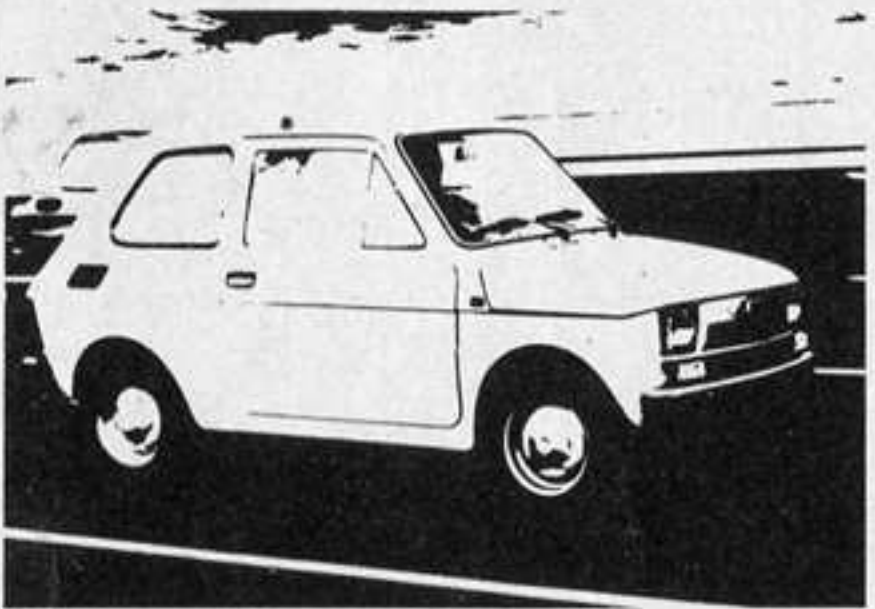


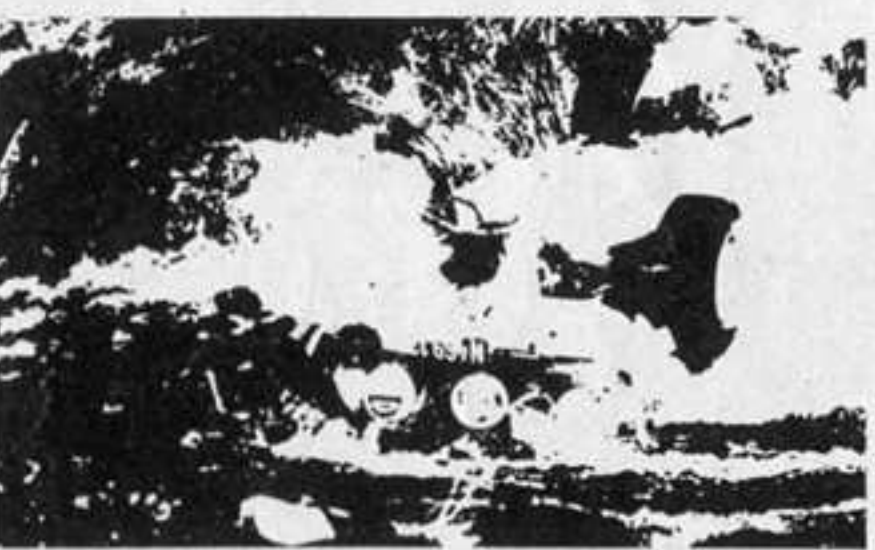
LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

Automobilissima
la FIAT 126



MEZZO
MILIARDO
e uno stop



Il tuffatore
da rally

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 21 Gli argomenti di Jacky ICKX
- 54 KARTING TUTTESPRINT
- 56 SCRIVETECI rimarremo amici
- 58 A Silverstone con AUTOSPRINT
- 59 COMPRAVENDITA



Siamo a Indianapolis, in questa foto. Con il nostro Manocchia intrattiene Piero Taruffi e, dietro di loro, si notano Giovannino Lurani e l'avv. Nino Sansone di Palermo. Nel paddock americano c'erano anche il Presidente e il segretario della CSAI Rogano e Saliti (anche se qui non si vedono). Questi ultimi quattro sono stati protagonisti della riunione CSI americana, che tra gli altri problemi ha affrontato anche quello (famoso) della Targa Florio. A questo proposito c'è un piccolo giallo. Forse perché, nelle riunioni internazionali CSI, c'è troppa gente che si lascia prendere la mano dalle situazioni; o le dimentica o non le affronta. E poi, quando scoppiano le polemiche, il problema diventa soprattutto come rimettere in sesto le situazioni, senza naturalmente perdere troppo la faccia.

Voi sapete che, nella precedente riunione ginevrina della CSI, stante un discusso assenteismo della delegazione italiana (il segretario Saliti che poteva parlare non lo fece, l'assistente speciale Lurani non era delegato a parlare!) tutto finì nella nota «sconfitta». La Targa Florio scomparve dal calendario internazionale, l'Italia perdette la prova mondiale marche n. 2, più si vide depauperata anche di altre prove internazionali, proprio nel momento in cui la politica roganiana dei multi-autodromi, faceva crescere le pretese giuste di chi desiderava una contropartita ai propri investimenti.

Allora scoppiò la reazione: da una parte l'associazione nazionale degli autodromi, che temeva lo scatenarsi frazionistico delle esigenze dei vari soci; dall'altra parte l'Automobile Club Palermo che mise chiaramente sotto accusa la CSAI per avere rinunciato così supinamente alla Targa Florio senza alternative. La cosa scottò alla gestione CSAI i cui esponenti disertarono la corsa siciliana.

Ci mise però una pezza l'avv. Carpi de Resmini, Presidente dell'ACI, che capì l'errore, soprattutto del segretario CSAI il quale aveva esposto, con il suo distaccato atteggiamento nei confronti delle richieste dei vari organizzatori italiani, la dirigenza sportiva nazionale ad una clamorosa brutta figura. Da qui il repechage della riunione di Indianapolis.

Qui, vuoi per le public-relations multi-linguistiche di Lurani, vuoi per l'impegno di Rogano a ritrovare apprezzamenti, i risultati sono un po' migliorati. Anche se, come sempre accade, la vittoria (a differenza delle sconfitte) trova molti padri e se, soprattutto, c'è qualcuno che teme di perdere ancora la faccia, come certi dirigenti stranieri, i quali non danno ancora certo per scontato quanto sarebbe stato già deciso a Indianapolis e soltanto da sottoporre a ratifica, a metà giugno, nella riunione di Francoforte.

In pratica all'Italia sono state assegnate (varando un principio a favore dei quattro paesi grandi costruttori sportivi, cioè, oltre noi Inghilterra Francia e Germania) 5 prove supplementari titolate. Vale a dire: un altro mondiale marche (oltre la 1000 Km di Monza) e quattro europei (Turismo, GT, Marche 2000 e F. 2).

Il grottesco è scoppiato quando il Presidente dell'AC Palermo, avv. Sansone, si è premurato di telefonare al quotidiano palermitano

● Ma la convenzione ACI-Comune-Provincia per l'autodromo di Modena quando sarà firmata? Adesso pare che il miliardo ci sia; i rogiti che mancavano sono tutti pronti, resta solo la firma del Presidente dell'ACI. Quando arriva... Lancillotto?

● Dopo la Merak, per sostenere l'urto della Dino 8 cilindri, adesso si aspetta una Maserati per contrastare la BB Ferrari.

● Pare che Ickx voglia disputare la 24 Ore Euro Turismo con una BMW a Spa e una corsa Interserie con la Porsche compressore. Voi dite che lo avrà il permesso dalla Ferrari?

● Box del Team di Lord Haskett. Arriva James Hunt il raffinato, biondissimo, aiutante pilota inglese, che ha appena ottenuto anche una F. 1 dal suo preziosissimo e appassionato finanziatore. La fatica era stata tanta, caldo ne faceva sotto le protezioni della tuta e del casco. E Hunt sudava vistosamente. Appena toltosi il casco e il cappuccio antifiama, il suo meccanico era lì pronto con profumati fazzoletti detergenti con i quali l'affaticato pilota, con molta eleganza e vezzosamente, si asciugava il viso congestionato.

Perché la CSAI
tiene ancora se-
greta l'assegna-
zione delle 5
prove titolate
avute in più



La divisione dei «pani»

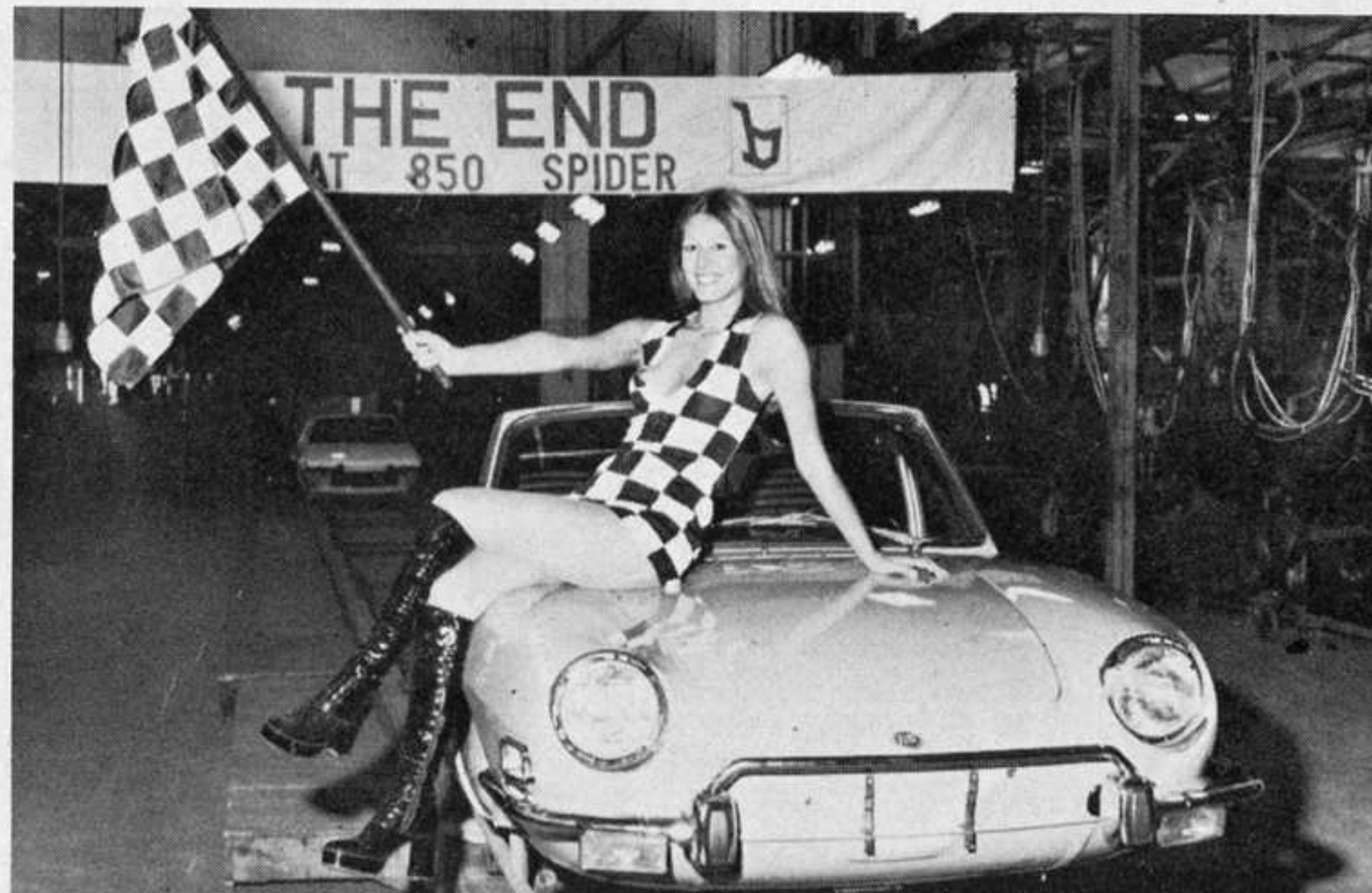
per informare «... Abbiamo vinto! La Targa Florio è tornata mondiale; potremo farla disputare in circuito e in più faremo sul percorso stradale sulle Madonie una Coppa Florio per vetture GT». Conosciuta questa informazione, a Montecarlo dove erano presenti un po' tutti gli esponenti CSI, è stata una smentita sola: «Targa Florio? Ma chi ha parlato della Targa Florio? All'Italia non è stata assegnata nessuna prova sotto questa etichetta. Sono state riconosciute due prove mondiali marche 3000 sport, delle quali una destinata in esclusiva alla 1000 Km di Monza e l'altra dando mandato alla CSAI di decidere in quale altro autodromo dovrà essere ospitata. Per l'Europeo GT e le altre prove sempre la CSAI dovrà far conoscere entro il 15 giugno a Francoforte le sue destinazioni di scelta».

All'incirca è quanto poi ha riferito Rogano nel rendez-vous stampa pre-Le Mans a Roma. In realtà però tutti si aspettavano che, già in questa occasione, il Presidente della CSAI informasse sulle sue intenzioni in proposito. Ma si vede che, da buon Ponzio Pilato, vuole prima trovare una soluzione che gli garantisca tranquillità senza polemiche del passato, quando motu proprio fu assegnata la 1000 KM a Vallelunga con il clamoroso risultato di battere il record negativo per una gara mondiale di affluenza di pubblico (vedi statistiche Goodyear): 10.000 spettatori!

Pare adesso che la situazione venga risolta in questo modo, stante le proposte pervenute dall'Associazione Italiani «Autodromi». La prova mondiale marche, (finché l'Automobile Club Palermo non costruirà il suo autodromo) sarà turnata per i prossimi anni tra gli altri impianti italiani approvati internazionalmente, Monza escluso. Dalla Sicilia vorrebbero che il riconoscimento andasse a Pergusa, ma tra l'altro questo impianto non ha, oltre le banali caratteristiche tecniche, nemmeno compiuto l'iter burocratico con una prova internazionale idonea di saggio, prima di poter ottenere la qualificazione mondiale.

In ogni modo la CSAI sentirà i due grandi costruttori italiani, Ferrari e Alfa Romeo, per conoscere il loro punto di vista (incredibile, ma vero!) ed è presumibile che essi siano d'accordo con l'AICA, dichiaratasi in favore della scelta di IMOLA. Le altre prove internazionali potrebbero essere così assegnate (oltre quelle già figuranti nel calendario): Europeo GT all'AC Palermo per la Coppa Florio sul percorso stradale delle Madonie; Europeo Turismo a Santamonica di Misano; Europeo Marche 2000 a Pergusa, Europeo F. 2 al Mugello (che a Firenze si giura sarà pronto per il '74).

Adesso bisogna sapere che cosa è costato alla CSAI raggiungere questo obiettivo di maggiorazione delle date che un mese fa venne dichiarato impossibile. C'è chi teme che la contropartita possa essere stata l'adesione al programma «silhouette», soluzione che non è gradita né all'Alfa Romeo né alla Ferrari. Come sempre potrebbe anche esserci stata una via di mezzo con la riconferma dell'attuale regolamentazione sport 3000 fino alla scadenza '75. Francoforte ce lo dirà...



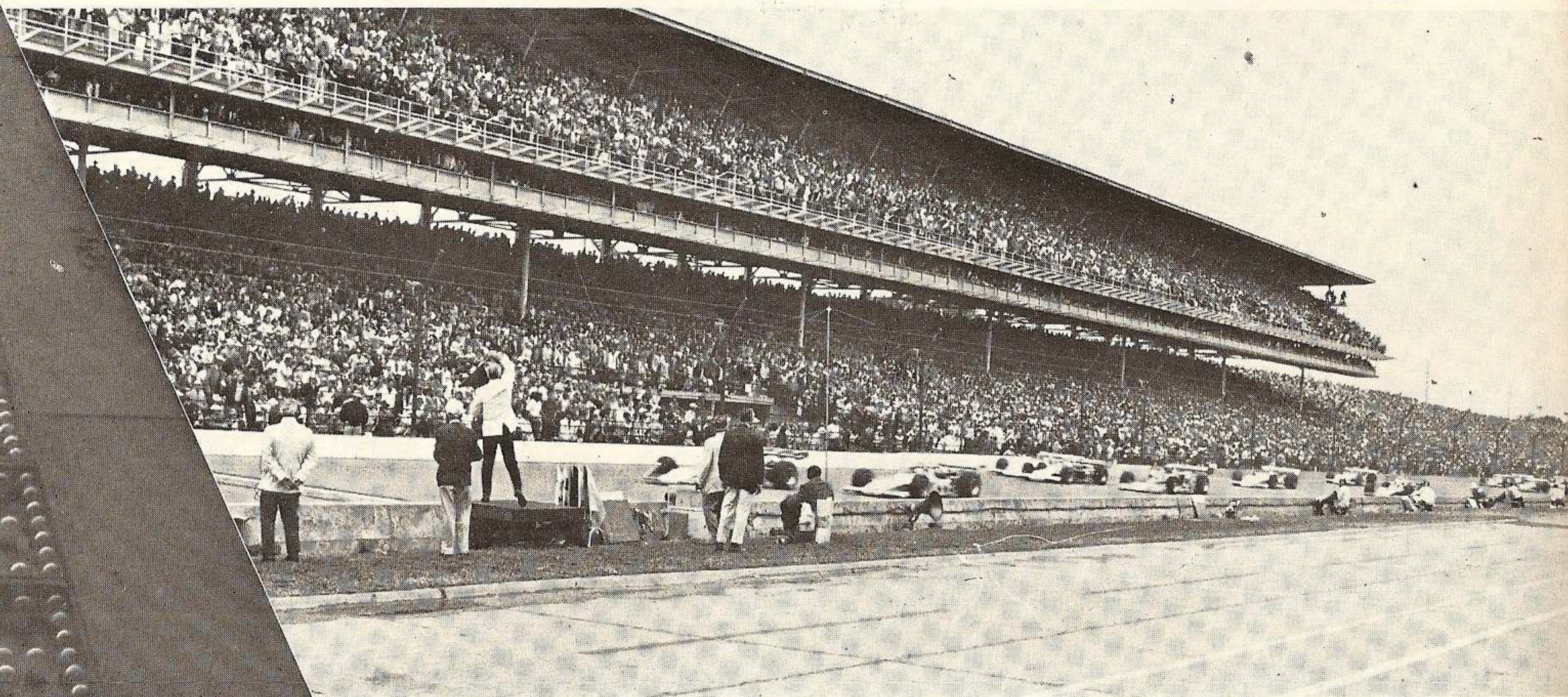
Ci sono traguardi e traguardi. Ci può essere anche un traguardo dell'addio così come questo (anche sexy) tagliato dall'ultima Fiat 850 spider uscita dalla catena dello stabilimento Bertone di Grugliasco. Sono state 140.000 le unità prodotte di questo mini spider che, già scomparso dal listino europeo continuava ad essere prodotto per quello americano. Ma adesso va in pieno la nuova serie X 1/9 che dagli stabilimenti di Bertone dovrebbe venir fuori ormai al ritmo di cento unità giornaliera

● L'AC Bologna fa sapere che, se non si disputano gare di F. Ford quest'anno a Imola è perché, a differenza degli altri anni, la Ford non ha voluto contribuire a nessuna spesa per queste gare, come nel passato. (E allora ben gli stia!...)

● Chissà poi perché è diventata moda chiamare «circo equestre» la F. 1 automobilistica!... Spiega Dragoni: «Sono sempre quei 20-25 piloti e macchine, li ritroviamo un po' dovunque a giocarsi e guadagnare un mucchietto di milioni». Può essere. Ma non è allora tutto un circo il mondo di oggi? I politici che si alternano alle poltrone non sono sempre quelli? E i dirigenti sportivi? I girotondi agonistici dei campionati di calcio, di atletica, di tennis, che altro sia, non sono sempre con gli stessi personaggi e negli stessi posti? E intorno ai Saloni dell'automobile non è pure un circo di sempre simili che ruotano? E i giornalisti? E' un circo tutto il mondo di oggi! Anzi: una torre di Babele!

Marcellino

Le vicende della disastrosa 500 MIGLIA, hanno sconfitto gli antiquati dirigenti da corsa USAC: le «riforme» 1974 anticipate a luglio



INDY cam

INDIANAPOLIS - Alcune innovazioni che la USAC avrebbe apportato alle macchine tipo Indy nel 1974 (e che AUTOSPRINT ha illustrato da tempo) andranno in vigore a partire dal primo luglio, in occasione della 500 Miglia di Pocono. Ci son voluti i noti incidenti durante la turbolenta 500 Miglia alla 57. edizione, per aprire gli occhi agli invecchiati dirigenti dello speedway!

