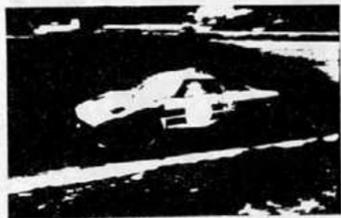


LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

Le « pentole » delle CASE



Un « CARLOS » nella FERRARI del 1974



I sudisti dello speed

il pallottoliere delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale delle corse

a pagina

3 Dove corriamo domenica?

46 MOTORAMA TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 COMPRAVENDITA INFORMATUTTO

51 Scheda G.P. COMPUTER

• Sarà vero che è stato l'ing. Montabone (vice direttore generale FIAT e consigliere di amministrazione a Maranello) a far arrivare significativi consigli ai responsabili ANFIA, nella CSAI, perché non fosse portato avanti in sede internazionale il progetto sul « prototipo testa di serie », elaborato a nome della Ferrari dall'ing. Mauro Forghieri?

• E' confermato che la LYNCAR F. 1 sarà costruita per il '74 e il debutto è atteso per la Corsa dei Campioni. La costruzione si baserà sulla attuale Lyncar di F. Atlantic, con scocca deformabile, larghi serbatoi e motore Ford DFV. Ad ogni modo si procede con l'idea di costruire una macchina tradizionale. Lo sponsor pare si sia già trovato, ma ancora non se ne fa il nome. Il pilota dovrebbe essere Nicholson, che sta attualmente conducendo il campionato di F. Atlantic con la Lyncar. Egli è inoltre responsabile dei motori della squadra McLaren e ha già fatto alcune esperienze sulla McLaren di F. 1.



Aveva scritto il nostro Hodges che Lella Lombardi ha conquistato l'Inghilterra nella sua esibizione in F. 3 e Ford Mexico. Ma guardate che po' po' di importanza gli hanno dato anche in pubblicità sui giornali: un « veni, vedi, vici » formato Lella: « essa viene, essa mostra, essa conquista ». Ed essa, come spiega il sottotitolo è la « top lady italiana da corsa che mostra agli uomini il modo di correre »!...

Le 10 domande (difficili)

all'ing. ENZO FERRARI

- 1 Si dica la verità: domenica passata a Zeltweg, quando ha visto la sua B. 3 regredire giro per giro dopo il brillante inizio al quarto posto, non ha proprio pensato che fosse colpa dei « limiti » di Merzario?
- 2 Quando è stata l'ultima volta che, sul contratto di un pilota italiano, ha tassativamente garantito le corse che gli avrebbe fatto disputare in una stagione, soprattutto con la monoposto F. 1?
- 3 Se le si presentasse, oggi, un giovane e promettente pilota italiano e le dicesse: « ho necessità di avere una risposta per il contratto, perché altri mi sollecitano », lei cosa farebbe?
- 4 Quando incontrerà a tu per tu Clay Regazzoni, cosa gli dirà, ora che si è convinto a non riprenderlo in squadra per il '74?
- 5 Perché l'anno scorso, mentre la stampa italiana ripetutamente suggeriva l'utilizzazione di Nanni Galli sulla F. 1 Ferrari, lei dopo un solo test del toscano fece debuttare Merzario e quest'anno, che tutti hanno appoggiato il comasco, mostra di preferirgli JARIER per il '74?
- 6 Se Emerson Fittipaldi non avesse vinto il campionato del mondo l'anno dopo che lei lo fece venire a Maranello (non si sa se per viaggio di piacere o per offrirgli un contratto) avrebbe cercato di ingaggiarlo con più convinzione nelle scorse settimane?
- 7 Dopo che la Ferrari ha fatto costruire in Inghilterra una monoscocca, che cosa pensa degli assemblatori?
- 8 Senza alcun riferimento alla Matra, che cosa obietta ai denigratori i quali sostengono che la Ferrari ha vinto soltanto quando non ha avuto di fronte grandi avversari?
- 9 Sarebbe davvero felice se STEWART o FITTIPALDI vincessero oggi con una Ferrari B3?
- 10 Pensa che il suo « socio » Fiat sia soddisfatto della collaborazione con lei?



E questi sono piedi di meccanici?... Dedichiamo questa foto (scattata a Zeltweg) ai signori e saccenti despoti della GPDA che adesso hanno inventato l'ostracismo ai giornalisti nei circuiti: da Hulme a Stewart. Un po' di serietà non guasterebbe proprio, ormai, da parte di questi personaggi del « circo F. 1 » che ormai hanno cominciato ad esagerare nei loro atteggiamenti. In ogni modo la pensino come vogliono e si regolino come credono in questa faccenda della « agibilità Stampa ». Per quanto riguarda AUTOSPRINT adopereremo lo stesso metro: nei confronti dei costruttori e piloti, che pur debbono qualcosa ai giornalisti non fosse altro che per sequitare a mungere gli sponsor...

Evviva un Ministro!

L'on. PRETI programma un esame serio sul problema delle CORSE

La forsennata campagna contro le corse automobilistiche finalmente ha trovato l'obiettiva barriera di un uomo politico che ha il coraggio e la serenità di riportare polemiche e argomentazioni nel loro giusto e naturale alveo. Questa nota, che segue, apparsa quasi mimetizzata specie in quei giornali che nelle scorse settimane si erano distinti per la loro impegnata « obiettività » contro gli sport automobilistici, è del Ministro dei Trasporti on. Preti che l'ha dettata nei giorni scorsi. E' una nota giusta e responsabile, che dice quello che si può e deve dire serenamente in pro e contro gli sport del rischio, ma che ricondurrà essenzialmente tutto nel giusto fiume della coerenza anche di legge. La proposta di Preti, di realizzare una speciale commissione che una volta per tutte coordini e riesamini tutte le anacronistiche regole e disposizioni cosiddette di sicurezza negli impianti permanenti, che al limite hanno portato all'assurda vicenda di Misano risoltasi solo per il trasferimento di autorità di un ingegnere del Genio Civile, è l'unica via d'uscita seria. Gli autodromi hanno bisogno di regole aggiornate che non possono essere stabilite da burocrati senza conoscenza tra l'altro delle necessità oggettive.

Ma leggiamo insieme la nota:

« Roma, 23 agosto — In relazione ai « recenti luttuosi eventi verificatisi nel corso di gare automobilistiche e motociclistiche » che hanno portato alla ribalta il problema delle competizioni motoristiche e per le quali, sotto l'effetto emotivo del momento, si sono chiesti severi provvedimenti, se non addirittura la sospensione, il Ministero dei Trasporti ha preso posizione con una nota.

In particolare — è detto nella nota — il ministro dei Trasporti e dell'Avia-

• Si delinea la necessità di una modifica al regolamento Interserie. Il monte premi così elevato è troppo un feudo di pochi con i loro « turbo » Porsche, una caratteristica tecnica che la Porsche ci tiene a conservare perché gli permette di fare quelle esperienze con il compressore che gli sono necessarie per i suoi mezzi di fornitura bellica. Si parla però di classifiche a divisioni, cioè con due suddivisioni di cilindrata.

• Andrea de Adamich tornerà telecronista « svizzero » per il Gran Premio d'Italia da Monza.

• Anche se non lo dicevano apertamente, un po' tutti i piloti in Austria erano « contenti » del contatto con Merzario che aveva messo k.o. Cevert nel G.P. d'Austria. A parte Stewart, e si può capirlo, agli altri non va giù « l'aria » che ha messo il bello di Brigitte Bardot.

• A Varano Melegari si vorrebbe organizzare una grande corsa di ripresa per fine settembre: magari una F. 2 a inviti. Intanto la situazione dell'autodromo del piccolo paese parmense sarebbe stata risolta, con l'acquisizione dell'impianto a bene patrimoniale della comunità di Varano.

zione Civile on. Preti, cosciente della gravità degli episodi che la stampa pone in tragica evidenza, ma doverosamente legato alla necessaria obiettività di giudizio, pur non ritenendo che si debba assumere un atteggiamento di aprioristica preclusione nei confronti della effettuazione delle gare e reputando indispensabile che ogni prosieguo delle stesse debba realizzarsi solo nel pieno rispetto delle vigenti norme di sicurezza e nell'ottica di una loro costante e responsabile adeguamento sia alle migliorate prestazioni dei veicoli da competizione, sia alle nuove tecniche di sicurezza nello specifico campo, ha proposto alla presidenza del Consiglio dei ministri l'istituzione di una commissione interministeriale che, come quella istituita presso il Ministero dell'Interno (che nel gennaio 1971 definì un regolamento per lo svolgimento delle gare motoristiche su circuiti semi-permanenti), elabori norme uniformi ed univoche atte a disciplinare globalmente e definitivamente la materia anche per i circuiti permanenti (che utilizzano installazioni fisse e percorsi preclusi al traffico).

Infatti — continua la nota del Ministero dei Trasporti — mentre non si può non ammettere l'importanza che dette manifestazioni hanno per la formazione del carattere dell'individuo, al pari di altre discipline sportive anch'esse non scevre di pericolo, e la positiva incidenza che le competizioni motoristiche hanno quale efficace banco di prova per la sperimentazione di nuove tecniche costruttive apportatrici di positivi contributi al progresso della sicurezza dei normali veicoli, non può del pari disconoscersi che il mantenimento delle gare è, comunque, strettamente collegato al problema della sicurezza, che va affrontato attraverso il ricorso a due ordini di misure: da un lato la costante e scrupolosa opera di vigilanza prima e durante la competizione, dall'altro lo studio di nuove e migliori normative per la costruzione e l'esercizio dei circuiti ».

• Questa estate doveva essere proprio buona climaticamente se... il tempo non è cambiato nemmeno quando Ickx ha ricevuto un telegramma di complimenti da Enzo Ferrari per il suo terzo posto con la McLaren al Nurburgring! Un simile comportamento con i piloti non è stato mai ricordato nella storia della Scuderia Ferrari. Si vede che è arrivato a Maranello un giovane « assistente » che conosce il « savoir faire ». Auguri, in questo compito difficile di riaggiornamento, a Luca Montezemolo...

Grazie, in ogni modo, signor Ministro Preti. La ringraziamo anche a nome delle centinaia di migliaia di appassionati dello sport del motore i quali adesso sono tranquilli, più tranquilli. Perché finalmente hanno scoperto che può esserci un Ministro, un uomo politico che non sta al suo posto solo per fare la retorica del compromesso. AUTOSPRINT le promette, nel suo piccolo, tutta la migliore collaborazione!

Marcellino



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la Speciale Segreteria AUTO-SPRINT. Conoscete classifiche, tempi, posizioni. Vi invitiamo a chiedere informazioni telegrafiche per consentire alla segreteria di soddisfare tutte le chiamate, specialmente nei giorni delle prove mondiali. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.



GARE SOPPRESSE G.P. Brno (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● Can-Am a Donnybrooke (24 giugno) ● Garessio - S. Bernardo (29 giugno) ● F. 2 all'Osterreichring (8 luglio) ● Washington Trans-Am (5 agosto) ● Pergusa, Premio F. 3 (5 agosto) ● Coppe FORD a Misano - rinviate a data da destinarsi (26 agosto) ● Rally Liegi - Mosca - Liegi (1-9 settembre) ● F. 5000 Washington Continental (9 settembre) ● Trans-Am Dauville (9 settembre) ● Can-Am a Michigan (15 settembre) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

