kingair a 8 posti, il più capace aereo privato prima che ci fossero i piccoli jet, per trasportare il suo gruppo al circuito Paul Ricard, appollaiato sulle colline rocciose sopra Bandol. Così vidi Jackie Stewart tornare in azione. E' stato solo un breve corteggiamento con la F. 1: il pilota di ieri sulla macchina di domani (a 6 ruote), però c'era l'aura frizzante del professionalismo che Stewart genera sempre nei boxes. In un momento di abbandono, in occasione dell'annuncio della nuova Tyrrell Elf a 6 ruote, Jackie è stato sentito mentre commentava: « Questa macchina forse è l'unica che potesse tentarmi per tornare in pista di nuovo ». Mi chiedo

cosa abbia pensato Jody Scheckter mentre osservava Stewart che stava dandosi da fare...

Quando Jackie stava correndo con le camere della TV attaccate anteriormente alla macchina, si è preso il tempo di reinserirsi in questa vecchia e familiare sensazione che soltanto un pilota di prima categoria di GP riesce a sentire. Quando fu sostituito il musetto e la « camera » montata al rollbar dietro il suo casco, si cominciò a vedere il vecchio Jackie. Così Jody commentò tristemente: « Maledizione non mi importa che sia entusiasta, ma non ha mica bisogno di fare un busso! ».

Il rivedere di nuovo in azione Stewart mi ha fatto pensare che cosa sia successo di un superstar in F. 1! Ci son stati Fangio, poi Moss, poi Clark e poi Stewart. Il « ricambio » è arrivato sempre puntuale. Ma sin dal 1974 non mi sembra ci sia stato un pilota di sufficiente grandezza per rilevare il mantello da superstar. Emerson è al di sopra di Niki, ma non sembra nemmeno lui, anche con la sua simpatia al vertice da superstar.

● RON TAURANAC riferisce di aver venduto nove Ralt nel '75 e di aver completato la decima, pronta per la spedizione a un cliente in Sud Africa. Ha inoltre degli ordini per sei macchine di F. 3 da consegnare in gennaio. Gli affari sono andati su costantemente quest'estate e molto credito è venuto dagli sforzi dimostrativi dati dai fratelli-con-gli-occhiali, i Perkins. Esiste la possibilità che Geoff Brabham jr. ordini una F. Atlantic Ralt per disputare la serie canadese del 1976, facendo il pendolare avanti e indietro da Sydney.

**IRELAND pescatore**

● INNES IRELAND, ex pilota di GP con una fama pittoresca, direttore sportivo di AUTOCAR adesso va in giro cercando il petrolio davanti alla costa scozzese. Egli ha fatto una delle sue ormai rare apparizioni a sud dell'Hadrian's Wall recentemente. Innes è stato uno di quei piloti dello stampo di Mike Hailwood, un personaggio alla Peter Pan, il quale desiderava che le corse rimanessero come erano. Quando ciò non era possibile se n'è andato. Il mio unico ricordo di Ireland al « timone » era durante una visita di una nave attraccata in un bacino nel porto di Liverpool nelle ore del primo mattino dopo il GP britannico, che Jim Clark aveva vinto a Aintree all'inizio degli anni 60. Anche Jimmy si trovava fra la gente della festa a bordo e tutti noi ci guardavamo stupiti quando sentimmo che i motori vennero accesi. Il personale di bordo sembrava ugualmente sorpreso (solo Dio sa di che genere di nave si trattava, che cosa ci stessimo facendo o come eravamo arrivati lì). Ora egli è veramente capitano di peschereccio, ne possiede tre, tutti impegnati nella pesca con rete a strascico per sogliole e passere di mare. E si è reso conto che la vita è più facile come pilota da corsa e scrittore...

**Divertirsi nelle corse**

● JAMES HUNT ha tenuto, sempre in occasione della premiazione BRDC un breve discorso ma piuttosto eloquente. Parlando delle corse automobilistiche e delle ragioni perché la gente diventa così profondamente coinvolta in quella che dopo tutto può sembrare soltanto un'occupazione marginale, rispetto al grosso degli affari convenzionali, ha detto: « Molta gente che si occupa delle corse potrebbe guadagnare di più, lavorando altrove e meno, ma se non lo fanno è perché amano le corse. Tuttavia, ciò che dimenticano è di sorridere ogni tanto, dando l'impressione che si divertono davvero... ».

Eoin S. Young

## Mc INTOSH e i «padrini»

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

sei mesi fa, ma adesso la stampa automobilistica appoggia l'Associazione, avendo visto l'onesto tentativo che sta facendo per migliorare i livelli generali delle corse di GP come «business» e come spettacolo.

MacIntosh vede la possibilità di nuovi GP a Singapore, in Giappone, in Australia, ha sostenuto la seconda corsa negli Stati Uniti e vorrebbe più corse in Sud America, dove l'interesse è forte a causa del successo di piloti come Emerson Fittipaldi, Carlos Reutemann, Carlos Pace e altri sulla strada per seguire Fangio.

«In Europa esiste la possibilità di un GP svizzero permanente, ma salvo questo non so. Direi che i GP del Belgio e dell'Olanda sono i meno sani finanziariamente, mentre le corse che hanno una tradizione come Monaco e il Nurburgring sono molto forti. In Belgio la situazione si è resa più difficile per gli organizzatori a causa della non disponibilità di Spa, ed è stato difficile per loro suscitare lo stesso entusiasmo per Zolder o Nivelles. Ma so che esiste la possibilità che il nuovo breve circuito di Spa possa ospitare il GP, perciò forse potrà di nuovo diventare una gara sana».

MacIntosh ha un punto di vista personale sul come si possano migliorare le corse? «Io penso che dovrebbe essere la gente direttamente interessata e coloro che vi hanno un interesse finanziario a prendere le maggiori decisioni che riguardano lo sport. Ad avere la maggior voce in capitolo dovrebbero essere gli organizzatori che forniscono il "palcoscenico" per l'avvenimento, i teams che costituiscono lo "show" e gli sponsor che hanno il loro interesse su entrambe le parti ai due lati della barricata. Penso che dovrebbe verificarsi un più stretto raggruppamento di questi organi per una miglior rappresentanza di questa gente per quanto riguarda le decisioni.

«Vorrei anche che ci fosse una posizione più sensibile per quanto riguarda il numero delle formule e su come i piloti si trasferiscono dall'una all'altra. Sembra che abbiamo troppe formule nazionali e suddivisioni con i teams e piloti che passano rapidamente da una categoria all'altra».

L'anno scorso ci sono stati dei

problemi crescenti all'interno dell'Associazione per quanto riguarda l'eleggibilità di membri, dato che il più prezioso bene del loro stato di associati è evidentemente il gratuito trasporto per le corse nel Nord e Sud America. Adesso il regolamento per i membri è cambiato. «Ora è una questione di prestazioni piuttosto che di preferenze personali», dice MacIntosh. «Il nostro regolamento dice adesso che sono i risultati che ottiene un team a porlo fra i primi 20 e sono essi che hanno diritto a diventare un membro a pieno diritto, senza tenere conto di ciò che gli altri membri possano pensare. Il nostro intero operato in termini di stato di membro, lo stanziamento del bilancio per le corse e tutte queste cose sono basate sul principio delle prime 20 macchine. La qualificazione, la classifica in una corsa, e ogni premio sono basati sui punti. Ovviamente gli organizzatori vogliono trattare con l'organizzazione che rappresenta le migliori macchine...».

Per tirare le somme ho chiesto a MacIntosh se si era fatto un'idea dei personaggi con cui lavora, se la sua opinione su uomini come Colin Chapman, Bernie Ecclestone e Ken Tyrrell fosse diversa adesso che godeva della loro più stretta fiducia sulla base del lavoro.

«Costituiscono un gruppo molto differente che copre tutte le variabili sociali e d'ambiente, ma il punto positivo che ne emerge è che tutti sono al 100% devoti allo sport automobilistico. Sono corridori. Molti di loro hanno fatto tremendi sacrifici personali e finanziari per iniziare la loro attività nelle corse. E' stata una strada difficile ed essi hanno speso molto denaro personale. Ancora oggi il viso di Ken Tyrrell si illumina quando vede che tutte le macchine partono dallo schieramento di un GP, e questo perfino dopo tutti questi anni...».

«Bernie Ecclestone è un corridore al 100% che dà tutto di se stesso e ha speso una fortuna per arrivare alla sua posizione attuale. Per me questa è la cosa più incoraggiante. Nel nostro gruppo tutti sono interamente devoti allo sport e non conosco nessuno che abbia un interesse commerciale o un altro interesse dominante. Costituiscono una forza per il futuro delle corse che si batte per l'attuazione delle cose necessarie. Sono personalmente addolorato di alcune voci di condanna. Sentiamo delle storie che dicono che stiamo per ritirarci, ma non succederà mai. Mi aspetterei che la gente dicesse invece che le corse stanno per diventare fantastiche. Perché è vero...».

e. s. y.

Per ora l'accordo riguarda il G.P. d'apertura (poi dipenderà da... Peterson)

# Solo in BRASILE ANDRETTI su Lotus?

SPECIALE AUTOSPRINT

LONDRA - Il fatto che il G.P. d'Argentina sia stato cancellato ha causato un'impressione in Inghilterra, anche se non è stata una sorpresa. Infatti le assicurazioni in dicembre che la corsa sarebbe stata disputata non sono state prese molto sul serio. Il ritardo dell'inizio della stagione di G.P. 1976 significa naturalmente che c'è una corsa in meno in cui i costruttori avrebbero potuto perdere (propriamente, non avrebbero potuto guadagnare punti, perché le loro macchine per il '76 non sono pronte: la McLaren è solo un esempio).

Questo fatto potrebbe consentire anche alle squadre di costituirsi completamente, perché la situazione è ancora mutevole. In primo luogo è il caso di ANDRETTI. Quando ha saputo che il team Parnelli non avrebbe disputato le corse dell'America del Sud, ha ottenuto l'autorizzazione a guidare un'altra macchina e ha per prima cosa avvicinato la Shadow, nella speranza che avrebbero reso disponibile una terza macchina. Ma non erano in grado di farlo e la LOTUS lo ha invitato ad unirsi a loro per le due corse (limitate a una dopo l'eliminazione del G.P. d'Argentina).

Questo invito da parte della Lotus corrisponde alla politica di Chapman, o forse mancanza di politica, che sembra essere quella di impiegare piloti da corsa a corsa, finché non hanno trovato uno che sia competitivo e sensibile alle abitudini della Lotus. Un candidato è EVANS e si deve presumere che Crawford sia ancora un candidato «possibile».

Tutto questo, però, si trova all'ombra del punto interrogativo riguardante PETERSON. Egli vuole lasciare il team, la Shadow lo vorrebbe, ma se un altro team dovesse riuscire ad ottenere i suoi servizi: potrebbe essere — come si dice — la March? Mosley lo vuole di nuovo con lui e le voci dicono che la March sarebbe in grado di trovare i mezzi finanziari per tentarlo maggiormente. Se questo accadesse, sarebbe a spese di un altro dei loro piloti, ma può essere soltanto una questione di congetture a questo punto, sebbene sia difficile credere che possano far correre cinque macchine.

Che poi Chapman sia disposto a lasciar andare Ronnie è un'altra faccenda. Sembra che ci siamo trovati già un'altra volta in una situazione analoga! Il fatto di avere Andretti, anche se per una corsa sola, potrebbe perciò essere un genere di stimolo per Peterson, perché, per quanto riguarda la pura abilità, Ronnie è incomparabilmente migliore di qualunque dei possibili piloti numero due che la Lotus possa assumere.

La March aveva sperato di ottenere un certo appoggio da una società di prodotti in gomma, che ha portato un elemento di «scandalo» nella F. 5000 (ricordate la Lola-Durex?) l'anno scorso, ma c'è sempre più l'ipotesi che questo appoggio vada ora al team SURTEES. Questo potrebbe far sembrare che uno dei piloti della Surtees potrebbe essere JONES e con PATRICK NEVE sarebbero una bella coppia (per inciso, risulta che Neve abbia deciso contro la Brabham), anche se voci più attendibili danno a RETT LUNGER con la TS19.

Dietro il nome di BOB EVANS c'è ancora un punto interrogativo. Evans, in un certo periodo, sembrava disporre di un sostegno finanziario da offrire a un team; se questo è ancora così non è certo. Risulta che il simpatico Bob stesse per suggerire a Lou Stanley ciò che sarebbe in grado di fare con la sua BRM, quando il signor Stanley ha imparato l'opinione di Evans e lo ha «rimesso in riga». Perciò sembra sarà ASHLEY ad andare alla BRM. Nel frattempo sembrava possibile che Evans fosse in ballottaggio con Jaussaud per occupare il posto di

Amon, temporaneamente libero nell'EN-SIGN in Argentina, anche se è incerto se questo possa adesso accadere in Brasile (infatti, è incerto che l'Ensign ci sia). Se una delle loro macchine andrà, si tratterà probabilmente di una macchina verniciata in blu scuro e senza altre decorazioni perché Nunn ha trovato un nuovo sponsor da prendere il posto della HB Bewaking, con cui sembra che abbia avuto una forte divergenza d'opinioni.

• Esiste la possibilità che le Gulf Sport 1975 verranno tirate fuori per farle correre in alcune gare del 1976. Evidentemente esiste la possibilità di ottenere una sponsorship francese per, almeno, la corsa di Le Mans.

d. h.

## Con 6 marce e scocca-pop la Mc LAREN '76

• La McLAREN ha creato una scatola del cambio a sei velocità dall'unità Hewland FGA e evidentemente hanno l'intenzione di usarla nella M26B. Questo implica che riescono a ottenere più potenza dai motori DFV, preparati per la Nicholson-McLaren, a spese di una gamma di giri utili molto più limitati. Circolano voci che la M26B — che potrebbe debuttare a Kyalami — avrà una bizzarra forma della scocca.

• I piani della MODUS di costruire una macchina di F. 1, piani che non erano molto avanzati, sono stati abbandonati.

• HOLBAY, il quale ha assunto il lavoro di sviluppo del motore di F. 2 della Abarth tipo 260, che si trova in fase di studio, ha sostenuto di aver ottenuto 316 CV a 10400 giri da uno dei tre motori con cui stanno effettuando delle prove. Vengono adesso costruiti altri sei motori e si pensa che questi saranno seguiti da una partita di 25.

• La ex-HESKETH 308C è stata adesso chiamata FW05 da Williams. La macchina che è stata usata in prove questa settimana ha una monoscocca modificata e anche la sospensione posteriore è stata modificata. Altre due macchine saranno completate con queste caratteristiche e nel corso della stagione, Postlethwaite progetterà un nuovo modello e allora non ci saranno più discussioni aspre sull'argomento se Williams ha il diritto alla percentuale finanziaria dell'associazione costruttori come «costruttore».

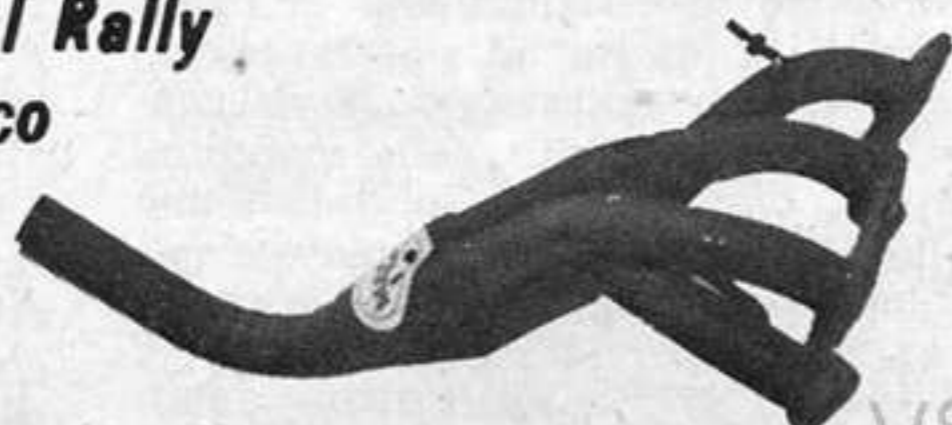
• Si è rivisto in questi giorni sia a Silverstone che a Goodwood JACKY ICKX che ha inanellato giri su giri con la Hesketh 308 C nella nuova livrea nera bordata oro della Wolf-Williams Racing. La monoposto ha subito qualche modifica: il radiatore acqua, laterale, è ora completamente longitudinale rispetto alla vettura ed è pure cambiata la geometria delle sospensioni anteriori.



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

# MACH

**Impianti completi di scarico preparati Gruppo 2**  
**Marmitte preparate special Rally**  
**Collettori speciali di scarico**  
**Salvacoppe dell'olio**  
**Marmitte speciali**  
**Spoilers**



V8eBog

Quattro piloti su sei degli squadroni F.1 (due) e F.2 di HERD e MOSLEY sono «tricolori»: VITTORIO BRAMBILLA, ARTURO MERZARIO, LELLA LOMBARDI e MAURIZIO FLAMMINI

# Italiani avanti MARCH!

BICESTER - «Evoluzione, non rivoluzione e novità assoluta», così Robin Herd descrive la March 761. «Fondamentalmente assomiglia molto alla 751, ma sono stati cambiati molti dettagli, il che è molto interessante per noi. Sebbene possono essere passati inosservati da parte di molti entusiasti, conosciamo i vizi dell'anno scorso e abbiamo lavorato per eliminarli, mentre abbiamo migliorato i punti forti. Il nostro grosso problema l'anno scorso è naturalmente stata l'affidabilità: infatti se avessimo terminato tutte le corse che avremmo dovuto terminare, ci saremmo trovati ben più in alto nella classifica del campionato mondiale».

## Più leggera la 761

Le nuove March — tre in colori diversi erano pronte per essere provate brevemente da Brambilla, la Lombardi e Stuck il 9 gennaio — non hanno l'aspetto di

siamo in grado di farla», dice Herd. Egli ritiene che si è arrivato a un tale stato nella storia dell'evoluzione delle macchine da corsa in cui non si tratta più di arte ma di scienza.

Una delle ragioni per cui la March mantiene due team, è il fatto di non disporre di un unico grosso sponsor. HERD dirigerà il team di BRAMBILLA e della LOMBARDI dalla fabbrica di Bicester. MOSLEY dirigerà il team di STUCK e quasi certamente MERZARIO dall'officina dei motori March a Reading. I rispettivi direttori amministrativi saranno DENIS VAN ES e PETER HASS. Certamente ci sarà un rapporto per quanto riguarda i problemi tecnici fra i due teams e ovviamente ci sarà anche un po' di concorrenza privata fra di loro. «Il team 'N. 1' sarà quello che otterrà i migliori risultati», ha detto scherzosamente Herd. Cinque 761 stanno per essere completate e pezzi di ricambio per una sesta. Le squadre si divideranno 14 motori DFV.

Per quanto riguarda i piloti, sebbene la March non pensi in termini di n. 1 e n. 2 e così via, è ovvio che Brambilla è considerato il pilota primario. Egli è in ottimi rapporti con i meccanici e Herd, e sembra molto contento per la organizzazione della March. A loro volta, sembra che la March abbia rifiutato delle offerte di un più generoso sostegno finanziario per la sua macchina in favore dell'affermato rapporto con la Beta.

Naturalmente la macchina è verniciata nel familiare colore arancione della Beta Utensili. Sono state smentite con vigore le recenti voci, che circolano in Inghilterra, secondo le quali il posto per la Lombardi dipendesse dalle sue prestazioni nelle prime corse, e la sua macchina azzurra e gialla Lavazza è assicurata per la stagione. La macchina di Stuck è per il momento interamente bianca, a meno che il suo sponsor, fino adesso segreto, non decida diversamente.

## Presto l'accordo con CASONI

Il contratto con Casoni per Merzario non è ancora stato firmato, però Mosley prevede che lo sarà presto (c'è stata una conferma telex: a Milano in settimana dovrebbe esserci la firma definitiva). Per quanto riguarda la reputazione di Merzario, a parte la cattiva stampa che ha avuto (e alla quale molto hanno contribuito i feraristi) non c'è dubbio che ha mostrato di avere del temperamento. E' ovvio che Mosley avrà avuto delle conversazioni serie con lui ed è fiducioso se dice: «Se si dimostra capace, cosa che crediamo, faremo di tutto per dargli una mano». Si ha sempre comunque l'intenzione di fare correre a Nilsson alcune corse in F. 1, se possibile.

E PETERSON? Mosley ammette che ci sono state delle «conversazioni non ufficiali» con la Lotus, però ritiene che le probabilità che Peterson si trasferisca quest'anno siano remote. «Se ha deciso di lasciare la Lotus, dice Mosley, troveremo certamente un modo per farlo correre» (in questo caso improbabile, Ronnie molto probabilmente si sistemerà in una vita tranquilla e presumibilmente si aggiungerà una terza macchina al team di Herd).

In questo modo, questo è il più grande team March dal suo esordio, però l'intera organizzazione è migliore adesso e c'è un grande ottimismo, benché «ci siano 20 piloti capaci di vincere nel 1976 che, sulla carta, potrebbe essere la migliore stagione mai esistita» ha detto Mosley.

Come altri teams (Tyrrell ha detto «meraviglioso») anche la March è contenta che il GP del Sud Africa sia stato ripristinato.

David Hodges



Lella nell'abitacolo della March 761 di Brambilla, con lei Robin Herd ed il monzese. La nuova 761 assomiglia alla 751, ma ne differisce in tanti particolari. Il passo è di 2510, le carreggiate restano piuttosto larghe

## Anche 6 motori LANCIA da F.2

● Per l'altro team MARCH ufficiale non è ancora deciso niente. Il team di F2 sarà costituito da NILSSON e «quasi certamente» FLAMMINI. Probabilmente Andersson farà partecipare una F3 ufficiale in Europa, mentre il team di F3 con due macchine si concentrerà sulle corse britanniche e potrebbe perfino contenere due piloti inglesi — e questo è una cosa notevole per la March-Keegan e South, se le aspirazioni in Angeleri saranno soddisfatte.

● A proposito dei piani di Ron Dennis per quanto riguarda la F2 MARCH-LANCIA Vittorio Brambilla dice «soltanto poche corse in F2, perché per me la F1 è importante». Si potrebbe trattare soltanto di tre o quattro. Cheever prevedeva di essere il pilota regolare quando Brambilla non fosse disponibile, che la «sua» macchina potesse essere usata da piloti locali nazionali. Il team disporrà di sei motori, di cui il primo sarà consegnato la settimana prossima. Brambilla calcola 310 CV a 11.500 giri, con una ottima coppia da 8.000 giri. La sua installazione nel telaio della March non dovrebbe disturbare la distribuzione dei pesi, che si prevede sia la stessa del motore BMW.

macchine «nuove». La monoscocca è stata allargata frontalmente per migliorare la rigidità ed è stata fornita di un musetto nuovo e una nuova carenatura dell'abitacolo. La geometria delle sospensioni è stata modificata, però si è conservata la carreggiata larga (Herd non è affatto convinto dei vantaggi che si sostiene abbia la carreggiata stretta). Il radiatore d'olio è integrale con il radiatore dell'acqua. La macchina è più leggera di 18,6 kg della 751, malgrado si sia usato del metallo più grosso attorno ai piedi del pilota, nell'interesse della sicurezza. La controventatura verso l'anteriore del roll-bar è stata conservata, e la March ha espresso la speranza che la recente decisione della CSI di vietare le barre di irrigidimento del roll-bar sia revocata. D'ora in poi la March vorrebbe usare maggiormente il calcolatore per la messa a punto della macchina per i diversi circuiti quest'anno (insieme al modello è stato usato il calcolatore per la macchina di F. 2 nel 1974 e il team ha iniziato ad usarlo per la macchina di F. 1 di Brambilla nel 1975).