Ci son voluti i bracci di ferro di Andy Granatelli, Roger Penske, e di numerosi piloti per convincere il 72enne direttore di pista Engler che era tempo di modifiche. L'anello (o quasi) è troppo vecchio ed incapace di contenere 33 bolidi che ormai sfiorano le duecento miglia. Costruito per sopportare velocità intorno alle 100 miglia, l'ovale a quattro curve non ha mai subito modifiche tecniche, eccezion fatta per quelle innovazioni generiche che tuttavia non riescono a supplire a medie altissime impressionanti.

Già alla vigilia vi erano state delle dimostrazioni contro il «dictatorship» di alcuni elementi antiquati e di idee e di tecnica, ma tutto era stato rinviato al 1974. Frank Del Roy ci aveva informato delle proposte che avrebbe sottoposto al comitato tecnico direttivo in una delle prossime riunioni, ma aveva aggiunto: «Sono scettico e non credo che arriveremo a qualcosa. Se non accetteranno le mie proposte per la salvaguardia dei piloti e spettatori mi dimetterò». Ancora Frank Del Roy, nella riunione dell'altro giorno, ha detto chiaramente che se non si correva ai ripari «subito», avrebbero potuto trovare un altro direttore a cui non interessa se sulla pista si sprigionano fiamme ed il sangue scorre.

Ha vinto Frank Del Roy. Il salernitano ha ottenuto — sia pure in formato ridotto — una piena vittoria che esploderà nel 1974 quando i rombanti bolidi della USAC dovranno fare toilette completa o saranno destinati a scomparire.

Già quasi tutti i piloti avevano espresso risentimento, al termine della 500 Miglia più tribolata della storia.

GORDON JOHNCOCK, vincitore dopo 133 giri disse: «La vittoria non è stata dura, ma non ha il sapore delle altre. Quando si corre a quella velocità, quando la pioggerella forma

una patina di cristallo sulle curve ed il pilota deve pulire la visiera col guanto mentre si gira a 190 miglia, io credo sia pazzesco, anche se la posta è altissima».

GRANATELLI, piangendo aggiungeva: «Se per vincere una corsa debbo perdere un pilota ed un meccanico, allora smetto e mi concentro alle stock car più sicure, più entusiasmanti».

AUTOSPRINT ha pubblicato le modifiche proposte da Del Roy per il 1974. Nella riunione dello scorso giorno, il Presidente della USAC, McDonald ha accettato e sanzionato alcune modifiche che, ripeto, andranno in vigore a Pocono il primo luglio. Esse sono:

① L'alettone posteriore verrà ridotto da 54 centimetri di larghezza a 46 centimetri, onde consentire maggiore visibilità alle macchine in coda e rallentare i bolidi in curva. In tal modo si eviterà anche l'eccessiva turbolenza.

② Tutto il carburante dovrà essere immesso nel serbatoio a sinistra della macchina, cioè all'interno della pista, in modo che se un veicolo urta il muro esterno non esploda.

③ Il serbatoio di destra, invece, dovrà essere ripieno di materiale capace di assorbire impatti. La maggioranza dei piloti conviene che gli incidenti registrati ad Indy quest'anno furono

causati dallo scoppio di quel tipo di serbatoio carico di carburante.

④ Per la 500 Miglia di Pocono il quantitativo di carburante verrà ridotto da 375 galloni (1400 litri) a 340 galloni (1360 litri). Questa riduzione costringerà i meccanici a ridurre la potenza del motore e del turbo compressore.

⑤ Tutti i meccanici dovranno rimanere al box in qualsiasi momento o situazione previa multa di 500 dollari.

Si dice che, se il giovane Teran della STP fosse rimasto al box, il furgone non lo avrebbe investito ed ucciso.

Resta da decidere per la partenza a tre, che quasi sicuramente nel 1974 verrà effettuata in fila indiana, come da noi suggerito nel servizio scorso, la gabbia tubolare dell'abitacolo come nella macchina stock ed il turbocompressore che rimane la pietra della discordia tra la FIA ed USAC per la unificazione delle due formule. Gli europei non vogliono il turbocompressore (perché costa troppo, si dice), gli americani insistono perché, dicono, «serve a dare alla macchina una diversa fisionomia e potenza».

MARIO ANDRETTI ci diceva: «Quando si gira a 100 miglia, dietro alla macchina apricorsa, sembra di andare ad una scampagnata. Ma quando si parte ed il turbo scatta, sembra di

essere in un proiettile di fuoco e la botta che si riceve alle spalle è tremenda. In quel momento la tenuta della macchina è difficilissima per tutti».

Al meeting erano presenti oltre a **PENSKE, BIGNOTTI, FOYT, McCLUSKEY** ed altri piloti della USAC, tutti i dirigenti la federazione.

Al termine **McCLUSKEY** ha detto: «La riduzione del carburante e dell'alettone senza dubbio rimetterà a posto molte cose. Inoltre l'aver tolto il carburante dalla parte destra che colpisce spesso il muro di protezione è stata una decisione saggia».

Inutile dire che il più raggianti era **FRANK DEL ROY**: «Io non voglio abbandonare l'attività automobilistica con il rimorso nell'animo. Quando sventolerò la bandierina a scacchi per la mia carriera, dovrò uscirne vittorioso e felice».

Resta da vedersi, comunque, se il 77enne Tony Hulman, padrone della pista, sarà in grado di licenziare il suo vecchio amico Engler (di 72 anni) o se gli consentirà di dirigere ancora una Indy 500. Ma le pressioni per un suo licenziamento sono grandissime e bisognerà attendere un po' per osservare gli sviluppi.

A Pocono, dunque, dovrebbe andar tutto bene, prima perché verranno applicate le modifiche citate, secondo

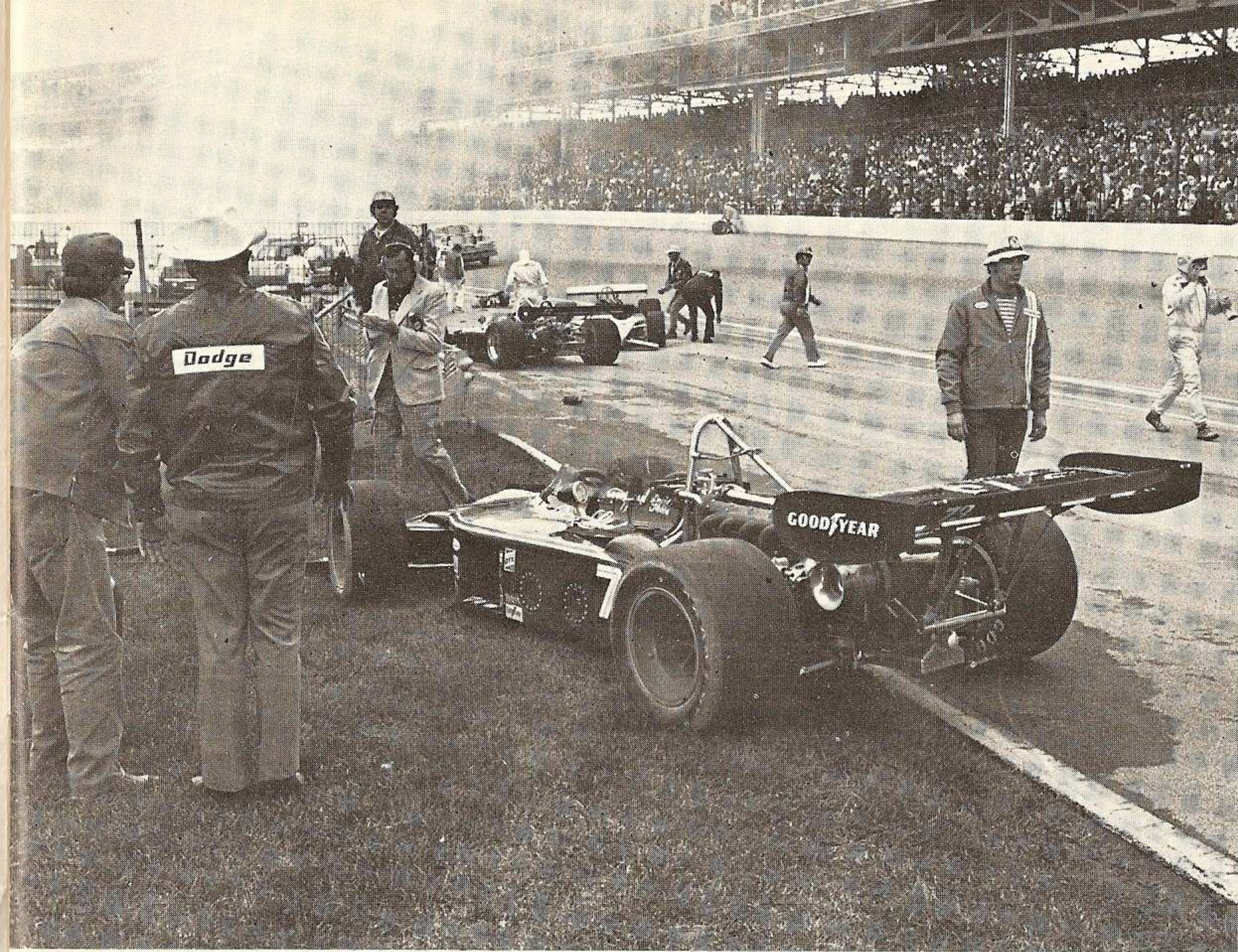
perché il triovale, costruito dal dottor Joseph Mattioli, è stato disegnato tenendo presente le alte velocità.

MATTIOLI, che sta lavorando alacremente per la riuscita di questa edizione, una delle tre gemme della «triple-crown» della USAC, ha detto: «Sono fiducioso che a Pocono tutto procederà bene e gli spettatori, che ogni anno aumentano, godranno uno spettacolo rarissimo».

Peccato che la 57. edizione di Indy sia stata funestata da morti e feriti (Savage è ancora nella lista dei «critici», dando tuttavia segni di miglioramento, mentre Salt Walter è stato trasferito in un altro ospedale) comunque senza questi olocausti, forse saremmo andati incontro a peggiori conseguenze. Resta il fatto, però che in seno alla USAC vi sono ancora elementi dalle teste quadrate, con mentalità del Midwest, con idee sorpassate e ci vorrà del tempo, prima che quell'organizzazione si snellisca, diventi più pratica, moderna, rendendo lo spettacolo più avvincente ma razionale.

Frank Del Roy, dopo il «meeting» decisivo ci ha detto: «Abbiamo compiuto un primo passo. Nel 1974, Indy sarà la corsa più sicura del mondo. Potete contarci.» Speriamolo.

Lino Manocchia

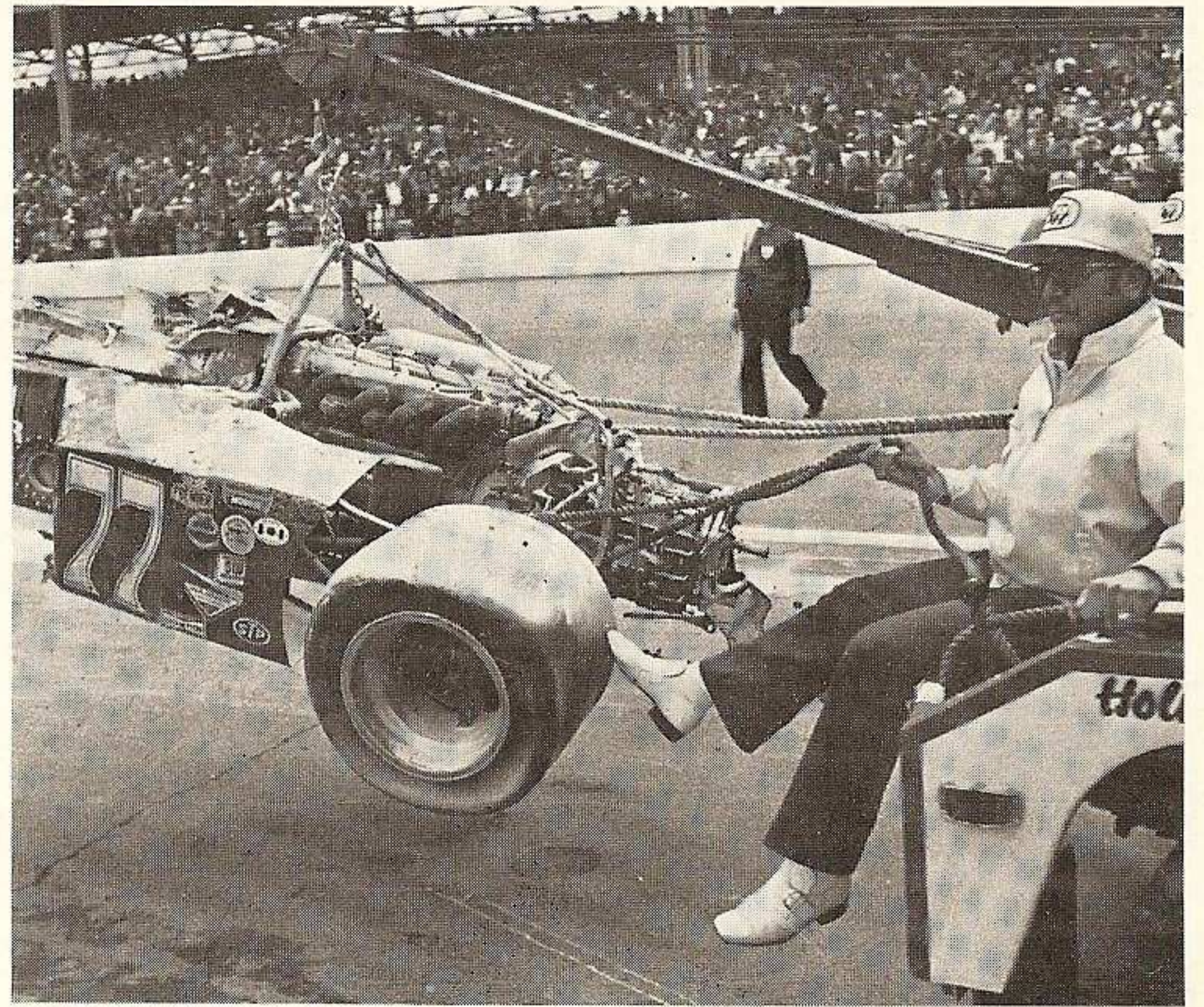


Da sinistra, la torre di segnalazione dei piazzamenti istantanei caratteristica di Indy. Accanto, il via definitivo alla gara. Qui sopra, subito dopo l'incidente multiplo dopo la prima partenza. In primo piano la Eagle di Hobbs. A destra, si recupera l'auto di Salt Walther (foto Manocchia)



LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG

● I giornali americani hanno parlato di Roger Penske, annunciando che ha comprato il Michigan Speedway in stato fallimentare e che intende organizzarvi le proprie corse. Questa notizia giunge a seguito del recente annuncio, secondo il quale Parnelli Jones era a capo di un sindacato che aveva rilevato il circuito dell'Ontario in California. Un po' come Stirling Moss, che privò Wheatcroft di Donington Park...



bia a furor di piloti!

INDIANAPOLIS. Denny Hulme, presidente della GPDA, ha fatto qualche caustico commento sulla partenza — la prima — della 500 Miglia d'Indianapolis 1973. « Per il solo fatto che è la più vecchia gara in calendario, non significa che non può cambiare in meglio. » (Hulme, presente come « aiuto squadra » di Revson, è poi dovuto partire in volo nella notte dell'uragano per tornare in Europa in tempo per il GP di Monaco). « Dovrebbero fare partire i piloti a due per due — ha aggiunto — Non c'è motivo di mettere le vetture a tre per tre, ora che sono diventate tanto più larghe e più veloci. Dovrebbero essere a due per due, con uno spazio di almeno trenta metri fra una fila e l'altra. E sulla vettura staffetta ci dovrebbero essere soltanto un pilota e un osservatore. In questa macchina non ci dovrebbero essere celebrità, e non m'importa di chi si tratti. »

Quest'anno la vettura staffetta era pilotata da Jim Rathman che vinse la 500 nel 1960, ma negli anni precedenti questa macchina fu coinvolta in incidenti alla via. Quest'anno alla partenza Hobbs è stato, senza colpa,



« Don » Andy Granatelli, per la seconda volta vincitore

parte di una collisione multipla, fatto che lo ha indotto a dichiarare, con un candore alla « Graham Hill », parlando alla radio: « Disponiamo di 33 piloti che passano per i migliori del mondo e non sono neppure capaci di percorrere quel maledetto rettilineo! »

Il ricordo del '66

L'incidente del lunedì, a Indianapolis, mi ha ricordato la descrizione di Bruce McLaren, a proposito del pasticcio accaduto alla via nel 1966, mentre lui si trovava alla prima curva con Amon. « Ho visto una macchina superare la curva priva di ruote anteriori e ho detto a Chris: "Strano modo di cominciare una corsa". Chris, però, non c'era più, era sparito e così pure tutti gli altri. Ero lì solo tutti erano corsi via! » Il lato meno tragico di quell'episodio fu che Chris, mentre fuggiva, inciampò contro un uomo in poltrona a rotelle che non riusciva



Arriva PENSKE in F.1

● Donohue e Penske (nella foto a destra) entrano nei Grandi Premi. Ci rientrano, cioè. Questa volta, però, si tratta di una cosa seria. Donohue parteciperà ai Grandi Premi del Canada e degli Stati Uniti, prima di affrontare l'intera stagione 1974, e la vettura sarà una McLaren oppure una derivata dalla Eagle F. 5000 che Gurney sta mettendo a punto in California. Il motivo per questo spostamento da parte di Penske da un'attività strettamente svolta in America, consiste nel fatto che le corse di Grand Prix stanno cominciando a diventare una forma di competizione più redditizia, sia di quelle Can-Am, sia di quelle del campionato USAC. Nella foto, Penske e McRae

a scappare in fretta quanto Amon e il taglio che questi si fece a una gamba era da mettere alla pari con la ferita che riportò Foyt arrampicandosi su un'altra barriera di sicurezza: uniche ferite registrate per l'incidente in corsa. Quello di quest'anno è stato assai più grave, per via delle ustioni riportate dagli spettatori.

Il j'accuse rovente

Jim Murray, il maggior giornalista sportivo degli Stati Uniti, ha espresso un parere piuttosto severo. « E' la prima volta che ho percorso oltre tremila chilometri per fare il resoconto di un incendio — ha scritto su tutti i giornali l'indomani dell'incidente — Giuro che questo circuito ha incendiato più veicoli — e gente — di quanto abbiano fatto gli eserciti di Hitler! Adesso si sono messi a dare fuoco anche agli spettatori. Quando i leoni cominceranno a inseguire i romani su per le gradinate, allora sarà forse il momento di rivedere questo "sport". Non è divertente starsi a guardare morire. Io non sono

un esperto di sicurezza del traffico ma, nell'improbabile evenienza che proceda a oltre 350 chilometri orari su una lunghissima strada, larga quindici metri, in una vasca piena di carburante e di lubrificante, non voglio avere altre macchine alla mia sinistra e alla mia destra, oltre ad averne davanti e dietro. La gara ha avuto inizio con quattro ore di ritardo, o con dieci secoli di anticipo, a seconda dei punti di vista. Può darsi che sia un sistema superato come quello di bruciare gente al rogo. »

Trecentomila a tavoletta

Anche se a Indianapolis c'era una folla di oltre 300.000 spettatori per la prima partenza della « 500 », ho potuto lasciare il mio motel alle 7,20 del mattino e raggiungere la sala stampa del circuito alle 7,35. Incredibile. Abbiamo rallentato soltanto quando ci hanno chiesto i biglietti all'ingresso.



Fra i tanti piloti « europei » presenti, anche Derek Bell

La guerra di gomme

La guerra dei pneumatici a Indianapolis va oltre il fatto che una vettura usi dati pneumatici o altri. E' coinvolta nella faccenda anche la vettura staffetta. Negli anni scorsi Firestone e Goodyear lottavano per decidere che tipo di pneumatico avrebbe usato la vettura staffetta e un anno la macchina guidò il gruppo dei concorrenti con Firestone su un lato e Goodyear sull'altro, per far sì che entrambe le Case potessero annunciare che la vettura staffetta usava i suoi pneumatici. Adesso la cosa è un po' meno complicata, ma la rivalità non meno violenta. Durante prove e qualificazioni ai boxes ci sono vetture staffetta gemelle, una con Firestone, l'altra con Goodyear. Il pilota al palo decide quale delle due precederà il plotone il giorno della « 500 Miglia » e quest'anno non c'erano dubbi, sul fatto che la Cadillac Eldorado montasse Goodyear... tutta la prima fila era « Goodyear! »

Eoin S. Young

Da MONTECARLO (alla Svezia) il romanzo mondiale della F.1 non ci risparmia anche piccanti retroscena

DAL DIRETTORE

MONTECARLO. Si vedevano dei posti vuoti quest'anno sulle tribune del circuito salotto. Ma, in realtà, gli incassi sono aumentati. O perlomeno hanno mantenuto gli alti limiti abituali. Infatti erano aumentati i posti a sedere e le sedie viste libere qua e là, erano più dovute al fatto di essere collocate in punti di scarsa visibilità che ad altro. A parte che, sulle finestre delle case private e dalle varie balconate collinari che sovrastano il porto, l'affluenza di « portoghesi » è stata più che mai vistosa.