Le corse in calendario dall'1-9 al 6-9-1973 in Italia e all'estero

SETTEMBRE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
30/1	Rally S. Martino di Castrozza	Az. Autonoma S. Martino di Castrozza	Part. e Arr. a S. Martino di Castrozza	ore 21 (30) ore 13 (1)	●●● Camp. Europ. Conduuttori	Rally	Munari-Mannucci (Lancia HF)
1/2	Scuola piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Varano de' Melegari			Corso di pilotaggio	
1/2	Rally des Cimes	Francia			●●●	Rally	
1/2	Rally di Romania	Romania			●●●	Rally	
1/9	Liegi-Mosca-Liegi	Belgio			●●●	Rally	
1/2	Corsa al Paul Ricard	Francia	Circuito del Paul Ricard di km 5,810		●●● Camp. Europeo Turismo Camp. John Player di F. 3	Velocità in circuito	Muir-Miles (Ford Capri 3000) media kmh 151,779
1/2	500 Km del Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring di km 28,290	ore 10 ore 17	●●● Camp. Europeo Marche 2 litri F. V, F. Super V, GT	Velocità in circuito	Lafosse (Lola) in 2.69'27''5. media kmh 168,000
1/2	Coppa Van Toekomst	Belgio			●●● F. Ford, F. Super V.	Velocità in circuito	
1/2	Salita di Happurg	Germania			●●● T, GT, S, F. 3, F. V, F. Super V	Velocità in salita	
1/2	Corsa a Korskobanen	Danimarca			●●● T	Velocità in circuito	
1/2	Salita di Urcy	Francia			●●● T, GT, S	Velocità in salita	Mieusset (March) 1'32''79
1/2	200 Miglia di Fuji	Giappone	Circuito di Fuji di km 6		●●● GT, S, F. 2	Velocità in circuito	
1/2	Corsa al Knutstorp	Svezia	Circuito di Knutstorp di km 2,200		●●● F. 3, T	Velocità in circuito	Dahlqvist 26'20''4
2	Coppe dell'Avvenire	Belgio	Circuito di Zolder di km 4,220		●●●	Velocità in circuito	
2	Corsa Estoril	Portogallo	Circuito di Estoril		●●● Camp. Interserie	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
2	Premio delle feste di Salisburgo	Austria	Circuito del Salzburgring di km 4,238		●●● Camp. Europ. F. 2, T	Velocità in circuito	Hallwood (Surtees TS 10), in 1.13'31''76 per somma di tempi
2	Coppa Intereuropa	AC Milano	Circuito di Monza di km 5,750	ore 11 ore 17	●●● Camp. Europeo GT, F. Renault	Velocità in circuito	J. Fitzpatrick (Porsche 911) 35 giri in 1.12'43''2, media 166,769 kmh
2	California 500	Stati Uniti	Circuito di Ontario di km 5,140		●●● Gr. 9	Velocità in circuito	
2	Salita di Ettelbruck	Lussemburgo			●●● Tutti i gruppi	Velocità in salita	
2	Autocross di Fulda	Germania			●●●	Autocross	
2	Rally-cross a Walkenswaard	Olanda			●●●	Rally-cross	
2	Gara a Pergusa	Sc. Ateneo - Pegaso Nissena	Circuito di Pergusa di km 4,800	ore 8,30 ore 18,30	● Tutti i gruppi	Velocità in circuito	
2	Trofeo Rallycross Ford Kléber	AC Udine e Ford It.	Campo Formido a 6 km da Udine		●	Rallycross	
3	Lime-Rock Continental	Stati Uniti	Circuito di Pocono		●●● F. 5000	Velocità in circuito	
3	Nationals Indianapolis	Stati Uniti			●●● Dragster	Velocità in circuito	
6	Trofeo Cadetti Agip	SIAS Monza	Circuito junior di Monza di km 2,405	ore 21,45	● F. Monza	Velocità in circuito	Vidori (Repetto) in 24'56''4, media 115,717
4-5-6-7	Scuola piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Misano	Corso solo in mattinata		Scuola di pilotaggio	

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

Che cosa bolle nelle pentole (non solo sportive) delle **CASE ITALIANE?**

Due foto, sei volti, tre espressioni significative. Da sinistra, l'avv. MAZZI, segretario generale Alfa Romeo, il dr. LURAGHI, presidente e l'ing. BARDINI, direttore generale ALFA e presidente Autodelta, forse discutono — preoccupati — il futuro della Squadra Corse del quadrifoglio. L'ing. Carlo CHITI (a destra sotto) col figliolo Arturo, sembrano seguire con apprensione il colloquio mentre Andrea DE ADAMICH esprime, visibilmente, dubbio e scetticismo



...ma
l'Alfa

correrà ancora?

A rigor di programmi (e di stanziamenti), la stagione agonistica 1973, anche se ormai a ciclo ridotto, non dovrebbe avere ulteriori incertezze per l'Autodelta, la dependance-corse della Alfa Romeo. Superate le ferie a Settimo Milanese si lavora intorno alle 33tt12 e ai suoi « boxer » 12 cilindri. IMOLA, con i limitati chilometri della sua « 500 AUTOSPRINT » di settembre (a proposito la GULF-MIRAGE ci sarà con Hailwood e Bell), promette di essere un test di ritorno abbastanza serio per REGAZZONI e STOMMELEN. E dovrà dire anche il giusto per decidere poi le trasferte in Argentina (il 21 ottobre, ammesso che si faccia, l'ultima prova platonica del mondiale Marche) e del Sudafrica (novembre, 9 ORE di KYALAMI). Magari ci potrebbe essere anche il « prestito » di una trelitri milanese al duo Fittipaldi per la temporada Sport nazionale, riservata ai soli piloti brasiliani in dicembre. Piuttosto, sono i programmi '74 dell'Alfa Romeo che preoccupano. Nella ritrovata austerità (a parole) dei nostri governanti, che fanno presto a pretendere dagli altri ciò che dovrebbero fare loro per primi, c'è da temere, in questa Italia-del-disesto socialpoliticoeconomico, che proprio i programmi sportivi della nostra Casa di Stato, possano subire conseguenze, anche perché i risultati, finora dignitosamente tenuti nel segreto delle non partecipazioni (statali), non facilitano certo il compito di chi è disposto a battersi sulla linea del Piave dello sport automobilistico.

Non dimentichiamoci che nelle complicate alternative e rivalismi sempre

presenti nelle grandi industrie e organizzazioni, episodi interinali come quelli tra i Ghibellini-Fiat e i Guelfi-Ferrari non sono unici e singolari. Anzi all'Alfa, dove sono in ballo complicati equilibri di poltrone politiche, la situazione può essere persino più complessa. Un alto dirigente, uno di quelli che le corse le ha sempre viste come un vezzo inutile, ripete spesso (con cattiveria) agli intimi colleghi di fede: « Se non ci fossi io a trovare i soldi, anche per quelli che li sciupano, qui all'Alfa... » E lascia in significativa suspense la frase.

Magari se dipendesse dai sindacati, scavalcati anche loro troppo spesso dalla facile demagogia, un aut-aut alle spese sportive, sarebbe stato anche po-

sto. Ma ci sono il centinaio di operai e tecnici Autodelta e delle altre industrie in qualche modo collegate, che fanno da freno a queste facili velleità. E poi, c'è la componente pubblicitaria dell'immagine mondiale Alfa, delle sue vetture, a consigliare cautela per il ridimensionamento di certi programmi.

Comunque molto dipenderà dal temuto « settembre nero » nazionale. Se i nostri cosiddetti lavoratori avranno deciso di mettere la testa a partito (del lavoro vero), se i politici avranno capito che il popolo (non quello con la « P » maiuscola dei comizi) è disposto ad ascoltare le loro prediche ma a patto che loro non facciano come i preti del proverbio... razzolante,

se avremo messo a frutto la valutappabuchi arrivata grazie alla felice estate dell'invasione straniera '73, c'è speranza che anche il settore-corse automobilistico riuscirà a scampare al temuto giro di vite.

L'Alfa e i suoi programmi '74 saranno il termometro della situazione. Un termometro certo difficile perché la Casa automobilistica di Stato si trova addirittura al limite della « sopravvivenza ». Oltre ad aver fatto da azienda-cavia, da industria-pilota, per avallare le esigenze d'avanguardia dei metalmeccanici, ora si trova sotto il tiro di quel nuovo costume di dissacrazione industriale che sembra essere diventato l'estremismo opposto della avvilta coscienza nazionale. Così, come

questo inverno dovremo adattarci ad usare le candele per sopperire all'energia mancante all'ENEL, rimasta con metà di nuove centrali bloccate dal facilismo ecologico dei politicanti da strapazzo non solo di certi Comuni, l'ALFA teme col « no » all'ampliamento della nuova sede di ARESE di veder bloccati i suoi programmi produttivi, che soli possono giustificare l'esagerata permissività a vantaggio delle rivendicazioni operaie. E lo stesso discorso vale per il futuro dell'ALFA SUD. Senza dire che la nuova « scoperta » del limite di velocità a 100 all'ora come obiettivo del governo di centrosinistra, sembra destinato a colpire certe caratteristiche delle vetture prodotte dall'industria di Stato, più che a risolvere il problema degli incidenti stradali, che è troppo comodo — come sempre — riferire alla macchina anziché alla educazione dell'uomo.

In questa ambientazione non è da stupirsi se il problema dell'Alfa (corse sì o no) diventa un granello, nella complicata macchina che rischia sempre di macinare l'onesto dr. Luraghi.

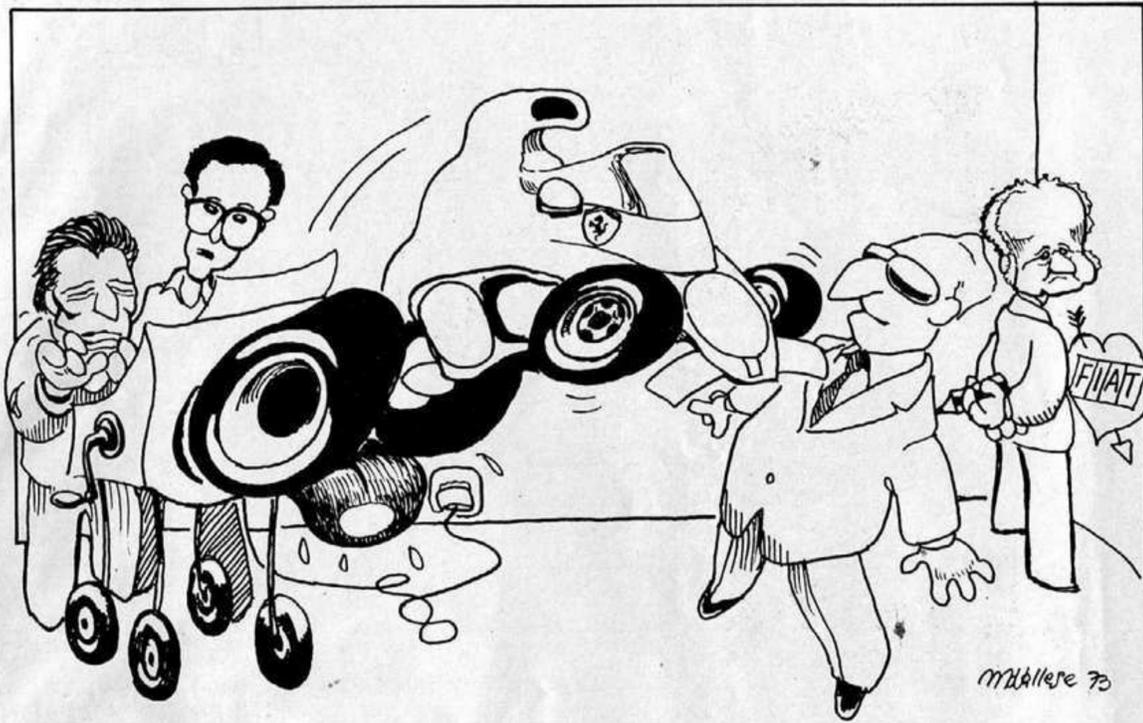
Ecco perché forse, con la solita abitudine nazionale-Settanta, si rimarrà nel limbo del « ni », dei programmi « si fa-ma-non-si-dice », del zitti-zitti, delle diversioni magari con le filiazioni estere. Da quella brasiliana che potrebbe essere più interessata al massimo programma sportivo col boxer 12 cilindri da mondiale Marche, a quelle europee che premono per una decisa messa a punto delle Alfette, vuoi per l'Euroturismo, vuoi per il programma rally, che è rimasto nel frigorifero '73.

OSELLA rompe con l'ABARTH?

Enzo OSELLA è un po' avvilito da qualche tempo. Precisamente da quando, dopo la brutta annata del suo prototipo '73 che non riuscirà a bissare l'Euro Marche, la vita gli si è complicata con certe notizie che arrivano dall'ABARTH. La Casa Madre, dalla quale rilevò tutto il parco vetture sportive e alcuni tecnici (come Tomaini) quando herr Abarth vendette tutto alla Fiat, dopo aver conclamato al quattro venti che altri impegni sportivi sarebbero saltati, oltre il programma rally con la Fiat, ha ripreso gusto agli impegni 2000. I successi BMW nei telai March avevano preoccupato sul piano della concorrenza pubblicitaria. Così, appena Osella stava per raggiungere il titolo europeo l'anno scorso, l'Abarth-Casa si è rifatta avanti di prepotenza l'anno scorso. Poi, all'inizio di questa stagione, si è assunta tutto l'onere del nuovo motore due litri quattro cilindri. Un motore però che non ha dato i risultati sperati.

Ma, l'appetito vien mangiando, si dice, e tra l'altro crescendo la rivalità al vertice rallystico con i prototipi

con la cugina Lancia, si è andati oltre. Proprio AUTOSPRINT ha dato notizia qualche settimana fa che in gran segreto a Corso Marche, fuori del gruppo Osella cioè, si sta allestendo una nuova Abarth 2000, ufficiale della Casa. Osella cioè è stato praticamente dribblato, dopo che lo si era buttato nella mischia (anche delle cambiali) con l'operazione di due anni fa del rilevamento del vecchio materiale Abarth. La cosa ha profondamente scosso il giovane appassionato tecnico torinese che con Merzario si era dato tanto da fare e con successo. Lo ha scosso anche perché, nel quadro della collaborazione diretta con la Casa madre Abarth, aveva dovuto rinunciare a una messe di sponsor che gli avevano fatto comodo l'anno scorso. E adesso perciò la situazione è molto fluida. Il futuro di Osella potrebbe diventare molto diverso. Lontano cioè da una ulteriore collaborazione con l'Abarth nel '74. Strade opposte, anzi, visto che nella società diretta dall'ing. Sguazzini e da Avidano sono rinate tante ambizioni dirette.