La macchina «è tanto semplice quanto

scuderia  
**EVEREST**  
FORMULA 1 TEAM

Solo 4 GRAN  
PREMI F.1 non  
mondiali sono  
per ora previsti



Giancarlo Minardi al microfono al ristorante dell'autodromo di Imola. Al tavolo, da sinistra Carpi de Resmini, il titolare della Everest Galignani, Minardi, Rogano e l'avv. Aufiero, vice-presidente dell'Automobile Club di Bologna

# Ancora nella nebbia dell'...EVEREST il pilota-scolaro della FERRARI



Martini, Flammini e la Ferrari. La B3 con la quale sono state condotte le prime prove, ricoperta di adesivi Everest è rimasta dipinta di rosso, mentre le March di Martini e Campaci sono arancio

● VITTORIO BRAMBILLA ha collaudato a Silverstone, sul circuito piccolo, la nuova March 762 con motore BMW, che sarà presto consegnata ai clienti. Con un motore un po' stanco (che infatti ha accusato presto problemi di pressione olio) ha portato in pochi giri il suo record personale da 51"4 a 50"9: poi il motore è calato del tutto e il monzese ha rinunciato a proseguire.

● Non decisa definitivamente la squadra ufficiale MARCH per l'Euro F. 3 '76: si stanno stringendo accordi per avere Brancatelli, Andersson e Cheever, ma si parla anche di Giacomelli. Per la F. 2, oltre a Flammini e Nilsson, Domingos Piedade dovrebbe aver concluso con la casa di Bicester per il suo team brasiliano di Hoffmann e Ribeiro.

## MAURIZIO abiterà in Inghilterra

● Maurizio Flammini esibiva un distintivo da elicotterista. Sta infatti ultimando un corso per pilota appunto di elicotteri, sollecitato da un suo zio che possiede più di una decina di questi mezzi utilissimi usati soprattutto per la disinfezione e certi tipi di trasporti.

● L'occhialuto romano era giunto a Imola al volante di un'Alfa 2000, dopo aver subito il furto della sua Mercedes diesel. Si stabilirà presto a Bicester (« forse nell'appartamento sopra quello di Angelieri ») appena avrà firmato il contratto con la March, che ha personalmente ribattuto a macchina e che manderà in England firmato tra pochi giorni.

● Euforica anche Luisa, l'ormai abituale compagna del pilota romano: ce l'ha fatta anche lei e porterà all'altare Maurizio uno degli ultimi giorni di Carnevale, il 29 febbraio. Speriamo che non sia uno scherzo.

IMOLA - La cortina ovattata creata dalla fitta nebbia nella mattinata imolese non si è certo sollevata al termine della presentazione della neonata scuderia Everest, per la quale hanno parlato in tanti, hanno detto tante belle cose, ma non si sono chiariti certo quelli che saranno i programmi « del pilota italiano sulla Ferrari di F. 1 ». Innanzitutto non si è capito chi sarà il pilota italiano che guiderà la Ferrari T (aggiornata per ragioni di regolamento come le ufficiali di Lauda e Regazzoni e seguita direttamente da Maranello), la situazione è rimasta la stessa di un paio di mesi fa.

Abbiamo ancora due candidati (ma di FLAMMINI e MARTINI si era già parlato in novembre) che dovranno ancora sostenere chissà quali prove « selettive », a partire sin dai prossimi giorni: abbiamo un immenso programma che spazia verticaleggiante dalla F. Italia alla F. 1, ma che in realtà si concretterà, almeno per quel che riguarda il team vero e proprio, nella disputa dell'Euro F. 2 con Martini, mentre per la F. 1 si tratterà di disputare quattro corse non di campionato, per la F. 3 Campaci si arrangerà da solo nell'europeo e nella F. Italia la gestione sarà lasciata nelle mani di Angelino Ravaglia.

Comunque questa decisione (chissà ancora quanto travaglio occorrerà!) bisognerà pur prenderla, la scelta tra Martini e Flammini entro un mese dovrà essere fatta. Giancarlo Minardi si è sentito gelare quando Franco Lini gli ha chiesto, con una domanda che il « Ken Tyrrell di Lugo », ha definito « cattiva », chi sarebbe stato il primo dei due a Brands Hatch, per la Corsa dei Campioni, e non è stato in grado di rispondere. Qualcuno ha accennato a un fifty-fifty, due gare a testa (oltre alla corsa di Brands Hatch del 14 marzo sono state preventivate altre tre gare, tutte non valevoli per il Mondiale Piloti a Silverstone l'11 aprile, a Imola il 18 aprile e a Dijon per il GP degli svizzeri il 9 maggio), ma non si è pensato alle concomitanze con le prove dell'Euro F. 2, che Maurizio Flammini dovrà necessariamente disputare essendo ormai divenuto pilota ufficiale March per questa categoria (e i suoi sponsor lo pagano con questo obiettivo). I più

Leopoldo Canetoli

CONTINUA A PAGINA 28

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

« cattivi » hanno pensato che la scelta sia galeotta, tenendo conto che non si parla più delle altre prove europee F. 1, quelle vere mondiali come la Spagna, il Belgio e Montecarlo, per il pilota-fantomas della Everest. Tutto è rimasto nella nebbia e non si prevede che la « cortina » si alzi nemmeno nei prossimi giorni.

Rimane comunque il fatto positivo di una Ferrari, che in una maniera o in un'altra, tre anni dopo, avrà in abitacolo un pilota italiano: ci sarà un pilota che avrà la possibilità di farsi le ossa, e magari accedere all'ambito team di Maranello, come ha voluto augurare ai dirigenti della Everest Enzo Ferrari che, bloccato da una imprevista indisposizione, ha inviato il seguente telegramma: « Nella impossibilità di presenziare come era mio vivo desiderio auguro alla Everest una intensa attività che conduca anche al risultato promessoci di poter contare in futuro sulla collaborazione di un giovane capace appassionato pilota di F. 1 ». Ferrari era comunque rappresentato dall'ing. Mauro Forghieri e dal dott. Gozzi, i quali sono apparsi stupiti per il non eccessivo calore del « battesimo » cui partecipavano.

A parte il Drake si erano spostati in molti dei capataz ACI, a cominciare dal presidente generale l'avv. Carpi de' Resmini, che piccato dalla desolazione delle accoglienze, ha detto di essere venuto a Imola principalmente per avere un chiarimento personale con Ferrari per la CSI e col presidente dell'AC Bologna Conti per l'autodromo. Per la CSAI c'era il suo presidente ing. Rogano e il segretario Moretti e infine l'avv. Aufiero vice presidente dell'AC Bologna.

Angelo Gallignani, titolare della Everest Gomma, l'importante azienda di Fusignano che si è presa l'onere (si parla di 60 milioni) dell'iniziativa nata un anno fa per « bloccare » le denunce genovesi di Vaccarella, ha preso per primo la parola e dopo aver letto le frasi d'augurio di Ferrari ha ricordato che l'iniziativa viene a coronare una lunga serie di trattative e « si è potuta concludere grazie all'apporto e alla fiducia della Ferrari che ha voluto questa combinazione ». Meriti anche per la CSAI, che, a dire di Gallignani, ha mosso le acque con la squadra di F. 2, anche se « non si è voluta questa volta impegnare direttamente in questa nuova iniziativa e non ha voluto metterci nemmeno una lira di incoraggiamento ». All'attacco, non velato, Rogano ha ribattuto che una apposita commissione ha già stanziato la somma esigua che la CSAI aveva a disposizione (80 milioni) suddividendola per incentivare le categorie che si reputano più promozionali, la F. 2 e la F. 3 e che comunque non disperava di poter trovare ulteriori fondi tramite il CONI (e in questa « crociata » ha invitato i giornalisti a una fattiva collaborazione).

Giancarlo Minardi ha finalmente poi spiegato il programma di massima della scuderia. Ha parlato delle quattro gare per la F. 1, della partecipazione all'Euro F. 2 con Martini al volante della March BMW che dovrebbe essere dotata al più presto del nuovo propulsore V6 Ferrari che a Maranello stanno portando avanti nella progettazione. (Flammini per la F. 2 non è pilota « EVEREST »). Per la F. 3 ha detto che non potranno fare una assistenza diretta a Francesco Campaci, che avrà la March 743 Novamotor ex-Ancherani e che dovrebbe fare sia gare italiane che europee, mentre per la F. Italia due saranno le vetture affidate a Squarise e a un giovanissimo, Siegfried Stohr, ventenne, « che ha dimostrato di andare molto forte » (anche in questo caso l'assistenza sarà lasciata ad Angelino Ravaglia che già la stagione passata curava la monoposto scuola della « Passatore »).

Al termine della colazione si è alzato il presidente dell'ACI, Carpi, dicendosi appunto sorpreso di non poter trovare né Ferrari né Luciano Conti, con i quali avrebbe voluto avere precisi scambi di idee. Con Ferrari avrebbe voluto discutere sulla cura « Voronoff » che il Drake aveva recentemente suggerito per i membri della CSI, mentre con il presidente Conti « avrei voluto discutere l'andamento dei lavori di ampliamento, dell'impianto imolese », visionato nella mattinata e ancora non del tutto perfezionato. « Bisogna sbrigarsi », ha concluso significativamente Carpi, forse pensando ai timori non sopiti per Monza '76.

I. c.

## La FERRARI prova a fine settimana a INTERLAGOS

MARANELLO - Concluse le ultime tornate per accertare l'efficienza di alcune innovazioni-evoluzioni apportate sulla 312 T il campione del mondo Lauda, Regazzoni, il nuovo d.s. Daniele Audetto, tecnici e un primo gruppo di meccanici hanno preso il volo lunedì notte da Roma con l'Alitalia (sull'aereo ci sono anche tre vetture 312 T) per raggiungere il Brasile. Venerdì 16 e sabato 17 prossimo i piloti prenderanno il primo contatto con la pista di Interlagos, prenotata tempestivamente (anche se si è appreso che dovranno dividerla con la Brabham-Alfa che non ha potuto sdoganare le sue vetture per provare domenica 11).

Gli ultimi tests di preparazione della T.2 si sono dovuti concludere venerdì scorso con la nebbia, quando sono stati percorsi ben 600 km. Le 312 T versione 1975 sono state provate in precedenza. Prima Regazzoni, poi Lauda comparso finalmente, reduce dalle nevi, giovedì. Ha seguito le prove, con Ferrari in testa, lo staff dei tecnici con l'ing. Forghieri, l'ing. Bussi, il geometra Rocchi e le due équipes dei meccanici capeggiate da Borsari e Cuoghi.

La sospensione o il rinvio del GP di Argentina non ha, in pratica, sconvolto i piani della Ferrari: è stata occasione per completare il rodaggio delle due vetture, comunque il reinserimento del GP del Sudafrica non dispiace perché nella prima fase del Mondiale, potendo schierarsi le vetture '75, con l'airscope alto, le 312 T hanno possibilità di fare punti buoni per il livellamento che potrebbe seguire.

Daniele Audetto, il d.s. alla sua prima esperienza ferrarista, non si pronuncia ma attende l'esordio nel mondiale '76. Sembra confermato che dopo il Brasile la Ferrari svolgerà in febbraio (prima quindicina) collaudi sulla pista di Le Castellet.

## Manca solo l'accordo finanziario con le TV europee per la « diretta »

# Via satellite il G.P. Brasile?

Se verrà trovato un punto di accordo tra la Televisione brasiliana e la RAI-TV, i telespettatori italiani potranno iniziare a gustare il 1976-automobilistico con un ottimo « piatto-forte »: il Gran Premio del Brasile di domenica 25 ripreso in diretta via satellite con un orario (se, come sembra certo, la gara prenderà il via attorno alle 11 locali) ultrafavorevole, le 15,30 del pomeriggio. Al momento le previsioni sono abbastanza buone ma tutto resta legato all'offerta fatta dalla RAI all'ente televisivo brasiliano, dal quale era partita la proposta di accordo. Nel clima di aperta congiuntura che concede carta bianca soltanto nel caso di servizi di attualità generale, la RAI non sembra intenzionata ad « impegnare » nel Gran Premio del Brasile una cifra molto distante da quella abituale per i gran premi europei (poco più di un milione), nonostante il necessario ricorso al costoso tele-satellite. Se dunque ai brasiliani faranno comodo anche gli « spiccioli » italiani, « l'affare » sarà fatto mentre in caso contrario dovremo accontentarci dei collegamenti radiofonici fatti dall'inviato Giuseppe Viola, nel corso della Domenica Sport delle 16,30. Se invece ci sarà

Mauro Nesti (alla Domenica Sportiva oppure a Dribbling) che doveva andare in onda un mese fa e che invece è stato rimandato, c'è poco da dire sul « digiuno » automobilistico al quale gli appassionati sono costretti attualmente dalla nostra televisione. C'era il Rally del Bandama iniziato il 26 dicembre ma soltanto il 9 gennaio si poteva finalmente vedere qualche cosa nella rubrica tele-sport. Un minuto di trasmissione per vedere quello che i lettori di AUTOSPINT avevano già visto sulla copertina del primo numero del '76: i salti delle macchine impegnate sul circuito di Djibi con le Alfasud della Albarella (« iscritte da concessionari e preparate secondo le esperienze dell'Autodelta nei rallies italiani », è stato detto) in primo piano. Non si è vista invece nei Telegiornali di venerdì e sabato una presentazione del Salone dell'auto di Bruxelles (solo nel radiofonico Buon Viaggio delle 7,30 del mattino se ne è parlato come dell'ennesimo « Salone della speranza ») inaugurato il 9 gennaio mentre sabato l'automobile ha fatto la sua comparsa ad un telegiornale per la presentazione delle nuove targhe italiane (rimandate indietro perché avevano i buchi sbagliati).



tv



radio

### Programmi dal 13 al 19 gennaio 1976

<p><b>MERCOLEDÌ 14</b> NAZIONALE Ore 21,45 - Mercoledì Sport</p> <p><b>SABATO 17</b> SECONDO Ore 19 - Dribbling</p> <p><b>DOMENICA 18</b> NAZIONALE Ore 21,35 - La Domenica Sportiva</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> SECONDO Ore 18,45 - Telegiornale Sport</p>	<p><b>DOMENICA 18</b> SECONDO Ore 12 - Anteprima Sport Ore 16,30 - Domenica Sport</p> <p>Ore 22,45 - Sera Sport</p> <p><b>LUNEDÌ 19</b> NAZIONALE Ore 22,45 - Sera Sport</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> SECONDO Ore 7,30 - Buon Viaggio</p>	<p><b>Radio Svizzera</b></p> <p><b>MARTEDÌ 13</b> Ore 21 - Radiocronache Sportive</p> <p><b>MERCOLEDÌ 14</b> Ore 22,15 - Radiocronache Sportive</p> <p><b>SABATO 17</b> Ore 16,24 - Studio Sport</p> <p><b>DOMENICA 18</b> Ore 15,15 - Sport e Musica Ore 18,15 - Lo Sport</p>
<p><b>TV Svizzera</b></p> <p><b>MARTEDÌ 13</b> Ore 23 - Notizie Sportive</p> <p><b>SABATO 17</b> Ore 22,30 - Sabato Sport</p> <p><b>DOMENICA 18</b> Ore 17,55 - Domenica Sport Ore 22,20 - La Domenica Sportiva</p> <p><b>LUNEDÌ 19</b> Ore 19,45 - Obiettivo Sport Ore 22,30 - Lunedì Sport</p>	<p><b>Radio Montecarlo</b></p> <p><b>VENERDÌ 16</b> Ore 7,45 - R. Montecarlo Motori</p> <p><b>DOMENICA 20</b> Ore 14 - Domenica Sport Ore 18 - Studio Sport</p>	

la ripresa televisiva, il telecronista sarà come al solito Mario Poltronieri che sarà costretto a commentare la corsa dagli studi di Milano sfruttando la banda parlata della TV svizzera (o magari inglese), nel caso che un accordo molto tardivo gli impedisca il viaggio ad Interlagos.

Anche nel caso si fosse effettuato il Gran Premio di Argentina, quello brasiliano sarebbe stato in ogni caso il primo G.P. trasmesso nel '76 perché l'orario di partenza (le 15,30 locali) non avrebbe permesso la cronaca diretta. Al contrario, nonostante alla RAI la situazione sia ancora abbastanza nebulosa soprattutto per la mancanza di un capo (di prossima elezione) dei servizi sportivi, c'è fin d'ora la fondata speranza di poter assistere dal video a tutti i gran premi europei, con l'eccezione solita di quello di Germania a causa delle note « beghe » in fatto di pubblicità. Al seguito di Poltronieri anzi, ci sarà quasi sempre un secondo inviato « mobile » che possa evitare i « vuoti » di notizie al telecronista inchioda. In attesa di vedere un breve « special » su

Appendice automobilistica anche a conclusione della Domenica Sportiva, alla quale sono apparsi Flammini, Martini e Zorzi che hanno raccontato come sono arrivati alla F. 1. Anche in questa occasione naturalmente si è chiaramente evitato di far luce sulla « nebulosa » situazione della nascente scuderia Everest per quel che riguarda la scelta del pilota che salirà sulla Ferrari.

Chi ha seguito invece i programmi televisivi svizzeri il giorno dell'Epifania avrà notato la differenza tra la rubrica Un Anno di Sport realizzata oltre confine e quella molto simile vista in Italia il 31 dicembre. Sono stati esattamente 5 minuti e 10 secondi di riprese automobilistiche divise in cinque interventi diversi con Ferrari ed Alfa Romeo in primo piano. Peccato non si sia vista la Lancia mondiale ma è probabile che lo spazio « rubato » ai rallies sia stato quello dedicato come doveroso omaggio ad un vero Cavaliere del rischio: Graham Hill.



# LAUDA e REGAZZONI hanno vietato la FERRARI «italiana»?

ROGANO e l'avv. Carpi, un po' preoccupati alla « vernice » del team Everest all'autodromo di Imola sabato 10 gennaio

● A leggere tutta la stampa nazionale di domenica scorsa e a sentire la TV, c'è da capire che finalmente — tre anni dopo (Merzario) — il grande sogno di rivedere un pilota italiano su una Ferrari F. 1 è tornato realtà. Avete letto invece cosa ha capito (meglio) il nostro Canetoli a Imola. Ormai non vale nemmeno più fare polemiche. D'altronde, e su AUTOSPRINT l'avevamo già scritto nauseati anche come siamo da certi ultrà ferraristi, che hanno trasferito le faide calcistiche sugli autodromi) non c'interessa più. Né ci batteremo più per far sì che su una Ferrari salga un nostro pilota. Il passato è maestro in questo atteggiamento che è diventato persino meschino per certe abitudini, nate con Ferrari ma purtroppo facilmente copiate da altri personaggi: siano essi alti dirigenti Fiat, ex pilotini da rally diventati general manager di case nazionali, burocrati dell'industria di Stato trasformati in intenditori di sport dell'auto a livello multinazionale, o più semplicemente bizzosi personaggi della poltronite o del mecenatismo sportivo, che valutano i propri interventi in funzione di simpatie o di borbonici ossequi ricevuti o ricevibili.

Il caso recente di Flammini e Martini, cui a Imola è stato detto che fino al G.P. d'Italia non possono contare di guidare le Ferrari-Everest in una prova mondiale, non sorprende né indispettisce. Era scontato, in quella fiera delle illusioni che è diventata questa ormai stucchevole polemica. Contenti alla Fiat, contenti all'Agip, contenti alla Ferrari, contenti all'ACI, contenti all'ANCAI, perché dovremmo angustiarci ancora?

Però è significativo sottolineare alcune sfumature anche di questa ultima vicenda. Sfumature che possiamo far nascere da una telefonata dell'ex super d.s. ferrarista e per ora sempre angelo custode dei programmi sportivi del Gruppo Fiat. Pare dunque che l'avv. Montezemolo, proprio mentre l'ingenuo Minardi da Forlì metteva a punto i dettagli del battesimo della sua ribattezzata Scuderia, abbia improvvisamente fatto sapere da Torino che c'era qualcosa da rivedere negli annunci.

Era scontato che si sarebbe dovuto dare notizia del programma di attività della Scuderia forlivese, annunciando la partecipazione a tutte le gare mondiali della stagione F. 1 oltre che a quelle extra. La premessa d'altronde era nel famoso intervento di Ferrari nell'Associazione Costruttori, che aveva fatto modificare una norma interna, per cui la divisione dei premi-ingaggi effettivi di gara doveva comprendere non solo gli « associati » ma anche le scuderie private partecipanti. L'idea verso la ex-Passatore era chiara.

La telefonata dell'avvocato veniva dunque a cambiare sostanzialmente le carte in tavola. Quindi niente più programma europeo di prove anche mondiali, ma solo 4 Gran Premi non titolati per quest'anno (Imola, Brands Hatch, Digione, Silver-

stone). Al massimo poi il GP d'Italia per il pilota migliore tra Martini e Flammini.

E' intuibile che Forghieri e Gozzi, delegati Ferrari al rendez-vous romagnolo, abbiano poi trovato freddezza, anche se Flammini (ormai già con l'idea di trasferirsi in Inghilterra) non ha fatto drammi e anzi ha lasciato comunque la porta aperta a qualche sortita sulla T modificata.

● Quello che è importante però sottolineare, è che la giustificazione addotta dal portavoce ferrarista per il cambiamento di programma pare non sia solo economica (« il Consiglio di amministrazione fa già uno sforzo così, dando macchina e assistenza per altre prove e 4 GP ) ma che al pollice verso abbiano contribuito decisamente anche i due piloti stranieri titolari della squadra, Lauda e Regazzoni. In parole povere essi non vedono di buon occhio la « terza macchina » a ritardare la preparazione dei loro mezzi. Non vogliono piantargli tra i piedi, non vogliono meccanici sovraimpegnati o distratti da altri compiti.

Di fronte a questo irrigidimento, appoggiato dal santo protettore in Fiat, anche Enzo Ferrari avrebbe dovuto arrendersi.

## La scuola di Frajese

● « Allora il 15 (marzo) li porteremo qui alla Domenica Sportiva... » ha detto Mario Poltronieri a conclusione della presentazione televisiva dei due piloti del team Everest Flammini e Martini che passeranno con la 312-T alle prove pratiche non mondiali della F. 1 '76 a Brands Hatch il 14 marzo (più precisamente Martini, che Flammini

correrà in F. 2). Ma il presentatore Paolo Frajese con una doccia fredda in perfetto stile maranellese, di quelle che non mancano mai per i nostri giovani piloti quando ci son di mezzo le ambizioni di Ferrari (e la necessità di dover subito ben figurare), ha precisato: « Se vinceranno... ».

E ciò proprio mentre la CSAI, pur dopo la sollevazione dei delegati al Consiglio Nazionale, che avevano fatto cambiare a furor di proteste le programmate decisioni della Commissione per l'assegnazione del noto Premio al Costruttore '75, pare avesse ottenuto dalla nuova commissione Aufiero di far considerare sufficiente il programma-scuola della Passatore '75 per dare a Ferrari quel premio tanto discusso, al quale (a suon di altrettanti titoli mondiali) ormai aspiravano anche Alfa e Lancia.