A detta degli organizzatori gli spettatori paganti sono stati 50.000 (e chi paga sono in genere i non abitanti del Principato). Si può calcolare che, costando i biglietti da un minimo di 6.000 ad un massimo di 22.000 lire italiane, anche facendo una media sulle 10.000



Helen e Jackie Stewart sul podio monegasco, a ricevere premi e complimenti dai Principi Grace e Ranieri III, dopo l'arrivo (sotto) di Stewart, vincitore del Gran Premio di Monaco per la terza volta

aveva il sesto tempo assoluto in prova, quell'incidente con Follmer. Passata la paura del primo momento, anzitutto hanno cominciato a tranquillizzarsi tutti quelli che nello stesso clan Ferrari si erano un po'... preoccupati di come l'italiano fosse andato forte il primo giorno. Dal canto suo Ickx allargava le braccia quasi a dire: c'è da meravigliarsi? Era un po' la sua rivincita per il giorno prima quando era stato lui a toccare alla curva del Mirabeau (fatto normale a Montecarlo), tanto che aveva dovuto sospendere le prove, passando sulla macchina di Merzario, ma solo per un paio di giri. Perché non si trovava a suo agio con il sediolino adattato al pilota comasco.

L'incidente con Follmer, come sapete, ha avariato sensibilmente la monoscocca n. 2 di Maranello, tanto che adesso in quel di Mo-

Mezzo miliardo e uno stop

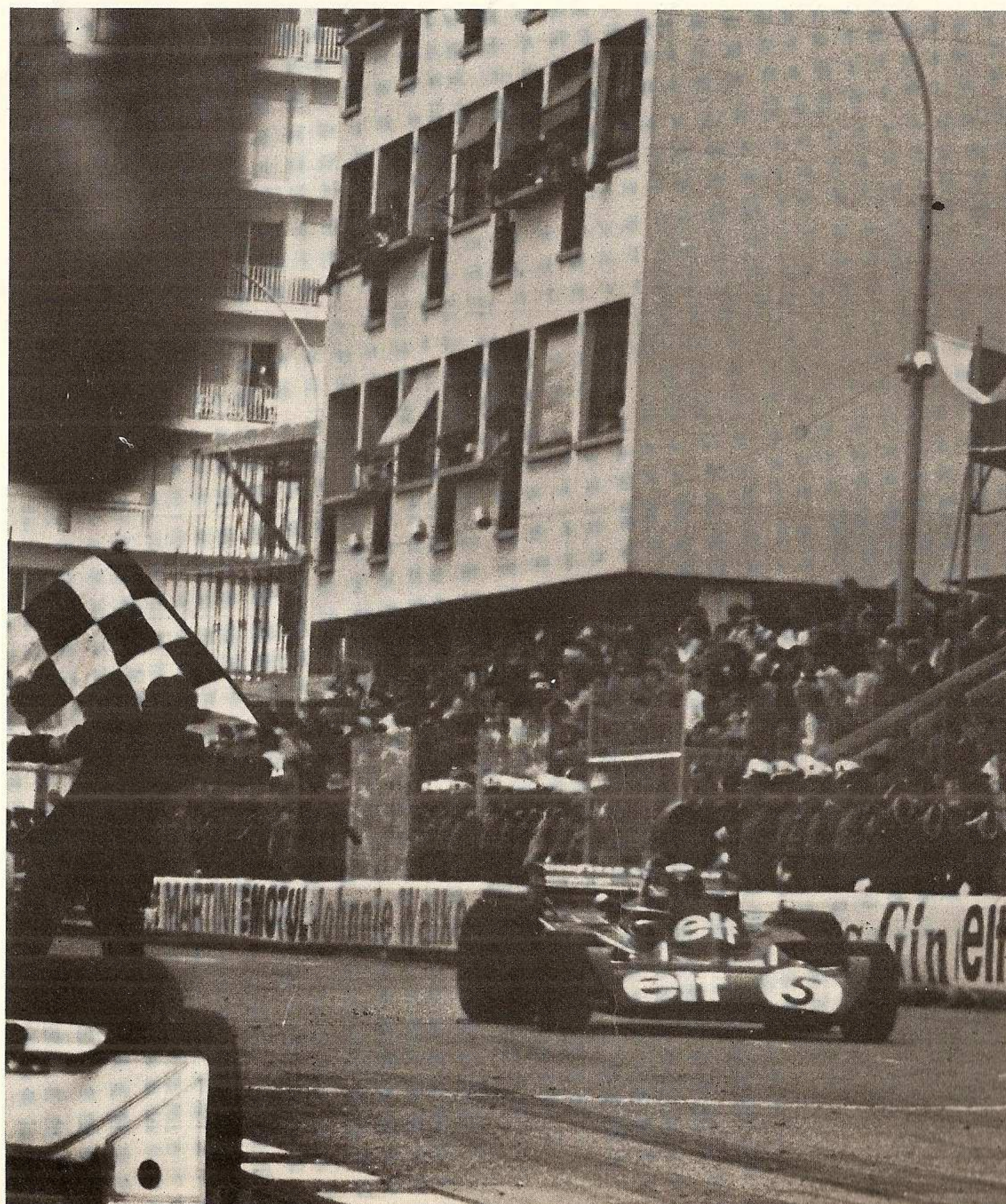
lire si ottiene la bella cifra tonda di incasso di mezzo miliardo! A questi 500 milioni vanno aggiunti gli introiti pubblicitari, sia di striscioni lungo il percorso che di sponsorizzazioni particolari (vedi Marlboro) alla corsa.

Ciò spiega perché il G.P. monegasco resta sempre un grosso affare e gli organizzatori si possono permettere anche il lusso di spendere cifre sull'ordine di 400 milioni, come dicono di aver fatto quest'anno, per misure di sicurezza, il rifacimento di asfalto ecc. (oltre il caro-ingaggi F.1 che ha superato i 100 milioni). Tra l'altro una parte delle spese « stradali », per il mutamento del percorso '73, non sono certo dell'Automobile Club ma della città di Montecarlo.

Un altro vantaggio del G.P. Monaco resta di essere tra le poche manifestazioni a non dover pensare alle complicazioni dei ponti festivi. Cioè quella componente negativa che, per esempio, in aprile è costata un incasso ridotto all'autodromo di Monza per la 1000 Km. mondiale e idem la scorsa settimana a Imola, perché il ponte di 4 giorni aveva portato la folla più verso le località turistiche che intorno ad una pista, col caldo canicolare che c'era.

Montecarlo non ha questo problema perché, di per sé, è una meta turistica. Però bisogna dire che, rispetto agli altri anni, la presenza degli italiani non è stata poi così massiccia. Lo si nota dalla scarsa agitazione di tifo. Magari anche perché tutti temevano che ancora una volta le Ferrari non avessero recitato un ruolo di protagonisti.

Nemmeno la presenza di tre piloti italiani, naviganti nelle posizioni di rincalzo, ha saputo scaldare l'ambiente peraltro esaltato dal tris dello scozzese volante n. 2 della storia automobilistica. Quel che è peggio, poi, è che a Merzario, sia capitato, dopo l'exploit del primo giorno, quando



dena si lamenta di trovarsi di nuovo con una sola macchina buona! Il che è come dire... AR-TURSTOP! Cioè Merzario ad Anderstorp, dove si svolgerà domenica il G.P. Svezia F.1 potete scommetterci rimarrà a piedi. Nessuno gli imputa l'incidente, nessuno gli imputa una corsa non di primo piano, però... non riavrà la monoposto 3000!

A giudicare da alcune confidenze nel « giro » di Ickx, (questo Jacky non fortunato come Jackie), il belga non è che sia molto propenso ad avere l'italiano come n. 2 in F.1. Se l'anno scorso aveva digerito le vittorie che Merzario aveva conquistato nei prototipi e se non aveva avuto nulla da dire in Argentina quando il comasco era stato fatto correre in F.1, non appena si è verificata la coincidenza che il partner aveva trovato punti in Brasile e in Sud Africa, tanto da passargli davanti (6 contro 5) nella classifica iridata, ha cambiato umore!

L'opposizione psicologica al pilota italiano è sembrata diventare qualcosa di più di una semplice e forse normale gelosia professionale. Da quel momento non è andato più bene il modo di collaudare di Merzario; da quel momento pare sia tornata fuori quella tal clausola del contratto con la Ferrari, che accredita a Ickx la disponibilità di due vetture alle partenze di ogni G.P., in modo da dargli la sicurezza di disputarlo in caso di avaria.

Siccome Ickx conta tanto in Fiat, c'è poco da opporre! Se un altro pilota, non parliamo di un italiano, avesse rifiutato di provare le macchine prima delle gare, credete che avrebbe continuato a mettere quella parte dove la schiena cambia nome nel sedile di una Ferrari? Per molto meno nel passato si sono contate giubilazioni clamorose. Pensate a come (senza tornare al perché)

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 10



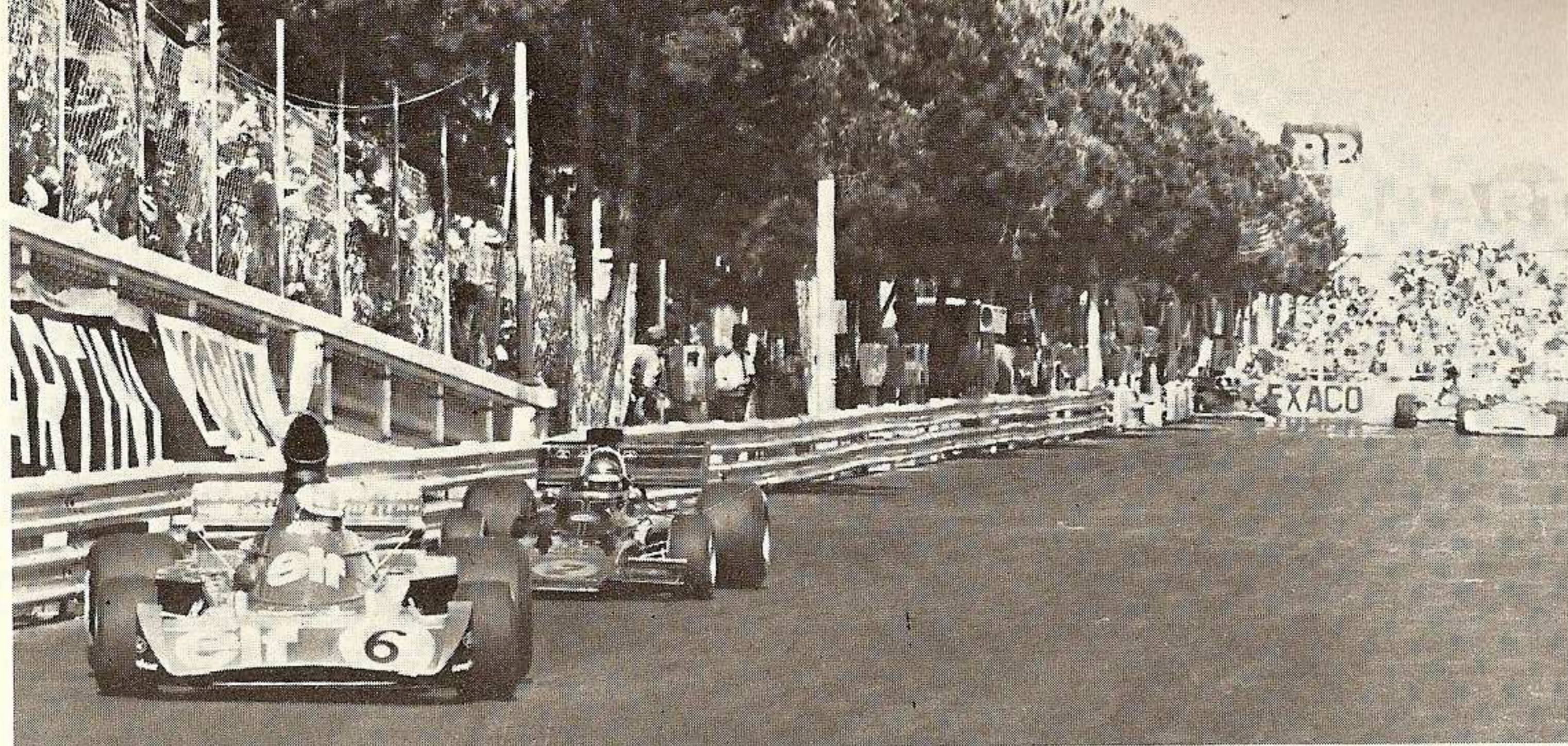


CONTINUAZ DA PAGINA 8

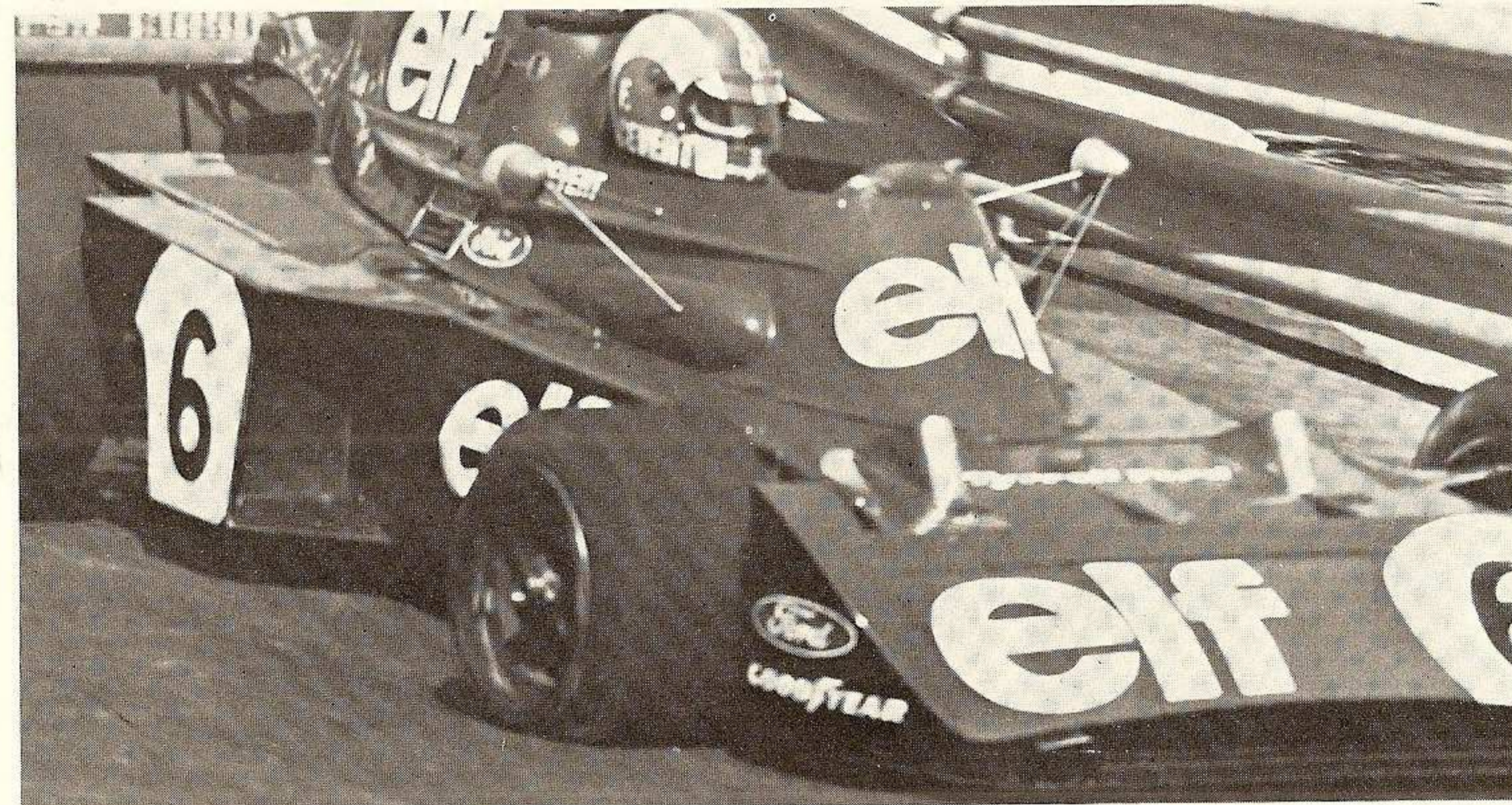
fu liquidato Surtees nel 1966! Ma evidentemente anche a Maranello è cambiato qualcosa. E perciò non c'è da meravigliarsi che si trovino avalli alle richieste, ai comportamenti, ai richiami contrattuali del pilota n. 1, che fa i suoi interessi, d'altronde. Con tutto il... rispetto a Pace, pensate un po' cosa capita a un pilota nazionale appena accusa una ombra di comportamento, umano o agonistico che sia!... Per lui non esistono contratti, non esistono certezze di programmi; anche cambiare un sediolino nella propria macchina può essere un atto d'accusa. L'essere tamponato non gli dà ragione, specie se a farlo è un pilota straniero; ottenere un risultato positivo magari imprevisto fa nascere la preoccupazione di avergli creato un credito, non arrivare in fondo ad una gara diventa una colpa.

Ricordate la Targa Florio? La rottura del manicotto del semiasse fu addebitata a Merzario perché non aveva cambiato la gomma forata. A Montecarlo Ickx ha rotto (ufficialmente) il semiasse pure lui, come d'altronde gli capitò due anni fa. Ma non risulta che sia stato accusato di... non aver cambiato una gomma! Battuta a parte, le avarie di semiasse non sono allora così insolite sulle Ferrari, né necessariamente da giustificare con una gomma o con una bottiglia di Coca Cola (come si disse due anni fa per Ickx): si rompono e basta! Come si è rotto appunto il semiasse di Ickx o come si rompono i motori.

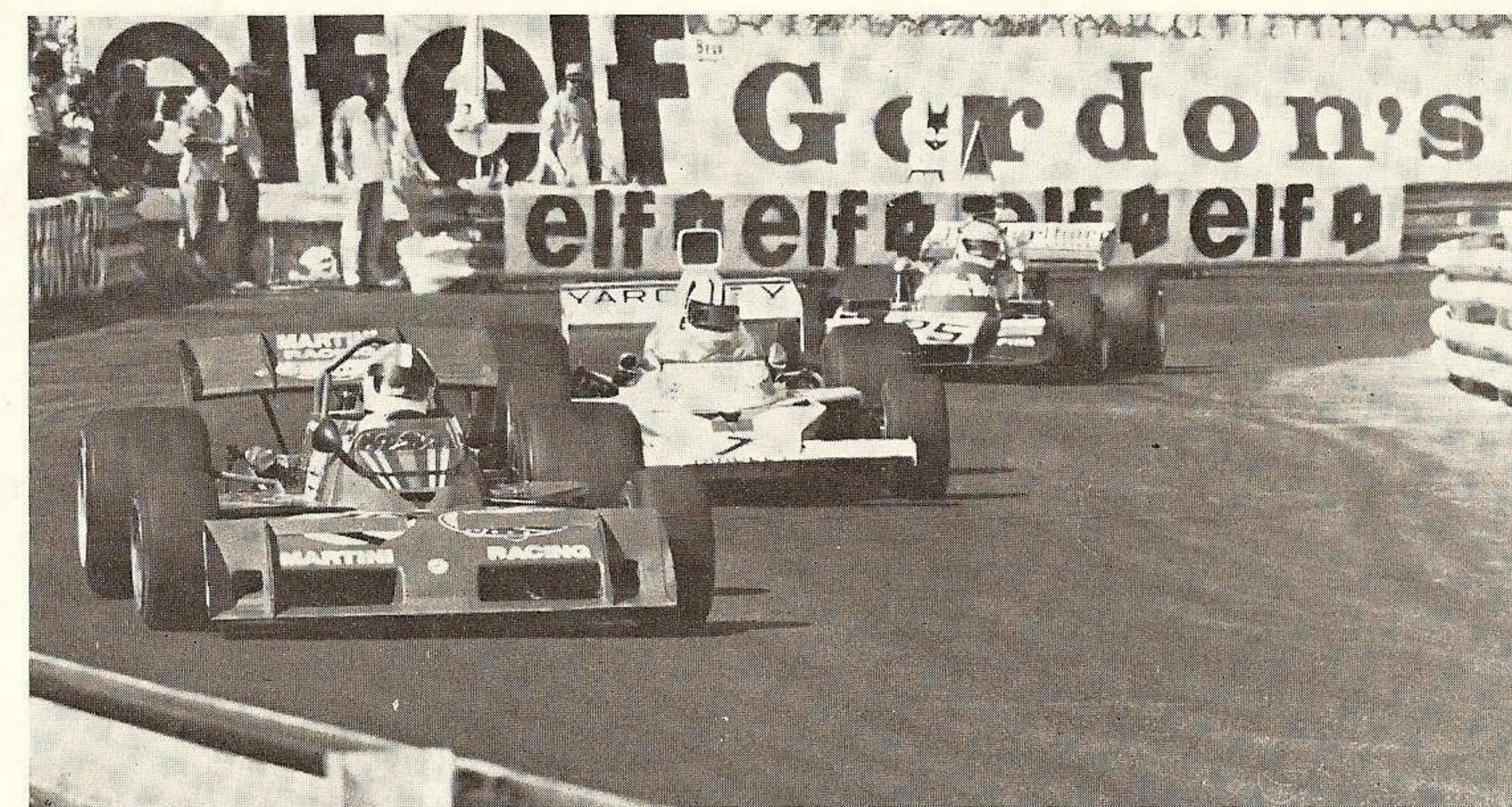
Altro esempio: il motore di Merzario a Montecarlo. Proprio su questo adesso nasce un mistero. Perché, appena tornate le macchine a Maranello, la F. 1 del comasco è stata subito controllata e si sarebbe scoperto che la pressione è rimasta giusta e l'olio c'era tutto. Come dire che Merzario si è fermato chissà perché! E quel manometro con pressione a zero c'era? Quasi che nemmeno avarie simili siano mai accadute sui motori Ferrari! E quasi che non contino i tempi sul giro e il cronologico, dove si potrebbe rilevare facilmente il Merzario che va quasi a prendere Revson verso il 20. giro e poi dal 35. comincia a rallentare visibilmente, tanto da essere in procinto di farsi superare da de Adamich al 58. giro, quando poi si è ritirato!...