La FERRARI che viene dal computer

(da... AUTOSPRINT: pare che il ritrovato staff tecnico Forghieri-Rocchi abbia realizzato al computer le nuove Ferrari per il '74: sia la F. 1 B 4 che la nuova sport 312 P...)

Le « voglie » anti STRATOS

Quando Warmbold vinse a metà luglio il rally di Polonia, aprendo alla Fiat spiragli di affermazione nella Coppa del mondo rally, sparirono quelle nubi nello staff torinese principe che avevano fatto balenare la possibilità di un secco ridimensionamento dei programmi agonistici di quella Casa. Fu una ventata di serenità, perché la rivalità con la Lancia è sempre all'estremo nel gruppo rallystico Fiat Abarth e qualsiasi ridimensionamento sarebbe stato uno smacco.

E' simpatico che, tra le due Case associate ci sia questa rivalità sportiva sana, ma è perlomeno singolare che essa sfoci agli estremi anche nei programmi. Ovviamente sarebbe più logico che ciascuna delle due si riservasse a un settore. E' quello che sembrava in attuazione nel momento in cui la Lancia HF si avviava a veder concluso il suo ciclo, lasciando spazio alle 124 sport Fiat, nonostante che non siano ancora all'altezza dell'intramontabile coupé Fulvia. Il deciso inserimento del programma Stratos ha invece suscitato, dopo le opposizioni iniziali violente da parte degli staff dirigenziali-commerciali Fiat, gelosie anche nella squadra sportiva di Corso Marconi. Al punto che, come sapete, si sono tentati vari programmi di escalation di mezzi, ad esempio la realizzazione di quel prototipo speciale 124 con motore 2000 dell'Abarth vincitrice dell'Euro Marche due litri con Osella. Una iniziativa che non è andata a buon fine nonostante il prodigarsi di Pianta, neo collaudatore Abarth, a causa di avarie che si lamentavano con questo appesantimento di potenza.

Ma le velleità antiStratos non sono tramontate. E avranno un seguito importante proprio nei mesi prossimi. Non solo la Fiat come produzione farà l'anti Stratos da portare sul mercato, ma questa vettura avrà sviluppi sportivi per la squadra rally che sono molto ambiziosi. Ci riferiamo alla X-1/20, la nuova sportiva torinese di linea Pininfarina che venne a suo tempo « bloccata » nei programmi di realizzazione (persino antecedenti all'X-1/9 ora in circolazione a firma Bertone). La X-1/20 pare che come progetto sia stata antecedente alla più piccola X-1/9, ma c'era la necessità di andare incontro alle esigenze azien-



Continuano i perfezionamenti alla versione «pistaiola» della Stratos specialmente in vista del prossimo Tour de France. In particolare è stato montato un nuovo musetto (tipo BMW) piuttosto squadrato ed una specie di alettoncino sul tettuccio per migliorare l'aerodinamica. La versione col muso bianco è invece quella tipo Targa Florio

dali di Bertone che venne così aiutato con la precedenza al suo modello. E anche perché era in ritardo la versione del suo DINO Ferrari, che avrà come sapete il nuovo motore 3 litri.

Ora la X-1/20 ha preso invece consistenza; praticamente sostituirà nei programmi commerciali Fiat la Dino Fiat la cui produzione è cessata. Inizialmente, come si disse per la Stratos, doveva avere il motore 132, ma adesso pare, anche per rispettare la necessità dei motori antismog e quindi per non ridurre troppo la potenza, che il propulsore prescelto sia quello del 130 nella ultima versione potenziata 3200.

Dal punto di vista agonistico però questa X-1/20 sarebbe destinata a una nuova escalation proprio per le maggiori ambizioni antiStratos della squadra rally. E così costituirebbe dunque l'arma per la squadra Fiat '74 (che sarà diretta come si è scritto da Sergio Barbasio).

La LANCIA naturalmente non resta a guardare. Sparite le nubi che si addensavano persino sul suo vertice aziendale (c'era chi parlava di una possibile sostituzione — molto credibile al principio dell'estate — dell'attuale direttore generale ing. Piero Gobba-

to, col suo « nemico-rivale » del gruppo-duri Fiat, l'ing. Giancarlo Sguazzini. Che è poi il consigliere delegato dell'Abarth e famoso avversario della Stratos. Invece ormai questa possibilità sarebbe tramontata, anche perché al vertice Agnelli si debbono essere convinti che era una inutile umiliazione del gruppo dirigente Lancia, al quale le difficoltà industriali che sono continuate nell'inverno non potevano essere certo attribuite, stanti i precedenti d'abbandono in cui la fabbrica era stata lasciata nei mesi lunghi delle trattative di riscatto da Pesenti. Sguazzini piuttosto sembra che entri nel Consiglio di Amministrazione della Ferrari, in sostituzione dell'ing. Fiorelli.

Per tornare alla Lancia, il programma STRATOS cresce. La macchina ha avuto ancora modifiche, è imminente il lancio della versione stradale, anche se permangono dubbi sul propulsore. Ormai è acclarato che il motore DINO 2400 viene mantenuto in produzione proprio per essere montato sulla Stratos. Sono in omologazione le nuove teste a 4 valvole per il miglioramento della potenza e l'iniezione. Ma questo propulsore non può dare possibilità di maggiorazioni per il fu-

Solo F.1 per la FERRARI?

La FERRARI è al centro degli interrogativi dei nostri appassionati, che continuano a non capacitarsi come, nemmeno dopo l'iniezione Fiat, si sia riusciti a ritrovare i vertici di quella competitività che avevano fatto la gloria del « cavallino » nel passato, anche se con la remora dei maligni che « ... la Ferrari vinceva quando era sola... ». Proprio alla vigilia dell'appuntamento del Gran Premio d'Italia, come leggerete nelle prossime pagine, qualche nube si è dissolta nell'ambiente modenese. Certi contrasti tra clan di tecnici pare si siano ammorbiditi. Forse perché ciascuno si è convinto che conviene una collaborazione con dei risultati, a dei contrasti (sotteranei o meno) con sconfitte clamorose. C'è anche da pensare che alcuni angoli siano stati smussati risolvendo certe precedenti irrisolte situazioni di cariche dirigenziali e di corrispettivo economico. Come sarebbe stato il caso dell'ing. Forghieri che appena recentemente, in un improvviso viaggio a Torino è andato a sistemarsi la sua situazione. Molti sapevano che Forghieri, oltre che seccato dal suo esilio all'ufficio studi, aveva da lamentare condizioni economiche che non lo soddisfacevano all'estremo e perciò aveva anche pensato a trovarsi una diversa sistemazione. Pare che avesse anche proposte concrete.

Le prossime settimane ci diranno se all'interno della Ferrari i problemi degli staff tecnici saranno risolti riequilibrando i vari rapporti e senza ulteriori stress. Magari pagherà qualcuno (per e-

sempio oggi il responsabile del team F. 1 fino al ritiro, l'ing. Giorgio Ferrari, risulta in ferie), altri equilibri saranno cercati. L'importante è però che anche al vertice aziendale si trovi il giusto rapporto e serenità. L'importante è che non ci sia più la contrapposizione tra Enzo Ferrari e il famoso Comitato tecnico di coordinamento, tutto di estrazione Fiat, che dovrebbe collaborare con lui, ma che di fatto è esautorato da quando Ferrari ha preteso rifarsi ai termini del « contratto » con Agnelli, cioè responsabilità decisionale unica sua, fino al momento in cui l'intervento di appoggio economico Fiat alla Gestione Sportiva rimarrà nei limiti dei 500 milioni tipo « vitalizio » a suo tempo stabilito, più la cifra mobile risultante da una percentuale su ogni Ferrari di serie venduta.

I tre esponenti di quel « Comitato » oggi messo in quarantena dal Presidente sono il consigliere delegato della Ferrari comm. Bellicardi, il direttore generale ing. Dondo e il vicedirettore generale Fiat e componente del consiglio d'amministrazione Ferrari, ing. Montabone. Finché questi tre non saranno rientrati in perfetta sintonia con Ferrari, è difficile dire quali potranno essere le prospettive concrete della Casa modenese e i suoi programmi sportivi. A occhio e croce, se Ferrari insiste nel suo atteggiamento che gli preclude ogni aumento di finanziamento, perché altrimenti la voce in capitolo della Fiat sarebbe più « grossa », dovrà forzatamente limitare i suoi programmi agonistici. Nelle prossime pagine leggerete le novità in fatto di piloti. Una cosa è certa: la formazione della squadra sarà ridotta numericamente e ciò vuol dire che le prospettive di partecipazioni si restringono. Si ha l'impressione che si torni a indirizzi prevalenti in un solo settore. E questo è da pensare sia più la F. 1 che non la sport. Un po' le incertezze regolamentari, un po' la disponibilità economica, un po' la necessità di ridarsi un credito agonistico (e ciò può essere ottenuto solo puntando tutte le forze su un obiettivo) fa pensare che nel '74 l'impegno Ferrari sia essenzialmente riservato alle monoposto F 1. Anche se nel quadro di una « umiltà » in quanto a disponibilità di uomini. Per la 312 P se ci sarà una evoluzione e un impegno è pensabile che resti contenuta a impegni essenziali tanto per mantenere, come ama dire Ferrari, il « contatto tecnico ».

Una cosa è certa: che tutti i programmi, le intenzioni, possono essere buone. Ma quello che conta di più è la volontà di applicarli con la serenità e il buonsenso necessari. Senza colpi di testa, impennate e, quel che peggio, scelte di ripicca.

Marcello Sabbatini

La « bomba » da TOUR

CASALE MONFERRATO - Presente al completo, lo staff tecnico-direttivo della « Lancia-Marlboro squadra corse » con il d.s. Cesare Florio in testa, l'ing. Dallara, l'ing. Materazzi e Claudio Maglioli, ha sondato, sulla pista di Mozano, la validità delle appendici aerodinamiche studiate nella galleria del vento della Pininfarina e delle nuove regolazioni dello sterzo e delle sospensioni: esito positivo e miglior comportamento della già ottima STRATOS, sia nel veloce che nel lento e in più miglior penetrazione. Insomma, mentre si aspetta la risolutiva versione del motore a 4 valvole, si cerca di perfezionare tutto l'insieme della vettura che, naturalmente, avrà per ogni tipo di percorso l'abito adatto.

Oblettivi immediati in vista il Tour de France e il « giro » d'Italia che dovrebbero verificare, se ancora vi sono dei dubbiosi, l'efficacia della « bomba » HF.

Alla fine delle prove del super meticoloso Maglioli, lo stesso Cesare Florio non ha resistito alla tentazione di fare una « sgambatina » personale con la Stratos: quattro giri a buona andatura e un'espressione raggianti del d.s. erano la conclusione che lascia ben sperare i prossimi cinquecento fortunati che potranno godersi, abbastanza presto, tanto « mostro ».

gierre

turo. E se la concorrenza si fa pesante, come col Fiat 3500, è evidente che nel team Lancia si cerca di correre ai ripari. E la strada sarebbe stata trovata, con una operazione che risale addirittura prima alla combinazione e alla scelta del DINO. E' la strada della Maserati. Nonostante la rottura Fiat-Citroen, è possibile davvero cioè che la Stratos nella sua versione più ambiziosa possa avere per la prossima stagione il propulsore della Citroen-Maserati, il 6 cilindri Citro-Maserati dell'ing. Alfieri o la sua ulteriore evoluzione a tre litri. Pare che l'interesse sia notevole da entrambe le parti.



QUELLO CHE NON AVETE SAPUTO...