L'assegno doveva essere consegnato proprio dal Presidente Carpi a Imola, nel Grande Incontro (che non c'è stato) col Vecchio Terribile (indisposto). Invece per ora l'annuncio dei Trenta Denari (pardon Milioni) è stato rinviato...

● Il responsabile della progettazione tecnica Ferrari, ing. Mauro Forghieri, ha sorpreso un po' tutti a Imola, dove è arrivato con una fiammante Ferrari 308 GTB, perché batteva i denti dal freddo: pare non fosse riuscito a trovare il pomello che regola l'afflusso d'aria calda nella fiammante nuova GTB Ferrari.

## 3 decimi pro De-Dion

● E confermato che sarà Lauda a portare al debutto la T.2 nella Corsa non mondiale del 14 marzo a Brands Hatch. Regazzoni di sputerà invece il G.P. Svizzero a Digione il 9 maggio. Intanto Fiorano la preparazione della T.2 prima della partenza per i Sudamerica è continuata serrata. Per il momento pare che il De-Dion non abbia garantito più di 3-4 decimi di migliori prestazioni rispetto alla macchina « senza ». Non si sa comunque se il parametro di raffronto è con la T versione '75 (cioè con prese d'aria alta) o con quella aggiornata '76. In tanto si garantisce che, con gli altri alleggerimenti, non c'è peso in più per il De-Dion. Anche perché il DD della T2 è un'evoluzione del brevetto tradizionale, non avendo assale, ma essendo ancorato sotto il cambio con uno stabilizzatore.

● E' un po' « vecchia » ma sempre istruttiva. Il neo Premio Dino Ferrari di « letteratura automobilistica », lo scrittore del quotidiano FIAT Giovanni Arpino, all'inizio dell'anno, in una inchiesta sul personaggio sportivo più in vista nel '75 indetta da un quotidiano (per la cronaca Thoeni ha battuto Ferrari) ha indicato EUGENIO MONTALE (il poeta premio Nobel) affermando con sufficienza, « perché direi che non c'è stato un personaggio sportivo che si sia posto in particolare evidenza ». In contemporanea, rispettando le più ferree abitudini nazionali (del piede in due staffe) sul suo quotidiano di marca Fiat ha scritto: « ... l'anno che si conclude ha visto imprese non dimenticabili: dal Thoeni di Coppa, alla Ferrari di F. 1 allo scudetto juventino... ». E' proprio vero che si ha quello che si merita...



# BRASILE vietato per SCHECKTER PACE e «FITTI» niente SUD-AFRICA

● 40 gradi all'ombra è la TEMPERATURA che attende i piloti del circus F. 1 per la prima prova dell'anno. Per fortuna che gli aircosce per ora restano a presa alta, altrimenti per molti motori ci sarebbe stato da arrostiti a... freddo (cioè senza esperienze ancora ottimali con le prese più basse). La più handicappata è certo la Brabham-Alfa da questo punto di vista, avendo già la macchina secondo le regole CSI.

● Un'altra «grana» all'orizzonte del mondiale F.1. Il Governo brasiliano ha rotto le relazioni diplomatiche col Sudafrica per le note ragioni del «razzismo» e dell'apartheid con i negri. Questo vuol dire che Jody Scheckter quasi certamente non potrà prendere la partenza nel GP Brasile e nello stesso tempo che né Carlos Pace, né Emerson Fittipaldi e Ingo Hoffmann con la Copersucar potranno correre nel GP del Sudafrica. Tre piloti che sulla carta aspirano al mondiale debbono cioè rinunciare in partenza a una possibilità di punteggio (per Jody saranno due, perché per lui c'è anche la storia del Giappone...).

DUE ZOLLETTE, PREGO!



## Le cause del Bernie...

● Sempre più tormentato (e falsato) l'inizio del mondiale piloti '75. Dopo l'annullamento del G.P. Argentina mister Ecclestone ha dato incarico a un legale di minacciare causa all'AC argentino per la rinuncia improvvisa al G.P. Sembra che Ecclestone, con altri amici del clan F. 1, viva fuori del mondo. Per lui non conta la drammatica situazione argentina, le inchieste sulle allegre erogazioni finanziarie del Ministero del Benessere Sociale (che doveva pagare il GP), i 150 guerriglieri uccisi nella battaglia di Natale che fece temere il peggio. Nossignori, lui vive nel suo mondo, e dopo aver imposto all'AC di Baires il noto salasso economico, insistendo per disporre per il trasporto vetture dei cargo organizzati da Jackie Stewart e non di quelli dell'Aerolineas argentine, ora vorrebbe che l'ACA gli pagasse una penale per il mancato G.P. Dice: io ho pagato già la caparra del viaggio alla compagnia aerea incaricata del trasporto. A parte che su questo «vettore» aereo che fa i viaggi per conto della F. 1 Constructors Association ci sarebbe da vedere chiaro (almeno è tra le richieste di Ferrari ai suoi consoci) è abbastanza incredibile pensare di far causa agli argentini di fronte a un caso di forza maggiore così macroscopico. E non conta che il pilota argentino Reutemann dia una mano al patròn accusando i suoi connazionali. Si sa che se dicesse il contrario avrebbe «il piccolo» avvelenato contro e non gli converrebbe. Perché quel Bernie è un cattivello...

Però per quanto cattivo sia, in America non riesce a spuntarla. Il sequestro disposto dagli organizzatori del Canada sul montepremi-ingaggi del GP USA (dopo che Ecclestone gli aveva fatto saltare il GP a Mosport) è ancora mantenuto. Il giudice statunitense si vede che non è troppo convinto. E intanto chi ne fa le spese è la Ferrari che di quei milioni bloccati dovrebbe incamerarne una trentina. E anche a Maranello vogliono vederci chiaro su questa storia. Una cosa è certa: ed è che il tronetto da general manager di mr. Bernie Ecclestone nell'Asso-F. 1 scricchiola...



Il segretario Mc Intosh, Bernie Ecclestone e Teddy Mayer, tre grossi esponenti della ineffabile «Famiglia F. 1»

## Pubblicità ALFA alla CSAI

MILANO - Mercoledì 14 si riunirà a Milano il Comitato Esecutivo della CSAI con un Ordine del Giorno non privo di note interessanti. Veramente singolare e tutta da seguire sarà la proposta dell'Alfa (ma il Biscione non c'entra; si tratta di una casa farmaceutica) che ha chiesto alla CSAI di «piazze» nel migliore dei modi un proprio contributo pubblicitario. Si discuterà ancora dei coefficienti nei rallies e qui c'è da dire che la procedura è del tutto singolare. Senza volere giudicare la bontà dell'operato (cosa tra l'altro già fatta), si tratta di una decisione presa dal Consiglio Nazionale con una votazione e non si capisce come possa ora

l'Esecutivo tornare sull'argomento senza calpestare lo statuto della CSAI.

Gli altri argomenti in discussione riguardano l'agibilità dei circuiti, gli interventi a favore dei piloti, le visite mediche, l'operato del giudice sportivo, la divisione geografica delle zone del campionato della montagna ed una petizione di Antonio Palangio che ha chiesto alla CSAI di prendere provvedimenti contro il pilota Radicella, reo di avere scritto una lettera ad AUTOSPRINT su fatti che hanno visto entrambi protagonisti.

Dire che quest'ultimo sia un caso singolare è dire poco: ma non era meglio che il diretto interessato replicasse per posta? Fa meraviglia anzi che proprio il presidente della scuderia Gruppo Piloti Romani, il quale non è mai stato «tenere» con la CSAI, si sia affidato proprio all'organo ufficiale per esporre le proprie ragioni.

## ...ma la sua AMERICA è (ormai) l'ITALIA

● 784 sono i milioni per tre anni (senza alcuna contropartita di pilota italiano) che Bernie Ecclestone avrebbe avuto dal suo sponsor Martini. L'Italia è una Mecca anche per le multinazionali degli assemblatori. E mr. Bernie per non perdere i contatti pare abbia messo più di un... piede-a-terra. Un bel superattico nella zona di Piazza Repubblica a Milano gli rende meno disagiati le sue permanenze milanesi che conta, grazie all'Alfa, di rendere più continue. Al punto che secondo alcuni penserebbe a trasferirsi armi e bagagli con la Brabham (tanto a scioperi Italia e Inghilterra sono pari). E avrebbe persino voglia di... acquistare un autodromo in Sicilia (ma quale?).

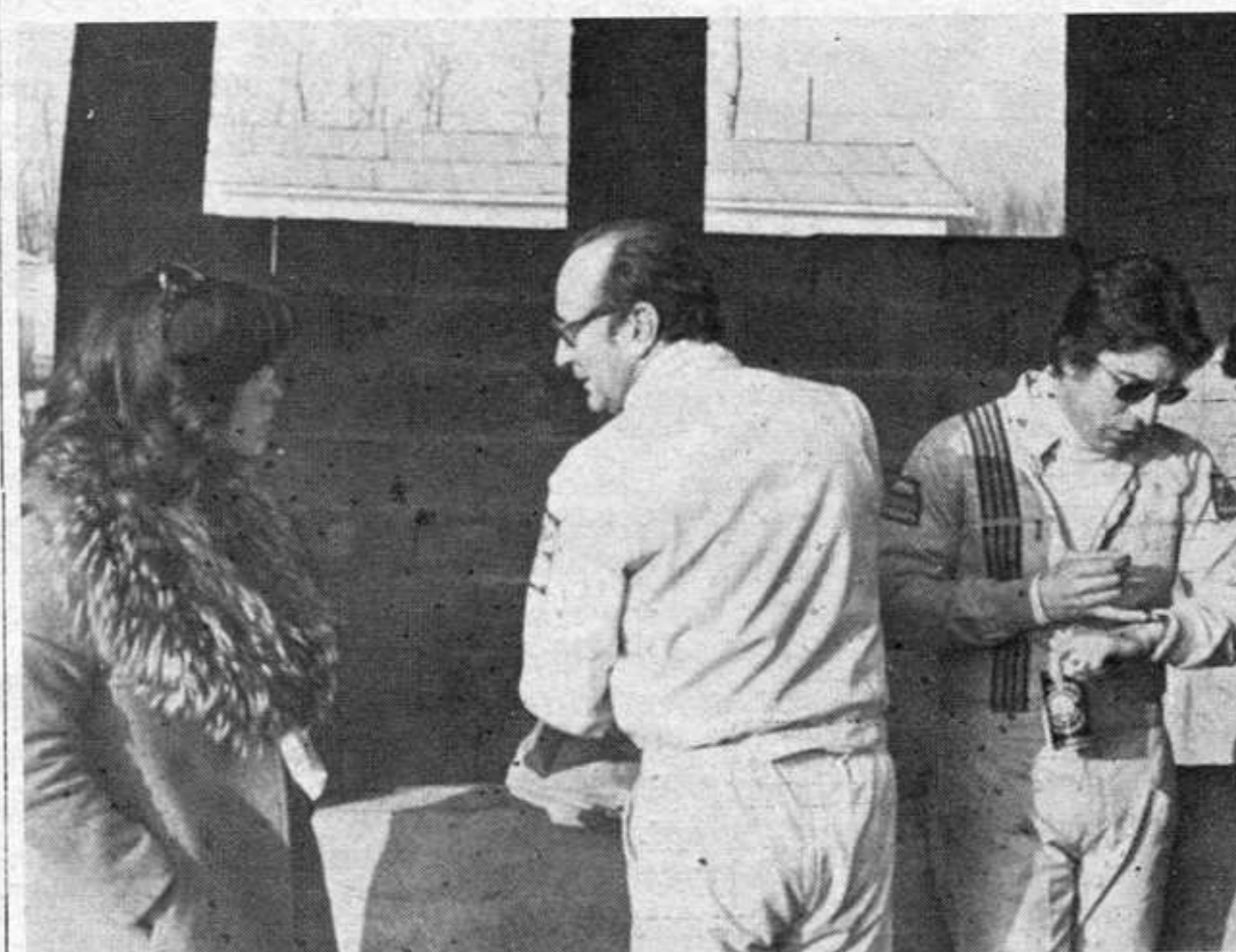
● Gabriele SERBLIN sfoglia ancora la margherita delle sue ambizioni F. 1. Lo sponsor vicentino che sembrava volerlo assecondare ancora nicchia (pare che voglia — per principio — una dimostrazione di «solidarietà» CSAI). Le possibilità sarebbero due: o un accordo con Surtees (che vuole 120 milioni) o noleggiare una delle ex Brabham BT 44 finite alla scuderia del «Giovedì».

● Daniele Audetto dice che Cavicchi ha sbagliato la sua data di

nascita, cioè che lui è del Toro e non dello Scorpione: «Ma mi sta meglio l'oroscopo dello Scorpione...» aggiunge.

● «Ma è vero che farete un Gran Premio di F. 1?» chiede un amico a un noto personaggio. «Ma va là — risponde l'interrogato — se non li fa chi ha i soldi, figurati noi...». Chi può essere secondo voi lo scettico (rosso)blu?

Marcellino



● Vedete quel signore sulla destra in tuta (con bande del Martini Racing?): è Carlo Bonomi, l'ex campione del mondo di motonautica che nutrive ambizioni di super-manager-mecenate di un team italiano di F. 1 (naturalmente con pilota straniero): dall'offshore alle monopo. Ma le parole (ne fece tante a Montecarlo) non hanno avuto seguito, pur nella grande ondata di sponsorizzazioni nazionali. In compenso in evasione natalizia a Casale, si è cimentato in prima persona in una confidenziale presa di contatto con una Brabham F. 2 della scuderia di un noto appassionato torinese suo amico. Miss Suzuki (a sinistra), la fotomodella Maria Grazia Casiraghi, non appariva molto convinta... (anche se il «maestro» era Giorgio Pianta).

## ...e se si fosse svolto il G.P. Argentina?

ECCO COME UN NOSTRO IMMAGINIFICO INVIATO HA RICOSTRUITO LA CORSA «VIETATA» PUR CON LA CORTINA DEL SEGRETO DI STATO

# L'AFFITE il primo



Ecco la Ligier di Laffite mentre taglia il traguardo della sua prima gara vittoriosa. Bravo Jacques!

### SPECIALE AUTOSPRINT

**BUENOS AIRES, 11 gennaio** - Ascoltando qualche giorno fa il discorso televisivo di Maria Estela Martinez, forse a voi più nota come Isabelita Peron, ebbi la felice intuizione che mi permette oggi di cedere al miglior offerente la cronaca del testé disputato G.P. de Argentina. Doña Isabel elogiava il valore delle truppe che avevano appena respinto un massiccio attacco di guerriglieros alle porte di Buenos Aires e, con la sua nota parlantina, riusciva a dare l'impressione di aver saldamente in pugno la situazione del paese.

Trovandomi a Baires proprio per seguire la vicenda Fautario-Agosti che

di questa situazione stava alla base, mi precipitavo nella direzione del fatto d'armi segnalato allo scopo di intervistare i superstiti. Ma solo per constatare che l'invasione era assolutamente pacifica e le sparatorie di contorno servivano solo a sostanziarne la versione ufficiale.

Il blocco stradale all'altezza del n. 1850, Avenida del Libertador, era in effetti composto da reparti antiguerriglia dell'esercito che disciplinavano l'accesso di una fila di « transporters » nell'adiacente Autodromo Municipal.

Le mie credenziali stampa esibite ad uno dei numerosi generali presenti valevano solo a classificarmi quale « in-

decante mariquita » nonchè ospite certo del Ministero do Benessere Social se non sparivo all'orizzonte. Capivo così che sulla questione si voleva mantenere l'embargo e questo sollecitava in me al massimo, come è logico, il seguito che anima ogni cronista.

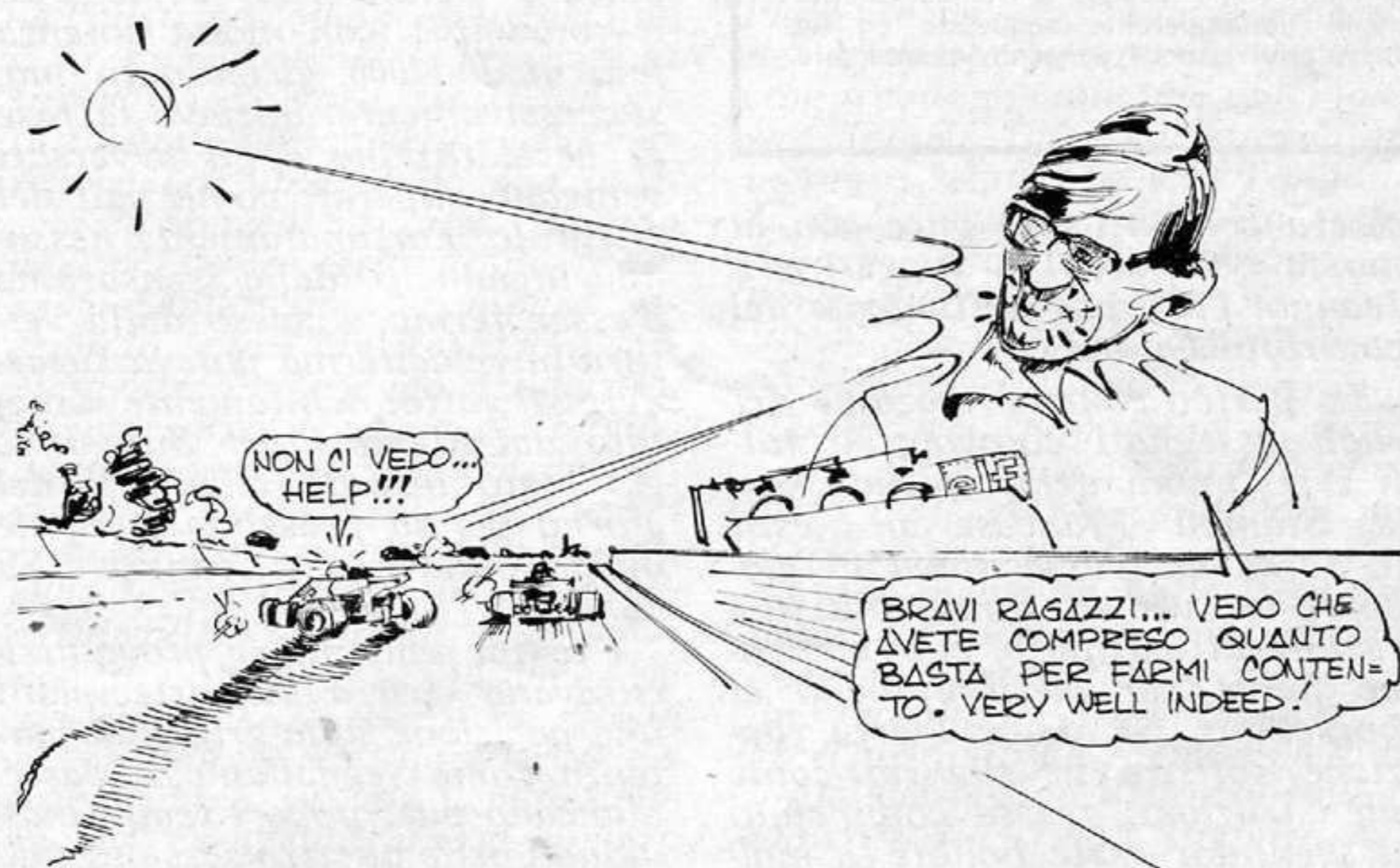
Poco dopo, travestito da sguattero della YPF ero infatti all'interno del recinto rimesse del moderno impianto motoristico, proprio mentre si provvedeva allo scarico di una affusolata Tyrrell a sei ruote. Peccato solo che la stretta sorveglianza impedisse l'uso di qualsiasi apparecchio foto-cine ma provvederò comunque ad illustrare le mie note con qualche schizzo.

### LE MACCHINE IN GARA

## Il mistero del V-6

Come negli anni precedenti, il primo capitolo del Mondiale Piloti non ha rivelato tutte le novità della stagione in arrivo. Però non sono mancati gli spunti interessanti e, come vedremo, nemmeno le sorprese nei risultati delle prove.

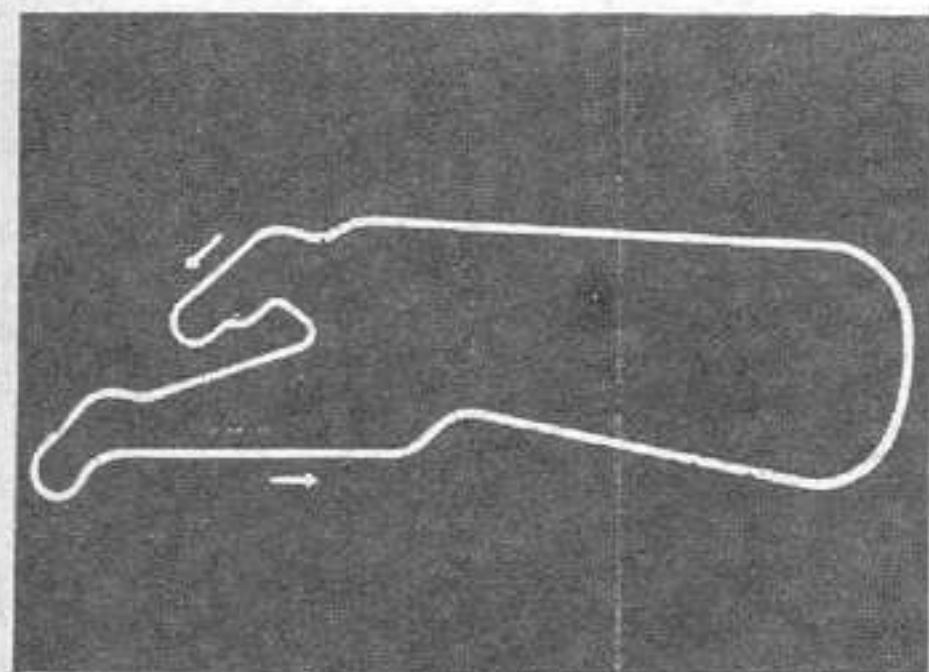
Ad accentrare l'interesse dei numerosi « tuerca » locali erano la già citata nuova Tyrrell esaciclo, le JPS 11/77 (Lotus-Ford) in versione passo corto, le Brabham-Alfa del Martini Team con prese d'aria elettrostatiche sulle quali torneremo in dettaglio. Ma soprattutto creava capannelli la



Uno strano incidente doveva privare Jody Scheckter delle sue possibilità di vittoria. (vedi testo)

March-Brambilla 761 a causa del suo inedito propulsore V-6, di cilindrata non dichiarata; a proposito di questo motore dobbiamo anche registrare l'arresto di due peones (o sedicenti tali) per l'interesse eccessivo dimostrato nel prendere note e cronometrare tempi. Risulterà poi trattarsi di certi Giuliano Facetti e Peppino Zonca, a quanto pare noti nell'ambiente dei preparatori a Milano, (Italia).