Primo passaggio a metà percorso: Cevert è in testa seguito da Peterson, e gli altri sono lontani, già staccati, con Regazzoni davanti a tutti a far da tampone, seguito da vicino da Jackie Stewart

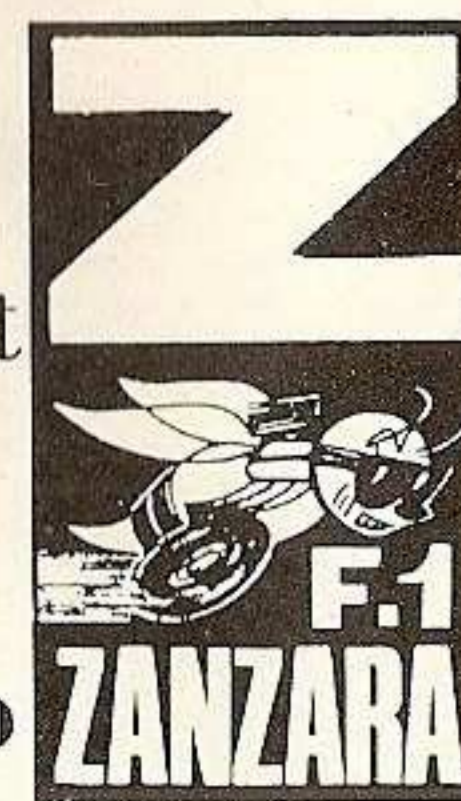


Il pneumatico sgonfio, sulla macchina di Cevert, fa toccar terra al cerchio. E' il secondo giro. Il francese perderà così la prima posizione, dando poi vita ad una rimonta eccezionale verso il 4. posto



Estremamente positiva la corsa di Chris Amon con la ancora nuovissima Tecno-Martini. Vediamo il neozelandese al « tabaccaio » seguito da Hulme su McLaren-Yardley e dall'Iso-Marlboro di Ganley

Dalla
cantante
di Cevert
agli
avvocati
di Marko



● Nell'ultimo giorno di prove F. 1, una vistosa cantante della televisione francese (che poi la sera è andata a vedere Monzon in compagnia di Cévert) si affannava a cantare nei boxes Lotus in playback, agitandosi intorno a Ronnie Peterson. Il quale era particolarmente infastidito perché aveva appena rotto la seconda marcia e Chapman, senza dargli tanta soddisfazione, gli aveva detto: « No, non si aggrava. Bisognerà farlo stasera dopo le prove. » Ed era poi passato ad occuparsi dei problemi (grossi) sulla Lotus di Fittipaldi. Il giorno dopo, quando Peterson fu tagliato fuori dalla lotta per il primato dalla diminuzione di pressione della benzina, lo svedese non dimenticò di imputare il difetto al fatto di non aver potuto provare il giorno prima. « Altrimenti del difetto ce ne saremmo accorti... » disse.

● Sul tamponamento di Follmer a Merzario, il giovane presidente dell'AC Monaco sig. Boeri ha detto: « E' inutile cercare colpe, Follmer faceva l'unica traiettoria buona; però non si è accorto di Merzario che gli stava davanti andando più lento e l'ha tamponato! »

● Emerson Fittipaldi non aveva albergo a Montecarlo. Finite le prove prendeva posto in un motoscafo che lo portava, via mare, a Cap Ferrat. E il sabato, quando era arrabbiato per come andava male la sua Lotus JPS, si divertiva a imitarne gli scarocciamenti, ripetendoli sull'acqua. Con quale piacere di chi lo accompagnava è facile capire...

● De Adamich nero dopo le prove, quando ha ottenuto di schierarsi al via (come 25.), solo perché era andata praticamente distrutta la Shadow di Follmer, già qualificata. « Debbo proprio ringraziare Merzario... » ha detto proprio ringraziare Merzario... ha detto Andrea.

● Un grosso scandalo si profila all'orizzonte delle corse automobilistiche. A Montecarlo c'era Helmut Marko, il quale sostiene di aver dovuto passare agli avvocati la soluzione dei suoi rapporti con la BRM. Per dirla breve, la cifra pagata dall'assicurazione per il suo incidente sarebbe ancora in mano alla squadra inglese. « Io non ho avuto ancora una lira » sostiene Marko, che adesso si prepara all'ultima definitiva operazione per l'occhio ferito a Clermont Ferrand.

● L'incidente della F. 3 in batteria, quando Carlo Sassi è salito sopra alle due monoposto nordiche, « intravversate » all'inizio della nuova chicane, ha visto i commissari monegaschi molto confusi. Hanno fatto addirittura uso di bandiere rosse e poi... hanno fatto riprendere la corsa, tirando fuori le bandiere gialle!

● Gli argentini, appena delineatasi la richiesta brasiliana di organizzare (a Interlagos) l'ultima prova del mondiale Marche, hanno fatto marcia indietro dalla ventilata decisione di rinuncia. E adesso confermano la organizzazione della corsa per il 21 ottobre. Ma sta a vedere che, se il mondiale sarà già deciso nel punteggio ci rinunceranno un'altra volta!...

● Il meccanico di Follmer, guarda caso, aveva un bracciale box col n. 17.

● Piccola rivoluzione nei quadri organizzativi del comitato G.P. Monaco F. 1. Anche nel Principato si è fatto un gran sfoggio di giacche blu. Particolarmente... apprezzato dai giornalisti, l'affannarsi di un certo signor Rolfo, che si è distinto alla vigilia nel negare « pass » stampa a giornali e giornalisti qualificati, per poi far scoprire alla domenica che, in tribuna stampa, c'erano tutti meno che giornalisti! E non parliamo di come ha funzionato il servizio dei comunicati! Quello che non si capisce è perché l'AC Monaco, disponendo di quel signor Sobra che resta l'unico elemento serio e valido di tutta l'organizzazione, anche se operato dal maggior lavoro debbano avergli tolto proprio il settore più delicato: cioè il servizio stampa. Non fosse altro perché, il signor Sobra i giornalisti (quelli veri), li conosce un po' tutti e non ha bisogno di tante scartoffie per far filare lisce le cose...

● C'è chi pensa che il giovane pilota candidato a trovare ospitalità sulla F. 2 FINA di de Adamich, quando egli avrà altri impegni, è il giovane Serblin.

Il tempo della gelosia

● Una lezione di umiltà l'hanno avuta quei piloti italiani della F. 3 che il giorno delle prove a Montecarlo avevano espresso, anche ad alta voce, dubbi sul tempo di prova del campione C.S.A.I. (F. Italia), Giorgio Francia, autore di una prodezza sul giro da partenza in seconda fila per la gara. Si parlava di tre secondi regalati dai cronometristi! Poi il giorno della corsa, con Francia unico degli italiani a duellare davanti con i protagonisti francesi (per poi finire quarto assoluto), si è visto se era poi giusto quel tempo di prova!

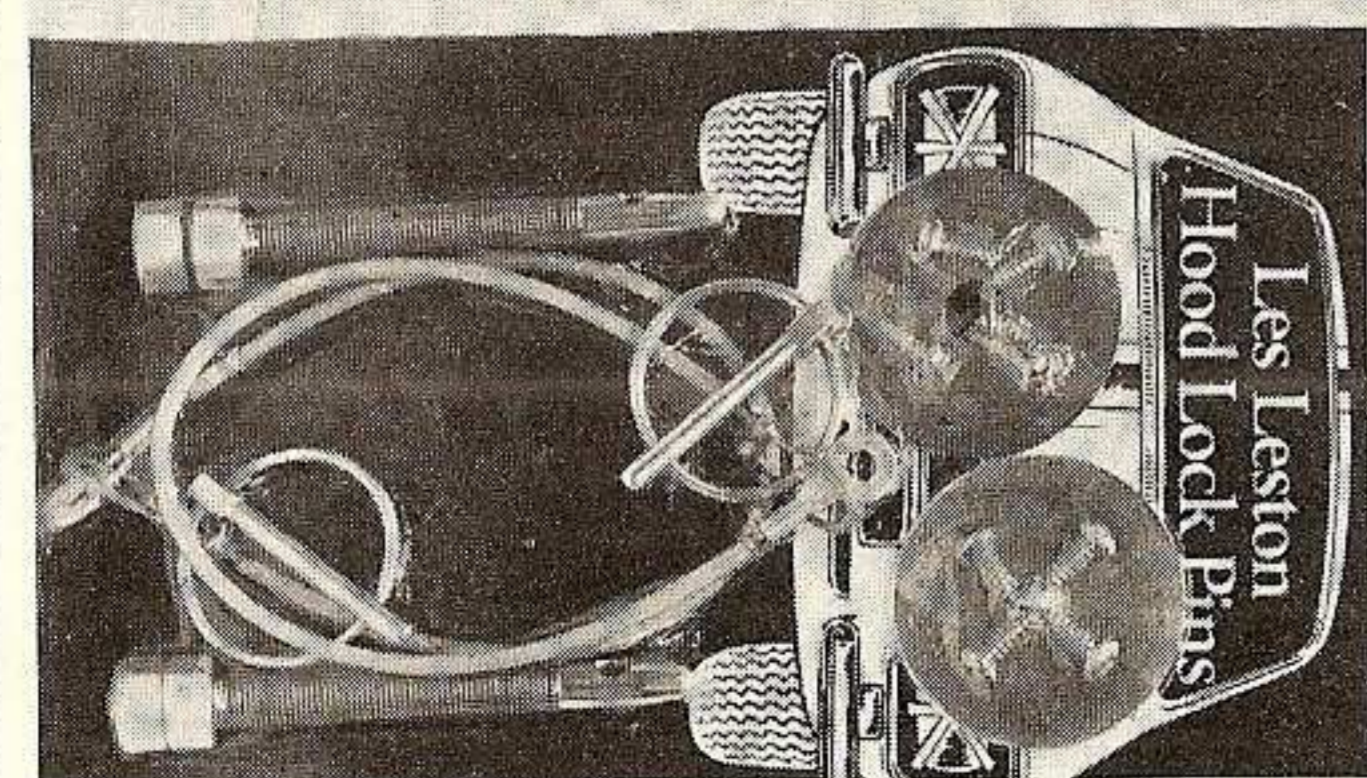
● L'episodio ha destato scalpore persino tra i commissari di gara monegaschi, quando si sono trovati di fronte ad una richiesta (sic!) da parte di alcuni piloti italiani (e questo li meravigliava molto) perché... fosse controllato il tempo del connazionale! E poi si dice che l'Italia non è stata rovinata da certe abitudini guelfo-ghibelinesche!...

● Il pilota francese Mazet guidava la Porsche di servizio dell'organizzazione monegasca, partendo in coda ai piloti nel primo giro di ogni corsa. In batteria F. 3 è accaduto che Pesenti Rossi si sia girato e la Porsche GT l'ha superato. Poi Mazet era talmente impegnato a far presto, per completare il giro e togliersi di mezzo, che non si è accorto per un bel po' del pilota bergamasco che stava cercando di superarlo, per riportarsi sotto ai rivali già filati via. Pesenti ha dovuto « puntarlo » due o tre volte prima di vedersi con la via libera.

● David Yorke lamentava a Montecarlo di non avere motori Tecno per la sua Martini F. 1 costruita in Inghilterra. Ma in realtà era un modo per giustificare il ritardo di preparazione di questa monoposto che, se non fosse stata preceduta da quella che Pederzani ha fatto costruire a McCall, il Racing Team Martini non avrebbe avuto modo ancora di debuttare in F. 1. Adesso la nuova monoscocca è in verniciatura e in Svezia, almeno per eseguire test di prova, dovrebbe averla Amon...

sab.

SHOPCAR33 EQUIPMENTS MILANO



in vendita presso

SHOPCAR33 racing equipments

Ganci fermacofano Les Leston originali L. 4.800 alla coppia

20129 Milano 33 via Plinio telefono: (02) 26 56 86

Appunti (pochi) di tecnica Formula 1



La moltiplicazione dei «musi» MARCH

MONTECARLO - Pochissime innovazioni. Le cose nuove viste sono state in maggioranza le piccole variazioni estemporanee adottate in funzione delle caratteristiche del circuito. Come ad esempio le aperture per prese d'aria e le canalizzazioni di raffreddamento per freni e cambi, oltre che per l'abitacolo.

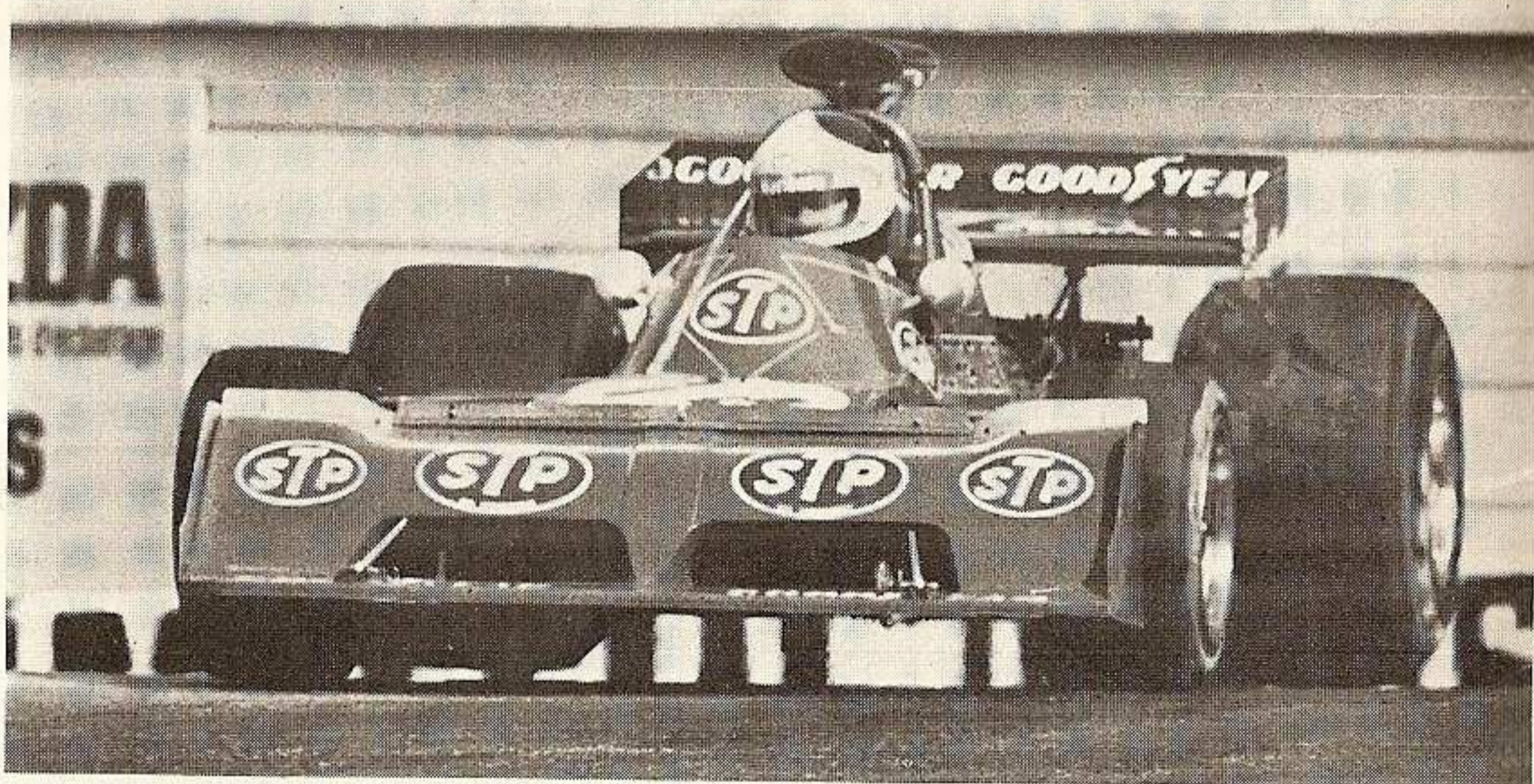
Sulla Tecno Martini, dopo la esperienza di Zolder, è stato provveduto a proteggere il pilota dall'eccessivo calore diffuso dalle tubazioni del sistema di raffreddamento, mediante una copertura delle canalizzazioni con materiale coibente che ha dato i risultati sperati. Sempre sulla **TECNO MARTINI** da segnalare che è apparsa una dicitura finora mai vista, con la scritta «Pederzani e Zini», che qualcuno dei colleghi stranieri ha scambiato con un nuovo «sponsor», mentre si tratta della ragione sociale della fab-

brica di apparecchiature oleodinamiche dei Pederzani.