Il ritorno di Mauro Forghieri nei boxes dei bottoni Ferrari sulle piste, è stato uno degli episodi per lo meno più significativi della torrida domenica austriaca. Ecco quello showman nato di Mauro in questa sequenza. Se fossimo in America, dove i personaggi più significativi li identificano con un sostantivo qualificante (per esempio Sinatra è The Voice (La Voce), Forghieri potrebbe essere... gli Occhiali. Ecco il nostro catechizzare Merzario (con signora) in un intervallo delle prove

dal **FORGHIERI** - show alle squadre-sorpresa '74

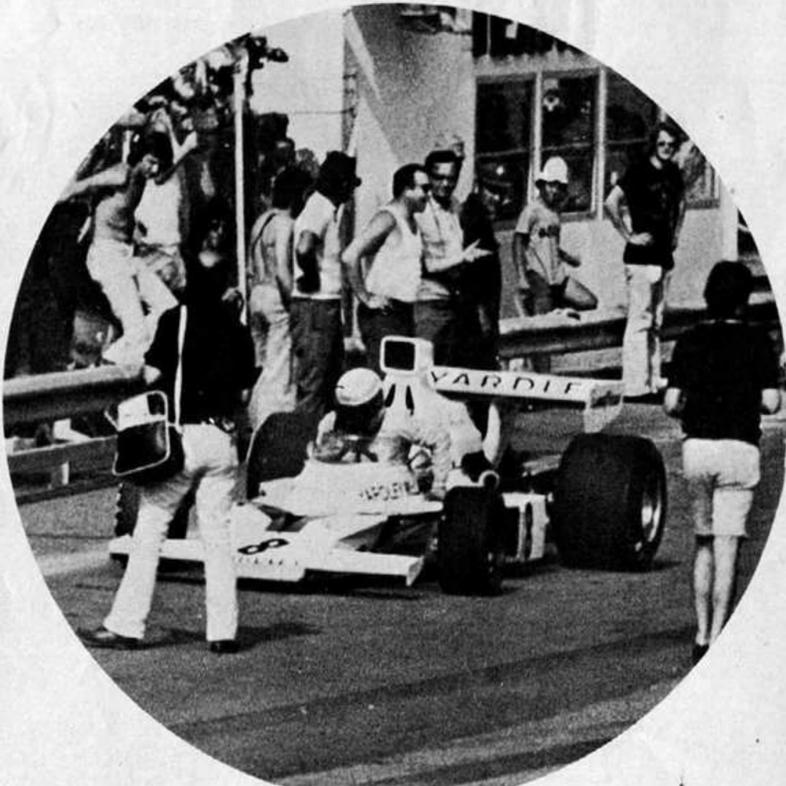


Un «CARLOS» soppianta REGAZZONI FITTIPALDI cambia sigarette

PETER REVSON, anche se non lo dava a vedere, a Zeltweg aveva un diavolo per capello. La convulsa manovra sui pedali che lo costrinse all'arruffata partenza per non andare a percuotere il posteriore del suo compagno Hulme, lo mise k.o. in duecento metri con l'olio colante.

Revson non era però solo arrabbiato perché gli sfumava una vittoria a duecento all'ora sulla quale aveva sperato seriamente, quanto perché proprio in Austria ha avuto la conferma che il suo programma '74 doveva considerarlo chiuso per lui nella McLaren, nonostante le buone performances offerte. Peter, ragazzone americano di 34 anni, professionista fino alla radice dei capelli e anche ricco miliardario che teoricamente non avrebbe bisogno di fare la vita del campione tuttorischio ogni settimana, ci ha preso gusto alla F.1 ora che è arrivato a vincere anche un Gran Premio. Ma conosce bene lui il valore del denaro e perciò non ha nulla da obiettare se Phil Kerr gli fa capire che di fronte a un grosso finanziamento **MARLBORO** che farà diventare biancorosse le McLaren già arancione Yardley, c'è poco da opporre. Anche Hulme non se la prende se questo vorrà dire che il posto da n. 1 dovrà battersele con **EMERSON FITTIPALDI**.

Sì, perché questa è la grossa novità. Ormai è deciso che Fittipaldi non rinnoverà il contratto con Chapman e il brasiliano, neodecadente campione mondiale, ha altrettanto risolto i suoi dubbi per la macchina da scegliere in sostituzione delle validissime Lotus. Dunque **FITTIPALDI**

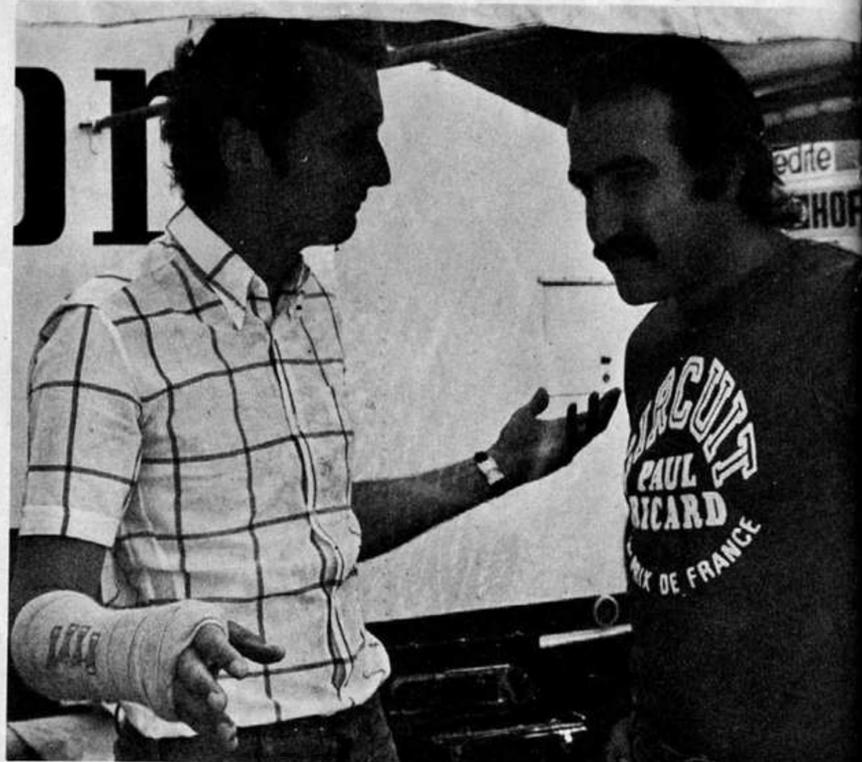


Revson ferma dopo duecento metri a Zeltweg. E pensare che era convinto fosse la sua giornata... Gli è andato tutto male: anche la sua autocandidatura alla Ferrari. Ma tanto c'è Penske che gli riserva un posto nella sua, squadra USA F. 1. Può lasciarlo pure il posto a Fittipaldi in McLaren...

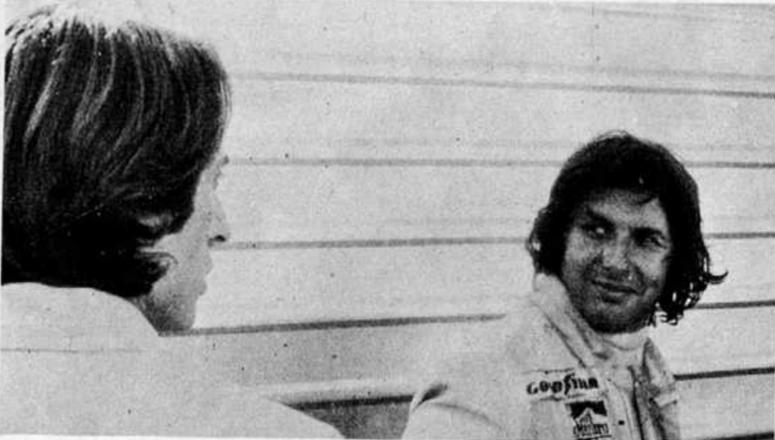
su **MCLAREN - MARLBORO**. Per questa combinazione Emerson rinuncia anche a far valere la voglia di avere nella stessa squadra il fratello Wilson, il quale però sembra escluso rimanga ormai alla **BRABHAM** con quel **REUTEMANN**, per amicizia del quale Mr. Ecclestone ha rinunciato ai milioni Marlboro che sembrava dovessero andare a lui, sempre però con la condizione Emerson Fittipaldi pilota n. 1 (quell'Emerson che si porta dietro anche lo sponsor Texaco).

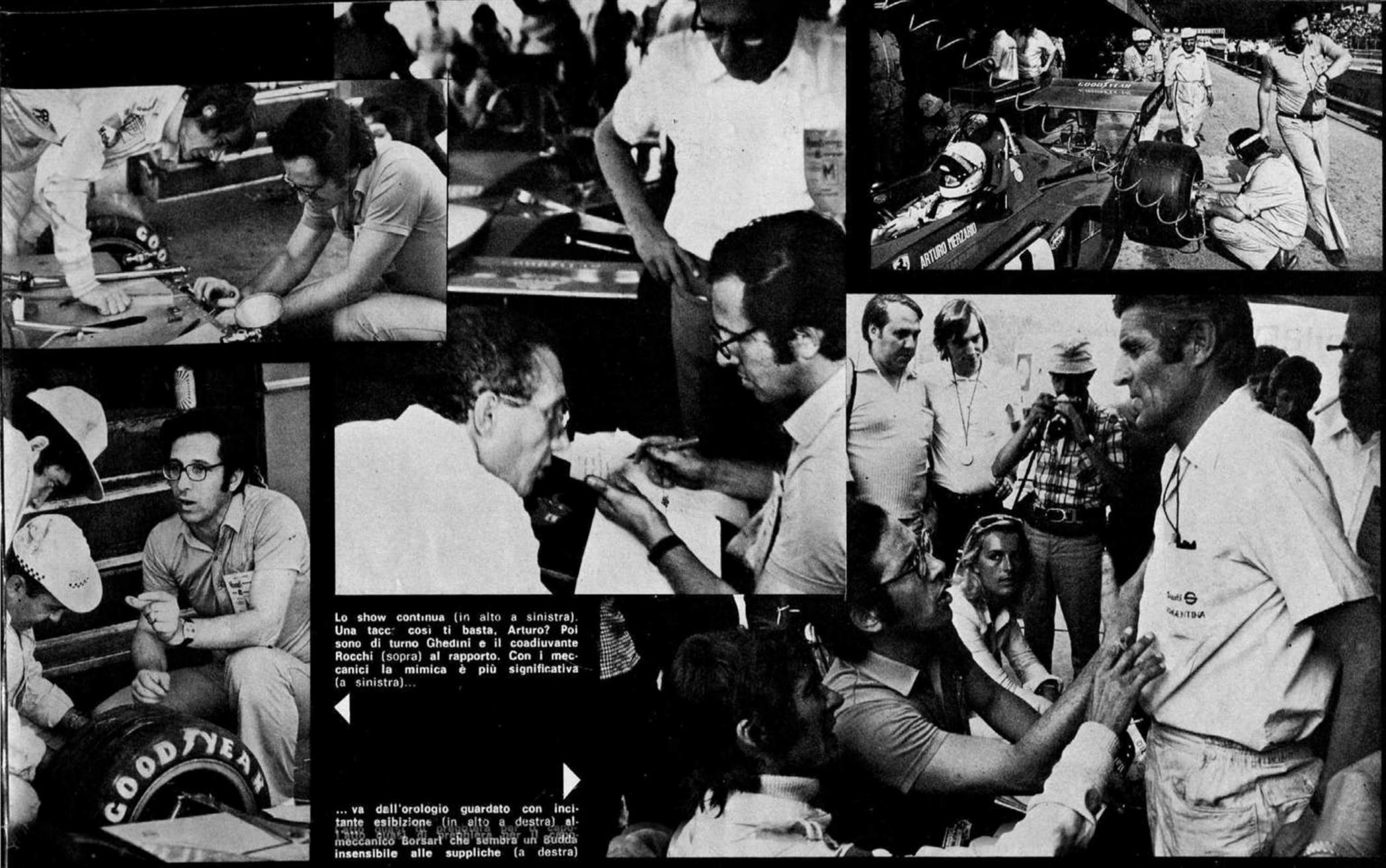
Revson si è fatto dunque capace di ciò, anche perché per

lui c'è sempre la prospettiva della F.1 americana con **PENSKE** che vuol fare una squadra tutta stelle-estricce con **DONOHUE** e il miliardario-campione. Ma si sa che l'orgoglio è l'orgoglio. E Revson che ha pensato? Sapendo che **SHECKTER** è dal canto suo candidato a nuovo n. 2 **LOTUS** ad affiancare **PETERSON**, si ricorda della difficoltà Ferrari di sostituire validamente Ickx, si va a offrire al team di Maranello! Ma al sua candidatura è stata elegantemente dribblata. Non fosse altro perché, probabilmente, si è temuto che tanto



Niki Lauda, il nuovo idolo BRM (ancora a riposo col gesso al braccio infortunato negli USA) sembra dire allargando le braccia a Clay: mi dispiace che tu sia rimasto a piedi con la Ferrari ed ora dovrete affannarti a cercare una nuova sistemazione. Cosa non facile con i tempi che corrono. Per dirla alla Fittipaldi: poche macchine e tanti piloti... **SOTTO**: Guardate quell'espressione significativa del viso di JARIER in Austria mentre è sorpreso dall'obiettivo col giovane avv. Luca Montezemolo, il già molto apprezzato nuovo dirigente Ferrari. E adesso che il «Drake» continui con le sue smentite che non ha firmato già con il francese!





Lo show continua (in alto a sinistra). Una tacc... così ti basta, Arturo? Poi sono di turno Ghedini e il coadiuvante Rocchi (sopra) al rapporto. Con i meccanici la mimica è più significativa (a sinistra)...