Conclude l'elenco delle novità la Ligier-Matra JS.5, presente in unico esemplare ma solo per questa gara in quanto il secondo è in fase di avanzata costruzione. Ambiente euforico e grandi risate degli addetti ai lavori a proposito di una zingarata ben riuscita che ha permesso, appunto,



# G.P. ARGENTINA

prima prova del Campionato Mondiale Piloti 1976. Autodromo Municipale « Almirante Brown », circuito N. 15 di km 5,968. 53 giri, pari a km 316,304. Spettatori 0, personale di servizio 120.000 più 2 divisioni corazzate ed appoggio aereo della vicina base di Morón. Tempo soleggiato e caldo.

## COSI' (IN 23) AL VIA E (IN 6) ALL'ARRIVO

Niki Lauda Ferrari 312 T2 1'48''69	Lella Lombardi March-Ford 1'48''11
Clay Regazzoni Ferrari 312 T 1'49''12	Carlos Reutemann Brabham-Alfa BT45 1'49''01
Vittorio Brambilla March-Brambilla 1'49''24	Emerson Fittipaldi Copersucar FD.04 1'49''20
Tom Pryce Shadow-Ford DN 7 1'50''27	James Hunt McLaren-Ford M 26 1'50''26
Carlos Pace Brabham-Alfa BT45 1'50''80	Jochen Mass McLaren-Ford M 26 1'50''72
Patrick Depailler Tyrrell-Ford 007 1'50''83	Jody Scheckter Tyrrell-Ford 008 1'50''83
Jacques Laffite Ligier-Matra JS.5 1'51''92	J. Pierre Jarier Shadow-Ford DN 7 1'51''38
Renzo Zorzi Hesketh 308CX 1'52''03	Ronnie Peterson Lotus-Ford JPS11/77 1'51''98
Mario Andretti Vel-Parnelli VPJ5 1'52''32	Jacky Ickx Hesketh 308C 1'52''13
John Watson Penske-Ford PC3 1'52''40	Chris Amon Ensign MN04 1'52''39
Robert Evans Stanley-BRM P201 1'54''00	Ingo Hoffmann Copersucar FD03 1'53''10
	Jim Crawford Lotus-Ford JPS11/77 2'00''07

1. Jacques Laffite (Ligier-Matra JS5) che compie i 53 giri del circuito, pari a km 316,304, in 1.37'18''19/100 alla media di 195,042 km/h; 2. Watson (Penske-Ford PC3) 1.38'15''48; 3. Evans (Stanley BRM P201) 1.38'27''02; 4. Vittorio Brambilla (March-Brambilla) 1.38'27''0215; 5. Zorzi (Hesketh 308CX) 1.39'00''02; 6. Peterson (Lotus JPS 11/77) 1.39'08''24.

## I NUOVI PRIMATI

● Sul giro: Niki Lauda in 1'50''06 alla media di 195,2098 km/h. **Primato precedente:** James Hunt in 1'50''91, media 193,720 km/h.  
● Sulla distanza: Jacques Laffite alla media di 195,042 km/h. Il **primato precedente** apparteneva ad Emerson Fittipaldi che vinse nel 1975 alla media di 190,861 km/h.



Come avrete letto nel testo, la Lella ha avuto le sue difficoltà

## I RITIRI QUANDO PERCHE'

● I partecipanti esclusi dalla classifica d'arrivo sono tuttora attivamente ricercati dopo essere scomparsi inspiegabilmente nel corso della gara. In un vespaiano dell'Avenida de Mayo è stato rinvenuto (dopo la solita segnalazione telefonica anonima) il solito delirante comunicato che rivendica la responsabilità delle sparizioni attribuendole a un fantomatico gruppo eversivo detto degli ESPANTA-PAJAROS, probabile estensione sudamericana degli Hairy Creeps d'Irlanda. Bernie Ecclestone ritiene gli organizzatori responsabili dell'apparente sequestro ed ha dato istruzioni affinché le somme destinate ai relativi riscatti vengano versate alla FICA, tramite la sua personale gestione.

si era costretti (sia pure con la morte nel cuore) a suggerire a Jeannot l'uso più contingente del contratto Gitanes.

La perfetta interpretazione dei ruoli assegnati coinvolgeva tutti i testimoni della vicenda con la Stampa Francese in testa (o forse anch'essa stava al gioco) e ne veniva, comunque fuori un tal putiferio che qualcuno finiva per mettere mano al borsellino. Se Jean Pierre, anziché soffrire in silenzio, come da istruzioni, avesse cominciato a sventolar carte bollate, è molto probabile che la JS.5 vista a Baires sarebbe rimasta figlia unica nonché affidata ad altri.

## LE PROVE

### Stravaganti «assetti»

Programmati per il venerdì ed il sabato, con inizio e durata stabiliti al momento da Bernie Ecclestone, los entrenamientos risultavano molto interessanti per la verve di cui i conduttori facevano sfoggio nel darsi battaglia.

Ne fanno fede alcune memorabili uscite di strada come quella di Jarier cui non entrava la seconda alla « Horquilla » — il tornante prima dei boxes — e quella di Peterson che lasciava una intera sospensione, completa di freno a doppia pinza, attaccata al cordolo di una « esse » nei « mixtos ».

Tutta da vedere Lella Lombardi che, trovandosi alla Ese del Ciervo i retrovisori pieni di Ferrari e di Brabham-Alfa si rendeva conto di esser rimasta coinvolta nei prevedibili antagonismi di Lauda e Reutemann. Pertanto, onde evitare di venir travolta e stirata a vapore dai due pretendenti alla pole position, realizzava Dio sa come quell'1'48''11 a 198,730 kmh di media che rimar-

## LA CORSA

### La sorpresa conclusiva

Mancano pochi attimi all'abbassarsi della bandiera bianco-azzurra, quando le urla di Bernie Ecclestone sovrastano il ruggito di ventitrè motori pronti a scattare ed impongono il « FERM TUTTI » ad altrettanti piloti. Nel silenzio che improvvisamente segue, il piccolo grande uomo declama sotto il palco presidenziale le condizioni sine quibus non perché il Gran Premio possa essere disputato, condizioni per le quali ha avuto finalmente la gran-

Fra i documenti relativi al primo incontro delle monoposto da Gran Premio nell'anno in corso, avvenuto a porte chiuse sulla pista bonearense, il nostro Caradura ha potuto inserire anche qualche interessante fotogramma, « rubato » mediante una microcamera occultata in una protesi dentaria. Del massimo interesse questa immagine che dimostra l'infondatezza della ormai scontata e tradizionale voce che vuole assente un noto personaggio in occasione degli appuntamenti mondiali. Qui il Nostro è ritratto mentre scambia cordialità con il Presidente al ricevimento in onore di los campeones



rà insuperato per la gioia di Max Mosley e del conte Zanon.

Le rimarchevoli performances di Vittorio Brambilla aggiungevano nuova esca ai mormorii riguardanti il suo misterioso propulsore siglato DIY come « do it yourself ». Non molta potenza fino ai 10-11000 giri-minuto ma, successivamente, iniziava la fase di accelerazione e gli avversari venivano superati come pali del telegrafo. Fortunatamente nessuno, ingannato dalla sensazione d'esser fermo, è sceso dalla vettura in velocità ma poteva succedere: il fatto, debitamente annotato dai Membri del Bureau, è già stato inserito all'ordine del giorno per la prossima riunione della Commissione Circuiti e Sicurezza.

I tempi realizzati in prova assicuravano così a 23 partecipanti una posizione sulla griglia di partenza come segnaliamo a parte. Mancano purtroppo i tempi individuali nelle quattro sessioni causa l'assenza di un servizio informazioni stampa e gli orari-indovinello voluti dalle FICA.

de ispirazione che attendeva da tempo.

Dopo alcuni conciliaboli e ripetute scene in cui Bernie fa per andarsene e viene richiamato indietro, la presidentessa fa un cenno di assenso al Gen. Jorge Rafael Videla. Quest'ultimo estrae dall'uniforme un libretto di assegni e ne compila uno, porgendolo poi all'interlocutore.

Con il che i preparativi per la la Grande Carrera possono essere ripresi, cominciando dal controllo di copertura e solvibilità per l'assegno appena incassato. Poche ore dopo, comunque, il « VIA! ».

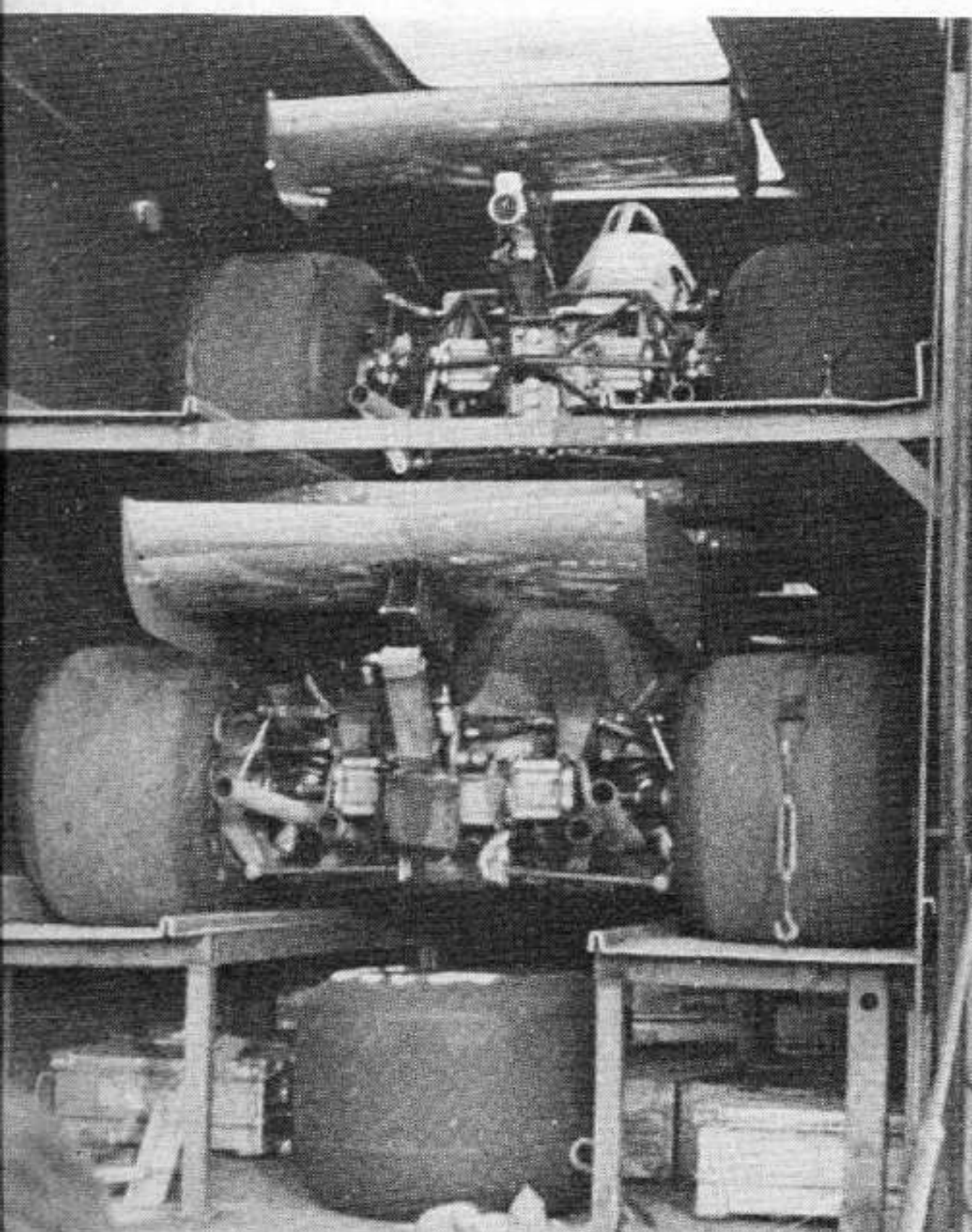
Agli ordini di Fangio, le 23 vetture si lanciano in una perfetta partenza verso la Ese del Ciervo, rimanendo in formazione compatta « a serpente » per tutto il Curvon del Fondo ed il successivo rettilineo. La Chicana de Ascari provoca le prime smagliature e, successivamente, il « tutto in terza » dei mixtos permette il distacco di un gruppo di testa che si avventa con trenta metri di vantaggio per il rettili-

## CONTINUAZIONE DA PAG. 37

la messa in cantiere di una seconda vettura.

Ci riferiamo agli accordi intercorsi fra Guy Ligier, Jean Pierre Beltoise e Jacques Laffite, quest'ultimo « inaspettatamente » piovuto tempo addietro nei primi colloqui della JS.5/1 quando tutta la Francia-bene si preparava ad acclamare Jean Pierre quale enfant de la Patrie.

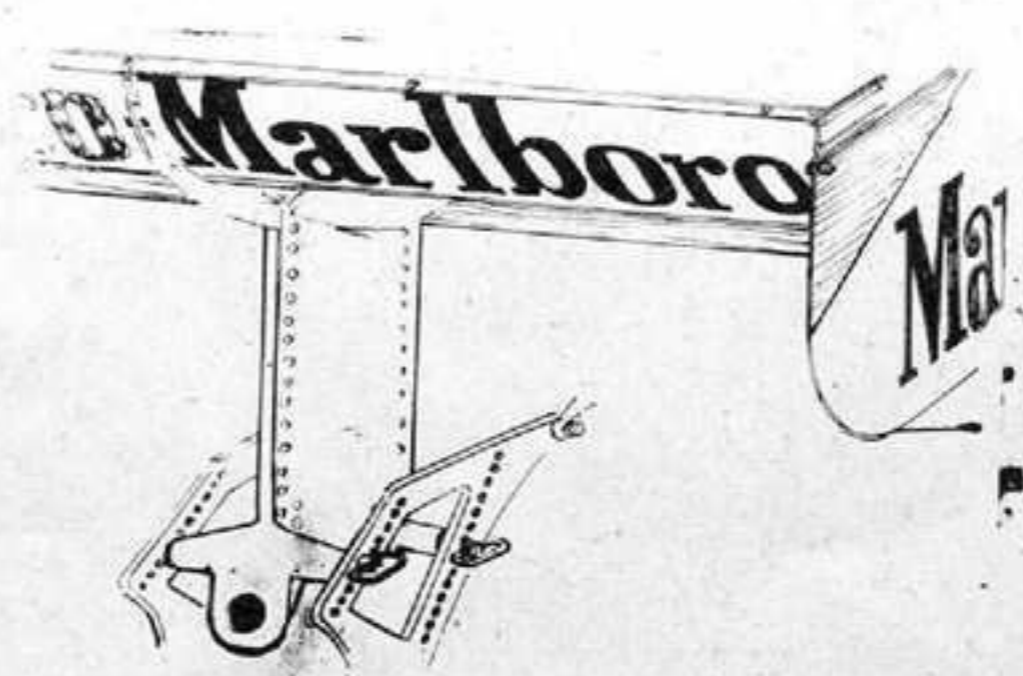
Perfette scene madri furono successivamente recitate dal costruttore di Vichy, il cui pianto greco insisteva sul fatto che, essendo Laffite più allenato — e più veloce quindi — di Beltoise,



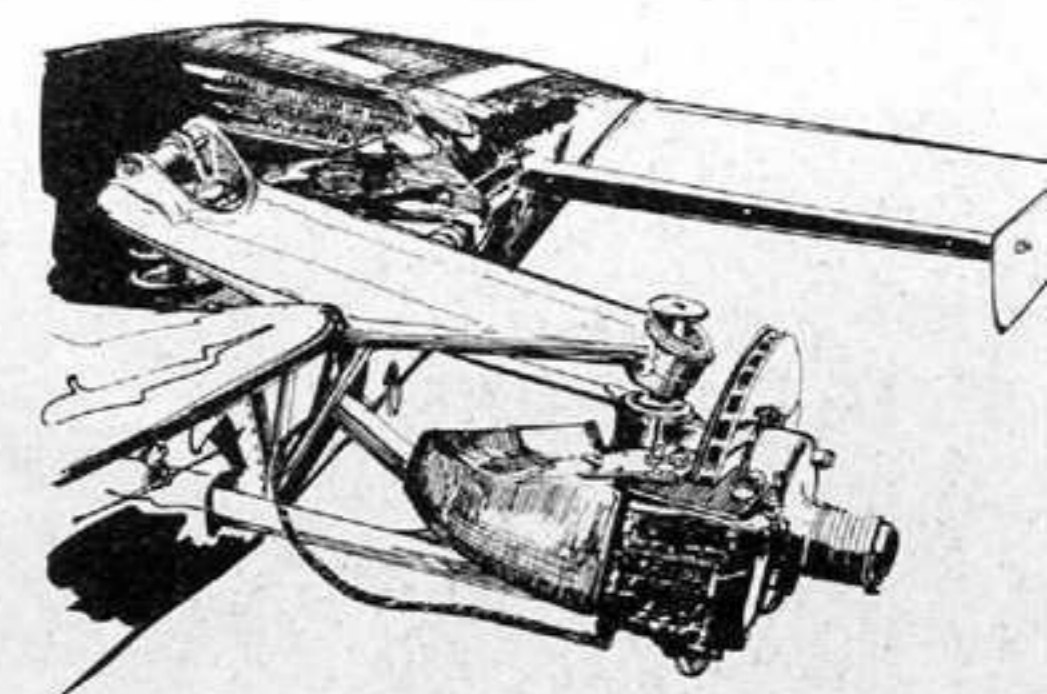
Le due Ferrari inviate in Argentina erano, come si vede, una sola T2 (per Niki) ed una 312T per Clay. Anche se non leggibile nei dettagli, la T2 mostra qualcosa dell'articolazione inferiore sul cambio dei due bracci di guida del De Dion, per la prima volta (finora) sorpresi nell'ottica di un apparecchio fotografico

# Le novità tecniche di spicco

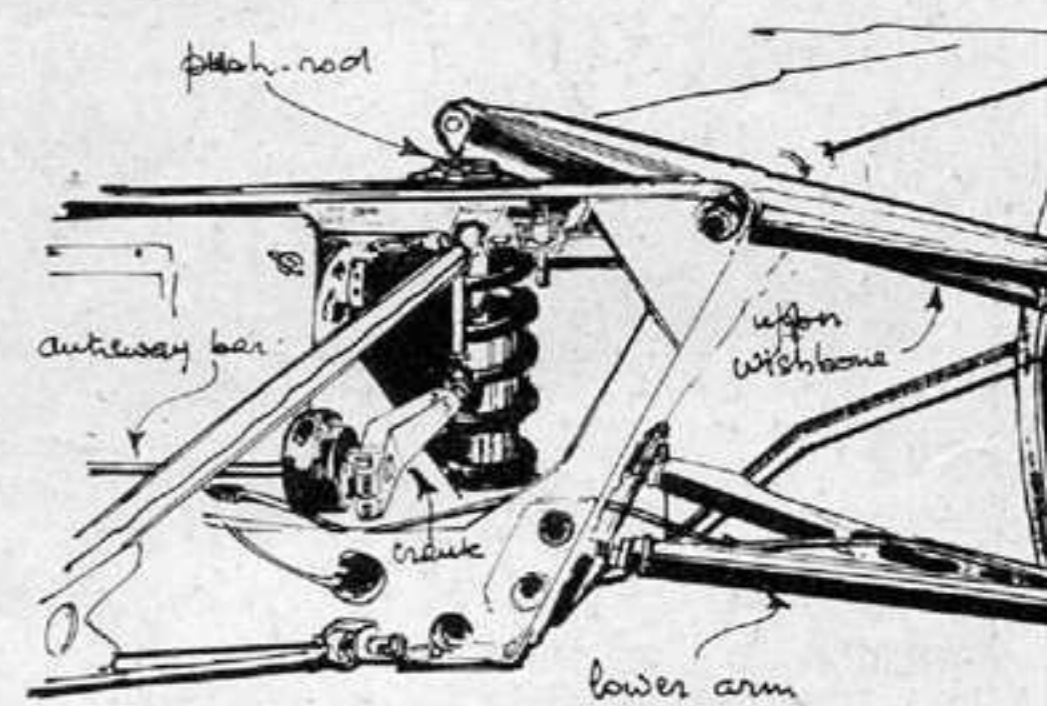
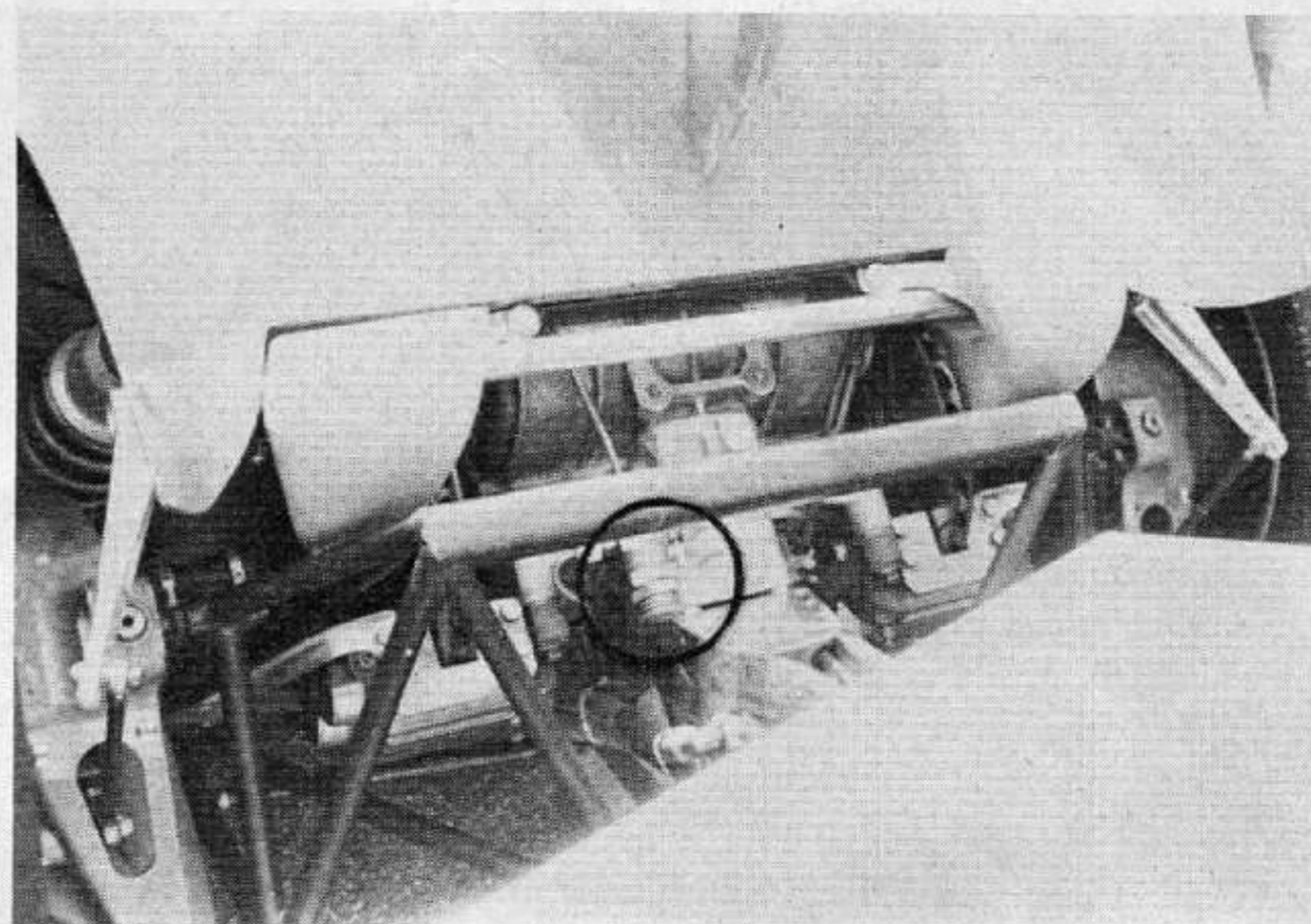
Nel particolare cerchiato è visibile l'equilibratore di frenata inserito anche sulla T2 nel circuito frenante delle ruote posteriori. Anteriormente l'ubicazione dello stesso dispositivo è quella già nota in quanto identica alla versione 312T



Sulle McLaren di Mass e Hunt, l'incidenza di alettone poteva essere variata con virtuale continuità



Per la tecnica, e un po' presto per registrare grosse novità, salvo sui modelli rifatti ex novo: qui un dettaglio della sospensione anteriore delle Shadow



Rivista, sempre sulle McLaren, la regolazione di rigidità a rollio, ma solo sul muletto. Le macchine in gara si affidavano alla disposizione classica rappresentata in figura

neo in discesa e il Tobogan precedente la Horquilla.