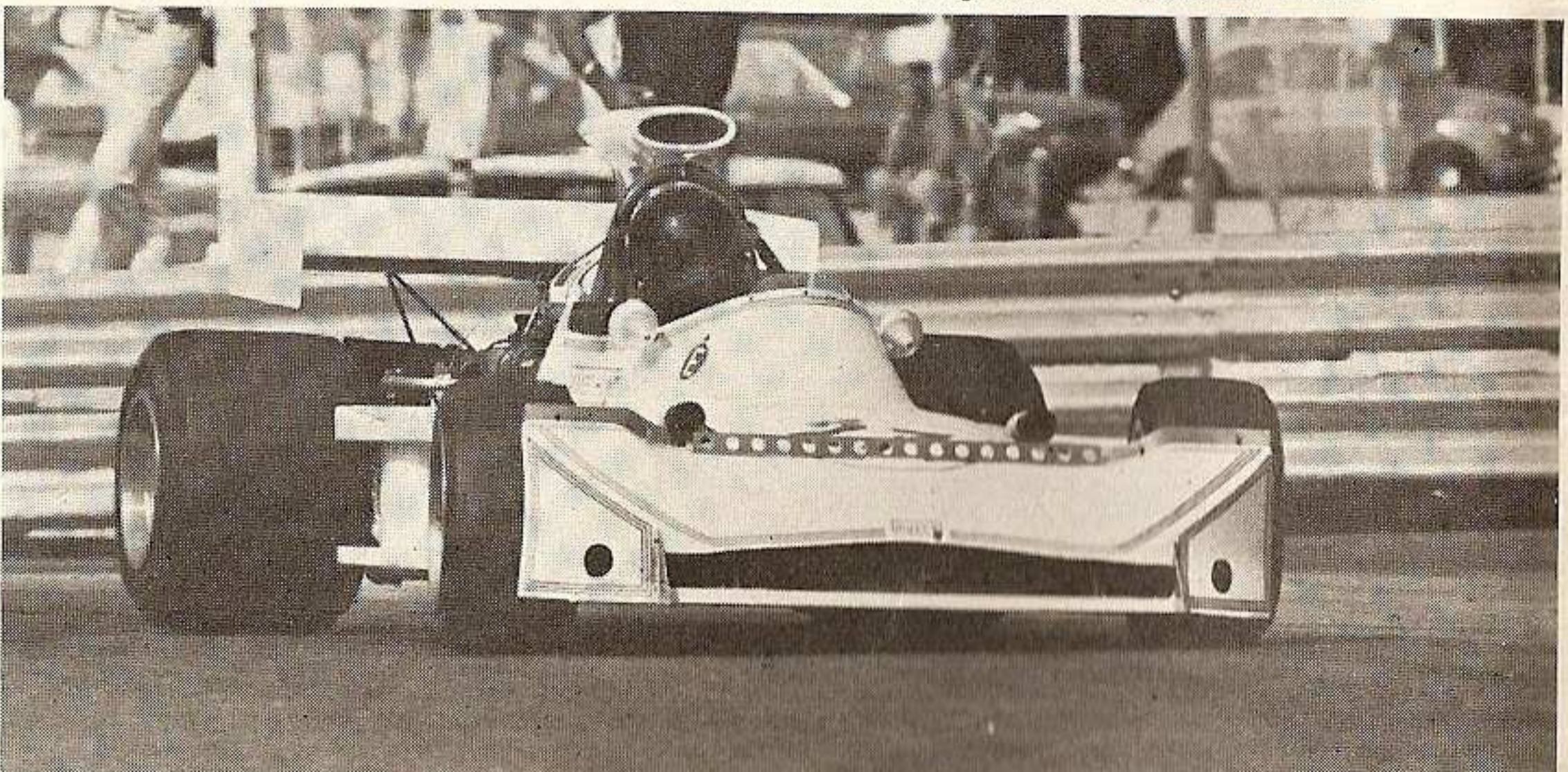
Dopo quel che è accaduto a Zolder alla macchina di Carlos Pace, **SURTEES** ha provveduto a modificare gli attacchi dell'alettone posteriore, adottando supporti montati su gomma, per attenuare le vibrazioni. In ogni caso a Zolder, come ci ha detto lo stesso Surtees, la rottura del supporto dell'alettone è stata dovuta ad una vibrazione causata da una gomma posteriore. La gomma, per effetto delle violente sollecitazioni, si era spostata sul cerchio, girando di circa 90 gradi, e per questo la equilibratura era stata alterata. Le conseguenti vibrazioni, del tutto anormali, hanno poi provocato il guaio.

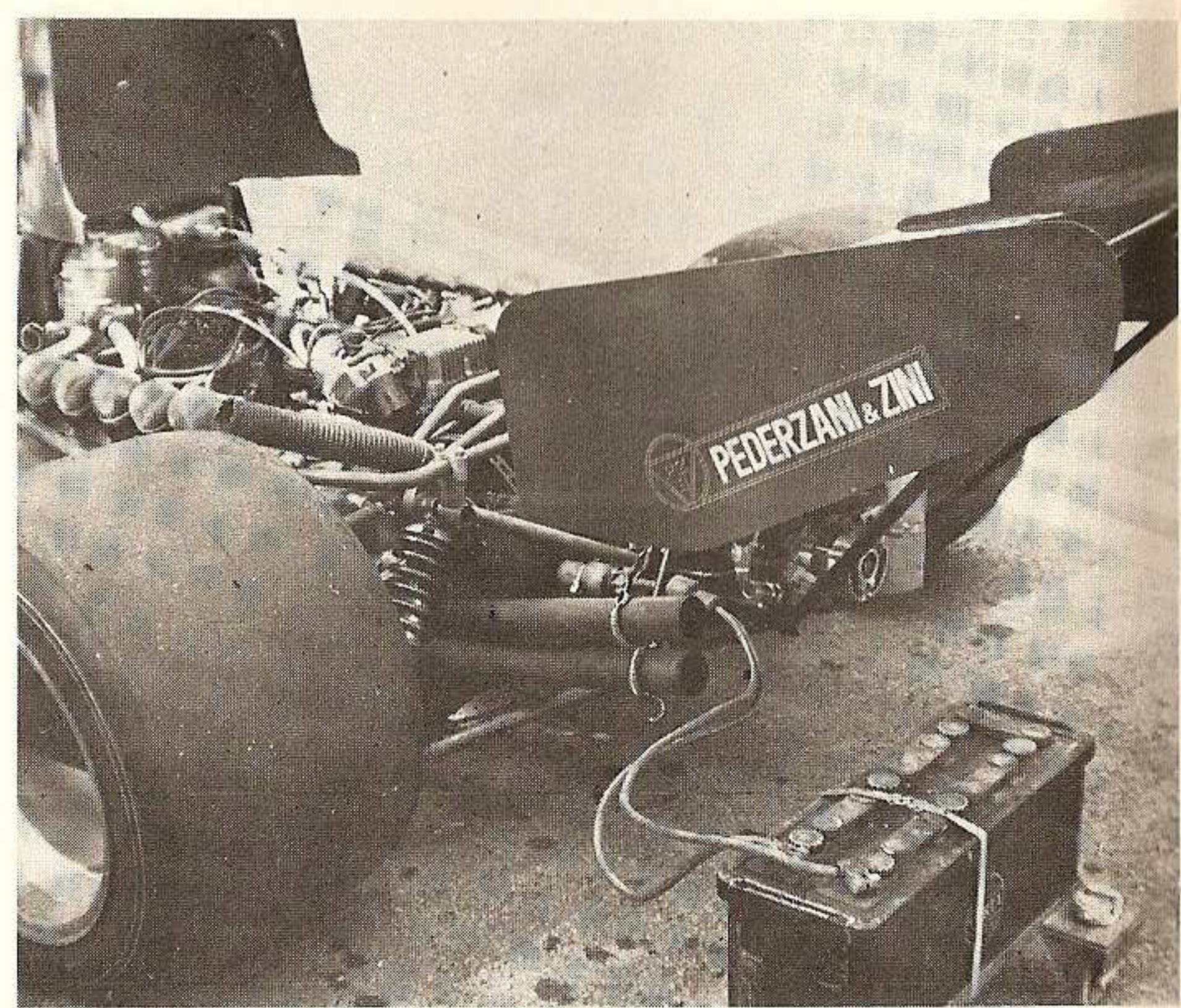
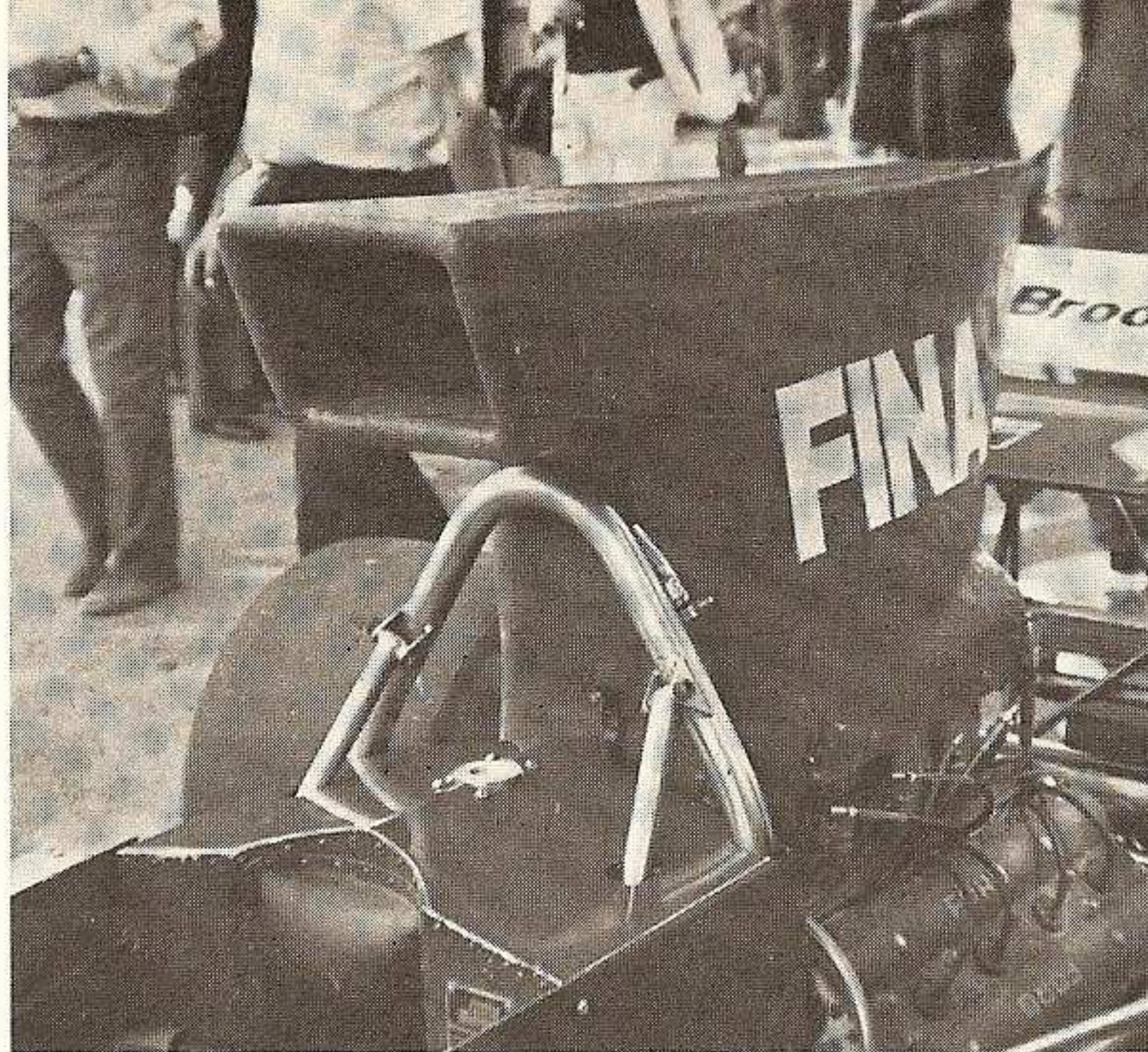
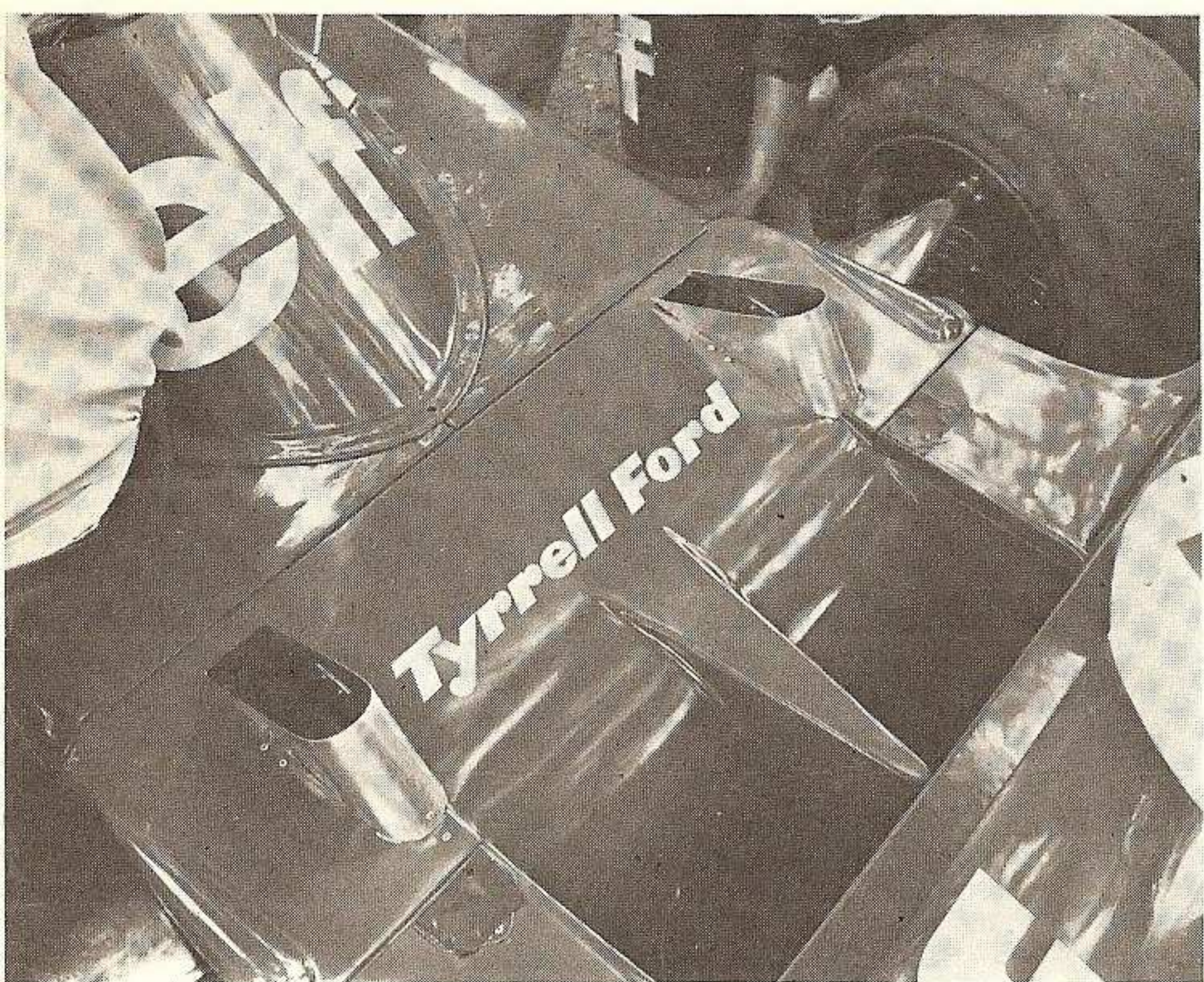
Sulle **BRABHAM**, durante le prime prove, sono stati visti dei curiosi puntalini colorati in arancione, fissati alle estre-

CONTINUA A PAGINA 14



Estremamente diverse le due soluzioni anteriori per queste March 731: sopra, quella ufficiale di J.P. Jarier, sotto, quella di James Hunt





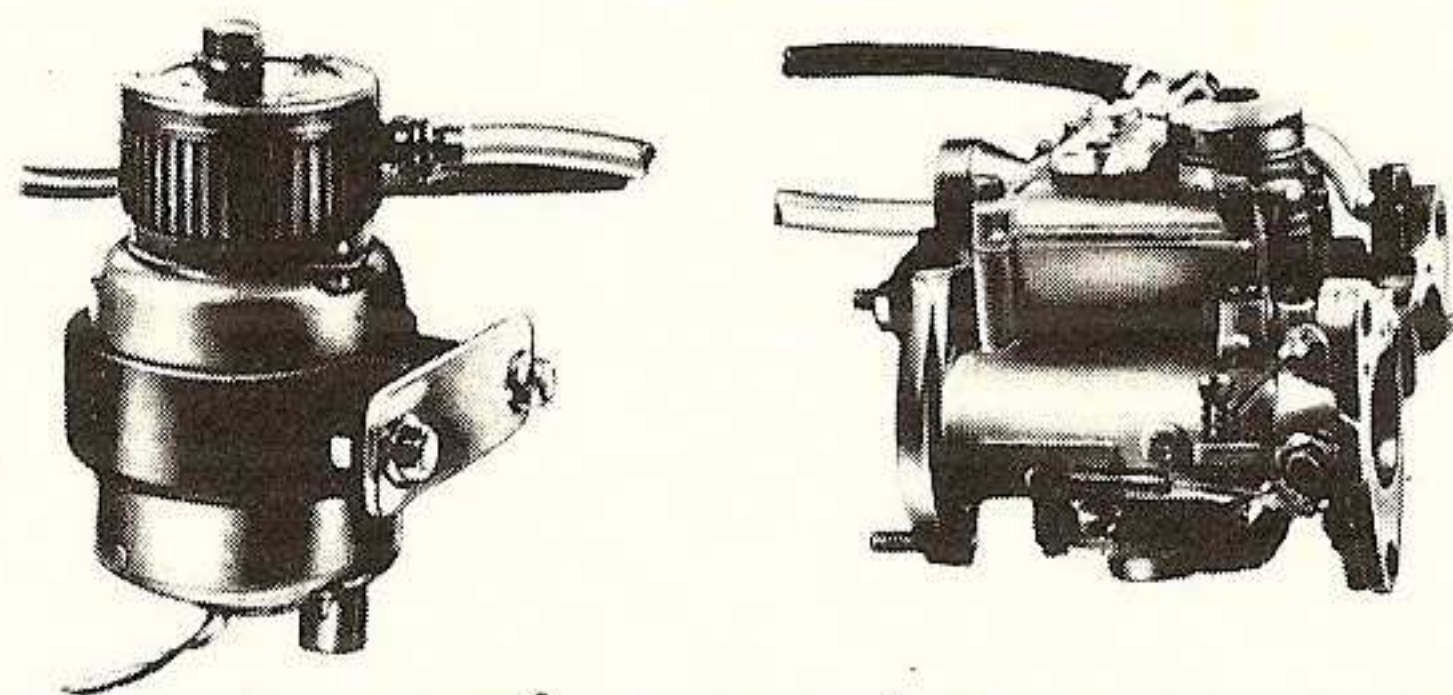
A sinistra, le Tyrrell hanno ora definitivamente i freni interni, che a Montecarlo avevano le uscite d'aria migliorate. Sopra, il tozzo snorkell in vetroresina delle Surtees. A destra, sulla Tecno la decal della Pederzani & Zini, la ditta oleodinamica di Luciano Pederzani

il segno della ripresa



Con l'ATOM JUBOLL (iniezione di benzina mediante compressore) per ogni tipo di autovettura:

- forte aumento della ripresa
- notevole riduzione dei consumi
- riduzione eccezionale dei gas di scarico



ATOM JUBOLL è brevettato in tutto il mondo. / Già in produzione per tutti i modelli Fiat.
Per informazioni: Nardi s.r.l., via Lancia 8, 10141 Torino / tel. 331.558 - 383.869

CONTINUAZ. DA PAGINA 12

mità esterne del musetto, in posizione verticale. Avevano l'evidente scopo di dare al pilota la esatta percezione della posizione del musetto rispetto ai limiti solidi esterni della pista (barriere), ma in sostanza sono serviti a poco, non avendo offerto nessun miglioramento apprezzabile.

Le due **FERRARI** non avevano nessuna particolarità di rilievo, così come le **LOTUS** e **BRM**, sulle quali tuttavia erano montati motori dotati di distribuzione più « dolce », tale da migliorare le accelerazioni, anche a scapito della potenza massima.

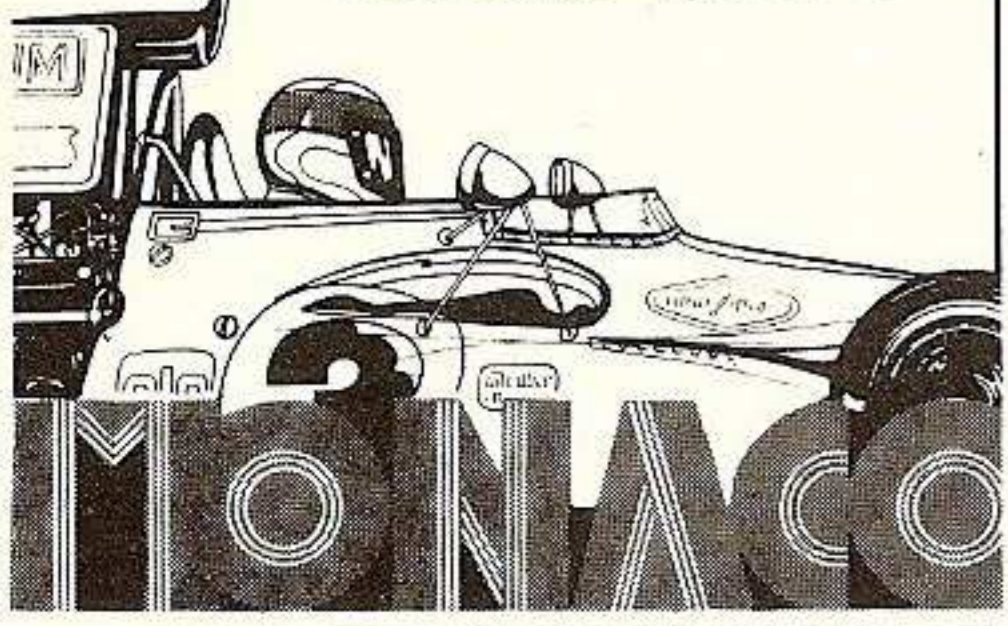
Le **MARCH** presenti erano da notare per la curiosa differenza di forma dei musetti. C'erano quelle col vecchio muso conosciuto, come aveva Purley, quella di Beutler col vecchio muso modificato, con alettature verticali, già viste in Spagna, come quella di Hunt, e infine quella ufficiale di Jarier dotata di un nuovo muso dalla forma ad unghia molto simile a quella dei musi delle vetture Can-Am Porsche. Pare che questa forma sia stata molto soddisfacente anche dal punto di vista del miglioramento del raffreddamento, oltre che della aerodinamica. A proposito di March, da rilevare che il progettista Herd è apparso ottimista sul futuro della F. 1, affermando che adesso che hanno risolto al meglio i problemi delle F. 2 si applicheranno a rendere molto competitiva anche la F. 1. Vedremo nelle prossime gare se sarà vero. C'è comunque da notare come durante le prove la March di Jarier abbia sofferto della rottura ripetuta dei semiassi, forse per effetto degli accentuati scuotimenti tipici delle sospensioni March.