... va dall'orologio guardato con incitante esibizione (in alto a destra) al meccanico Borsari che sembra un suda insensibile alle suppliche (a destra)



Una foto che ormai sembra quasi simbolica, questa di Pace che taglia da terzo il traguardo del G.P. Austria, tra gli applausi del pubblico che lo ha visto insidiare la seconda posizione a Stewart ma poi quasi rimetterci il terzo con Reutemann che spunta dietro il doppiato Ganley

independente personaggio sarebbe stato un altro candidato a non facile connubio col «Drake», il quale — è noto — non digerisce i piloti troppo indipendenti. Figurarsi che, magari, si potrebbe comprare la FERRARI con i propri soldi!

Piuttosto per il futuro della squadra di Maranello si stanno per verificare grosse sorprese. Ormai era praticamente scontata l'idea che — dopo l'ingaggio di JARIER, le incertezze di sempre nei confronti del pilota italiano (Merzario a tutt'oggi, vigilia di Monza, non è stato consi-

derato degno di una parola di tranquillizzazione per il suo futuro) — il pilota n. 1 fosse CLAY REGAZZONI. E anche lo svizzero a Zeltweg ha confidato agli intimi che praticamente mancavano solo i dettagli alla definizione del suo contratto di ritorno alla Ferrari.

Clay Regazzoni purtroppo rischia di trovarsi di fronte ad una amara sorpresa, perché siamo in grado di garantire che gli hanno fatto un bel «bidone». Non vale nulla che l'anno scorso, subito dopo il contratto con la BRM, auspice la Marlboro con 80

milioni di ingaggio, Ferrari che aveva sperato di fargli abbassare le pretese, si ricredesse dell'errore e lo invitasse a Maranello chiedendogli di firmare «solo per un anno» con gli inglesi. Non vale, che nei giorni del dubbio sulle qualità della B.3, Regazzoni travestito accettasse di salire a Fiorano sulla discussa monoposto di Colombo per dare un giudizio, anche a prezzo di far saltare il suo contratto con la BRM. Non vale che, all'indomani di Silverstone, egli fosse fatto venire a Maranello, lunedì 16 luglio, per consegnare, verso le ore 11, una lettera con le sue condizioni economiche per il ritorno alla Ferrari!

Per carità, nel mondo di oggi queste sono quisquiglie. Oggi è il mondo delle smentite, delle negazioni, della sedia che ti tolgono da sotto le natiche se non viaggi con i legali. E così Clay non sa che la Ferrari '74 la vedrà col binocolo. Perché il posto gliel'ha ormai soffiato un altro pilota. Ci riserviamo un dubbio, ma è certo un «CARLOS». Se si accettano per buone le stesse dichiarazioni che leggerete appresso di REUTEMANN, non ci sono dubbi che si tratti dell'altro CARLOS, cioè il PACE brasiliano. Sarebbero bastate le due belle corse al Nurburgring e Zeltweg per ritrovare tutta la simpatia di «Pennabianca» al quale già era andato proprio a genio da qualche tempo, specie dai giorni della polemica con Merzario, nella quale non aveva faticato (c'erano dubbi?) a schierarsi contro il pilota di casa per lo straniero.

Eh no, proprio vero: Enzo Ferrari non cambia mai...

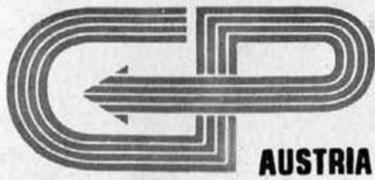
M. S.



La neo contessa Rattazzi, la bellissima brasiliana Sonia in una parentesi insolita di luna di miele si è lasciata conquistare dal marito Cristiano (nella foto con lei) alle macchine da corsa. Pare che, oltre la Ferrari B.3, la cosa che ha ammirato di più è stato... Cevert, vicino di box. Stai a vedere che Merzario invece ha perso la sua simpatia per quel «contatto» che ha messo k.o. il bel tenebroso della Tyrrell...



Il comm. Pagnossin osserva con una curiosa espressione la Brabham con i suoi colori messa a disposizione di Stommelen per la seconda volta, visto che de Adamich è sempre in convalescenza (la terza sarà a Monza). Magari lo sponsor «ceramico» si sarà convinto che il suo pilota italiano non è forse tutto da accusare per certe prestazioni, se il pupillo tedesco dell'Alfa ha mostrato poi di non aver fatto certo meglio dell'Andrea nel suo ritorno alla F. 1. A proposito del «Pagnossin R.T.» per il '74 pare si stia operando per una accoppiata de Adamich-Serblin



I rapporti di Carlos Reutemann con il clan ferrarista sono sempre improntati alla massima cordialità. Anche a Zeltweg è stato visto ripetutamente confabulare con Sante Ghedini, assistente alla direzione sportiva del team modenese. Se non fosse per queste ripetute assicurazioni negative potrebbe sussistere il dubbio di un segretissimo accordo con Maranello, da non divulgare almeno finché mr. Ecclestone non si sarà assicurato un adeguato sponsor. Altrimenti oltre il danno (della rinuncia a Carlos) ci sarebbe anche la beffa



Il battesimo di STEWART (a rituale pioggia di champagne) sul podio dell'Osterreichring E' il vincitore del G.P. Austria (come si vede nel fotocolor), Ronnie Peterson, a provvedere alla bisogna. Ma il più felice sulla pedana austriaca è Carlos Pace: per la sua bella corsa da terzo posto (e forse anche perché ha trovato sul traguardo una Ferrari?)

È tornato a casa il campione argentino

«REUT»: resto in BRABHAM

BUENOS AIRES - Contento, felice e sorridente, Carlos Reutemann è passato velocemente da Buenos Aires per raggiungere la sua città natale, Santa Fé, per ragioni di affari. La sua felicità deriva dalle buone performances in F. 1 e Marche ed anche perché attende di essere padre per la seconda volta. Naturalmente

non ci siamo lasciati sfuggire l'occasione per avere notizie fresche e dalla bocca di un protagonista, e Carlos è contento di fornircele:

— Si diceva che abbandonasse la Brabham per il Cavallino Rampante. Cosa vi è di vero?

«No, continuo con la Brabham, uno perché il mio contratto fi-

nisce a dicembre del prossimo 1974 e anche perché la vettura comincia ad andare bene e siamo in attesa della nuova disegnata da Gordon Murray che dovrebbe essere pronta in novembre, così che in dicembre la proviamo e in gennaio siamo qui all'autodromo a vedere se va bene».

— Ma allora con la Ferrari cosa succede? Proprio niente?

«Certamente da Maranello sono stato consultato sui miei progetti per l'anno prossimo per vedere se accettavo eventualmente di correre con le loro vetture, ma ho risposto che sono contento con la Brabham e non voglio rinunciare per il momento al contratto che mi lega a detta scuderia. Potrò continuare eventualmente a correre nel Marche con le Ferrari, ma ho progetti molto ampi per il 1974 cioè correre nelle 5000 se Brabham, come sembra, costruirà un telaio per detta macchina; poi cercherò di fare qualche corsa con la F. 2 che è molto difficile in Europa. Invece le 5000 sono come le F. 1 e mi trovo a mio agio in dette vetture con le quali correrei negli USA. Ma per me rimane sempre di maggior importanza la F. 1 e rimarrò legato a Ecclestone. Se Stewart, vincendo il campionato del mondo si ritira, spinto molto dalla moglie che lo vuole a casa tranquillo, vi saranno grandi movimenti fra i piloti e le squadre. La mia scuderia mi dà piena libertà di azione se andarmene o rimanere, e per il momento preferisco rimanere. I tempi cambiano ed attualmente sono spuntati piloti giovani, molto decisi, che vanno come il diavolo e ti possono togliere il seggiolino... sotto il sedere, ma finora vado bene, nelle classifiche sono sempre fra i primi sei, poi in gara una cosa o l'altra mi impedisce di andare in fondo alla corsa. Poi i motori Cosworth sono molti in gara e non fanno a tempo a prepararli a dovere. In Spagna sono stato a tiro del mio primo trionfo in F. 1, pure in Belgio ero in ottima posizione quando una biella mi ha mandato ai box; in Francia, al Ricardo, ero buon secondo quando un testa-coda mi ha fatto arrivare terzo ed arrivare dietro a Peterson e Cévert è tutto un onore specie se si pensa che il biondo Peterson lotta con tutti e con lo stesso Stewart quando è necessario, pur di vincere».

Si riparla di elicotteri

— E il caso Williamson?
«Meglio non ricordarlo, poi certamente avrete visto il film anche in Argentina ed è un documento terribile della incapacità degli olandesi a intervenire per salvare il pilota sotto la macchina rovesciata, ed era ancora vivo. E qui può tornare come doloroso paragone quello che hanno fatto i nostri pompieri con Giunti. Certamente Williamson sarebbe uscito, almeno dalla macchina, in vita. Poi il resto è nelle mani del Signore. Ora, dopo questo ultimo caso in Europa si studia attentamente un nuovo sistema per

evitare questi dolorosi episodi. Si parla di mettere un tubo di gomma lungo tutto il circuito con una derivazione verso la pista ogni 60 metri, oppure avere l'appoggio di un elicottero che sorvolerebbe permanentemente la pista nella direzione della corsa pronto a gettare una voluminosa bomba di acqua sulla prima vettura in preda ad un incendio».

— Cosa si dice della corsa 1.000 Km di Buenos Aires?

Quella foratura in OLANDA

«La Matra dovrebbe intervenire con tre vetture, mentre di quello che farà Ferrari non ho la minima idea. Io cercherò di correre con qualsiasi auto, ma se verrà Ferrari mi piacerebbe correre davanti al mio pubblico con una sua vettura».

— Per finire Reutemann, ha avuto qualche spavento ultimamente in corsa?

«In Olanda venivo a 255 km orari quando la gomma posteriore si è forata con i resti di alluminio della vettura di Lauda. Non so come mi sono salvato. Poi quel testa-coda con la Ferrari dopo aver preso un cane con la parte anteriore sinistra. Ma è la vita del pilota e se lo racconto, e qui in Argentina, vuol dire che, a parte la fifa, ho avuto anche fortuna...».

Augusto C. Bonzi

Senza la FERRARI niente MILLE KM. in ARGENTINA

BUENOS AIRES - Le notizie in arrivo dall'Europa non sono state molto confortanti ed i giornali locali hanno fatto eco, con evidente mortificazione ed interrogativi, alle dichiarazioni di Juan Manuel Fangio al Nurburgring sull'assenza sia della Matra che della Ferrari alla corsa argentina del 21 ottobre, l'ultima prevista per il campionato del mondo marche.

Dopo aver lottato tanto per riavere la data, dopo aver replicato al compianto Antonio Scavone, disgraziatamente perito nell'incidente aereo di Orly che chiedeva per il Brasile la manifestazione, ecco che mentre è in atto la fase organizzativa, giunge la notizia che le due principali contendenti Ferrari e Matra non si presenteranno.

Come è noto la Ferrari sulla carta potrebbe vincere ancora il campionato del mondo Marche arrivando prima a Buenos Aires (ma con la Matra solo al quarto posto). Ma se la Ferrari rinuncia in partenza, è inutile per la MATRA-SIMCA spostare il suo team fino in Sudamerica.

Senza la 1000 KM anche la Berta LR V8 rinuncerà ai suoi propositi di rientro, sempre che avesse trovato lo sponsor adatto. Questa macchina è pronta e mancano solo i soldi per farla marciare.

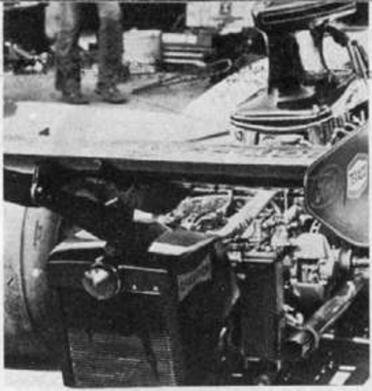
Ricambio originale: per lui non conta ma per voi sì.

Trapianto con rigetto. Non rischiatelo!