Sono cinque i componenti di questo gruppo e non rappresentano una sorpresa in quanto abitués dei primi posti come Emerson, Niki, Clay, Hunt e Reutemann. Manca Lella Lombardi, arrivata lunga al primo tornante e scomparsa in una macchia di arbusti dalla quale doveva riemergere discinta e inseguita da un gruppo di aspiranti sequestratori chiaramente pornomani. Nessun danno alla persona né — ciò che è più importante — alla virtù, ma solo un leggero e comprensibile stato di choc che sconsiglia le interviste. Capeggia gli inseguitori Vittorio Brambilla destreggiandosi assai bene fra i capricci del suo propulsore che alterna evidenti «buchi» alle già viste sparate di piena potenza. Purtroppo il monzese dovrà essere registrato fra le prime sparizioni di cui si fa cenno fra le cause dei ritiri e questo lascia in forse l'ulteriore sviluppo di questa interessante unità motrice.

Approfitta dell'opportunità Jochen Mass incalzato da Jacky Ickx molto efficiente come al solito sulla Hesketh 308C ex Hunt ora in livrea blu scuro con filetti oro del Williams-Wolf Racing Team. Bel duello finché dura poiché anche questi due protagonisti vengono persi di vista dagli ufficiali di gara dopo il loro quindicesimo passaggio, affiancati, sul rettilineo dei boxes.

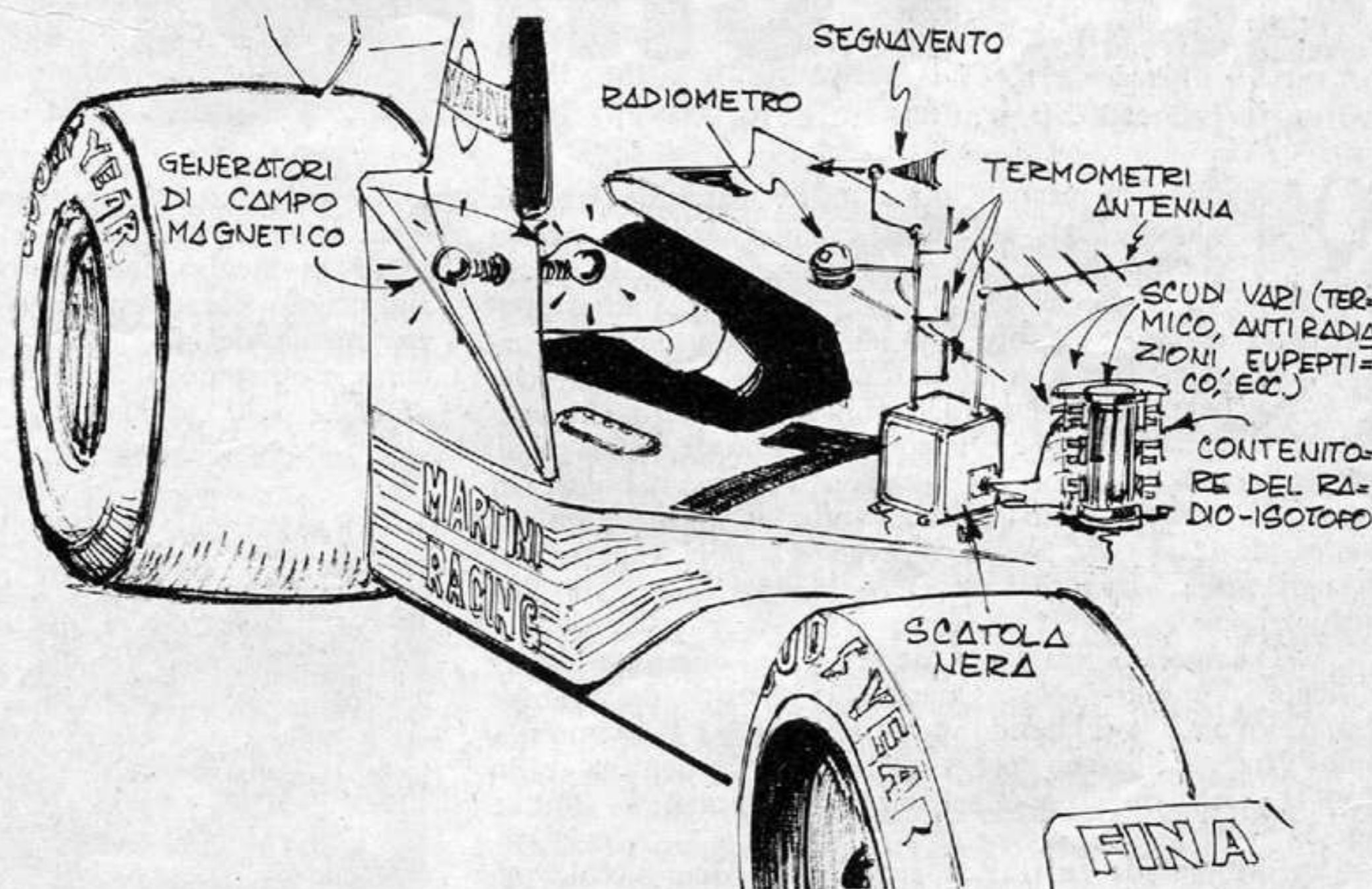
Il DS Ferrari, Audetto, estraе colori e cavalletto per dipingere su tela di Fiandra un favoloso «FASTER» da esporre a Niki Lauda sempre attaccato agli scarichi della FD.04 di Emerson Fittipaldi. Il messaggio, sebbene recepito e confermato con cenni del casco non sembra dare i risultati voluti poiché anche James

Sulle Brabham-Alfa si era constatata al Castellet la tendenza delle prese d'aria a deglutire quanto sollevato dalle ruote anteriori e/o da altri utenti della pista. Stabilito che dette prese non si modificano, si è provveduto in altro modo a caricare le stesse elettrostaticamente mediante adeguate apparecchiature, per metterle in grado di respingere corpi estranei fino ad un peso massimo di 24 libbre. Dato il forte campo magnetico generato, il progettista sconsiglia di far correre questa vettura in prossimità di aeroporti e, soprattutto, di campi minati

Hunt (21. giro) riesce a porre la sua McLaren tra il battistrada e la 312/T2.

Regazzoni, ora alla ruota del suo coéquipier, non mostra dal canto suo alcuna voglia di lasciare le cose come stanno e tampona l'austriaco affiancandogli e la senza per altro riuscire a superarlo. La lotta fraticida entusiasma gli aficionados del genere che qui abbondano, ma li lascia a bocca asciutta quando anche l'intero gruppo di testa, inspiegabilmente, scompare lasciando solo Clay Regazzoni, ovviamente al comando della gara. Nuovo colpo di scena al 36. giro quando anche la seconda Ferrari risulta mancante sulle tabelle dei cronometristi ed al comando passano le due Tyrrell di Scheckter e Depailler, la prima delle quali del tipo a sei ruote che viene vista sbandare e uscire di strada al termine del rettilineo. Si trova la macchina ma non il pilota che va così ad aggiungersi al numero degli irreperibili.

Dalle testimonianze risulterebbe comunque che, a provocare



l'uscita di pista, sarebbe stato l'abbagliamento da riflesso del sole sui denti di Padron Tyrrell esposti in un largo sorriso. Decimati i partecipanti al 43. giro, quando a disputare i dieci mancanti si apprestano Depailler, Pace, Jarier, Pryce in formazione compatta mentre le retrovie comprendono non più di cinque ritardatari. Diciamo ritardatari in senso relativo poiché l'andatura fino a questo momento è stata formidabile come vedremo dall'ordine di arrivo.

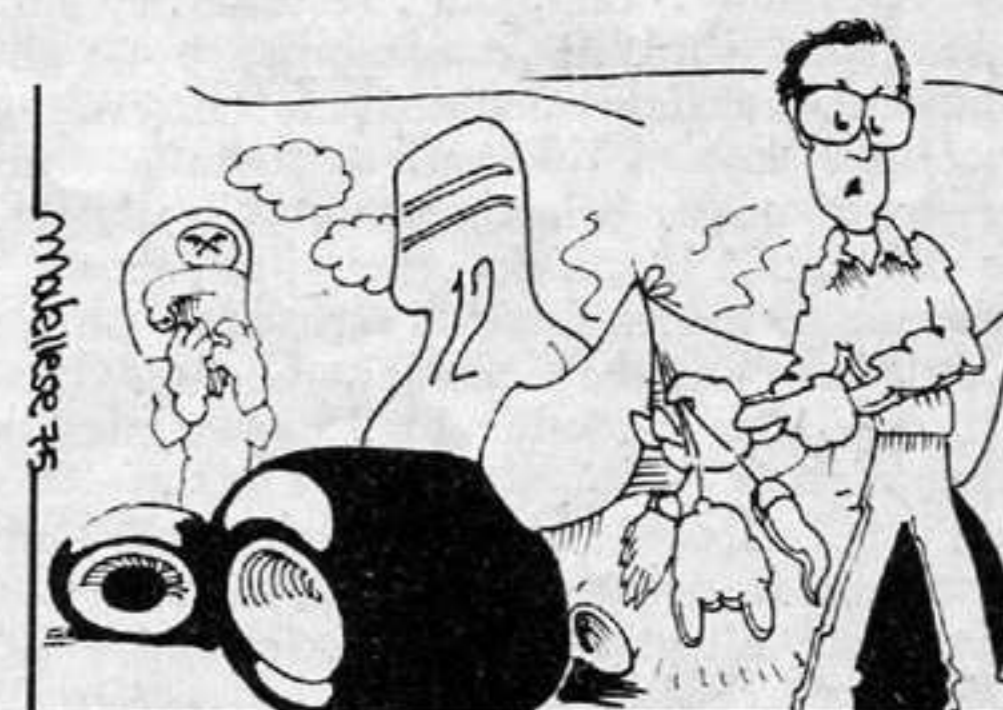
I cinque di cui dicevamo saranno proprio coloro che potranno classificarsi, dopo che il gruppetto di testa scompare al completo nelle stesse condizioni misteriose precedenti.

Ma si aveva anche la lieta sorpresa conclusiva a pochi giri dal termine, quando dalle piante di un boschetto ricompariva la March-Brambilla 761 completa di un lanciafiamme Vittorio, evidentemente riuscito a sfuggire agli espantapajaros (vedi «I RITIRI, QUANDO E PERCHE'») con mezzi che non ci ha voluto rive-

lare. Nonostante l'incompletezza del suo contagiri, Brambilla poteva così riconquistare un posto in graduatoria e risultava quarto mentre Jacques Laffite andava a vincere per Ligier il suo primo Gran Premio. Seguivano Watson, Evans, Brambilla come detto, Zorzi e Peterson e, sebbene la gara sia stata appannaggio dei meno veloci fra i protagonisti, crollavano comunque tutti i primati.

**Zopenco Caradura**

Testo raccolto da **G. ORZALI**



Alla Ferrari commentate così le « conclusioni » della fanta-corsa...

Il pilota italiano (in coppia col ricco farmer JAMES HYLTON) porterà al debutto una delle vetture della nuova categoria «GRAND INTERNATIONAL»

# MERZARIO a DAYTONA con una CHEVROLET

## SPECIALE AUTOSPRINT

NEW YORK - Arturo Merzario sarà uno dei protagonisti nella 24 Ore di Daytona che scatterà il 31 prossimo. Dopo la nostra anticipazione, siamo in grado di confermare che Jim Foster, direttore stampa dell'autodromo famoso ha concluso le trattative per avere «stuzzicadenti-Arturo» nel gruppo dei partenti. Merzario è conosciuto in America e a Daytona soprattutto, dove anche i «policeman» lo riconoscono e lo «salvano» da contravvenzioni per eccesso di velocità sulle strade.

Ecco perché Foster ha pensato di «innestare» Arturo il quale avrebbe potuto correre in coppia con Mario Casoni su una Pantera silhouette. Ma le spese di trasporto eccessive hanno impedito l'accordo e ora anche per Casoni si sta cercando un accoppiamento con un pilota NASCAR.

Bill France e Foster hanno dunque pensato di formare un'accoppiata d'eccezione: Arturo Merzario e James Hylton su Chevrolet Stock con la quale il ricco «driver» ha ottenuto la terza piazza d'onore nella classifica finale della Winston Cup National dietro a Dave Marcis e Richard Petty.

Hylton (che non è parente del milionario famoso) è ricco possidente di terreni.

## In Europa PANTERA gr. 5 con CASONI

FINALE EMILIA - Presumibilmente a metà febbraio sarà presentata a Finale Emilia allo stabilimento Casoni, la March F. 1 per Merzario. «Avrà i colori della nostra azienda — ha confermato Mario Casoni — Dalle notizie che giungono dall'Inghilterra, la messa a punto della vettura procede nel modo migliore. So che il Cosworth ha toccato gli undici mila giri. Ma è tutto il complesso della macchina e la sua aerodinamica, ricercata in seguito alle modifiche apportate al telaio e alle sospensioni, che mi danno la possibilità di prevedere una buona annata per Merzario nel mondiale di F. 1. Non saremo però pronti che per Long Beach...».

Poi Casoni ha parlato dei suoi programmi nel mondiale marche e ha confermato che — a parte Daytona (sfumata la 24 Ore per ragioni di ingaggio) — si vedrà certo nelle prove europee la Pantera Gr. 5 sponsorizzata sempre dalla distilleria finalese e con la coppia Merzario-Casoni.

Mentre la rinnovata serie della Pantera nelle diverse versioni, della Longchamps e della Deauville stanno ottenendo, dalle prime notizie, ottimi consensi al Salone di Bruxelles (ci si augura che giungano anche delle prenotazioni con consegna dai 20 agli 80 giorni), si può fare rapidamente, prima che ormai si concludano i consuntivi dello scorso anno, un doveroso cenno ai risultati sportivi ottenuti dalle Pantera. Di Odoardo Govoni, campione europeo Gran Turismo divisione 3 oltre 3 litri - G. 4 già sapete.

Ancora per i colori della Interauto c'è da ricordare Paolo Bozzetto vincitore del G. 3 del campionato italiano - FISA sulla Pantera De Tomaso «AGIP». Si debbono aggiungere le settanta vittorie di categoria di classe e assolute in Italia e all'estero per affermazioni ottenute da Bozzetto-Rubens nella 24 Ore di Le Mans, da Bozzetto al Giro d'Italia, da Capoferri nel campionato Europeo della montagna; da Davit nel campionato belga, Gran Turismo, da Polese, Bozzetto e Restivo e Apache nella 1000 km di Pergusa, da Fiedrich nel campionato svizzero Gruppo 3.

A Bruxelles è esposta la Pantera nelle versioni lusso e GTS, vincitrice con Davit nel campionato belga GT, con Govoni nell'Europeo GT div. 3 e con Bozzetto nel campionato italiano FISA-Gr. 3. Sappiamo che gli stessi piloti saranno in gara anche quest'anno nelle principali prove e con speranze ancora più lusinghiere.

«Ho poco tempo per seguire gli sviluppi dei miei 65 acri di terreno in Grambling (Carolina del Sud), ma questo inverno lo trascorro vicino alle mie mucche prolifiche, cavalli ed asinelli. Una volta tanto star lontano dai cavalli metallici fa bene. Ti ritempri».

— Ti piacerà correre in coppia con Merzario? chiediamo al telefono.

«Merzario è nel suo giro famoso, come lo è Petty nelle Stock. So che è secco, piccolo, ma potente proprio per le gare di resistenza. Da parte mia sarò resistente abbastanza. La macchina sta subendo ora 'toilette' per la 24 Ore. Speriamo che tutto vada bene e che il 24 io e Merzario si possa anche sfrecciare in testa».

Hylton, durante il 1975 non ha effettuato tutte le gare in calendario, tuttavia è finito terzo, grazie soprattutto alla sua continuità e resistenza del motore che non ha rotto mai, a differenza dei colleghi famosi. La sua Chevrolet nel 1976 porterà il numero 48 e probabilmente anche alla 24 Ore avrà questo numero.

La stampa locale, dopo un primo larvato comunicato da parte dello Speedway sulla partecipazione di Arturo, ha cominciato a fare pronostici.

Scrivono il «Daytona Bulletin»: «Con Merzario campione del mondo Sport 1975 in posizione di partenza e forse con un pilota Stock di classe (qualcuno cita addirittura Richard Petty n.d.r.) la gara di Endurance assume carattere veramente internazionale».

«Ma le vetture Stock resisteranno 24 ore?» si chiede qualcuno. Risponde Bill France al quesito.

«Prendete una Stock super Charged, che gira alla media di 170 miglia orarie (quando non tocca punte intorno alle 200 miglia n.d.r.) per 4 o 5 ore e fatela girare ad una media ridotta per il 'misto' di circa 125 all'ora ed avrete un risultato fantastico. Quei motori sono fatti per sforzi eccessivi, spesso spaccano appunto per questi sforzi, ma se li fate girare a velocità 'normali' questi renderanno più dei motori BMW, Porsche, ecc.».

Come è noto a France interessava avere anche una Ferrari, ma le solite spese di trasporto hanno messo fuori gioco ogni accordo. Comunque la 24 Ore si preannuncia combattuta, per la partecipazione di molti tipi di macchine e per questo primo confronto, all'ombra silhouette, tra vetture USA ed europee. L'inclusione intelligente di piloti Stock da parte di France renderà la gara di resistenza più viva che mai e la folla questa volta certo accorrerà numerosa, non fosse altro per vedere i beniamini che per 32 settimane dell'anno lottano sui vari circuiti americani, contro gli europei.

Se Merzario riuscirà a portare al traguardo la Chevrolet Stock per lui si potrebbero riaprire contatti nel settore NASCAR (Stock) nel quale da anni Bill France stava cercando di inserire «Tootpick», che finora si è schernito soprattutto per ragioni familiari.

### Lino Manocchia

## BANCA Lombarda premia MERZARIO BRAMBILLA e LELLA

MILANO - Giovedì 15, alle ore 18, nella sede di Via Verdi 8, la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde premierà con una targa d'onore i piloti Merzario, Brambilla e Lella Lombardi. Si tratta di una sorta di simpatico «gemellaggio» fra la banca italiana prima nel campo degli scambi con l'estero ed i conduttori di vetture lombarde (di nascita o di sponsor) che tanto si sono fatti onore nella stagione appena trascorsa.

DAYTONA - Molta eccitazione a Daytona per il debutto, alla 24 Ore del 31 gennaio-1 febbraio, della speciale categoria denominata «Grand International» ammessa come è noto alle due «24 Ore» di Daytona e di Le Mans.

Si tratta in sostanza delle vetture Stock tipo Nascar cui sono state concesse ulteriori libertà nell'intento di renderle competitive con le altre protagoniste del Mondiale Marche. Con carburatori liberi ed una cilindrata massima di 8 litri, i grossi motori 8V americani «rischiano» di essere i più potenti del lotto, mentre per quanto riguarda il resto delle macchine le «Grand International» potranno migliorare la propria stabilità con spoiler anteriori ed alettoni posteriori, e la propria autonomia con nuovi serbatoi da 32 galloni (120 litri circa). Inoltre, è stato loro permesso di calare di peso fino a 3.180 libbre, che sono pur sempre 14 quintali ma almeno 500 libbre in meno del peso minimo Nascar.

A Daytona sono sicuri che le «Grand International» potranno superare i 350 kmh. sull'anello sopraelevato, bisognerà vedere cosa saranno capaci di fare nel misto. E' certo comunque che la cosa elettrizza gli americani che nel campo delle Stock hanno una esperienza tale da giustificare ogni pronostico, specie in gare lunghe e giocate sul piano dell'affidabilità.

Il confronto diretto sarà fra le debuttanti «silhouettes» all'europea, cioè le sofisticate Porsche e BMW ufficiali, le Stock e le GT all'americana come Chevrolet Monza, Ford Mustang 2, Chevrolet Corvette, che risponderanno ai canoni della nuova categoria GTX creata dagli organizzatori di Le Mans.

## Rivisto anche SURTEES

nelle gare natalizie

## MUSETTI record imbattibile a B. HATCH

BRANDS HATCH - I primi dieci arrivati della corsa a Brands Hatch del 27 dicembre sono stati: Schenken, Ashley, Bell, Trimmer, Purley, Henton, Morgan, Surtees, Ganley e Jones. Una strana collezione di nomi... Si trattava del tradizionale incontro di Natale ed era in programma una delle corse per «celebrità» con le Escort, secondo l'opinione generale, probabilmente la migliore mai disputata. La maggior parte delle macchine erano piuttosto «segnate», dopo: una volta si trattava di un'escursione fuori strada (John Nicholson aveva tentato di passare David Purley sul lato esterno nella curva del paddock; il problema era costituito dal fatto che Purley stava tentando di passare un altro pilota sul lato esterno della pista e mentre delle volte si è potuto passare in due fianco a fianco questa curva verso destra, non c'era modo di passare in tre fianco a fianco).

Tim Schenken è rimasto in testa in questo scompiglio, per poi vincere a 108,07 kmh di media, Ashley e Bell hanno condiviso il giro più veloce. Tom Belso sembrava uno sfidante possibile, fino al momento in cui si è dovuto ritirare, a causa di ciò che veniva poi definito come «rottura di trasmissione» (è passato ai box, agitando la leva del cambio fuori dal finestrino). John Surtees è andato con calma nei primi giri, beneficiando del suo «status» di più anziano, ma più tardi è avanzato bene passando Schuppan e Jones e terminando al meritato ottavo posto.

Le altre corse sono state un po' più serie, per esempio Tiff Needell ha preso il via in quella che probabilmente sarà la sua ultima corsa di F. Ford, trovandosi al comando in ogni giro, tolto il primo sulla sua Crosslè 25 F, riaffermando semplicemente il suo talento, dimostrato già durante la stagione.