In linea generale, come abbiamo detto, vi sono state innovazioni estemporanee, contingenti, come le due prese d'aria viste sulla Iso Rivolta di Galli, destinate a migliorare il raffreddamento dei radiatori anteriori, o la protuberanza applicata sui musetti delle Surtees, a forma di labbro avanzato.

Da rilevare che dopo le prime prove, e data la conformazione della pista, un poco ondulata nella parte nuova, tutti hanno ammorbidito gli ammortizzatori, per assorbire meglio le asperità.

f. i.

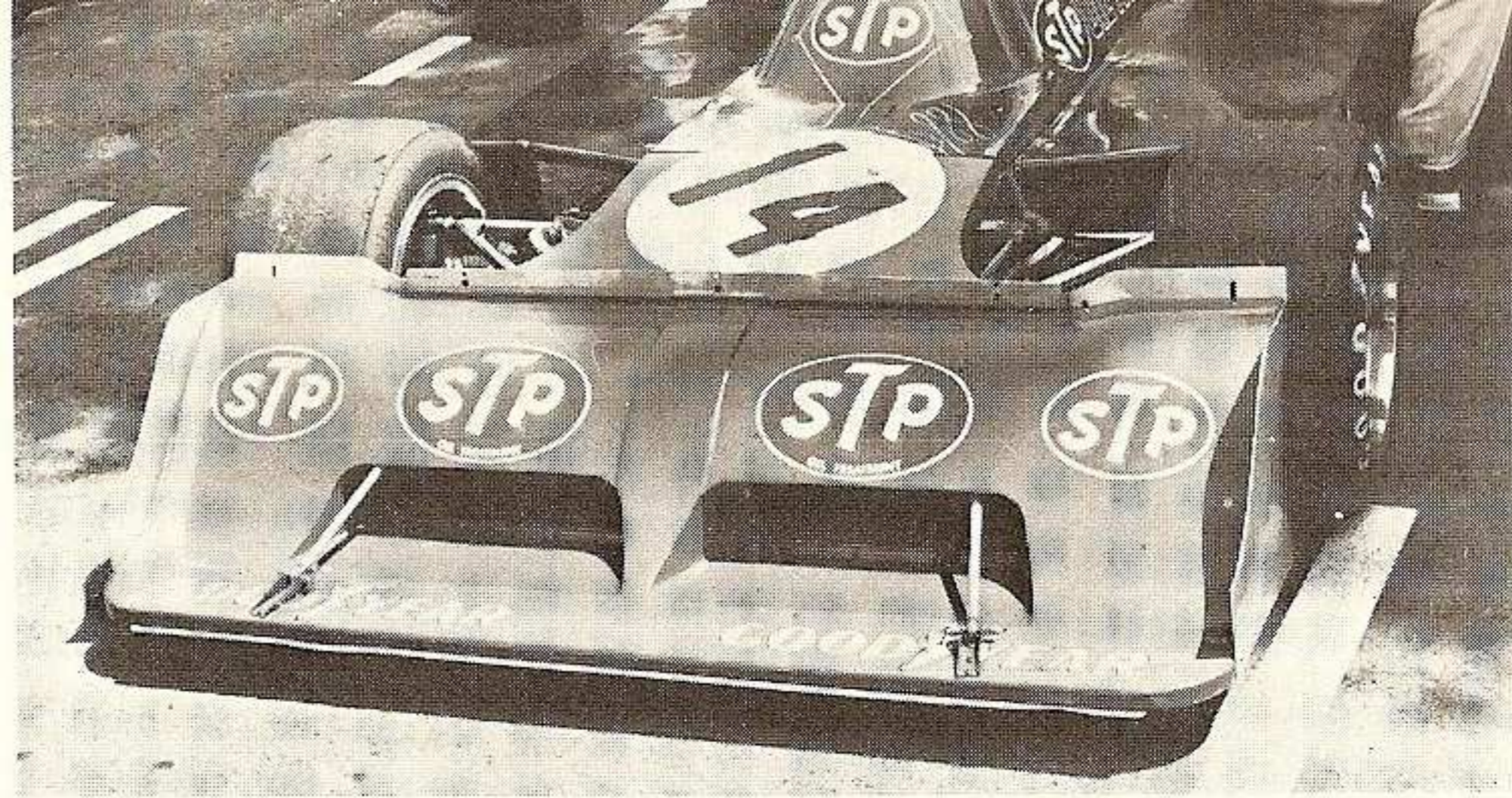
Flash-back



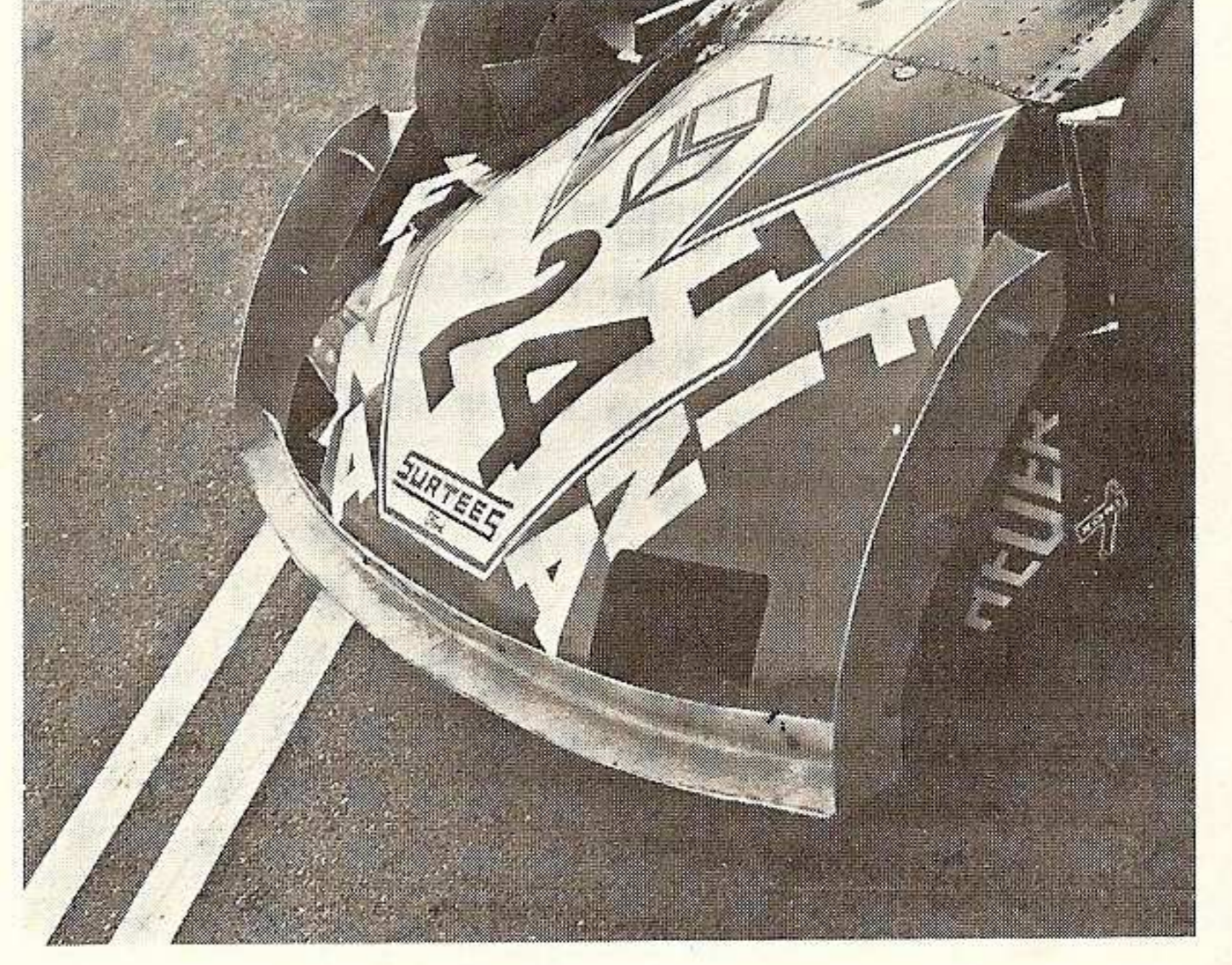
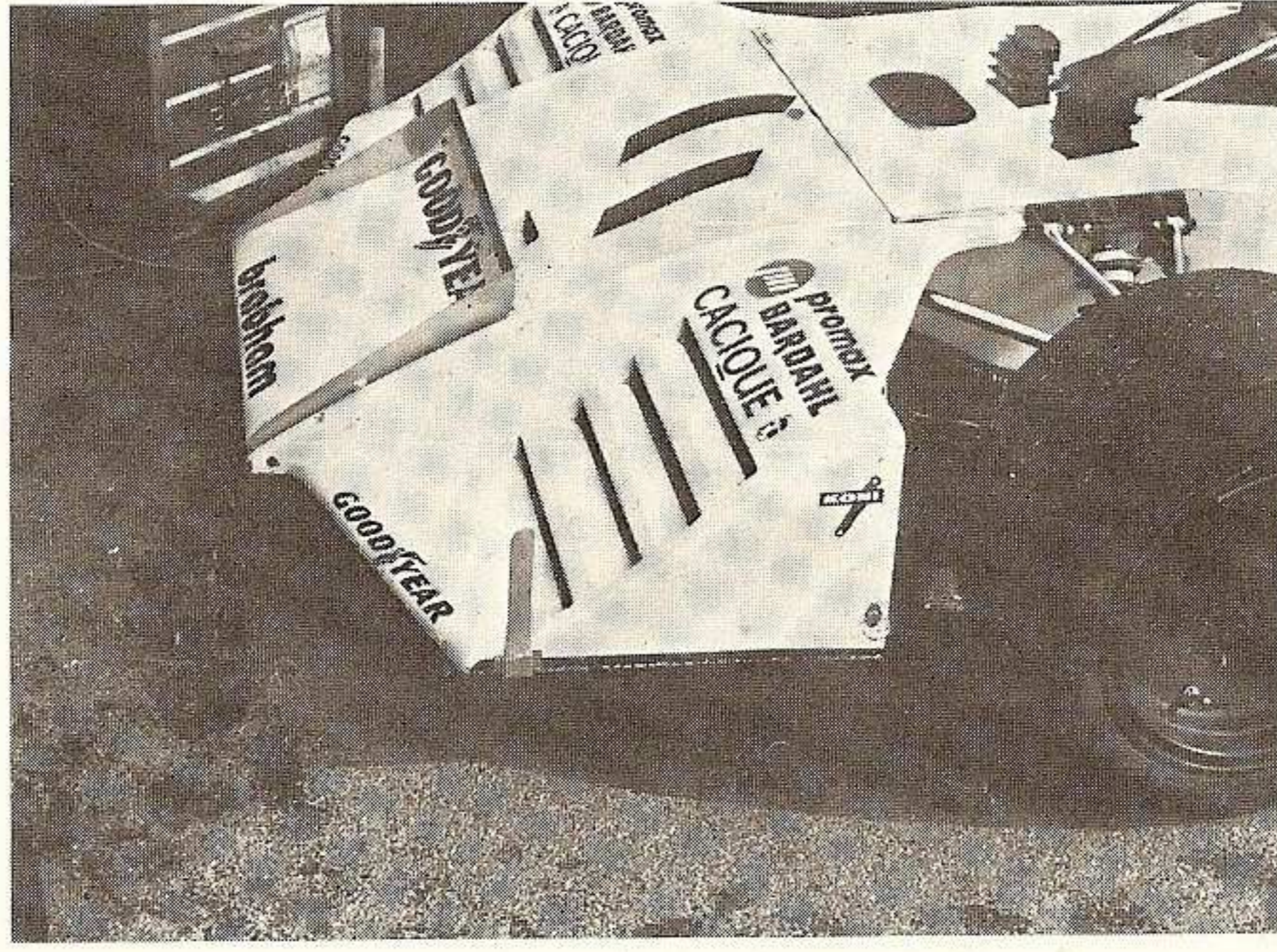
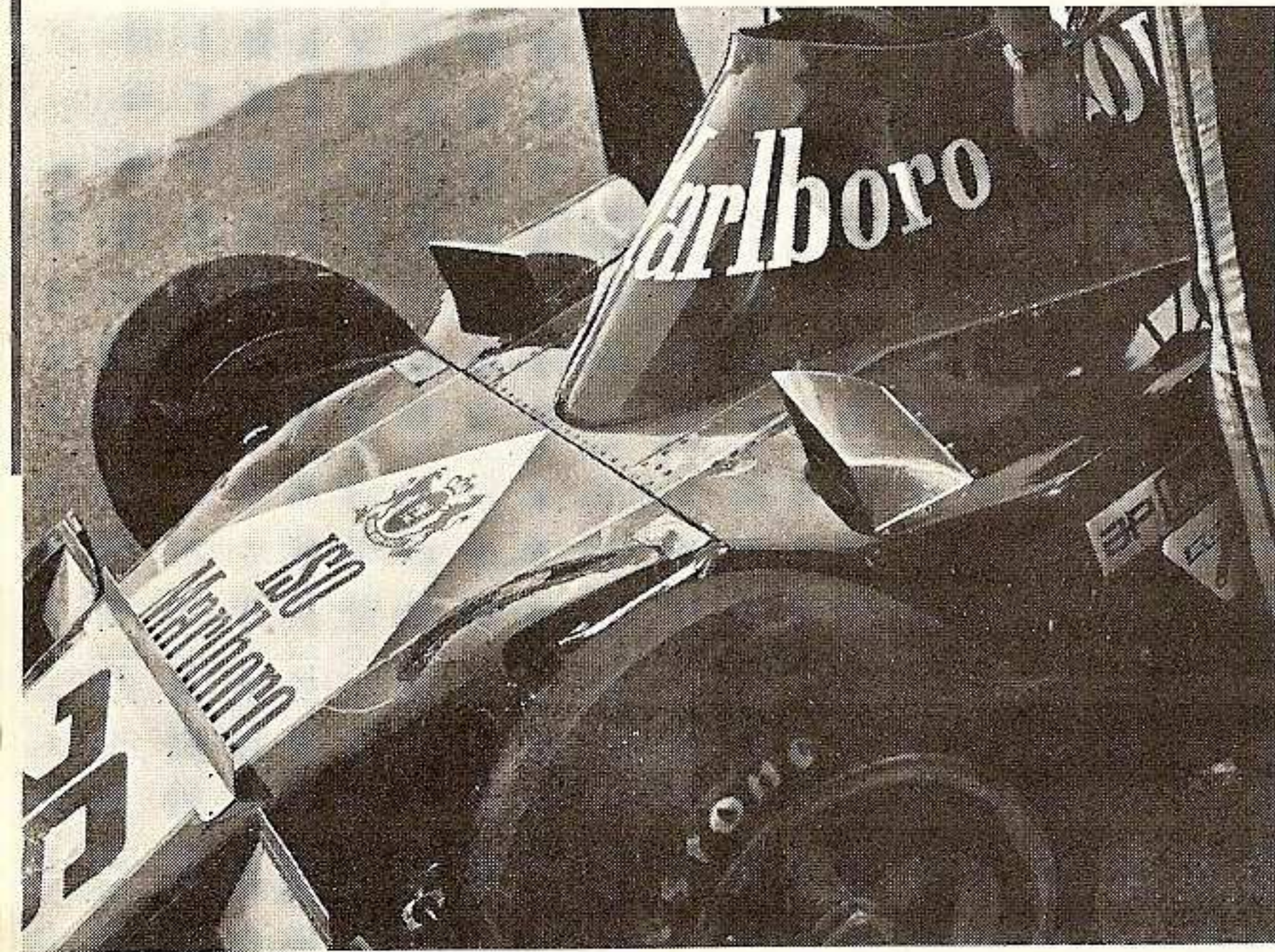
CONTINUAZ. DA PAGINA 14

Il nuovo muso della March ufficiale, a destra, dalla forma ad unghia, è dotato di due tiranti solidali alla scocca, per evitare vibrazioni e quindi rotture