Usate ricambi originali



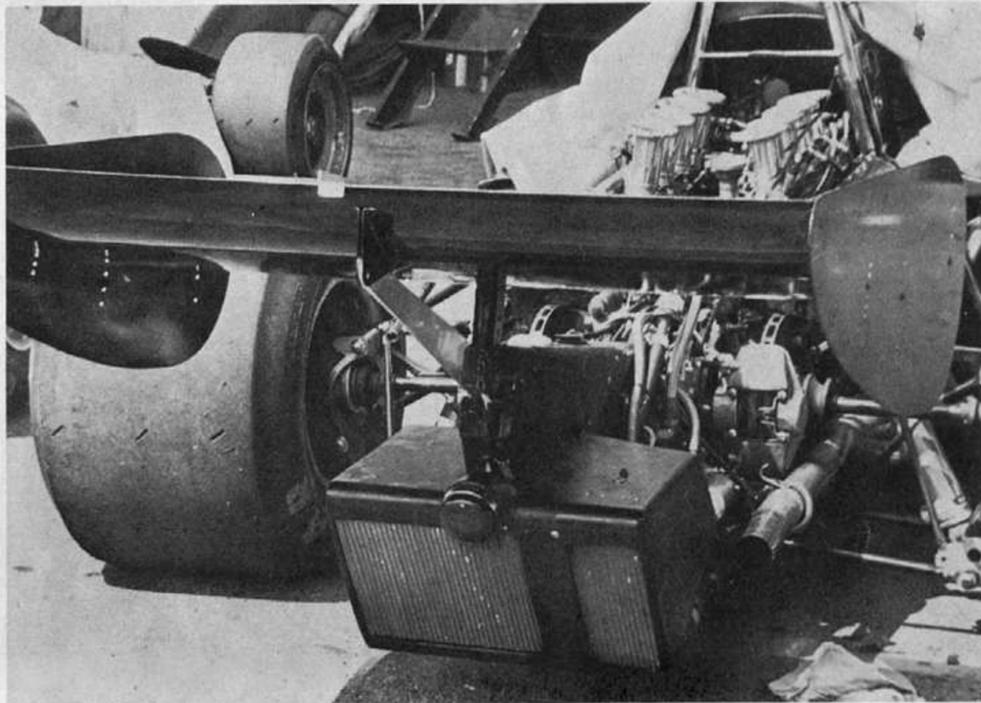


Oltre al caldo, gli isterismi, e i motopompieri a bombola, a ZELTWEG c'erano anche delle... macchine da corsa (con qualche novità)

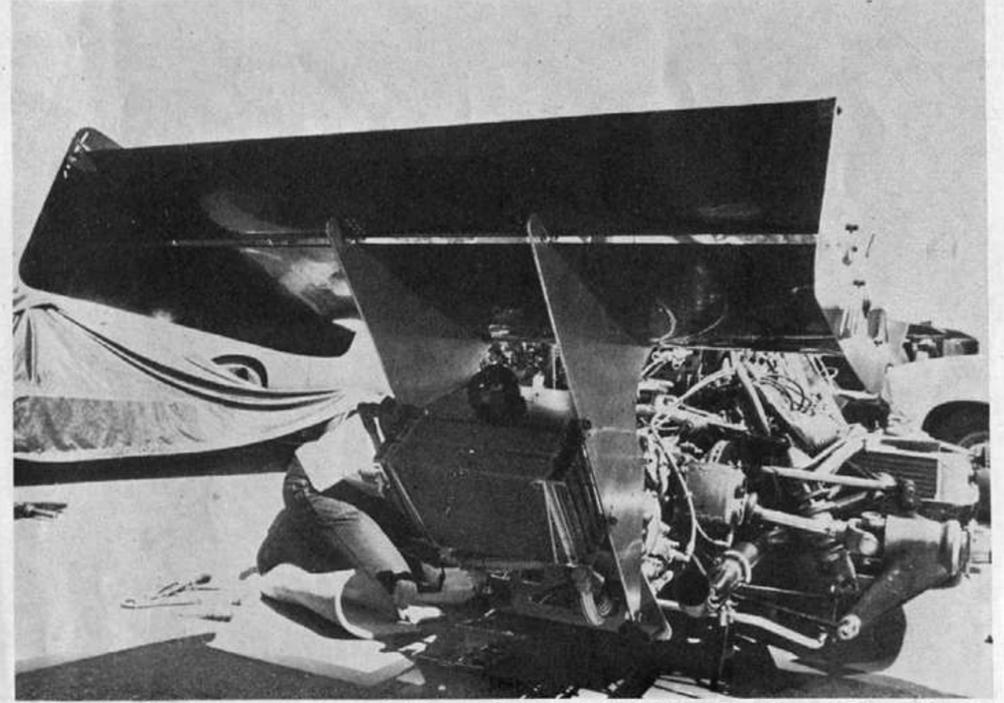


il «senno del poi»

Le monoposto con valigia



Il caldo anche quest'anno ha preteso su tutte le F. 1 soluzioni straordinarie, specie per quel che riguarda i radiatori dell'olio: in alto e sopra le modifiche alla Lotus



Anche la Shadow aveva i suoi bei radiatorini supplementari: in questo caso sono stati piazzati all'interno dei due montanti che sorreggono l'alettone posteriore

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ZELTWEG - Oltre al caldo, gli isterismi, i nuovi records della pista ed i motopompieri a bombola, chi aveva percorso le lande di Cecco Beppe per assistere al «4 Grosse Preis von Osterreich» poteva constatare con la vista e con lu' dito (accidenti agli apostrofi fuori posto!), la presenza in loco di un certo numero di vetture di Formula Uno. Forti di questa constatazione, siamo andati in cerca di ferrigne nature morte, con ovvia preferenza per le cose di casa nostra. Ma non aspettateci da noi un minuzioso elenco di ciò che è cambiato sulla Ferrari «B.3» nouvelle vague, poiché ciò significherebbe che noi stessi abbiamo in merito le idee tutte chiare, per non parlare dello spazio a disposizione.

Il becco di papero

Pur mancando il confronto diretto per la presenza di una sola macchina in Austria, possiamo prendere il responso del cronometro quale buon auspicio e sperare in un ritorno all'antico non appena si torni a disporre di motoribella (e che belva rimangano per tutto l'arco di una corsa). Abbiamo visto Arturo fare cose estroverse nei curvoni da ugga-ugga che seguono immediatamente la «rampa di lancio» con la quale si inizia il percorso. E fintanto che il

chiodo rispondeva, non era poi che quegli indiatolati che aveva davanti fossero chissà dove.

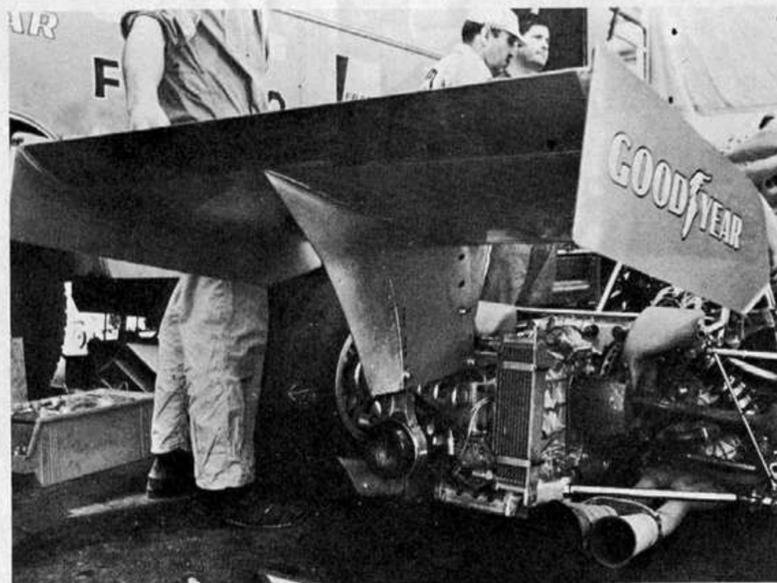
Potrebbe quindi esser solo questione di disioso pensiero, ma il fatto è che, per dirne una, la vettura aggiornata vista a Zeltweg ci ha dato l'impressione di un tutto omogeneo; mentre non avevamo potuto evitare fin dal primo apparire della scocca «inglese» e successive variazioni sul tema, una certa idea di costruzione a blocchi distinti.

Come per tutti del resto, il problema consiste nello sfruttare al massimo la potenza installata e questa omogeneità di linee non può che far del bene sia al coefficiente di finezza aerodinamica, sia al convogliamento ed alla distribuzione per buchi vari dell'aria che lambisce la fragorosa bagnarola.

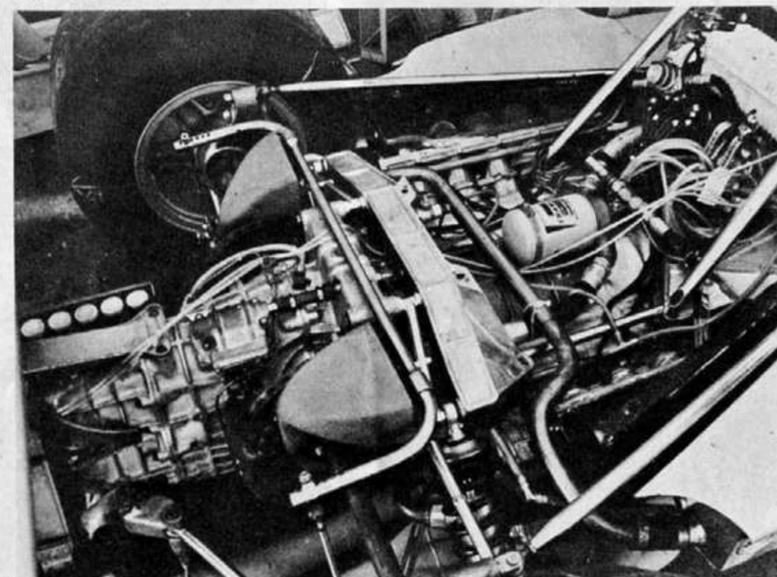
E qui abbiamo subito un esempio di quanto possa essere frustrante la corsa all'optimum, specie quando la soluzione finalmente divisata risulta già... esistere in commercio.

E' un po' il caso del nuovo muso a becco di papero con nervature, che sebbene diverso da quanto troviamo sulla McLaren, richiama gli schemi su questa praticati, seppure con le opportune varianti come il grosso iposostentatore anteriore, forse reperibile nel catalogo di qualche ditta di avioricambi.

Detta cellula alare risulta anche sovrapposta al muso, anziché attraversarlo sporgen-



La Ferrari di Arturo Merzario, ampiamente rimaneggiata in questi ultimi tempi, portava anch'essa un radiatorino supplementare (foto sopra) ma soprattutto mostrava (sotto) un retroreno del tutto inedito



do poi cogli usitati baffi; ed è bello pensare che si ha in tal modo una sezione centrale biplana, il che raddoppia la superficie schiaffeggiata dall'aria. Inoltre, furbescamente, si fa sì che fra alettone e muso l'aria stessa si infili e venga opportunamente convogliata: volete scommettere che a un certo punto delle due invisibili ma reali correnti di aria così provocate si apre la bocca vorace di apposite prese NACA?

Tubicini deformabili

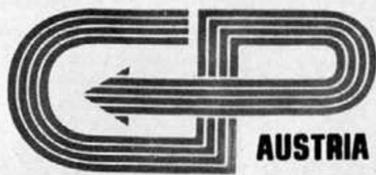
Ovviamente queste serviranno a garantire (finalmente, si spera) il necessario refrigerio ai famosi radiatori che, sulle ultime Ferrari, erano diventati un po' come le mani degli attori alle prime armi.

L'attuale disposizione sui fianchi — aspettando conferma di un efficace scambio termico — si riattacca ad un certo filone di soluzioni godibili per chi se ne pasce: la lettura delle norme in vigore a proposito di strutture protette con sandwich deformabile in poliuretaniche schiume, potrebbe causare ed ha in effetti causato qualche imbarazzo ad alcuni progettisti finché non si è osservato (ed è proprio il caso Ferrari) che i tubicini di cui si compone un radiatore SONO deforma-

Giuliano Orzali

CONTINUA A PAGINA 16





CONTINUAZ. DA PAGINA 13

bili e quindi protettivi quanto e più di un malloppo di polistirene.

Lo scopo che in questa maniera si persegue è quello di far sì che a deformazioni anche notevoli di una fiancata esterna dovute ad urto o penetrazione, corrispondano piccole o nulle ingobbature delle paratie costituenti l'abitacolo.

L'uso summenzionato dei radiatori anche in funzione di struttura deformabile contribuisce a una leggera diminuzione dei pesi, in quanto si può rinunciare a una parte di quella quindicina di chili di plastica in più.