Il «JACK BRABHAM TROPHY», una gara di formula libera, è stato dominato da Val Musetti. Sembra che le cose vadano bene per Val. La sua March era spinta dal primo motore BDX di John Dunn Swindon che si è visto in una corsa (prima è stato provato soltanto da Ted

Wentz in una Lola F. 2 della casa). Musetti ha riferito che il motore secondo lui dava più di 280 CV con una coppia molto utile. La sua March era anche decorata con i segni del suo sponsor, la birra Courage. Val spera che queste due cose (BDX e Courage) significhino che egli possa disputare la serie del gruppo 9 Shellsport e alcune corse europee di F. 2 quest'anno; egli desidera in modo particolare di correre a Enna, dato che alcuni dei suoi parenti vivono vicino al circuito.

Musetti è partito dal palo e due macchine a motore BDG hanno completato la prima fila, la Ralt F. 2 di Wingfield e la Lola T 294 di Lloyd. La velocità con cui Musetti li ha lasciati dietro di sé nella corsa sembra indicare che il BDX è un motore molto superiore al BDG. Almeno alcuni corridori di F. 2 saranno stati incoraggiati da questa prestazione. Musetti ha tirato via a una media di 2,5 secondi al giro e ha vinto a una velocità media di 155,39 kmh, stabilendo il giro più veloce di 161,77 kmh (un nuovo record di formula libera, ma inferiore al record del circuito breve di 0,7 secondi; questo record è stato l'obiettivo di Musetti, un obiettivo che non era molto probabile da raggiungere sulla pista fredda).

Presumibilmente il record di F. Libera di Musetti rimarrà intatto per sempre, dato che il rifacimento della pista, che costituisce una premessa necessaria per la costruzione dei nuovi box, dovrebbe essere completato prima della Corsa dei Campioni. Il nuovo complesso dei box sarà costruito fra questo avvenimento e il GP britannico.

d. h.

• Si è ritirato dal mondo automobilistico a cavallo delle festività natalizie una figura molto familiare sui campi di gara. Si tratta di DICK JEFFREY, per lungo tempo responsabile del reparto sportivo della Dunlop, specialmente nel periodo in cui la casa inglese era l'unica a fornire pneumatici per le monoposto di F.1.

• TRATTATIVE DELLA ASSO F. 2 - Hugues de Chaunac, direttore sportivo della squadra francese di Formula 2 Martini-Elf, è stato delegato a negoziare con la CSI il nuovo regolamento finanziario della seconda formula. Attualmente, le trattative con gli organizzatori sono state concluse per quanto riguarda i rimborsi spese, mentre sono ancora da definire i premi d'arrivo.



# ULTIME NOTIZIE sul «MONTE»

Dopo tanti ripensamenti, Lancia e Fiat hanno affidato le loro chances a Montecarlo al racing Pirelli, il radiale P7 che in questi ultimi tempi sono diventati una gomma vincente nel mondo rallystico. Li ha scelti anche la GM, ovviamente le misure non sono le stesse, così come i profili

La Guida al rally monegasco la trovate da pagina 48

# Nell'austriaco JAENNER RALLY prima prova dell'europeo piloti

# Prima vittoria dell'OPEL GTE

## SPECIALE AUTOSPRINT

JANNER RALLY - prova valida per il campionato europeo rallies conduttori - Koenigswiesen, 8-10 gennaio 1976

- LA CLASSIFICA
1. Wittmann-Schatzl (Opel Kadett GTE);
  2. Fritzinger-Bretz (Toyota Celica);
  3. Haider-Pattermann (VW 1302);
  4. Essig-Oberortner (VW 1302);
  5. Sulc-Weixelbraun (Porsche);
  6. Spindler-Klose (VW 1302);
  7. Bochnicek-Kermayer (Renault 5);
  8. Ranzelbinder-Fabian (Porsche);
  9. Oettel-Dr. Nestinger (VW Golf);
  10. Janger-Neuberger (Escort 2000).

VIENNA - La prima prova del campionato europeo rally conduttori di quest'anno si è conclusa, sabato, con un successo totale austriaco: soltanto il secondo posto non è andato a un equipaggio locale, i rimanenti nove dei primi dieci posti sono stati occupati da austriaci.

Lo «Jaenner Rally», che si è disputato a partire da giovedì fino a sabato attorno al piccolo villaggio austriaco di Koenigswiesen, si è presentato come preludio molto selettivo per la stagione, perchè le strade ghiacciate non hanno permesso ai motori di sviluppare del tutto la loro potenza, anzi, richiedevano vera «sensibilità di guida». Il vincitore Franz Wittmann ha detto all'arrivo: «Le strade sono state tanto scivolose, che la potenza dei motori non aveva nessuna importanza».

Wittmann, un insegnante venticinquenne di educazione fisica dell'Austria del sud e la sua copilota, Araude Schatzl, hanno fornito un debutto di stagione magnifico per le nuove Opel Kadett GTE, le quali non sono neanche pienamente sviluppate e pure hanno avuto il loro primo successo. Wittmann era al volante di una macchina preparata dal tecnico viennese Hannessi e da questa scuderia è uscito anche il più temibile rivale di Wittmann, cioè Georg Fischer, il quale, insieme a Wittmann, è un pilota eccezionale dello sport rallystico austriaco, dopo che Klaus Russling con la sua Porsche Carrera, si è trasferito al Rallycross. Nell'ultima notte Fischer si è trovato a un minuto dietro di Wittmann quando la sua macchina si è rovesciata, ostacolando per molto tempo l'intero lotto dietro di sé.

All'arrivo si è poi avuta una squalifica non senza problemi, anche se comprensibile, del secondo piazzato Fischer al volante della sua Hannessi-Ascona, proprio perchè aveva fermato l'intero lotto di macchine.

Due ex-assis degli avvenimenti rallyistici nazionali, cioè Richard Bochnicek, il quale si era fatto un nome come pilota di una Citroen dal rally del Marocco fino al Bandama, e Guenther Janger, per molti anni il più veloce pilota di rally austriaco, hanno tentato un ritorno con diverso successo: Bochnicek è riuscito a piazzare la piccola Renault 5 ad un eccezionale settimo posto, mentre Janger con la sua Escort 2000 RS, (gruppo 1, però), è arrivato soltanto decimo.

Janger ha dovuto effettuare varie volte delle riparazioni e perciò non è stato in grado di mostrare quanto sia, ancora oggi, in grado di fare. In ogni modo egli stesso non è stato scontento di sé dopo la prima metà, anzi si è trovato abbastanza a suo agio con la macchina, arrivata dalla Germania che ha l'appoggio dello sponsor KWS.

Dei 50 equipaggi partiti, 33 sono arrivati al traguardo.

### Hannes Ch. Steinmann

● A partire dal prossimo anno il RAC Rally cambierà località di partenza. Il via verrà dato infatti da Bath, nel sud-ovest del paese. In un primo tempo si era parlato anche di Bristol.

● In Algeria con la situazione difficile che c'è (in particolare per quanto riguarda la moneta) al seguito del rally delle «due coste» si è aggiunto un banchiere dell'organizzatore, che cambiava le monete a chi ne avesse bisogno...

● A questo rally doveva partecipare anche Beltoise in coppia con Pons, ma l'ex motociclista ha incidentato la vettura al Bandama e quindi anche il francese ha dato forfait.

# Perchè scelte le «racing» da LANCIA e FIAT...

Adesso il Rally di Montecarlo è cominciato davvero. La fatidica data del 9 gennaio è passata e tutti i concorrenti, case ufficiali e semplici privati, hanno comunicato le loro scelte riguardo il tipo di pneumatico che intendono adottare per la corsa che andrà ad iniziare sabato prossimo dalle nove città di partenza.

E' entrata così in vigore la più discussa innovazione rallystica di tutti i tempi, quella della gomma monotipo che è costata tanta fatica alle case di pneumatici, tese ad accontentare al meglio le nuove «esigenze», per forza truffaldine, dei loro clienti, e tante notti insonni ai vari direttori sportivi.

Consultati tutti i possibili Bernacca, i pescatori nizzardi, i montanari dell'Ardeche, tutti, non senza dubbi o possibili ripensamenti, si sono a malincuore decisi a dichiarare le sigle e le precise dimensioni di battistrada dei pneumatici che, a seconda di come si metteranno le cose, potrebbero rivelarsi da soli decisivi ben più del valore dei singoli piloti o dei mezzi loro a disposizione.

Lancia, Fiat e General Motors hanno optato senza apparenti dubbi per le coperture racing: i già famosi P7 della Pirelli che alla luce dei risultati del Montecarlo potrebbero diventare ancora più popolari. E' una scelta che fa discutere, in cui i se e i ma sprecano almeno per quel che riguarda la possibilità di «sacrificare» almeno una macchina per squadra alla versione neve.

Alla base di tutto c'è comunque un motivo da non sottovalutare e cioè il ragionamento che verosimilmente le «menti» di ogni team non avranno trascurato di fare e che prende le mosse dalle prime due prove del rally, che sono in Italia (nel sanremese) e con quasi assoluta certezza in condizioni tali da escludere la presenza di neve. Queste due prove infatti

decideranno la prima vera classifica del rally, quella nel cui ordine prenderanno il via le macchine per la seconda tappa, il lungo percorso comune.

E' ovvio, quindi, che a partire davanti saranno quei piloti che avranno montato gomme da asfalto, e volendo, è già possibile prevedere una classifica che potrebbe essere molto vicina a quella reale tenendo conto delle caratteristiche delle due speciali del Ghimbegna e del Langan. Occhio e croce, salvo imprevisti di ordine meccanico o sbattute, a Montecarlo i primi cinque saranno Munari, Pinto (che avrà il motore due valvole contro il quattro valvole di Munari) Verini, Rohrl e Waldegaard, tutti cinque quindi con gomme racing. Ora, scontato che sulla prima prova del «comune» Peira Cava-Turini,

### Equipaggi cambiati

● Ultimi aggiornamenti all'elenco degli iscritti al Rally di Montecarlo di pagina 61, riguardanti alcuni equipaggi italiani. PITTONI non sarà al via con Maiga bensì con MASETTO, mentre AMBROGETTI avrà al suo fianco ROASENDA al posto di TORRIANI, che è andato invece a fare da copilota a MOSCONI.

di neve non dovrebbe essercene, i guai potrebbero iniziare solo sulla successiva prova, l'ostica speciale di Entrevaux. Ma a questo punto tutti i primi saranno su un racing e quindi due saranno le possibilità: o ce la faranno da soli a salire, o si fermeranno e fermeranno anche quelli dietro sia che questi abbiano gomme ra-

cing, intermedie o neve. E' una eventualità cui forse gli organizzatori non avevano pensato e che potrebbe proprio essere un decisivo boomerang capace di ritorcersi violentemente contro di loro. In fondo non sarebbe altro che quanto successo nel '73 al Burzet, con la «terribile» differenza che questa volta a farne le spese non sarebbero gli oscuri gentlemen di allora, ma i più blasonati campioni sulle migliori vetture. E per il mito del Monte sarebbe veramente la mazzata finale.

Comunque la scelta dei racing la si può comprendere tenendo conto che le tre case summenzionate si appoggiano alla Pirelli, quella casa cioè che maggiormente si è impegnata ad ovviare agli inconvenienti regolamentari di questa nuova formula; per le altre non c'erano molte alternative considerata la minor «elasticità» delle coperture da asfalto di Kleber, Michelin e Dunlop.

Ecco allora che si può ben comprendere perchè la Alpine (o meglio i piloti semiprivati della casa francese) hanno optato per le Michelin-neve e perchè la Ford ha preferito gli intermedi Dunlop da rally-cross. In ogni caso si è data la preferenza a quel tipo di gomma, nell'ambito di ciascuna industria di pneumatici, che offriva le maggiori garanzie di polivalenza.

Resta una ultima considerazione da non sottovalutare: la Lancia, oltre ad avere indiscutibilmente il mezzo migliore in gara, è anche l'unica casa ad avere la vera soluzione per tutti i fondi. Agli equipaggi ufficiali su racing, infatti, si affianca il «privato che vince», Bernard Darniche le cui «scarpe» sono le Michelin da neve. Alla lunga questa soluzione potrebbe rivelarsi determinante.

cav.



# Dopo il tragico olocausto di due (o tre?) motociclisti

Rally Costa d'avorio - Costa Azzurra, Abidjan 26 dicembre - Nizza 11 gennaio 1976

## LE CLASSIFICHE

**Quattro Ruote Motrici:** 1. Privé-Blain (Range Rover) penalità 7.33'58"0 (primi assoluti); 2. De Rouvre-Julien (Range Rover) 8.44'55"5; 3. Briavoine-Bernard (Renault R12) 9.33'22"6; 4. Lupo-Luylier (Range Rover) 11.31'31"3; 5. See-Segura-Bousquet (Range Rover) 14.30'32"8; 6. Lafosse-Metge-Van Ryswick 15.30'12"0.

**Categoria Auto:** 1. Deladriere-Swinnen (Peugeot 504) 9.33'33"7; 2. Figureau-Decker (Peugeot 504) 15.22'24"8; 3. Desvignes-Vanoni (Peugeot 504) 15.38'05"9; 4. Vanson-Dichat (Citroen CX 2200) 17.28'40"2; 5. Assef-Assef (Peugeot 504) 18.19'27"0; 6. Pipart-Gastine-Odon (Citroen CX 2200) 18.34'38"0; 7. Reddieu-Tubman-Parot (Citroen CX 2200) 19.04'34"6; 8. Mitri-Merot (Peugeot 504) 19.56'06"4; 9. Genestier-Terbiault (Peugeot 504) 21.26'42"8; 10. Poirer-Colson (Peugeot 504) 24.02'08"8; 11. Turco-Le Halle (Datsun) 32.38'33"5; 12. Dorangeon-Pouchelon (Renault 17) 32.47'28"8; 13. Piernet-Lopez (Peugeot 504) 35.07'14"0; 14. Chanaux-Huit (Peugeot 504) 50.37'29"3.

**Buggies:** 1. Sunhil-Refuveille 17.05'58"0.

**Piccole cilindrate Gr. 2:** 1. Cavallari-Bauce (Alfa Sud TI) 27.08'08"8; 2. Uberti-Bonjoch (Alfa Sud TI) 34.42'53"0; 3. Beaud-Vaillis-Beaud (Renault 12) 35.46'24"0.

**Moto:** 1. Mallet (Honda 250 XL) 15.21'45"0; 2. Chamte (Yamaha 400) 18.02'24"6; 3. Perrin (Honda CB 500) 33.43'28"3; 4. Orello (Kawasaki 400) 48.32'55"0.

**Auto con motore diesel:** 1. Duhamel-Korotkevitch (Toyota HJ45) 17.13'40"6; 2. Guignabodet-Loth-Rouvalt (Toyota HJ45) 33.06'00"3.

## CAVALLARI vince nella mini-classe con l'ALFASUD

NIZZA - Bello e tragico si potrebbe definire questo « Rally Pazzo », senza dubbio il più duro che mente umana abbia mai concepito, alle difficoltà naturali andate a cercare apposta si è aggiunto anche un diluvio nel deserto... Sembra inverosimile ma è vero! In pieno deserto dopo migliaia di chilometri sotto un sole cocente, si è scatenata una pioggia da film americano. I fiumi, i cosiddetti Ued, sono straripati e solo la costanza e gli aiuti reciproci fra i concorrenti hanno permesso alla carovana di continuare.

### Battute le regine d'Africa

Come era prevedibile hanno vinto le grosse Range Rover a quattro ruote motrici con i loro grossi motori ad otto cilindri di 3500 cc. Ci si poteva attendere l'exploit vincente dei Range, che hanno battuto anche le « regine d'Africa » Peugeot, ma forse non quello delle moto e delle Alfasud.

Tragicamente decimate le moto, che hanno resistito più che potevano, (... « la stanchezza è stata la nostra grande

nemica... » ci ha detto Gilles Mallet il giovane francese che è giunto settimo assoluto e ha vinto la classifica moto con una Honda 250 XL), le Alfasud sono state un capitolo sorprendente a parte...

Cilindrata ridotta (1200 cc) assistenza fatta fra amici (... due meccanici Anversa e Zani assieme a Zanini) le piccole creature dell'ing. Hruska sono giunte al termine della massacrante prova di diecimila chilometri in 21. e 26. posizione in classifica generale, e prime e seconde della loro classe oltre ad essere le vincitrici di classe del Gr. 2.

Iscritti da un « pool » di appassionati, i concessionari di Brescia (Rocchi e Uberti) Mantova (Siena e Spigno), e Brescia (Guarneri e Rampinelli), con la sponsorizzazione di Albarella, Century e Jolly Club e tanta tanta passione, le due vetture della squadra biancazzurra di Cavallari sono giunte sul lungomare di Nizza assieme ai « mostri » che hanno il triplo di cilindrata. E' stato proprio Cavallari in coppia con Bauce a classificarsi meglio. Con questa gara ha chiuso la sua carriera di pilota iniziata nel 1964. Da

ora in avanti si dedicherà solamente alla direzione sportiva della sua squadra biancazzurra (anche come talent-scout).

### UBERTI penalizzato

La seconda Alfasud che ha tagliato il traguardo di Nizza è stata quella di Uberti-Bonjoch, molto attardata per una infrazione al regolamento. E' successo infatti che nella tappa Agades-Arlit in una profonda buca alla vettura di Uberti si è mossa la cinghia della distribuzione, mandando fuori fase il motore. (Era già successo anche a Cavallari). La UAZ, che faceva assistenza alla macchina con Zanini e Anversa, ha tirato fino al traguardo Uberti. Ma qui, nonostante la macchina sia arrivata con i propri mezzi facendo gli ultimi cento metri con il motore in moto, l'organizzatore Bertrand è stato inflessibile (giustamente) ed ha penalizzato di 13 ore la seconda Alfa in gara. Senza questo « disguido » Uberti-Bonjoch potevano essere in 19. posizione in classifica generale.

I vincitori. Privé-Blain non hanno avuto grossi problemi durante i diecimila chilometri della gara, il Range Rover ha marciato sempre benissimo, come d'altra parte tutti quelli in gara, erano autosufficienti, usufruendo infatti di un grande bagagliaio che ha permesso loro di portarsi dietro addirittura una saldatrice oltre a quintali di benzina...

Riparazioni, chi più chi meno, ne hanno fatte tutti, come d'altra parte è logico in una maratona del genere. Chi è stato ad un palmo per vincere addirittura la corsa con la sua sorprendente Renault R 12 trasformata in quattro ruote motrici dalla Simpar è stata la coppia Briavoine-Bernard, ma in una delle tre prove speciali cronometrate in Marocco la macchina ha avuto problemi e si è fermata quando stava per prendere il suo avversario Privé, che guidava la corsa. La rabbia è stata poi duplice, quando il pilota ha visto quattrocento metri più avanti che anche Privé si era fermato con il motore in panne. Ma è riuscito a partire prima di Briavoine. Il francese con questo stop ha perso la seconda posizione che è stata appannag-

Le Range Rover, veloci, robuste, con grande capacità di carico, sono state alla fine le protagoniste del « Costa-Costa ». A sinistra, la Range di Mauch, che però non è fra gli arrivati. A destra, problemi al via da Abidjan per il terreno fangoso



In 30 superstiti  
a NIZZA; primi  
PRIVÉ-BLAIN  
su RANGE ROVER

# si bisserà il «rally pazzo»

## anche con gli aerei...

**NIZZA** - Si è perso anche il conto delle persone decedute nel primo tremendo rally « Costa d'Avorio-Costa Azzurra ». C'è infatti chi dice che sono « solo » due (Hugon e Lutz), c'è invece chi dice che alla triste lista si è aggiunto un terzo, Queirel, con la KTM ufficiale. Ma la notizia è stata qui a Nizza prima confermata e poi smentita. Le novità più fresche danno in realtà Queirel grave dopo l'operazione subita alla milza in un ospedale della capitale del Niger, Niamey.

Con una perfetta messa in scena, domenica sul lungomare di Nizza, alle ore 12,30, le trenta vetture superstiti sono arrivate in una lunga fila che ha bloccato il traffico sulla « promenade des anglais ». Una coreografia perfetta con in testa le quattro moto. Ma sono state proprio le moto a dare una nota di mestizia alla manifestazione e alla sua relativa organizzazione, pensando ai due ragazzi lasciati laggiù, sulle impraticabili piste africane, per decine di ore prima di essere raccolti (ma era ormai troppo tardi) senza avere anche pur un minimo di assistenza, cui tutti avrebbero avuto diritto.

Ma l'assistenza non c'era, c'era una approssimazione tragica, e la lista delle persone morte (due) più sei feriti uno dei quali molto grave è dovuta alla tremenda fatica a cui i piloti delle moto erano sottoposti, senza poter riposare quel minimo indispensabile che un qualsiasi corpo umano richiede.

Chi ha visto Lutz durante la tappa Tamarrasset-Fez in una delle innumerevoli fermate che la carovana ha dovuto fare per il diluvio (erano dieci anni che non pioveva!) con tutti bloccati per lo straripamento di fiumi, ha detto che il pilota della Honda-France era distrutto. Incapace di stare in piedi figuriamoci quindi in moto... A metà gara è successo l'irreparabile. Chi invece è giunto sul luogo dell'incidente di Hugon, giura (non c'è il motivo di non crederci) che il pilota era vivo. Ma l'assistenza è arrivata dopo ore interminabili. Quando il pilota è stato portato in ospedale con un aereo dell'organizzazione dopo dieci ore che agonizzava per terra, con alcuni indigeni che lo guardavano stupefatti, e con la polizia locale che non faceva altro che tenere lontani i curiosi e impediva ai partecipanti al Rally di avvicinarsi, è deceduto durante il tragitto.

Giancarlo Cevenini



Questi è Lutz, uno dei piloti della Honda France, purtroppo vittima di un mortale incidente

gio dell'altra Range Rover, quella di De Rouvre.

Come sempre le macchine d'oltre-Alpe non hanno sfigurato, anche se la regina d'Africa-Peugeot si è dovuta accontentare del quarto posto e le tre Citroen, la prima tredicesima con Vanson, quindicesima e sedicesima con Pi-part e Reddieu, hanno fatto scomodare tutto lo staff corse della Citroen con in testa la Cotton e Volgensinger. Trenta equipaggi dei 92 partiti il 26 dicembre da Abidjan hanno terminato la massacrante prova.

### Respinte le polemiche

Ci sono state polemiche sulla sicurezza e sulla inutilità di mettere in gara fra loro auto e moto, ma Jean-Claude Bertrand non si è scomposto e, accanto alla bella M.me Tchicaya, ministro del Turismo della Costa d'Avorio, ha detto che il Rally assieme a quello del Bandama si farà anche il prossimo anno. Anzi, per renderlo più interessante, si sta studiando la possibilità di inserire anche gli aerei...



Arnaldo Cavallari, giunto bene alla fine, in coppia con Bauce, ha dichiarato che questa sarà la sua ultima corsa: ci credete?



## Spiccioli della gran faticaccia

# Dal taccuino di viaggio...

**ABIDJAN** - Al via, forfait del locale Lebellec. Sembra che sia in grosse difficoltà amministrative, in quanto per anni ha pagato ad una società che riforniva la ditta per la quale lui lavorava sacchi di cemento di 60 Kg, che in realtà ne contenevano solo 48... Il danno subito sarebbe di qualche miliardo, e il pilota ha preferito restare per tutte le feste in ufficio a calcolare, non le medie del rally, ma le perdite della società.