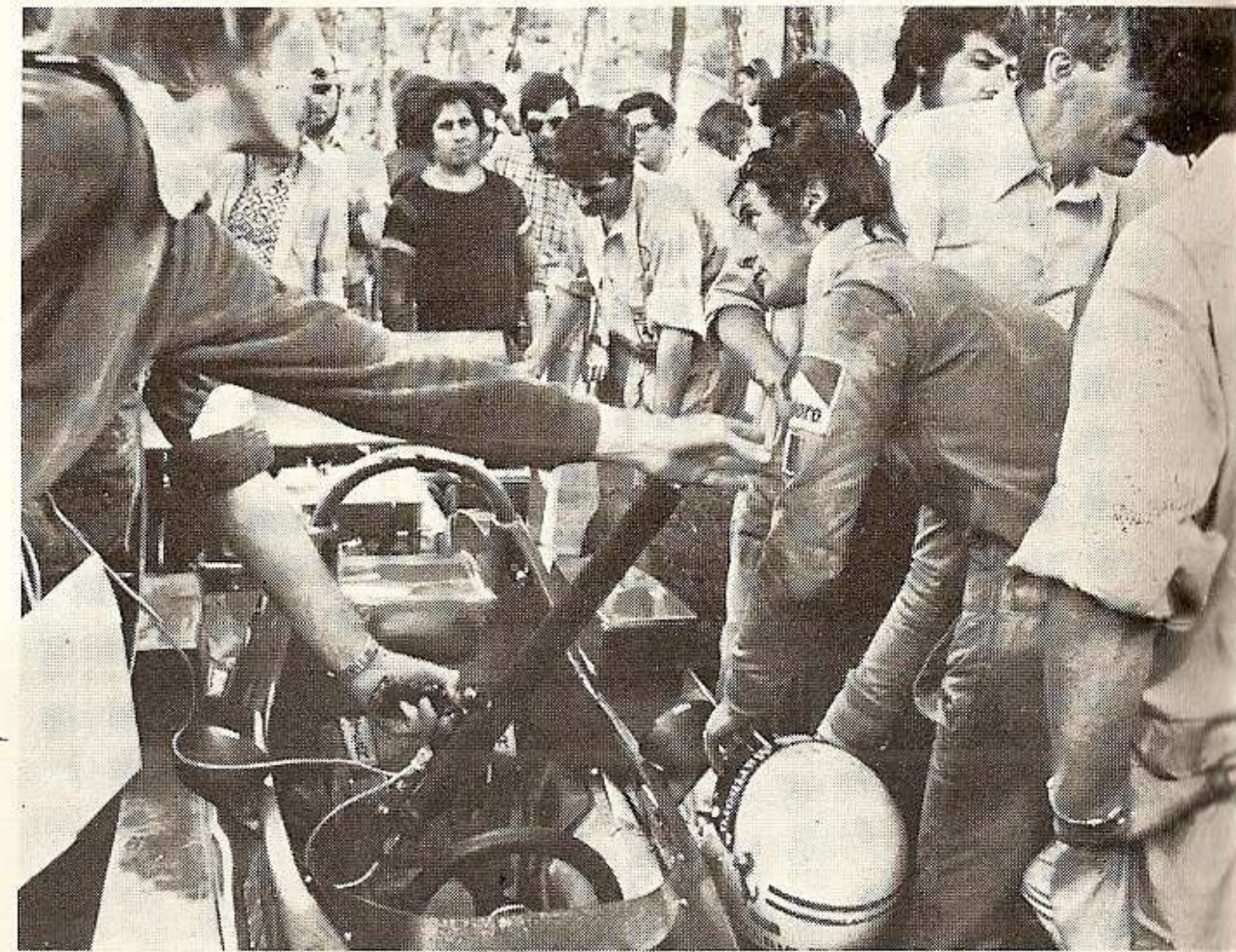
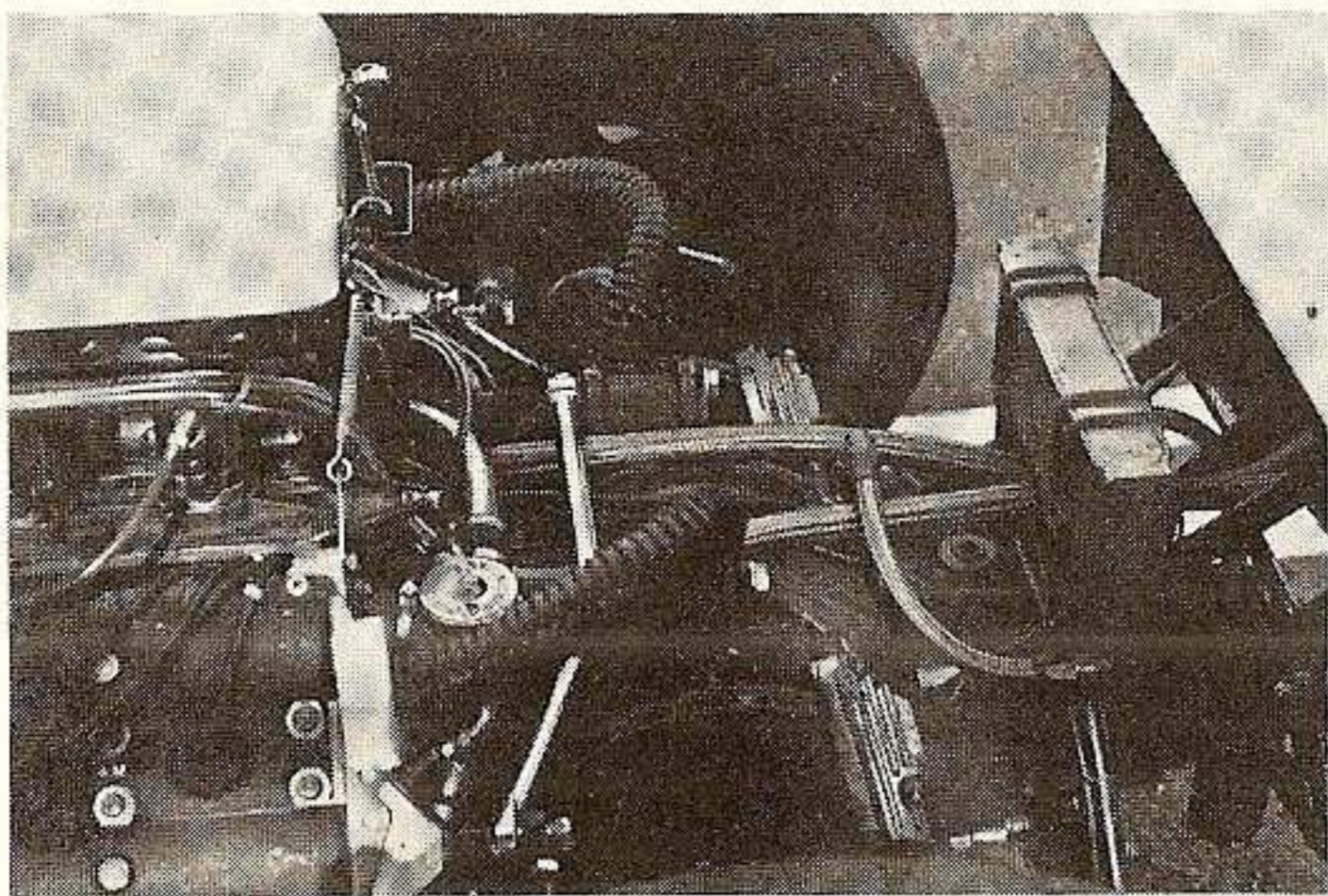
Le due prese d'aria supplementari (sotto) adottate sulle Iso Rivolta, per favorire il raffreddamento dei radiatori sulle fiancate



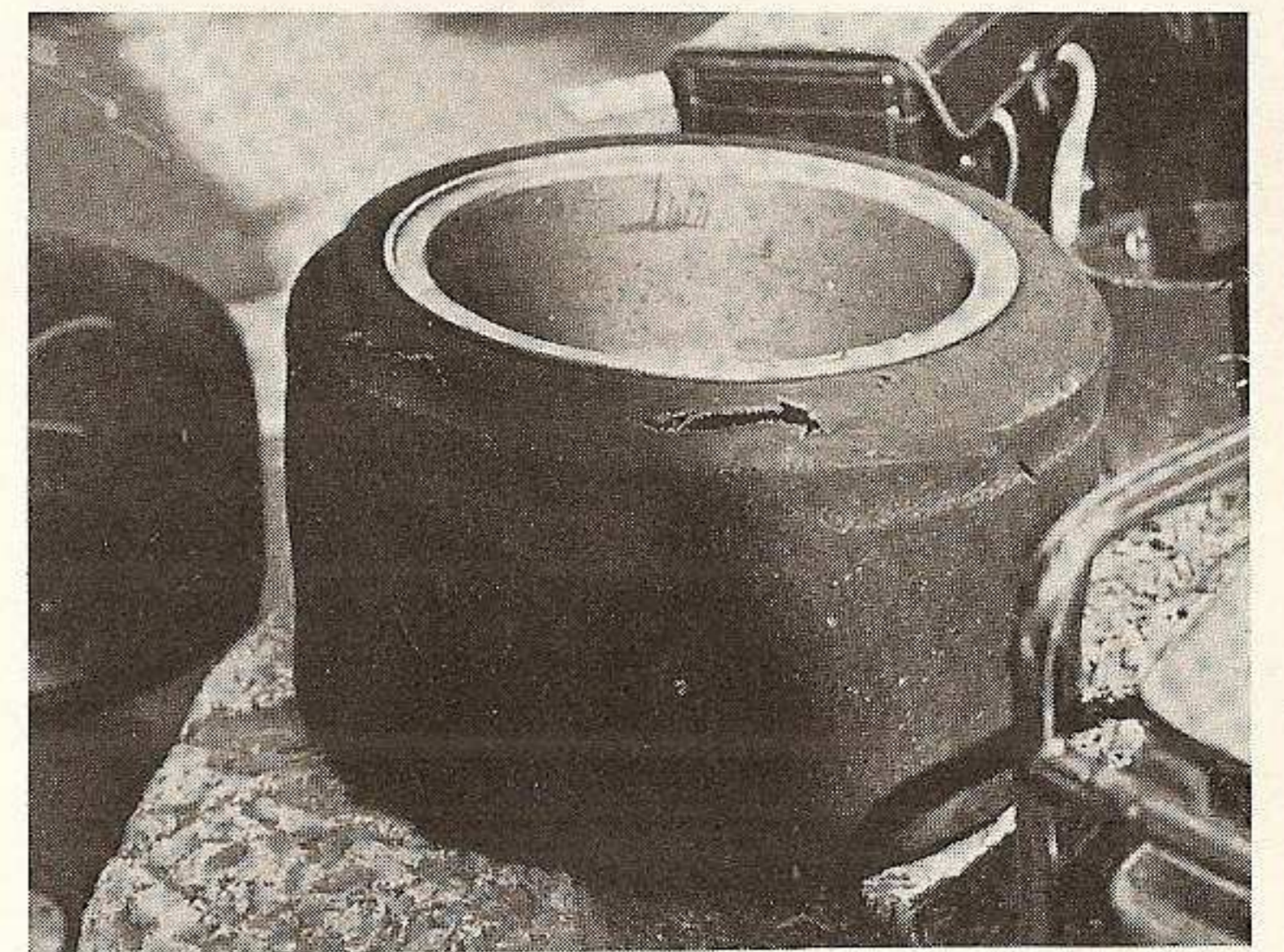
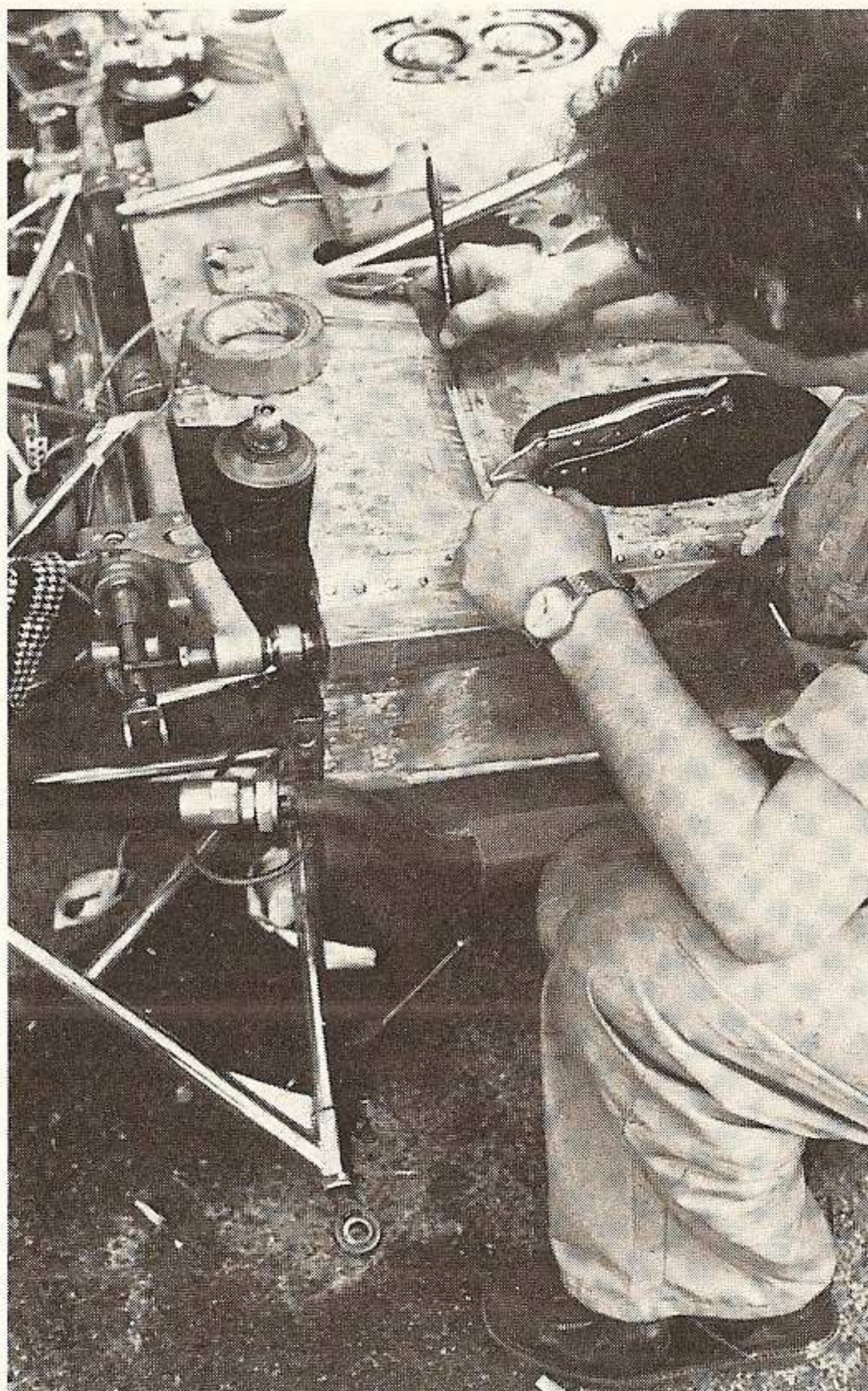
Alle estremità esterne del muso delle Brabham (sotto a sinistra) erano stati applicati due « testimoni » verticali, per permettere ai piloti di valutare meglio la posizione della carrozzeria rispetto alla strada. Però sono serviti a poco. Sotto, le alettature verticali laterali e la protuberanza anteriore applicati sulle Surtees. Si intravedono anche le prese d'aria per i freni



Quasi tutte le macchine avevano prese d'aria particolari per favorire il raffreddamento dei freni posteriori



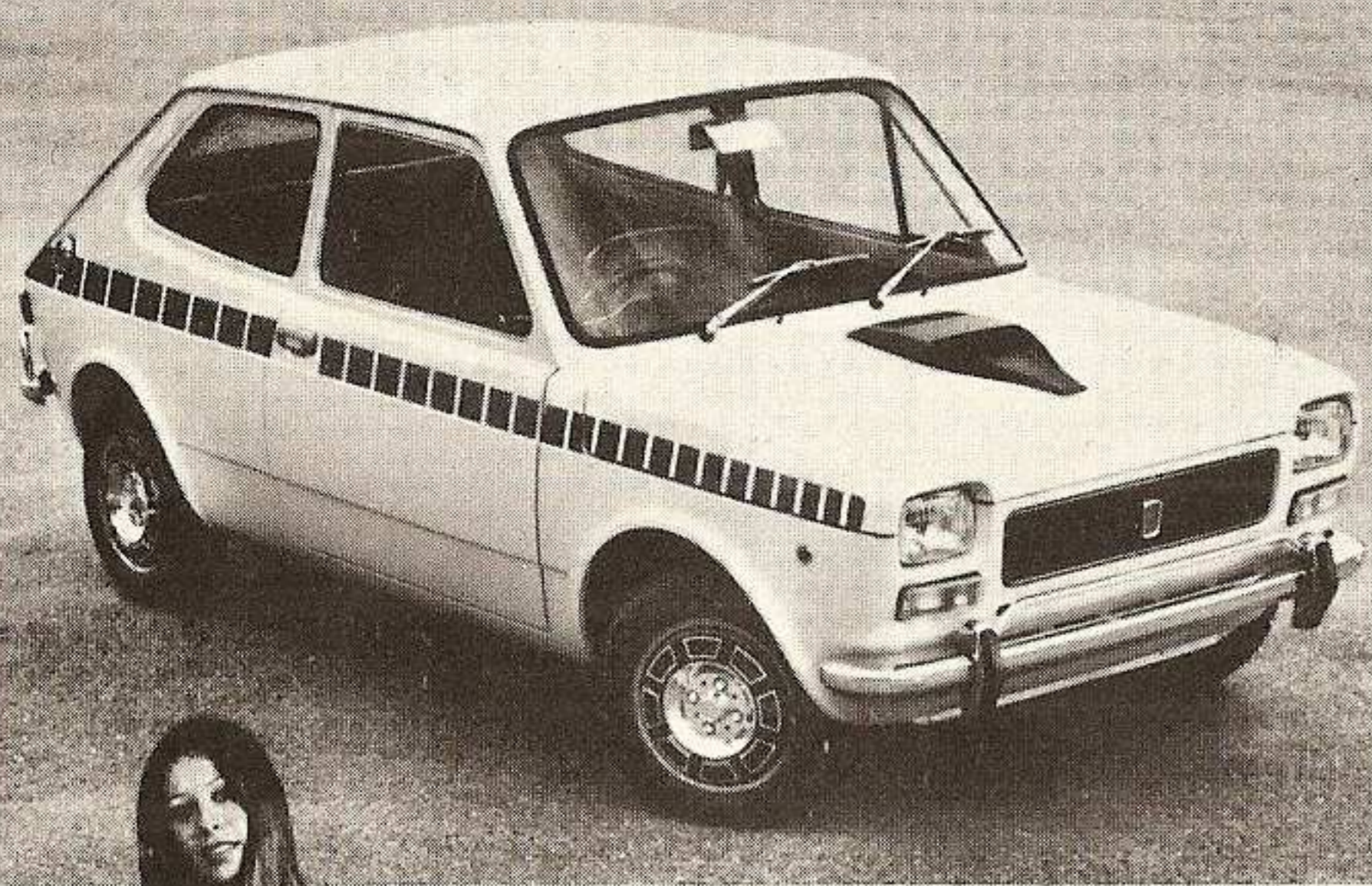
Dopo i giri di prova della domenica i meccanici della Lotus hanno accuratamente ripristinato il pieno nei serbatoi, fino all'ultima goccia. A destra: Merzario si è appena fermato, col motore che rischiava di andare arrosto. Gli sono addosso subito cronisti e tifosi, oltre a quelli della squadra



Sopra, la gomma anteriore della Ferrari di Ickx, tagliata da un marciapiede nelle prove di sabato. Sotto, s'è rivisto l'ing. Forghieri nel box Ferrari



La gran fatica dei meccanici della Ferrari. Nella notte tra il venerdì ed il sabato hanno dovuto riparare la monoscocca di Jacky Ickx, e l'operazione l'hanno ripetuta la notte successiva sulla macchina di Merzario con buoni risultati



STUDIO REZIOLO

Kit 127 CAN-AM

composto da:

Rostri e tubi paraurti

Strisce autoadesive

Presa d'aria aerodinamica

Copriruota da 13"

Ecco la tua nuova
FIAT 127 CAN-AM.

Più sportiva con i tubi ed i rostri paraurti che ne accentuano l'aggressività, più elegante con le strisce autoadesive che ne sottolineano la forma a cuneo.