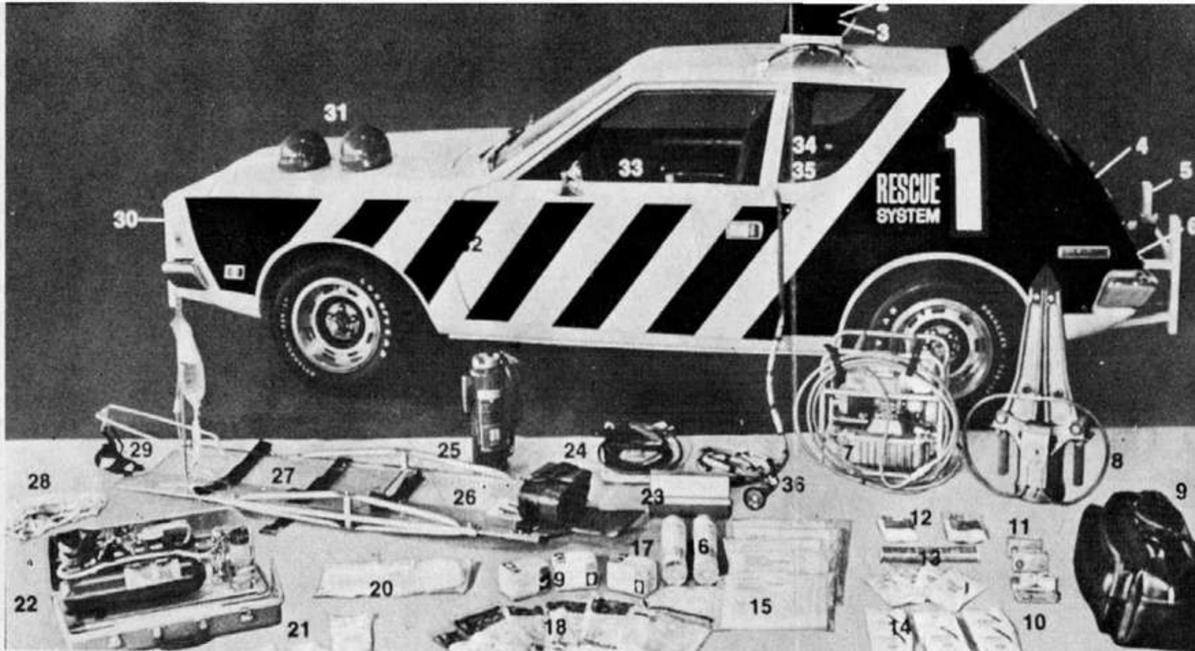
Duri e tetragoni tutti quanti, i costruttori continuano a impiegare i serbatoi flessibili in gomma del tipo a sacco, riempiti colla solita schiuma a pori aperti, illudendosi così che la benzina «trasudi» invece di sgorgare attraverso una eventuale lacerazione.

Si tenta di fare qualcosa in questo senso, usando per i sacchi mescole isobutiliche della più alta tenacia e resistenza alla foratura; nonché mediante l'impiego di connettori autosigillanti fra serbatoi e nourrice: forse tutto questo aiuta a dimenticare che almeno un nuovo tipo di serbatoio molto più efficiente esiste già.

Quanto dicevamo prima a proposito di Ferrari 312 B.3, non è certo un tema esclusivo, se osserviamo che l'odierna Formula Uno raccoglie una dozzina di modelli che differiscono soprattutto nel colore e nelle decalcomanie pubblicitarie.

Il problema, per semplice che sia nell'enunciato, rimane comunque arduo e consiste nello spremere dalla macchina ogni minima goccia di energia potenziale disponibile. Coi motori che son quello che sono, ossia su un piano di equivalenza, si finisce inevitabilmente con l'arricciare i peli alle zanzare tramite escogitazioni al limite del buddismo Zen.

Si vedano ad esempio le microferitoie ai lati del poggiatesta sulla Ensign di Rikki von Opel che sfociano sui



Tutti gli accessori che vedete nella foto in alto sono contenuti nella Highway Rescue System 1, la vetturina attrezzata per portare l'immediato soccorso ai traumatizzati in incidenti stradali. Seguendo i numerini che si vedono nella foto, dall'1 al 4 sono indicate una serie di luci, intermittenze e non e sirene che stanno in alto; coi numeri 5 e 6 vediamo robusti respingenti che possono servire a spostare l'auto o eventuali rottami; col numero 7 e 8 sono indicate le due parti più interessanti dell'accessorio principale, una grossa cesoia idraulica capace di tagliare le lamiere più resistenti; poi dal 10 al 20 tutta una serie di cerotti, garze, medicamenti particolari per

fianchi del cassonetto aria eliminando, almen così si dice, i vortici d'aria attorno alla capocchia di chi guida. La «magata» è opera dell'ing. Peter Wright, aerodinamico sopraffino della Specialised Mouldings.

Sull'aria si lavora, come già dicevamo, in molti sensi: penetrandola col minimo di resistenza all'avanzamento, ricavandone maggior deportanza, o intubandone più che si può nelle apposite canalizzazioni di raffreddamento. Ma talvolta capita anche di osservare soluzioni estemporanee e quanto meno ottimistiche. D'altra parte, non tutti i costruttori dispongono di una galleria del vento privata né, forse, della fantasia perfezionistica necessaria per spingersi a certi limiti.

L'alettone alla Bernoulli

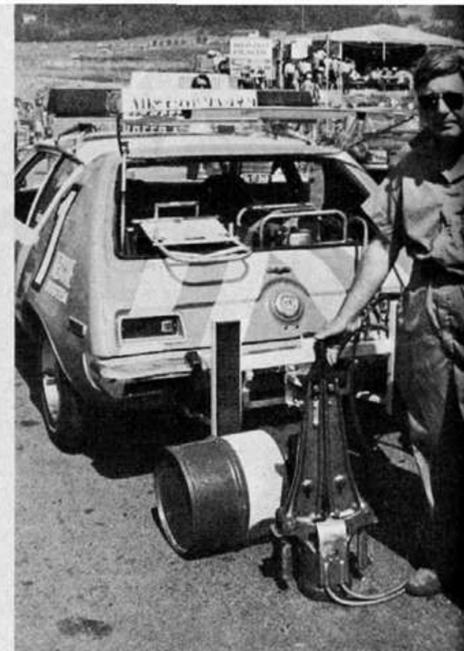
Tuttavia va ricordato che fino a non molto tempo addietro la prassi generale non prevedeva la carenatura del propulsore, mentre una lamiera piegata poteva benissimo costituire l'alettone posteriore. Oggi si è generalizzato l'impiego della presa dinamica a periscopio, utile per accalappiare aria fredda (e quindi più ossigeno per litro)

nonché per eliminare un bel po' di vortici a rimorchio.

L'alettone, dal canto suo, ha assunto un profilo aerodinamico ben determinato, magari laminare e rispondente a quanto di bello enunciò a suo tempo il Sor Bernoulli. E già che c'era, ha pure conquistato una nuova posizione assai arretrata con la quale si sottrae ad eventuali residue turbolenze. Come se ciò non bastasse, la maggior distanza del suo centro di pressione dall'assale posteriore fa da braccio di leva, magnificando in proporzione la spinta verso il basso esercitata sulle ruote motrici.

Altra raffinatezza di relativamente fresca introduzione, gli schermi di estremità caldamente raccomandati dai manuali di aeromodellismo sacri ai giovanili entusiasmi di chi scrive (coetaneo di Carlo Magno). Universalmente accettati con decreto cate-naccio, li vediamo oggi far bella mostra agli estremi di qualsivoglia superficie stabilizzatrice e c'è pure chi li sfrutta come supporti: vedi Martini-Tecno di Gordon Fowell e la già citata Ensign di Mo(rris) Nunn.

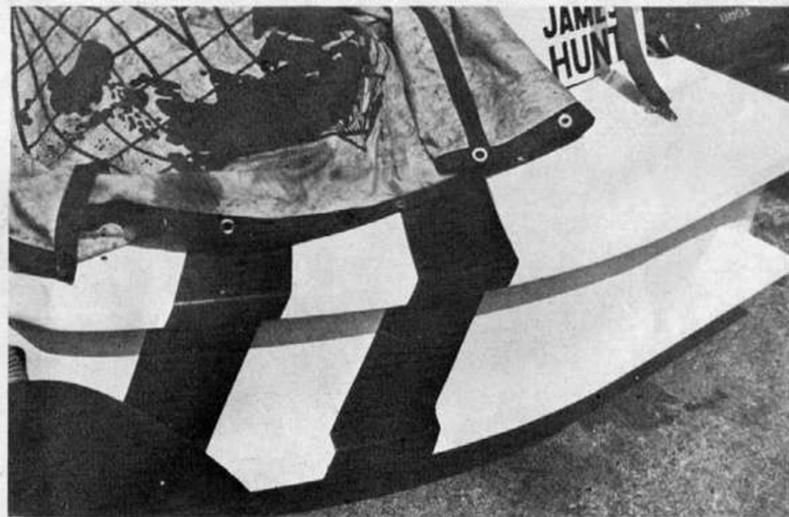
Altra soluzione aerodinamica notevole ma coi giorni contati, quella del serbatoio di olio della JPS Lotus facente anche da supporto all'alettone e contribuente alla favolosa



ogni tipo di inconveniente, dalle fratture di qualsiasi parte del corpo alle ustioni di tutti i tipi; col numero 22 un apparato di rianimazione completo, con inalatore e aspiratore per la rianimazione cardiopolmonare; poi ancora coi numeri 26-27-28-29 una speciale barella capace di contenere immobilizzando arti, particolarmente studiata per le lesioni cervicali, ma adatta anche per eventuali complicazioni alla spina dorsale; e ancora un paio di caschi Bell (n. 31) e una serie di recipienti (non visibili) ma all'interno della vettura che contengono acqua, liquido estinguente con annesse pompe per lanciarli.



La March di James Hunt presentava una serie di modifiche interessanti: sopra vediamo il musetto col labbrone deportante mentre nella foto sotto si può notare il fianco arrotondato nella parte anteriore



ripartizione dei pesi su questa vettura. Il regolamento tecnico che andrà in vigore il 1. gennaio 1974 proibisce infatti l'uso di contenitori d'olio situati a sbalzo posteriormente. A questo riguardo, è prevedibile un ritorno all'antico ossia all'ubicazione del lubrificante in un più o meno sagomato bussolotto alle spalle del pilota.

Le ridotte dimensioni di tale contenitore sulla Lotus sono una controprova di quanto si diceva poc'anzi in fatto di efficienza del sistema di raffreddamento: basta infatti che i refrigeranti non eccellano in fatto di calorie smaltite per poter osservare serbatoi olio degni d'un Leopard.

Il fenomeno accadeva, se ricordate, qualche anno fa proprio sulla Lotus (49 Mk2 s.e. & o.) che fu definita

«monoposto con valigia» mentre, più vicino ai nostri giorni, nessuno definì «monoposto con baule» la 312 che mandò Pierino in vacanza.

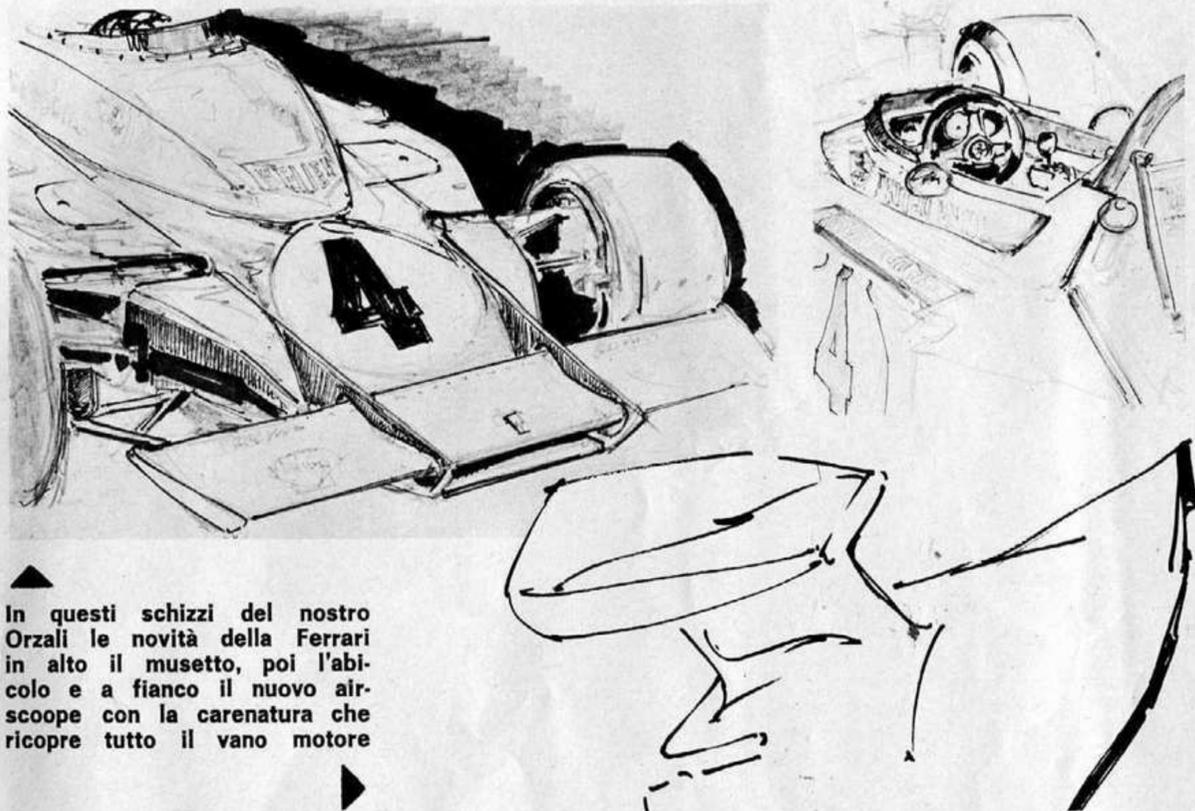
Imperdonabile distrazione, che il voluminoso ricettacolo meritava certo di farsi rivolgere l'omaggio di un pensiero: e non solo per le sue dimensioni ciclopiche, certamente opra di prestantissimo fabbro, come e quanto per il fatto di non avere alcuna funzione strutturale, al contrario di quanto potrebbe sembrare a prima vista.