● Il giorno di Natale champagne all'ambasciata Italiana di Abidjan, tutti ospiti dell'ambasciatore Farinelli. Mancava il solo Bonjoch, il coequipier di Uberti, ma non perché fosse spagnolo. Ha passato quattro ore al commissariato a spiegare che qualche dipendente (negro) dell'Hotel gli aveva rubato l'accendisigari, che però non era d'oro, come diceva lui. L'accendisigari non è stato ritrovato nonostante l'impegno della polizia che ha perquisito tutta la servitù. Ci sarebbe da meravigliarsi del contrario: l'accendino di Bonjoch infatti l'avevano i suoi compagni che gli avevano fatto uno scherzo, e glielo hanno restituito solo al traguardo di Agades (assieme al mio che nel frattempo mi avevano fatto « saltare »).

● Sandro Uberti avrebbe certamente fatto ancora meglio del già buon tempo ottenuto nella prova della Djibi con l'Alfasud se nell'ultimo giro non avesse sbagliato ad inserire la marcia: dalla seconda è infatti passato direttamente in quinta, facendo in questo modo un atterraggio poco ortodosso...

● I prezzi in Costa d'Avorio erano veramente proibitivi, dalla camera d'albergo, al panino, al whisky, ai locali in genere: « La sola cosa gratis che vi offriamo — ha detto l'organizzatore — è il caffè... ». Marca Costa d'Avorio, naturalmente, essendo questo uno dei due sponsor della manifestazione assieme all'Air Afrique.

● Bertrand, per poter giungere prima dei partecipanti alle sedi di tappa aveva noleggiato una intera squadriglia di aerei. Un piccolo Cessna per le riprese cinematografiche, due Wassmer CE 43 Guepard per gli ufficiali di gara e per i giornalisti, oltre ad un bimotore Cessna 402 a 10 posti.

● Il pilota della Toyota HJ 45 diesel, F. Soulier, è stato soprannominato « il Sagan d'Africa » per la sua mania di guidare senza scarpe.

● Le **RACCOMANDAZIONI** dell'organizzatore JC Bertrand al briefing dei piloti ad Abidjan: « Questo è un rally-folclore! Il prossimo anno sarà solo per amatori e non per professionisti. In particolare no agli italiani (rivolto a Cavallari): fanno troppo... rumore! ».

« Chi si perde nel deserto è un cretino...! »  
« Portate 5 litri d'acqua nel deserto, dovrebbero bastarvi per 12-15 giorni, se arrivo bene... altrimenti... ».

« Se siete fermi definitivamente quando uno dei nostri aerei vi vola sopra fatecelo sapere, se avete una moto, rovesciatela per terra. In macchina invece scrivete con dei vestiti sul tetto le lettere HC (hors cours). Prima (o poi) arriveremo a salvarvi. »

● I ricambi per le moto erano su un grosso camion-«scopa» Mercedes che seguiva venti ore dopo l'ultimo partente del rally. Su questo camion hanno fatto in 18 ore il viaggio per raggiungere Niamey anche i due dell'Alfasud Papa e Taglietti, che avevano abbandonato la loro macchina ormai inservibile a Boromo. Unico neo il fatto che sul camion era già pieno perché vi erano due autisti e due medici, più le moto « ramazzate » per strada e i pezzi di ricambio. I due dell'Alfasud si sono dovuti sorbire il viaggio (700 km) in bilico sul cassone...

● L'ATHENA è la nave dell'Africa Line che ha portato il 50 per cento delle vetture da Marsiglia ad Abidjan. Il tempo era ottimo, secondo il bollettino meteorologico... Infatti, al largo delle isole Baleari, un ciclone ha investito in pieno la nave. L'Athena trovandosi nell'occhio del

fortunale ne è uscita indenne, mentre altre navi che le viaggiavano una davanti e una di fianco sono affondate.

● **MARIE ERTAUD**, figlia del cineasta francese, dopo alcuni anni di pratica dell'atletica leggera si è iscritta al Rally Costa-Costa con una Honda 250 XL. E' stata molto sfortunata la ventenne ragazzina: dopo essere giunta senza penalizzazioni a Niamey, si è dovuta ritirare per la rottura di un pistone.

● Dopo 200 Km da Abidjan, alla Renault 12 di Houle si sono rotti gli ammortizzatori. I due piloti li hanno legati con del fil di ferro e sono giunti in questo modo a Niamey percorrendo oltre 1500 Km.

● Nella prima tappa, oltre all'uscita di strada di Papa-Taglietti vi sono state altre tre « escursioni » non previste. Sono state quelle di Wossen con la Honda, D'Aboville anche lui con la Honda, e Molesti con la Norton.



Sopra: la Citroën CX 2200 di Vanson-Dichat, prima della serie di Citroën al traguardo di Nizza. Sotto: Baillard rischia con la Honda alla Djibi



● Dopo 420 km da Abidjan a Katiola finiva la strada bella e iniziavano le piste, dopo 50 Km a Uberti si rompe un ammortizzatore, poi anche a Cavallari cede lo stesso ammortizzatore anteriore. E' l'unico guasto che si sia verificato sulle macchine della Casa milanese che si sono dimostrate fino all'arrivo di Fes, dopo il terribile deserto, le più a punto e robuste, al pari delle grosse e particolarmente adatte a questo percorso Range Rover, che sono però dei fuoristrada con le loro quattro ruote motrici.

● Secondo Cavallari la ragione del cedimento della sua **SOSPENSIONE** è da ricercare nel troppo peso che l'Alfasud aveva a bordo. E' successo che alla partenza di Abidjan è « saltata » (incomprensibilmente) una vettura dell'assistenza. Ricordate quando, nel nostro viaggio di perlustrazione, avevamo trovato un italiano, il sig. Fornari di Roma, in prigione ad Arlit? Ritornato in Italia in aereo il sig. Fornari aveva espressamente garantito al sottoscritto che ci « prestava » la sua macchina per fare l'assistenza, essendo il Land Rover fermo in attesa di ritornare in Ita-

lia ad Abidjan. Poi incomprensibilmente alla persona mandata ad Abidjan per guidare la vettura non era stata data l'autorizzazione promessa... Il risultato è stato che sull'Alfasud si sono dovuti caricare quasi 300 kg di pezzi di ricambi, con il risultato che le sospensioni sono saltate alle prime asperità.

● Anche **UBERTI** ha rotto le sospensioni, e sull'Alfasud c'era un rumore infernale, per la paura che la macchina si rompesse definitivamente i due piloti andavano molto piano. Poi si sono messi i tamponi nelle orecchie e senza rumore andavano forte come prima... « Il solo rischio che abbiamo corso — ha detto Bonjoch — è stato che, finita la Toll-ondulé, senza più rumore assordante tendevamo ad addormentarci... ». Come dire che stavano svegli solo per il rumore della macchina...

● Abbiamo sorvolato il Rally durante la tappa Niamey-Agades. Quando ci abbassa-

piuttosto che accettare l'assistenza come gli imponevano le autorità ha preferito non cimentarsi.

● Il Range Rover che guida Lafosse è stato preparato da René Neige, è stato molto alleggerito con l'adozione di una capote in plastica, e un alettone posteriore. Avevano a bordo un cameramen della TV francese che filmava tutto il percorso, e quindi spesso dovevano fermare per permettere di filmare gli avversari.

● All'uscita di Niamey, Pierre Faucher con il KTM 400 ha investito un ciclista e sono caduti a terra tutti e due rovinosamente, rimanendo incolumi.

● Queirel, nel sorpasso a destra di un Range Rover è volato nel fosso, quando gli occupanti della macchina sono andati per soccorrerlo non lo hanno trovato... Era successo che, anche nel fosso, Queirel miracolosamente in piedi aveva continuato con il suo KTM ed era uscito dal fosso 200 metri dopo, appena il terreno lo permetteva.

● Guignabodet, il meccanico dell'equipe Honda-France ha dovuto lavorare per ben sette ore attorno alla moto di Chumarin caduto rovinosamente a terra, ma è riuscito a farlo ripartire e giungere in tempo massimo a Niamey, dove tutte le sette Honda erano arrivate.

● Turco è un industriale di Bouaké (città gemellata con Brescia) ed è l'idolo delle folle locali. Si è iscritto al Costa-Costa con una Datsun 1600 SS trasformata con un verricello elettrico per disinsabbiarsi, e delle piastre che scendono automaticamente sono le ruote per uscire dalle situazioni critiche.

● « Nonno » Houel, iscritto con una Renault 12 ha 63 anni, ad ogni arrivo tutti a chiedergli se aveva bisogno di qualcosa e lui a rispondere: « Ma cosa volete, sono più giovane io di tutti questi sbarbati... ».

● Charon in gara con una Honda 250 privata è arrivato in tempo massimo al termine della prima tappa nonostante al posto di frontiera con l'Alto Volta si fosse accorto di aver perso il Carnet di viaggio. E' ritornato indietro e dopo 80 km lo ha ritrovato!!!

● Cerf, giunto nono al Bandama, dopo 600 km ha rotto il ponte posteriore, ha riparato il guasto in 13 ore ed è giunto a Niamey con « solo » sette ore di ritardo.

● C'è stato un equipaggio che è riuscito a « fregare » anche Bertrand. Incredibile... si è infatti fatto trainare per oltre 300 km da una Range Rover ed è giunto al traguardo di Agades con alcune ore di ritardo sì, ma ha « recuperato » quasi 500.000 lire di premio in palio a chi avesse raggiunto quel traguardo tremendo. Non diremo per ovvie ragioni chi è l'equipaggio (a cui vanno tutte le nostre simpatie), diremo solo le sigle, cercate di indovinare: AB-FC, (sono un po' anagrammate, ovviamente...).

● Ricordate quando, a scuola, nei compiti in classe di matematica si faceva un doppio rullo con scritte tutte le formule da controllare in caso di amnesia all'ultimo minuto? Bene, questa regola è stata applicata anche nel rally Costa-Costa, segnatamente sulle moto, dove il road-book è chiuso in una scatoletta trasparente e lo si fa scorrere a mano girando una mano pola. Ad inventare il diabolico aggeggio è stato Tran Duc il vietnamita (di Parigi) che correva con una Yamaha 80 cmc.

● Lafosse, con il Range Rover, è arrivato in ritardo ad Agades perché ha forato 5 volte in 870 km, un vero record!

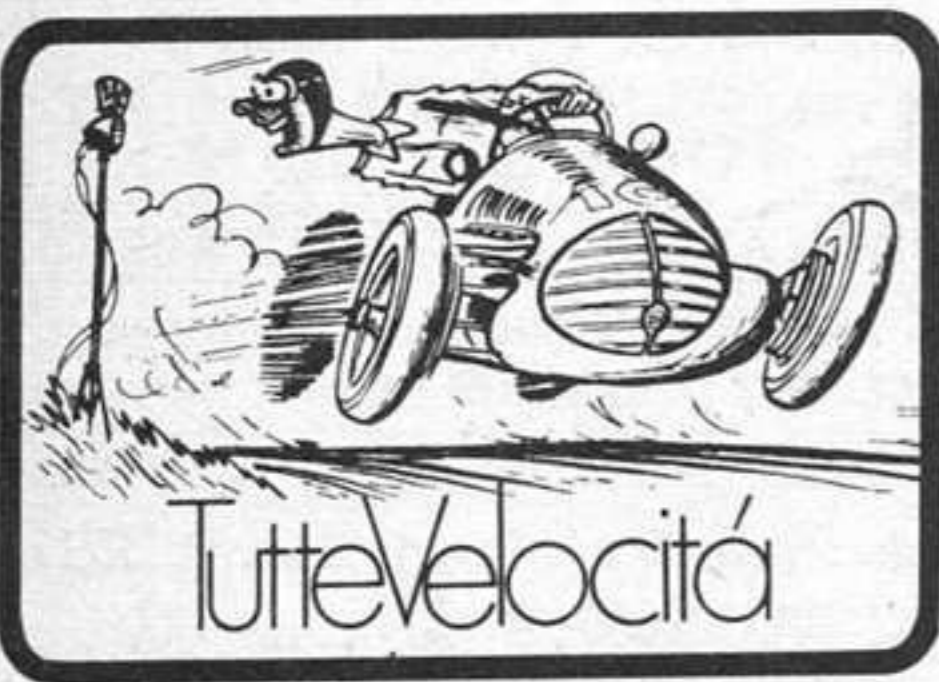
● C'era molta attesa ad Agades per l'arrivo del rally, alberghi ce ne sono due per un totale di 40 camere, tutti quindi al camping, che ha fatto registrare un record di presenze difficilmente battibile: in 28 giorni 1834 persone!

● Dietro tutta la carovana del rally, più indietro anche del camion-«scopa», faceva per conto suo il rally De Montcorge con il suo buggy. Lo hanno visto, dopo aver riparato il carburatore fatto arrivare da Abidjan. Gli è stato chiesto perché lo facesse: « Per una ricognizione in vista della gara del prossimo anno », ha detto.

● Le macchine più veloci di questo massacrante Rally, nonostante quell'ordine,, dopo il De Montcorge, le Peugeot, le Citroën CX, le Range Rover e le Alfasud.

● Reddlex, in gara con una Citroën CX 2200, è un esperto di queste maratone, avendo vinto il Rally Londra-Monaco.

● « ...l'avvenire delle corse è in queste grandi competizioni su strade aperte » ha detto Lafosse ad Agades, e ci ha detto che nel 1976 correrà nel MM con una Porsche silhouette, oltre a fare molte gare di F. 2.



## CLARK con TYRRELL

Durante uno dei recenti Fordsport Forums (una caratteristica del periodo fuori stagione britannico), una domanda riguardante i meriti dei piloti da rally e da corsa ha portato a una risposta interessante da parte di due membri. Ken Tyrrell ha chiesto a Roger Clark di guidare il Project 34. C'erano diverse centinaia di testimoni della risposta affermativa di Clark, il che lascia Tyrrell senza alternativa! Si prevede che Clark guiderà la sei ruote a Silverstone all'inizio del '76!

● **SONO SETTE GLI ITALIANI IN MARCH** - Già raggiunta una ottima quota di vendite per la March in F. 3 in Italia: con Piercarlo Ghinzani sono salite a sette le nuove monoposto che la casa di Bicester ha venduto a piloti italiani per la stagione entrante sia nazionale che europea.

● **OSELLA CAMBIA CASA** - Dovrebbe concludersi entro l'anno l'ampliamento della Osella che quest'anno si è impegnata in più fronti: si parla di un trasferimento della factory torinese da via Guastalla a Valpiano, un piccolo centro sempre nei dintorni di Torino.



Alla Ronde di Chamonix di fine gennaio ci sarà anche Hannu Mikkola alla guida di una Toyota, vettura con cui ha già corso (e vinto) in Finlandia e in Inghilterra. Nella foto si vedono Mikkola con Aho premiati dopo il 1000 Laghi

● **UN MESE AUSTRALE PER LELLA** - Sembra ormai molto probabile che Lella Lombardi riesca a disputare tutta la serie australiana della Tasman Cup invece delle due previste all'inizio. La possibilità è stata garantita dall'alleggerimento dei programmi di F. 1 (GP Argentina saltato, Long Beach molto dubbio); le altre due gare che l'alessandrina riuscirà a disputare con la Lola T 332 sono le prove di Sandown Park e la conclusiva al Surfer's Paradise.

● **ANCHE DRON IN F. 3** - Tony Dron, il «lungo» collega giornalista inglese, già pilota di F. Ford e recentemente di vetture turismo con le quali ha partecipato al campionato inglese (specie con una Triumph Dolomite) sarebbe pronto a passare alla F. 3, con una monoposto March. Ma non ha ancora stabilito con che motore, e potrebbe anche essere il Dolomite che Neil Brown ha recentemente preparato in Gran Bretagna.

● **LA MARCH PROVA A KYALAMI** - Come è noto da quest'anno si disputerà in Sudafrica un campionato con le F. Atlantic e per questa occasione nientemeno che Robin Herd, progettista della March, si è spostato fin là per provare l'ultima edizione della Atlantic March. Pilota è stato il fratello minore di Jody Scheckter, Ian, che nonostante il tempo proibitivo, ha ottenuto ottimi risultati.

● **SUCCESSO CHEVRON IN ITALIA** - Hanno subito incontrato le belle creazioni di Derek Bennett tra i piloti nazionali: già tre sono le sport vendute in questi ultimi tempi, l'ultima delle quali a un pilota notissimo. Per le F. 3 sembra certo ormai che Binati correrà con la B 34 tutte le gare del campionato europeo.

● **CHICANE A ZELTWEG** - Una nuova chicane, o qualcosa di simile per rallentare l'andatura delle auto, sarà presto installata alla curva Hella del circuito dell'Osterreichring. La curva è tristemente famosa per essere stata teatro del mortale incidente occorso durante le prove del GP d'Austria nello scorso agosto, nel quale perse la vita il pilota americano Mark Donohue.

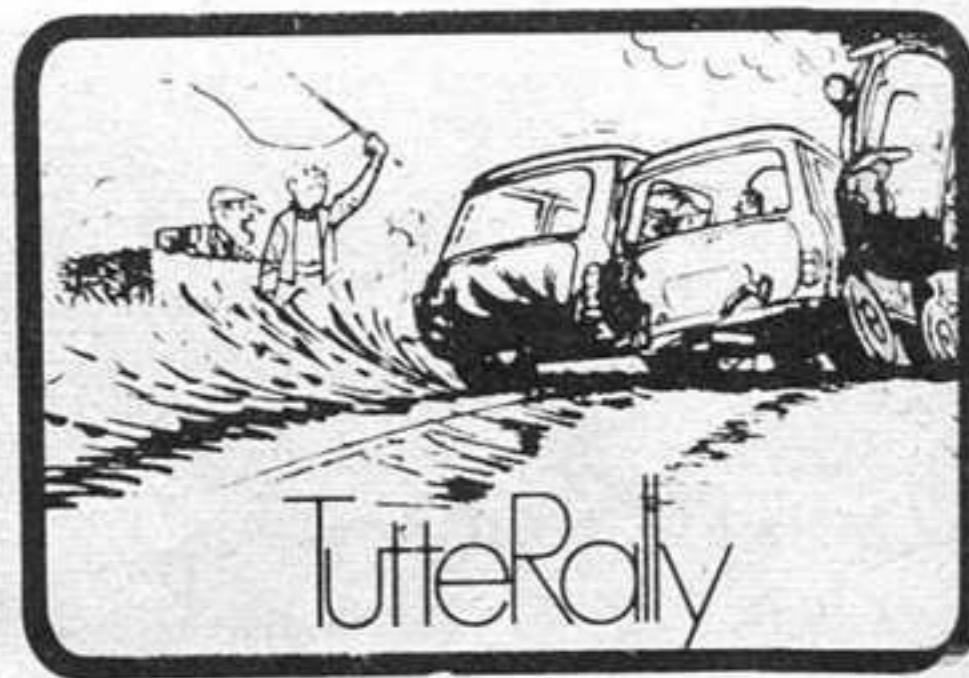
● **HOBBS VA A COCA COLA** - Grazie a un personale accordo con la Coca Cola David Hobbs disputerà 10 corse del campionato NASCAR con una Chevrolet che noleggerà da Benny Parsons. Inoltre, sempre grazie all'appoggio della casa americana, schiererà una BMW gr. 2 nella 24 Ore di Daytona e nella 12 Ore di Sebring.

● **GROB IN F. 2 MODUS** - Ormai decisa la stagione per Ian Grob, il giovane pilota di vetture sport, che passerà definitivamente alle ruote scoperte. Sarà al volante in tutte le gare dell'Euro F. 2 di una Modus con motore Brian Hart in alluminio: la monoposto sarà iscritta sempre dal team KVG.

● **ENSIGN NUOVA PER IL BRASILE** - Dovrebbe essere pronta per il debutto in Brasile la nuova F. 1 Ensign, siglata N 176, che Morris Nunn, recentemente entrato a far parte della Associazione Costruttori sta allestendo per Chris Amon. Sarà ancora dipinta con i colori della HB Bewaking, che dovrebbe mantenere il suo appoggio anche per il 1976.

● **EDWARDS TORNA IN F. 1?** - Il biondo inglese si schermisce, ma è certo che trattative sono a buon punto tra la Brabham e la Enciclopedia Britannica, sponsor abituale di Edwards, per avere una BT 44 da iscrivere, tramite il team RAM nelle prossime gare del Mondiale F. 1.

● **BRABHAM AVRA' UNA LOLA T 332** - Non emozionatevi: abbiamo detto Brabham, ma non si tratta del tre volte campione del mondo, ma di suo figlio Geoffrey, che dopo aver disputato un paio di campionati in F. Ford in Australia disporrà per la serie Tasmania di una Lola T 332 di F. 5000.



## BISULLI all'ALFA

Nessuna infarto, per favore! Ci riferiamo al campionato Alfasud in pista dove pare il popolare « Bullit » sia deciso ad impegnarsi assieme ad altri piloti romagnoli in una scuderia tutta locale. Tra questi c'è anche Amadori che ha venduto la sua Alfasud-rally al rientrante « Vanni ».

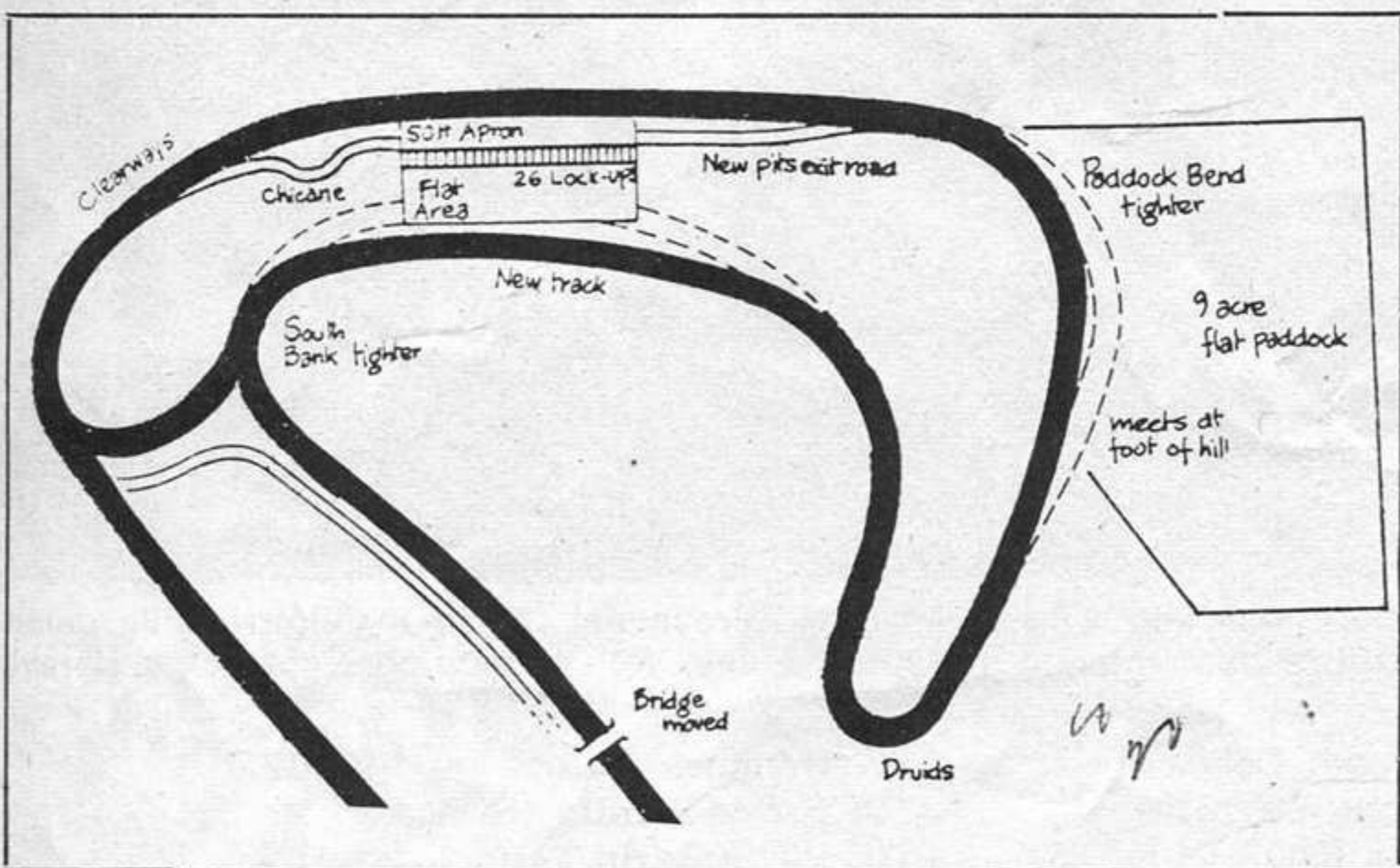
● **SI RIPETE LA LONDRA-SIDNEY** - Sono aperte le iscrizioni per la pazzesca Maratona Londra-Sidney probabilmente in programma dal 24 ottobre al 21 novembre. La quota di partecipazione è di un milione e trecentomila lire. Sembra anche sicuro che il percorso non venga rivelato che un mese prima per evitare ricognizioni troppo costose e proibitive per i piloti privati.