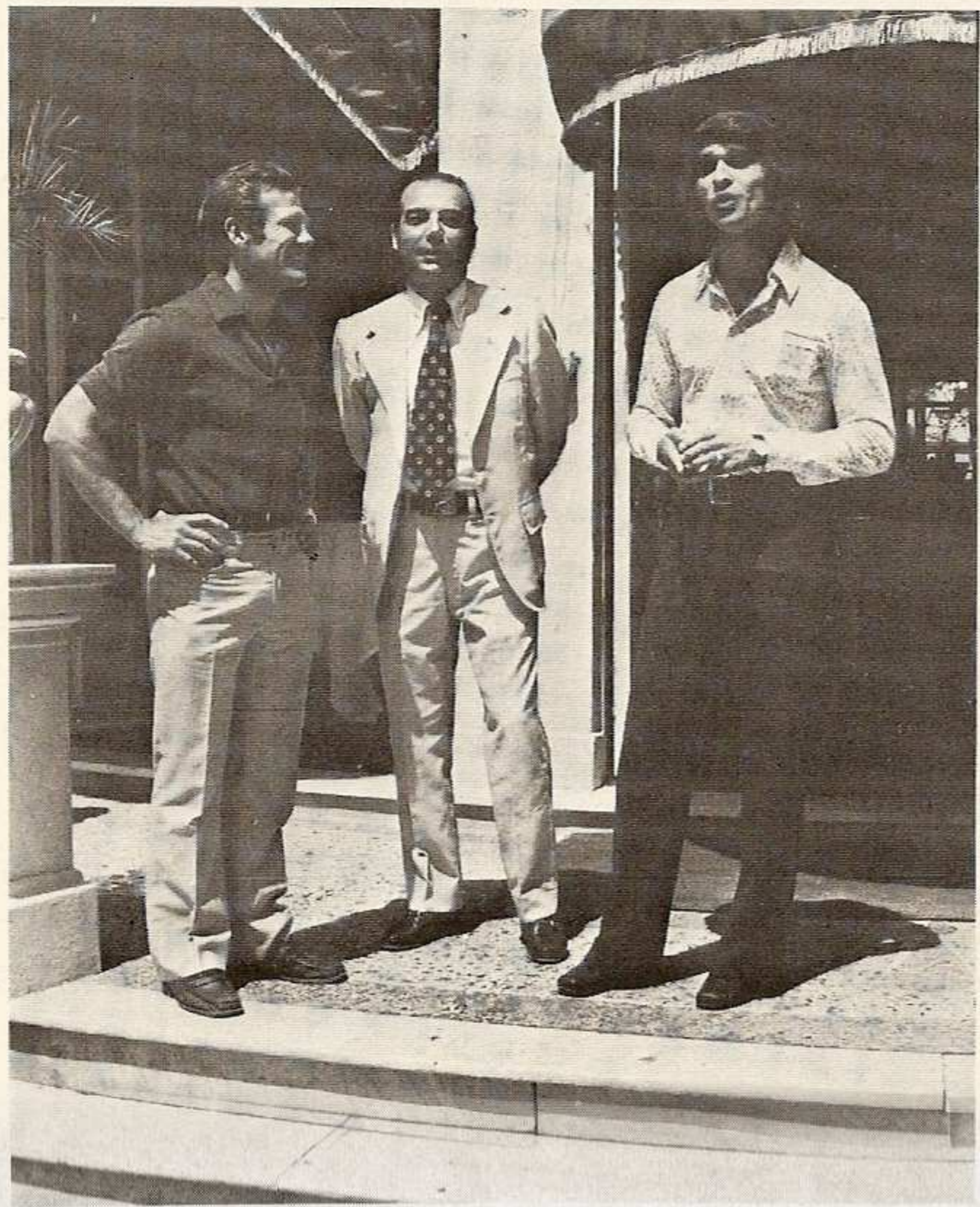
Design Bertone

can-am

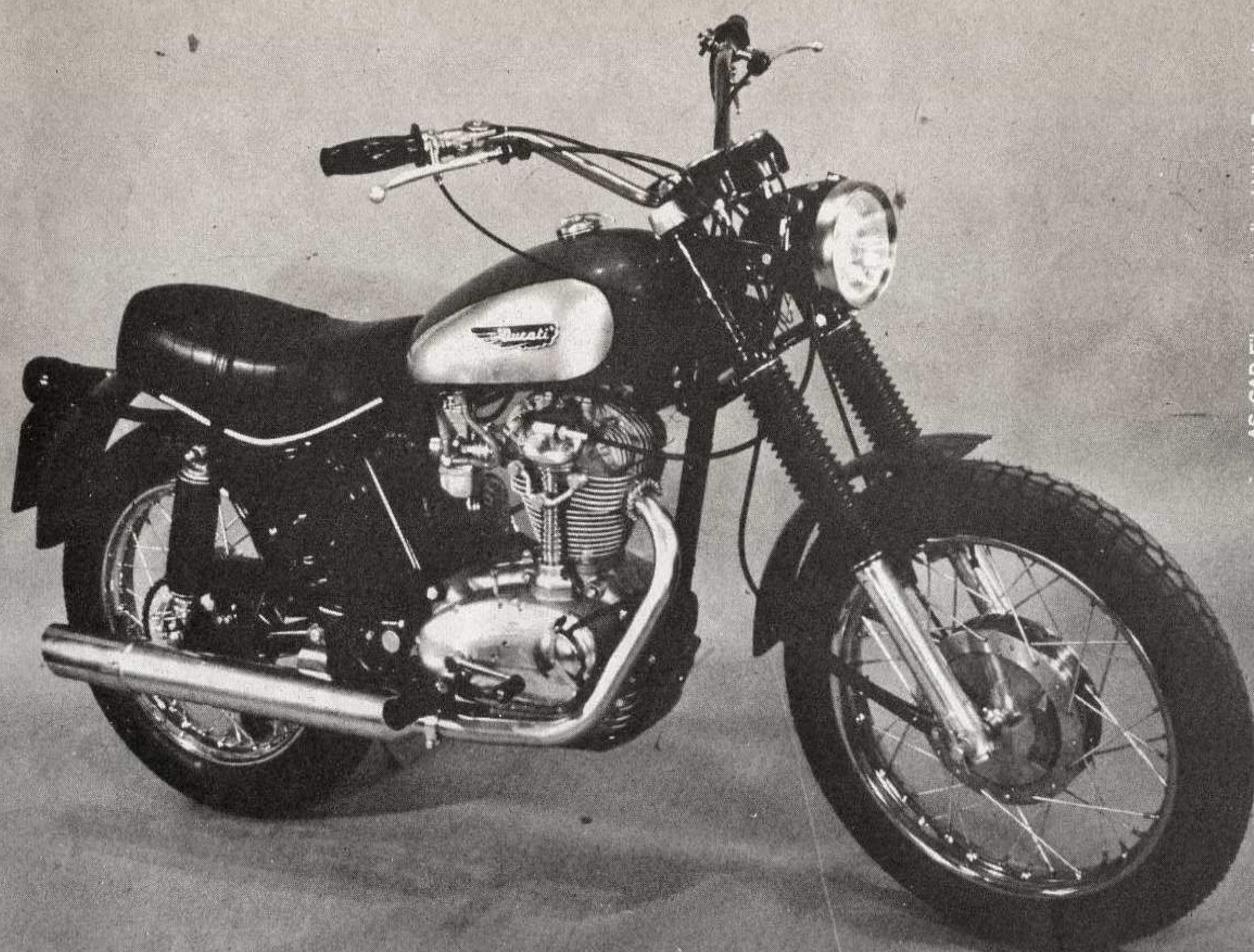
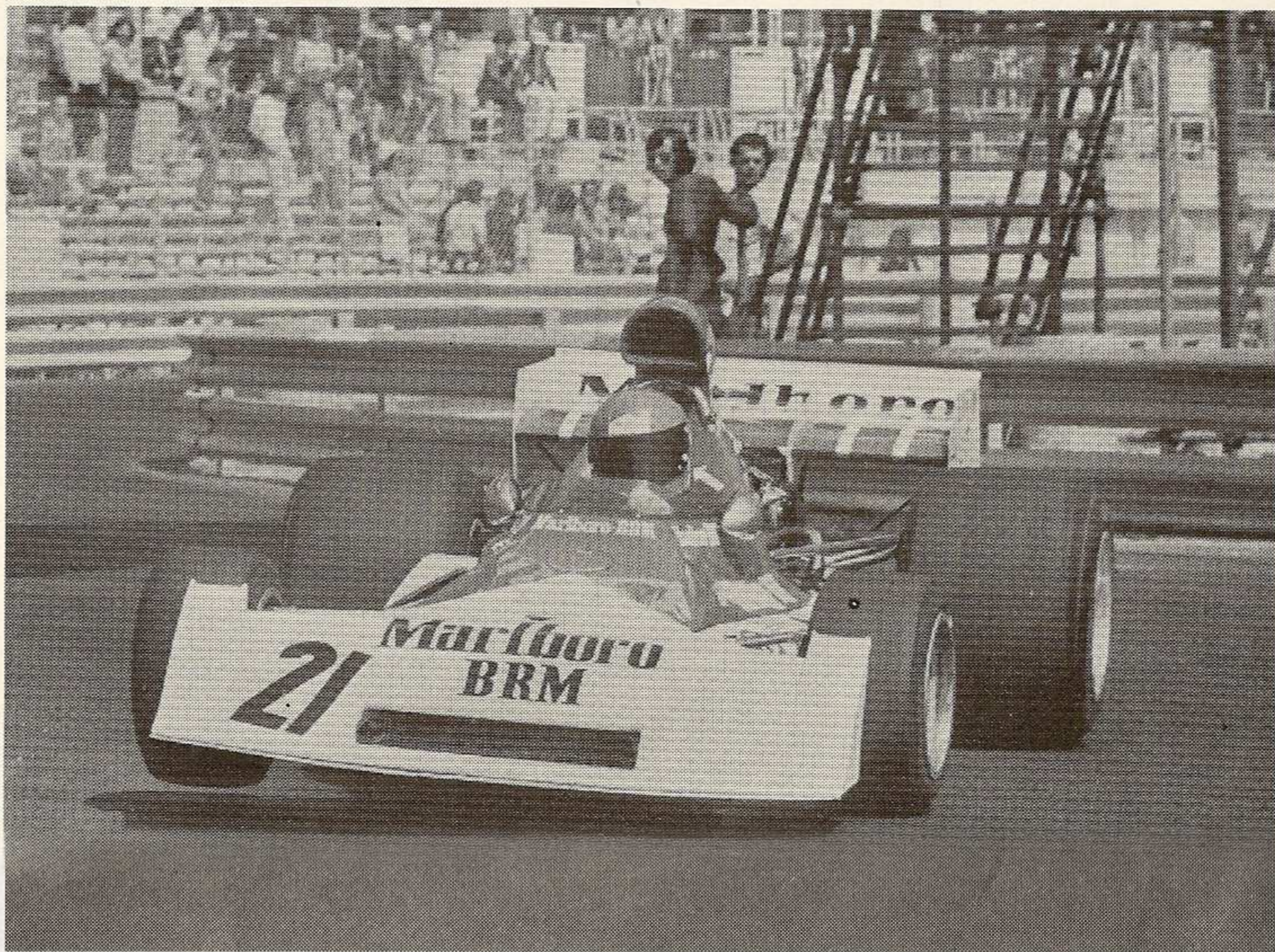
Prodotto dalla Socar Italiana S.p.A. - Via Guido Reni 96/168.
10136 Torino - Tel. 309.04.46/7.

CEVERT, il modesto

Ronald Thompson, presidente della Philip Morris Europa e Bernard Cahier presidente della IRPA, hanno consegnato (sotto) a François Cevert il premio Blanc et Rouge intitolato a Jo Siffert. La assegnazione è avvenuta, per la prima volta, alla unanimità. Il «modestissimo» Cevert ha sottolineato l'avvenimento affermando che doveva riconoscere ai giornalisti «molta competenza»!



Niki Lauda è stata una delle più interessanti conferme del G.P. di Monaco. L'austriaco, che vediamo, a destra, rientrare ai box dopo la rottura del cambio, ha guidato in modo eccellente e deciso (foto sotto), la sua BRM-Marlboro 12 cilindri



AS-CAR Film - agenzia di pubblicità. Bo. art director BRUNO DE PRATO

scrambler e' DUCATI



DUCATI MECCANICA

GRUPPO EFIM

40132 - Bologna - Via A.C. Ducati, 3 - Tel. 400250

Agip carburanti e lubrificanti. Catene Regina Extra - Pistoni AE Borgo

I regolamenti dei campionati del mondo hanno per scopo dire chi ha totalizzato i risultati migliori o creare « suspense »? Pongo la domanda senza ironia, perché la suspense piace infinitamente al pubblico, ed è ben dal pubblico che dipende la popolarità dello sport automobilistico. In ogni caso è verso la suspense che sono orientati i regolamenti attuali e, se ciò è stato voluto, è riuscito in pieno.

La suspense, ognuno lo sa, consiste nel rispondere solo all'ultimo minuto alla questione che si pone lo spettatore. E per essere sicuri che non indovini la soluzione troppo presto, l'autore adopera tutta la sua arte per indurlo momentaneamente in errore, affinché la sorpresa finale sia più grande. Lo stesso succede per la classifica del campionato del mondo marche.

Come si è arrivati a questo? Nel modo più semplice: disputando il campionato in undici batterie e prendendo solo otto risultati per la classifica finale.

Senza dubbio è logica sportiva prevedere qualche risultato accidentale e non tenerne conto. Ma vediamo quali ne sono gli effetti.

Dopo la nostra vittoria al NURBURGRING, si è letto su tutti i giornali la classifica provvisoria seguente:

1 FERRARI	95 punti
2 PORSCHE	72 punti
3 MATRA	64 punti

e ognuno gongola o porta lutto, a seconda delle simpatie, perché per tutti, la cosa è fatta: Ferrari ha ora un tale vantaggio che il titolo 1973 non può più sfuggirgli.

Ora, siccome questa pseudo-verità sarà automaticamente battuta in occasione delle ultime quattro corse, assisteremo al rinnovamento delle speranze a destra e al crollo a sinistra, e nello stesso tempo leggeremo dei commenti ditirambici sullo « straordinario capovolgimento della situazione ».

E' chiaro in effetti, che se dopo la ottava batteria, il concorrente « A » ha già 8 risultati al suo attivo, mentre che il concorrente « B » non ne ha che 5, le classifiche perfettamente equivalenti che « A » e « B » potrebbero ottenere nelle tre ultime corse varrebbero loro dei punti molto differenti.

L'apparenza e la realtà

Per sapere come si è classificati in un tale campionato, non vi è che un solo metodo: calcolare il numero massimo di punti che ogni concorrente può ancora pretendere.

Passiamo dunque alla pratica. Rimangono 4 corse nel quadro del campionato '73. Vediamo ciò che succederà se, per miracolo, saranno vinte tutt'e quattro dalla Ferrari, o dalla Porsche, o dalla Matra.

Se è Ferrari che aggiungerà queste quattro vittorie al suo bilancio, totalizzerà in definitiva 150 punti di campionato. Se sarà Porsche, il suo totale sarà soltanto 138. Ma se sarà la Matra, il totale risalirà a 144. Ciò vuol dire che la vera classifica dopo il Nurburgring del campionato del mondo marche si stabilisce così:

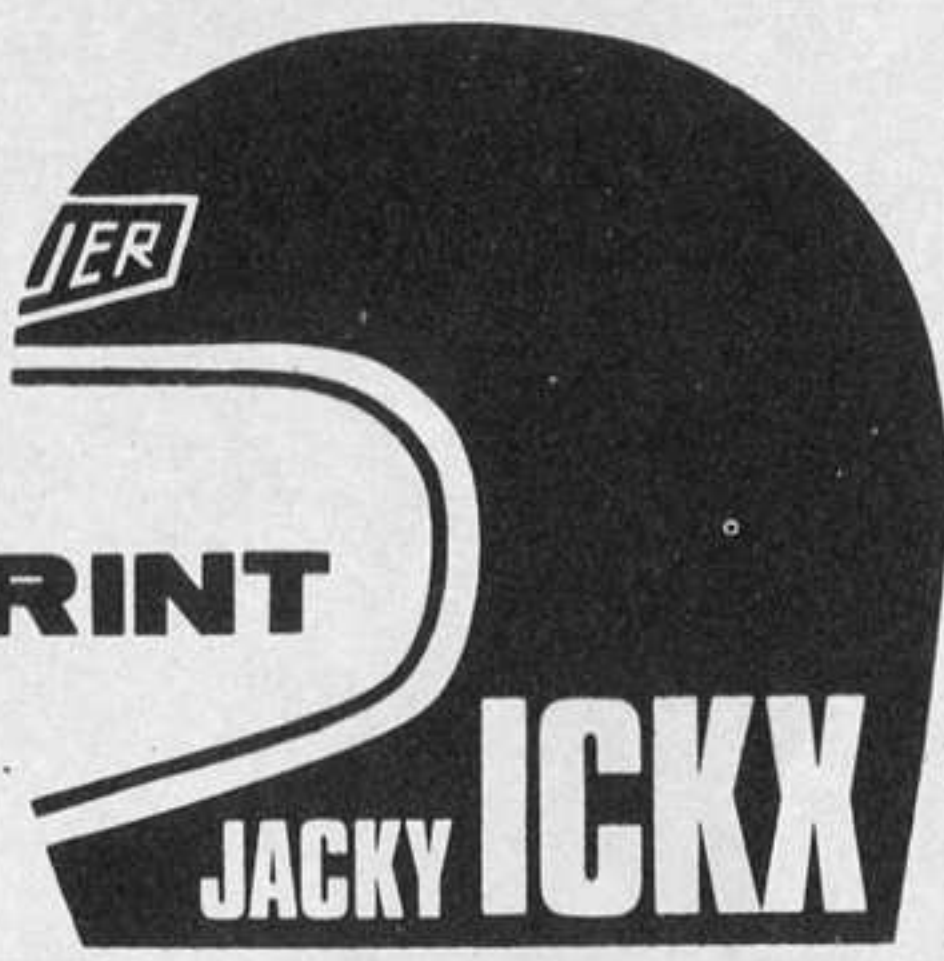
1 FERRARI	
2 MATRA a 6 punti (e non 31)	
3 PORSCHE a 12 (e non 23)	

Ben inteso (e qualunque sia il rispetto che si porta al suo

Copyright per l'ITALIA

AUTOSPRINT

presenta



GLI ARGOMENTI di

Perché sono ingannevoli gli attuali sistemi di punteggio dei « mondiali » automobilistici

IMPARIAMO dal calcio la suspense dei campionati

notevole sforzo) si può lasciare PORSCHE da parte. Le due corse che poteva riportare con le sue Carrera, sono ora dietro di noi. E al di fuori di queste due occasioni (e di Le Mans della quale leggete appresso) la sua partecipazione al campionato del mondo è puramente accidentale.

Rimane perciò il duello Ferrari-Matra, che costituisce tutto il campionato. Il nostro vantaggio è di 6 punti al termine della settima prova. Al momento in cui scrivo non conosco il risultato della 24 ORE francese ma, se la Matra vincesse, il nostro vantaggio reale si ridurrebbe a un punto giusto giusto, anche se un secondo posto ce ne lascierebbe in apparenza 26. Non c'è bisogno di insistere, vero, sui « capovolgimenti di situazione » che possono suscitare ulteriormente una tale divergenza fra l'apparenza e la realtà?

L'artificio « parziale »

Nell'attesa, si pensa a che punto questo campionato del mondo 1973 è serrato, e che battaglie ci riservano le tre ultime corse di 1000 chilometri sui circuiti acrobatici di Zeltweg, di Watkins Glen e di Buenos Aires. Vista la qualità dei due avversari, si può persino credere verosimile che il titolo 1973 non sarà acquisito prima dell'ultima prova.

Tanto meglio per il pubblico, tanto meglio per lo sport automobilistico, tanto meglio per i partecipanti. Ma rimane da sa-

pere se « la gloriosa incertezza dello sport », come si dice, non basterebbe a tenere il pubblico in sospenso e se conviene l'artificio delle classifiche parziali fallaci? Tanto più che sarà una cosa meravigliosa (dovuta all'uguaglianza del duello) che i risultati del campionato non siano interamente e radicalmente falsati.

Vediamo dunque che cosa rischiamo da quando, l'anno scorso, la commissione sportiva internazionale, appassionata di errori di ogni sorta, ha adottato per il CAMPIONATO DEL MONDO MARCHE, la scala seducente, ma assurda, della CAN-AM. E' necessario senza dubbio ricordare come questo si presenta: primo 20 punti, secondo 15, terzo 12, quarto 10, quinto 8, sesto 6, settimo 4, ottavo 3, nono 2, decimo 1.

In presenza di queste dieci attribuzioni di punti (quando non ci sono mai più di tre o quattro concorrenti seri) e del loro stracchiarsi, i commentatori non mancano mai di intenerirsi e applaudire. E pertanto, vediamo ciò che questa scala significa.

Cominciamo per ricordare che cosa è la vittoria. Per colui che partecipa alla lotta, non è soltanto, come si capisce facilmente, una cosa senza equivalente, ma è persino senza nessun paragone con un'altra classifica. Questa nozione che sussiste nell'animo umano è senza dubbio l'eredità di un'epoca in cui lottavamo quotidianamente per sopravvivere e in cui, dopo il combattimento, vi era soltanto un vincitore e un vinto.

Uno sport dai concorrenti multipli giustifica sicuramente una classifica, ma per colui che ha gustato una vittoria (che sia costruttore, capo di squadra, pilota o meccanico), tutti gli altri risultati che ha potuto ottenere si trovano messi su di un piano differente.

Ora, vediamo che cosa risulta con la misura Can-Am. Ho abbozzato che cosa rappresenta una vittoria. Immaginiamo senza fatica ciò che possono essere tre vittorie. Questo trionfo prestigioso, il regolamento del Campionato lo ricompensa attribuendo 60 punti. Ma per ottenere gli stessi 60 punti, e neutralizzare così il superbo trionfo che ho appena evocato, saranno sufficienti quattro secondi posti, o cinque terzi posti, o persino sei quarti posti perfettamente secondari.

Le vittorie come i gol

Un concorrente di secondo piano che può fornire in tutta la stagione una grande regolarità potrebbe dunque riportare il titolo di campione del mondo alla barba dei più grandi costruttori. Vi siamo sfuggiti l'anno scorso e vi sfuggiremo ancora quest'anno, ma si potrà produrre l'anno prossimo.

Quanto tutto sarebbe più chiaro, più autentico, e altrettanto appassionante se ci si accontentasse di contare il numero di vittorie di ciascuno, come si contano i goal nel football! Perché, quando mai questo sistema semplicistico ha impedito la suspense tradizionale delle grandi partite? Dove saremmo se questo sistema fosse in vigore? Ferrari, Matra e Porsche sarebbero sempre ex-aequo con due vittorie ciascuno, e Gulf-Mirage seguirebbe in quarta posizione con una vittoria. Di già la classifica del campionato mondiale sarebbe sbarazzata dai concorrenti di paccottiglia.

Ma supponiamo ora che Mirage vinca a Le Mans, a tre corse dalla fine, troveremo ancora i quattro principali concorrenti ex-aequo. Si può forse immaginare un clima più straordinario di suspense per gli appassionati?

La classifica più giusta

Che le due prime delle tre corse siano riportate da due marche differenti e la suspense rimarrebbe intera per l'ultimissima prova. Sicuro! Bisognerebbe prevedere una spartizione allo stesso modo con cui si sono previsti i prolungamenti per le partite di coppa. Ma il sistema si presenta da sé: sarebbe sufficiente classificare i concorrenti a pari vittorie col numero dei loro secondi posti, i terzi, i quarti posti, secondo il bisogno.

Come si leggerebbe allora la classifica provvisoria in questo momento?

1 FERRARI 2 vittorie, 3 secondi posti
2 MATRA 2 vittorie, 0 secondi posti, 2 terzi posti
3 PORSCHE 2 vittorie, 0 secondi posti, 0 terzi posti.

Ciò che non impedirebbe al primo dei tre di riportare una terza vittoria e di passare in testa... Quando i dirigenti sportivi dell'automobile adotteranno la semplicità del football?

Jacky Ickx

qualità? potenza? sicurezza? prezzo? trombe

leader nel settore