● **SI PARLA GIA' DEL SAFARI** - Mentre deve corrersi ancora il Montecarlo già si profilano le partecipazioni per il Safari. La Lancia andrà certamente con tre Stratos per Munari, Waldegaard e Preston; la Ford con Makinen, Clark e Hillyar; la Datsun con Kallstrom, Shuller e Retmulla; la Opel con Rohrl (in coppia a Billstam), Aaltonen e forse Mikkola se anche lui, come Makinen, non si accorderà con la Peugeot.

## CAN-AM anche rally

I canadesi e gli americani hanno questo mese congiuntamente annunciato la istituzione di una Coppa Rally Nord Americana, che sarà amministrata dalla CASC e dalla SCCA, che sono i club nazionali dei due paesi. I separati campionati nazionali, la serie che ha l'appoggio della Castrol in Canada e la Pro-serie con il sostegno della Lancia-Wonder-Pirelli negli Stati Uniti, saranno uniti in un campionato di due nazioni, sebbene le due serie continueranno ad esistere separatamente. Saranno incluse un totale di 24 gare, che danno la qualificazione, 12 di ogni paese.

● **FALL TORNA A CORRERE** - La vera novità inglese del '76 è il ritorno alle corse di Tony Fall per i colori dell'Opel Dealer Team che già gestiva in Gran Bretagna. Quando lui correrà, quindi, lo sostituirà alla direzione sportiva Robin Turvey. Il Team Opel inglese è particolarmente efficiente e durante l'ultimo rally RAC ha particolarmente impressionato proprio i tedeschi della squadra ufficiale. Con Fall correrà Mike Broad.



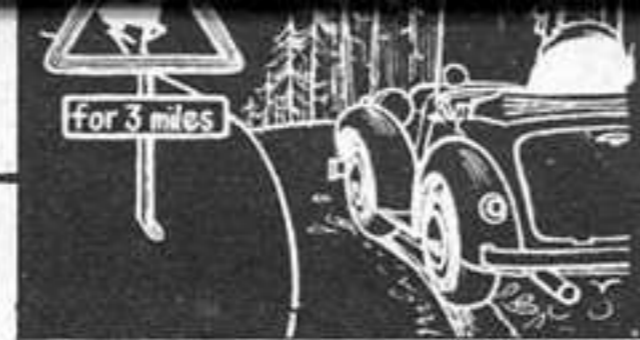
Queste in pratica le migliorie che si stanno apportando alla pista di Brands Hatch, delle quali abbiamo già parlato sul numero scorso. A parte la nuova serie di boxes, si nota la differenza alla curva Paddock e nella parte retrostante i boxes tra la pista nuova (in neretto) e la pista preesistente (linea tratteggiata). Un ottimo lavoro, in attesa del collaudo dei « great events »

● **ANCHE REDMAN IN TASMANIA** - All'ultimo momento gli organizzatori neozelandesi, che si erano lasciati sfuggire la maggior parte dei piloti più famosi, sono riusciti ad avere Brian Redman, che correrà le prime prove al volante di una Chevron B 29 F. 2 con motore BMW.

● **BELL SCEGLIERA' LE GOMME** - Come membro del RAC sarà Derek Bell a portare avanti le prove alternative con vari tipi di pneumatici per la F. 3, per la cui serie inglese certamente si sceglierà al più presto e definitivamente una gomma monotipo che tutti dovranno adottare.

● **WIETZES PASSO INDIETRO** - Dopo aver gareggiato anche in un Gran Premio (in Canada, nel '74, con una Brabham) e aver disputato diverse stagioni con la F. 5000 nella serie SCCA/USAC, Eppie Wietzes sta pensando seriamente di fare un passo indietro e di disputare sempre in Canada la prossima serie Player's con una F. Atlantic.

● **« BOMBA » PER BAKER** - La Norris Industrie americane, che produce un'infinità di cose, tra le quali anche bombe per l'esercito, ha deciso di entrare nella serie NASCAR nel 1976 sponsorizzando il team di Bud Moore che preparerà una Ford per Buddy Baker.



# GOOD YEAR



ROMA - Simpatico incontro tra il caratteristico dirigibile della Good-year e le magnifiche auto d'epoca della Scuderia romana dei fratelli Ghisu

● **TUTTO ADESSO E' GIALLOBLU'** - Come previsto, a Montecarlo i tre spider Fiat ufficiali saranno colorati con le nuove tinte dell'olio di produzione propria. Ma tanto per entrare in sintonia con il nuovo sponsor anche i radar (personali) dei piloti impegnati nel rally monegasco avranno la copertina colorata di gialloblù.

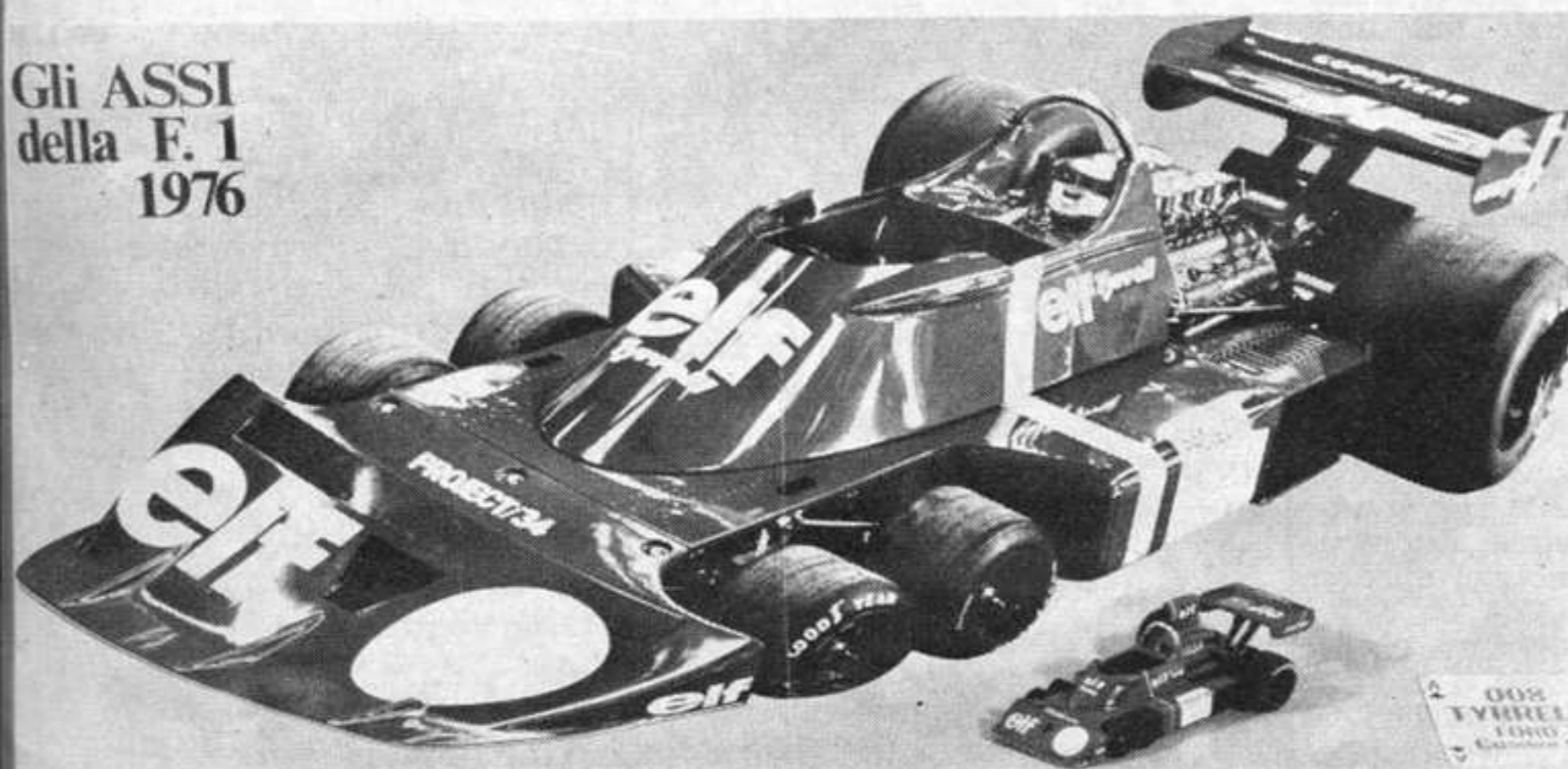
● **CAMBIAGHI IN 112?** - Calma! Non si sta parlando di Bobo che oramai una sua tranquillità in Fiat dovrebbe essersela guadagnata, ma di Anna che si è vista offrire da Angiolini (Jolly Club) una 70 CV per correre il campionato italiano dei rallies. La conduttrice milanese, non è persa però molto entusiasta.

● **ASSOCIAZIONE NON SCUDERIA** - I piloti triestini che si sono raggruppati di recente, come comunicato su AUTOSPRINT, hanno tenuto con sollecitudine chiarire che la loro è solo una associazione di appassionati e non una scuderia. Tutti i piloti, infatti, appartengono al momento a varie scuderie, anche se entro breve si spera di poter mettere insieme in loco un vero Team.

● **SCHUPPAN CORRE IN CASA** - Parteciperà alla serie australiana della Tasman Cup anche Vern Schuppan, il biondo australiano con gli occhi azzurri, che avrà a disposizione la Lola T 332 iscritta dal miliardario di Hong Kong Teddy Yip. Tra gli ultimi iscritti anche Graeme Lawrence, Ken Smith e John McCormack.

● **IN FEBBRAIO IL DONINGTON SPEED SHOW** - Dal 24 al 29 febbraio sarà aperto l'eccezionale Speed Show che comprenderà almeno 80 vetture da corsa della collezione di Tom Wheatcroft. Ormai un terzo dello spazio espositivo è stato prenotato: se interessassero altri stand ci si dovrà rivolgere a Bob Evans, Donington Collection, Derby tel. 810048.

Gli ASSI della F.1 1976



NAPOLI - 43 volte più piccola questa 34 Tyrrell (sembra un gioco di numeri) che Francesco De Stasio ha realizzato per i collezionisti di automodelli. Naturalmente è stata realizzata in metallo bianco e con un tempismo eccezionale, assieme al modellino, sempre scala 1:43, della Ferrarri T2. Tra l'altro la FDS è stata insignita della 4 Ruotine d'oro nell'ultimo salone delle 4 ruotine per la migliore produzione in questo settore.



## Record RENAULT

Il più importante contratto mai ottenuto da un costruttore europeo, è stato firmato dalla Renault australiana che ha venduto mille automobili ad una società di locazione di macchine, la Kay Rent a Car, che è la seconda in ordine di importanza sul mercato australiano.

● **LA VOLVO SI TRASFERISCE IN INDONESIA** - Sta per aprirsi una nuova fabbrica Volvo in Indonesia, frutto della collaborazione con la concessionaria locale, l'Ismac. La capacità del nuovo stabilimento sarà di 6000 vetture per anno e si prevede in seguito di poter assemblare anche camion leggeri e pesanti.

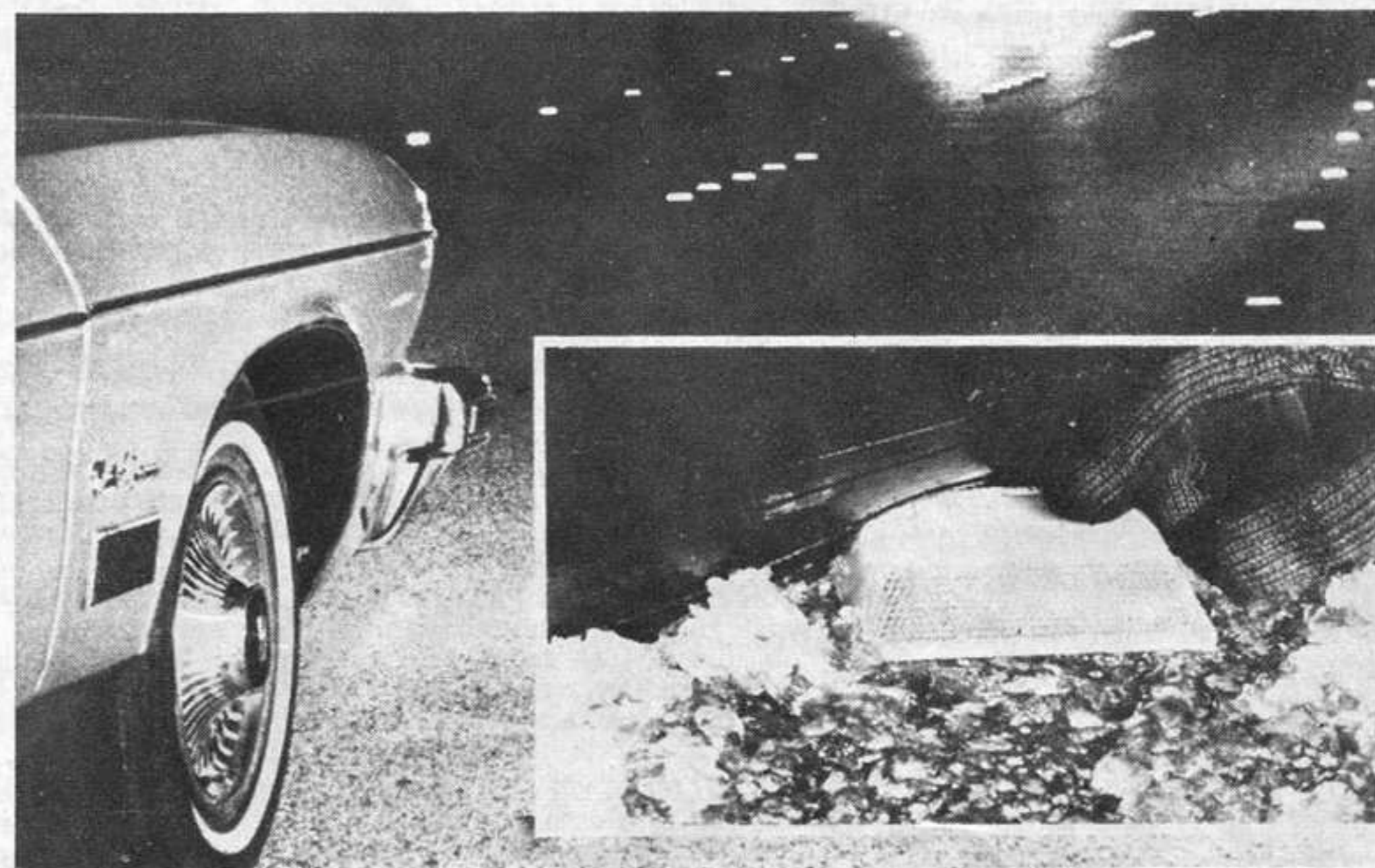
● **PIU' FAIR PLAY PER LE CITROEN** - La Citroen ha annunciato che intende aumentare notevolmente i propri acquisti di parti per equipaggiamenti originali in Gran Bretagna. E' stata allora creata per coordinare gli acquisti la nuova compagnia Wraxhall Traders fra i cui dirigenti si nota Bert Walling, già capo dell'ufficio acquisti della Leyland.

● **EMIGRANO IN SVIZZERA AZIONI MERCEDES** - Un pacchetto azionario della Mercedes-automobil-holding è stato acquistato per il controvalore di 115 milioni di marchi tedeschi dalla UBS (unione banche svizzere) che si è assicurata, in tal modo, una partecipazione indiretta dell'1,6% nella Daimler Benz Ag.

● **UNA SMENTITA DELLA GULF** - Un comunicato della Gulf assicura che «nessun capitolo dei più recenti programmi della compagnia prevede operazioni di smantellamento». Ciò, in rapporto alle voci che davano per certo il ritiro della Gulf dal mercato italiano.

● **CHI VIAGGIA DI PIU'?** - Decisamente i tedeschi hanno un merito, quello di aver salvato tanti Paesi dalla crisi del turismo, diretta conseguenza della crisi economica. I tedeschi sono infatti quelli che nel '74 come nel '73, hanno viaggiato di più. Dopo di loro, nell'ordine, seguono gli statunitensi, i francesi, gli inglesi, i canadesi, i giapponesi, gli olandesi e finalmente gli italiani.

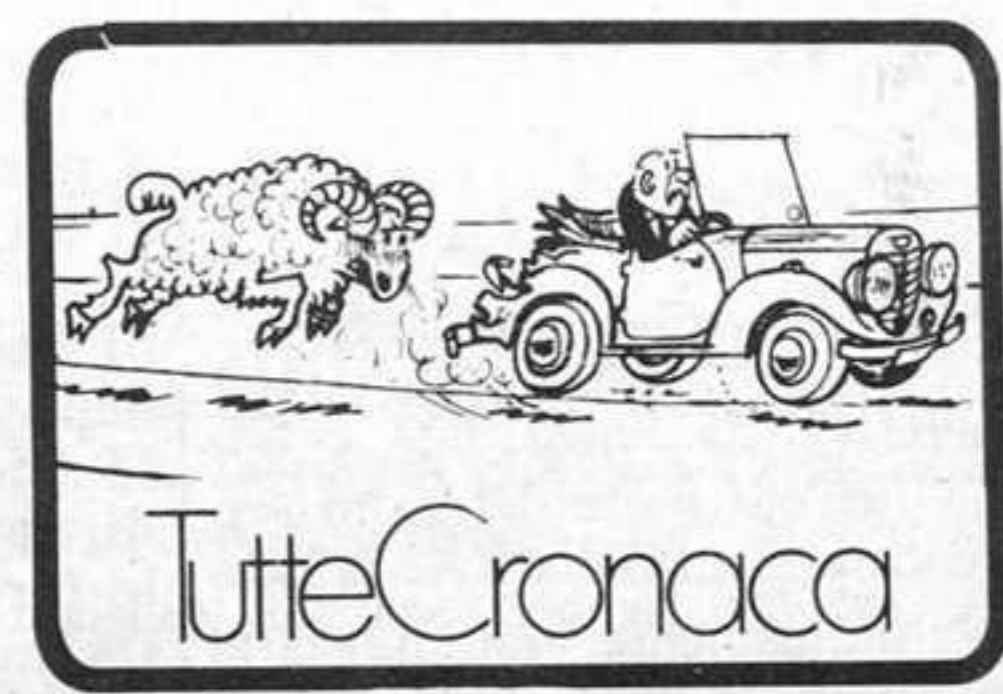
● **CORSI INVERNALI DI SPECIALIZZAZIONE** - La scuola italiana Aero-tecnica, con sede a Mantova ha indetto corsi trimestrali con possibilità di frequenza nei giorni feriali o la domenica mattina. Questi corsi garantiscono un brevetto di specializzazione che può rendere possibile l'assunzione di tecnici, collaudatori, operai specializzati nel campo motoristico.



NEW YORK - L'amministrazione federale delle autostrade, negli Stati Uniti, ha consigliato l'adozione generalizzata, su tutti gli spazzaneve che prestano servizio sulle autostrade, di una lama costituita da una lastra in gomma robusta che permette un contatto molto aderente e nello stesso tempo flessibile, come mostra la foto, con la superficie stradale innevata. Ciò allo scopo di potere installare su tutte le autostrade catarifrangenti leggermente sporgenti sul piano viabile, che rendono più sicura la guida nelle ore notturne specie sotto la pioggia. Detto tipo di lama fu introdotto per la prima volta, dalla Goodyear Tire & Rubber Co., circa 10 anni or sono sul mercato americano e sperimentata con ottimi risultati.

● **CONSUMO PETROLIO: CRESCE ALL'EST, CALA ALL'OVEST** - Facendo riferimento ai dati del consumo petrolifero dell'anno '73 (anno campione), nel 1975 è stata registrata una diminuzione di consumo pari al 7,3% nei paesi della CEE, del 6,7% negli altri paesi dell'Europa occidentale, del 2% in Italia e del 4% negli USA. Di contro si è registrato un aumento dell'8,1% nell'URSS e del 16,7% in Cina.

● **COOPERAZIONE (SVIZZERA) FRA TRENO E AUTOCARRO** - Le statistiche dicono che in Svizzera i trasporti di merci vengono equamente suddivisi fra la strada e la ferrovia: 4 miliardi e mezzo di tonnellate agli autocarri e 7 miliardi di tonnellate ai treni nel 1975, il che significa una intesa complementare fra i due rami. Tant'è vero che le ferrovie federali svizzere avranno un loro stand al Salone del veicolo commerciale di Ginevra.



## 6 «LELLE» su rotaia

Dopo aver suggerito uno dei temi più classici per battute di ogni genere riguardo le loro prestazioni al volante le donne si sono scoperte adesso anche ottime conduttrici di treni. In Italia sono ben sei le macchiniste. A presto le barzellette.

● **SCUOLA ANTISBANDAMENTO IN FRANCIA** - E' stata inaugurata a Brosse-Montceaux la prima scuola permanente antisbandamento in Francia. Sarà aperta tutti i giorni salvo la domenica e la quota giornaliera sarà di 36.000 lire circa tutto compreso.

● **DIVENTANO INGLESII LE GUARNIZIONI JURID** - La Bendix Corporation inglese ha incorporato interamente la Jurid G.m.b.H. di Amburgo, produttrice di guarnizioni, piastrelle e altri materiali di frizione, della quale già deteneva il 49% del pacchetto azionario.

● **UTILIZZAZIONE RAZIONALE DELL'ENERGIA** - E' il tema interessante ed attuale del dibattito in programma per il 22 gennaio al Palazzo delle Esposizioni di Ginevra, al quale interverranno i grandi costruttori europei e i rappresentanti del trasporto stradale dei diversi paesi.