Sabato mattina, o meglio pomeriggio perché le prove cominciavano alle 12,30 certo per profittare della frescura, eravamo presso la postazione Heuer nel tratto precedente la Curva Bosch. Si rilevavano con cellula fotoelettrica le velocità di punta dei viandanti,

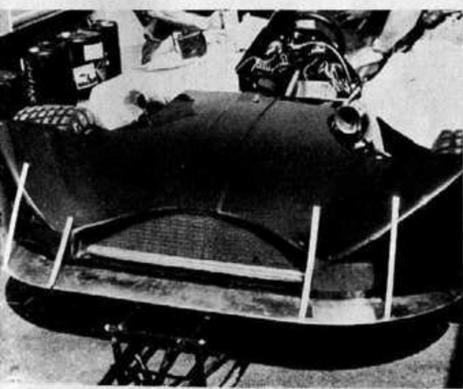
per rivederla
così
non occorre
essere fotografi,
basta
scegliere
gli obiettivi giusti
alla

PHOTO-DISCOUNT

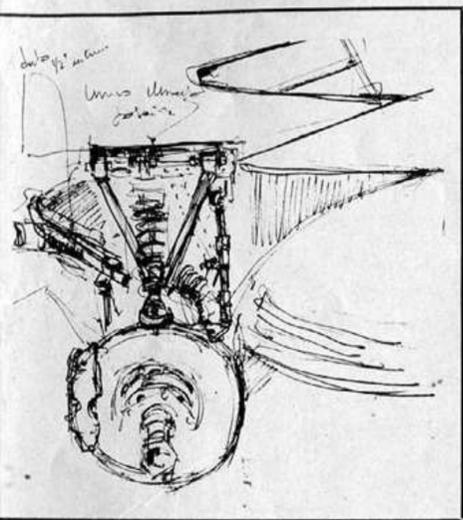
Milano Piazza De Angeli 3 Novara Corso Cavour 9 Concesio (BS) La Rinascente



In questi schizzi del nostro Orzali le novità della Ferrari in alto il musetto, poi l'abico e a fianco il nuovo air-scoop con la carenatura che ricopre tutto il vano motore



Il musetto della March di Jarier (sopra) presentava dietro due prese d'aria per raffreddare i freni: sotto lo schizzo della sospensione anteriore March



toccando per così dire con mano la differenza fra giro più veloce e velocità in assoluto.

JAMES HUNT si dimostra il principe della staccata, transitando sul raggio di luce a 287 e rotti kmh, mentre chi lo seguiva a ruota era **CEVERT**, il che serve a capire meglio certe intenzioni di vassallaggio del francese nei confronti del suo caposquadra: un probabile scherzo da prete, mandato a pallino dall'aggancio con Merzario. C'est la vie, François.

Per trovare altri prodigi fra le macchine presenti a Zeltweg, è quanto meno doveroso non dimenticare lo «Highway Rescue System 1», miagolante e manovriero veicolo da far ingiallire d'invidia James Bond.

Fra le caratteristiche dell'

HRS 1 distrattamente elencate, troviamo infatti: cerchi allargati, gomme radiali low profile, assetto «positraction», quattro freni a disco servoassistiti, servosterzo (mah...) e tutta una serie di «heavy duty» applicata ad ogni componente di trasmissione e delle sospensioni.

Un «V8» rabbiosetto e una ripartizione di pesi 50/50 fanno dell'aggeggio il sistema più sofisticato per portare il soccorso ove necessario. Ouivi giunto l'HRS 1 dispone di una dotazione fantascientifica di mezzi per il primo intervento, che vanno dalla barella scientifica alla macchina per risuscitazione cardiopolmonare.

Il fuoco viene affrontato con un fluido estinguente di tipo astronautico, la cosiddetta «acqua leggera» o light-water, che in un veicolo liquido di spargimento contiene bolle sospese di fluido estinguente. I risultati pubblicizzati sono espliciti: 200 litri di benzina in fiamme estinguibili in 20 secondi.

Meccanica base dell'HRS 1, il modello Gremlin dell'American Motors: le dimensioni ridotte hanno solo proposto qualche problema di stivatura, ma si dimostrano utili quando si tratta di intervenire celermente. D'altra parte bisogna ammettere che di quel che c'è non manca niente, compreso un forbicone miracoloso quando si ha a che fare con lamiere accartocciate e/o gente da liberare.

Con la massima gentilezza le due ganasce ad azionamento elettroidraulico esercitano sforzi di varie tonnellate, sgranocchiando se necessario lamiera d'acciaio da 4 mm. Possibile anche l'uso in divaricazione, il che rende rapidamente accessibile l'individuo da trarre in salvo: in sostanza, un qualcosa degno di quel rispetto che avrete certo provato soffermandovi davanti a una vetrina di attrezzature per la chirurgia. Non si sa se esser contenti perché la cosa esiste o spaventati perché si potrebbe talvolta averne bisogno.

Per il tecnico, basta il forbicone per scatenare ineffabili correnti di voluttà: massiccio com'è, pesa pochissimo

e lo si solleva con sorpresa come tutto ciò che è di titanio massiccio: se vi interessa farvene uno, la materia impiegata per i bracci snodati è la solita T1-6AL-4V, (lega A) reperibile in ogni drogheria.

Corpo centrale in acciaio Armco 17-4 PH AMS 5355B termicamente trattato, di quello da 180.000 libbre/pollice quadro di resistenza a trazione. Pressione di lavoro nel cilindro, 4200 PSI. Il tutto in regola con le severe norme definite dalle specifiche E71-52ASTM 192 o, se preferite, altrettanto esigenti MIL-C-6021.G.GRC, Classe 1B.

Decisamente, un Gran Premio rappresenta qualcosa di molto simile a una miniera od a un mercato persiano per chi vi si avvicina con l'intento di imparare qualcosa di più dell'odore di benzina.

Dite di no? Preferite limitarvi a saper chi ha vinto e chi è andato nel campo? Allora, forse, non riuscite ad intuire i motivi per cui gli addetti ai lavori si adattano (e non rinuncerebbero) ad una vita di emergenze ricompensata da qualche vittoria se capita. Ovviamente se il pilota è nei paraggi, il progettista rischia, come tutti, di essere travolto da sciami di fans col foglietto per l'autografo.

Se tutto questo vi lascia sconcerati e se, pensandoci, arrivate alla conclusione che per far questa vita si ha da essere almeno stravaganti, vogliamo contribuire allo studio di tale situazione riportando un passo di scuola taoistica dovuto a Chuang-tze.

«Non essere consapevole dei propri piedi presuppone che le scarpe siano comode. Non essere consapevole della propria cintola, implica che la cintura sia comoda. Il fatto che l'intelligenza non sia consapevole di positivo e negativo implica che il cuore (hsin) si trovi a suo agio... E colui che, iniziando a proprio agio, non si trova mai a disagio, non è consapevole della comodità dell'agio».

(Lao-tze, Chuang-tze e Lieh-tze erano tutti abbastanza convinti di scrivere libri molto comprensibili)

g. o.

ULTIME ORE possibili per l'organizzazione della trasferta di 15 giorni per i Gran Premi CANADA e USA

Avete deciso se andare in America?

Ecco una insolita e interessante proposta di AUTOSPRINT-VIAGGI: 15 giorni in America, in occasione del GRAN PREMIO del CANADA (23 settembre) e del GRAN PREMIO degli STATI UNITI (7 ottobre). Tra i due G.P., una meravigliosa escursione attraverso il Canada, Mid West e East Coast. Sotto leggete il programma nelle sue linee generali, giorno per giorno. In seguito, se il viaggio troverà un numero sufficiente di adesioni per poter essere effettuato, comunicheremo ulteriori dettagli. Intanto leggetevi il programma e decidete.

22 Settembre - Sabato

AZ458 (10,00-10,45) da Milano a Londra - BA601 (12,45 - 15,20) da Londra a Toronto. Sin dall'arrivo a Toronto sarà a disposizione del gruppo un autotrasportatore gran Turismo durante la sua permanenza in Nord America. Trasferimento in albergo e resto della giornata libero.

23 Settembre - Domenica

Trasferimento a MOSPORT per assistere al «GRAND PRIX OF CANADA» - Ritorno a Toronto per il pernottamento.

24 Settembre - Lunedì

Nella mattinata visita del centro commerciale e finanziario della città (Toronto Dominion Centre, Corti di Giustizia, il Municipio) ed una escursione in battello sul Lago Ontario - Pomeriggio a disposizione.

25 Settembre - Martedì

Partenza per Detroit via London e Windsor. Si entra negli USA attraverso il Tunnel sotto il fiume Detroit. All'arrivo, trasferimento in albergo.

26 Settembre - Mercoledì

La visita della città comprende due attrazioni tra le più quotate: il Greenfield Village, una perfetta ricostruzione di un insediamento coloniale, e la Ford, dalle cui catene di montaggio si può vedere prender forma l'automobile. Il Civic Centre e «downtown Detroit» completano l'escursione. La visita dura circa quattro ore. Il resto della giornata è libero.

27 Settembre - Giovedì

Viaggio di trasferimento a Chicago, via Jackson e South Bend. Arrivo nel pomeriggio e trasferimento in albergo.

28 Settembre - Venerdì

Nella mattinata giro turistico della città comprendente il «Loop», i grandi magazzini, il Chicago University Campus, Lincoln Jackson e Grant Parks, Lake Shore Drive ed il Museo delle Scienze. La visita dura circa quattro ore. Resto della giornata libero.

29 Settembre - Sabato

Giornata libera.

30 Settembre - Domenica

Partenza per Indianapolis. All'arrivo breve giro di orientamento e visita al famoso 500 Miles Oval ed al Motor Speedway Museum. Trasferimento in albergo e pernottamento.

1 Ottobre - Lunedì

Da Indianapolis a Pittsburgh, via Cincinnati. Breve giro della città quindi trasferimento in albergo per il pernottamento.

2 Ottobre - Martedì

Da Pittsburgh a Washington nella mattinata. Sistemazione in albergo. Nel pomeriggio visita della città, Capitol Hill, la Corte Suprema, la Biblioteca del Congresso, l'Istituto Smithsonian, il Monumento a Washington e la Casa Bianca, il Lincoln Memorial, Iwo Jima Memorial e la tomba di Kennedy nel Cimitero di Arlington tra i luoghi da visitare.

3 Ottobre - Mercoledì

Partenza per Philadelphia nella mattinata, con sosta a Baltimora per una breve visita. Sistemazione in albergo e pernottamento.

4 Ottobre - Giovedì

Breve visita della città nella mattinata (Independence Hall e Campana della Libertà) quindi nel pomeriggio partenza per New York. Sistemazione in albergo per il pernottamento.

5 Ottobre - Venerdì

Visita della città nella mattinata. (Times Square, Herald Square, Greenwich Village, la Bowery, Chinatown, Wall Street, Park Avenue, etc.) Resto della giornata libero.

6 Ottobre - Sabato

Giornata libera a New York. Nel tardo pomeriggio trasferimento a Elmira con pernottamento in motel.

7 Ottobre - Domenica

Da Elmira a Watkins Glens per assistere al «GRAND PRIX OF U.S.A.». Quindi trasferimento a Buffalo per il pernottamento.

8 Ottobre - Lunedì

Dopo una visita panoramica della città, partenza per Niagara Falls attraverso la Honeymoon route, vista delle cascate e proseguimento per Toronto attraverso Heritage Tower, Spanish Aero Cars, Whirlpool Rapids, Queen Victoria Park, etc. per raggiungere direttamente l'aeroporto. - BA600 (partenza ore 20,00) Toronto Londra.

9 Ottobre - Martedì

BE366 10,15 - 12,00) Londra-Milano.

E' di estrema importanza, che chi è interessato a partecipare al viaggio comunichi al più presto, ad AUTOSPRINT o alla BONONIA VIAGGI la sua prenotazione. Il viaggio si farà solo se sarà raggiunto un numero sufficiente di adesioni. La quota di partecipazione si aggira sulle 450.000-500.000.

ATTENZIONE: prenotatevi al più presto inviando la vostra adesione a: BONONIA VIAGGI, Galleria del Toro 3, BOLOGNA (tel. 27.34.10 - 26.29.60)

1

MILANO 23 agosto - L'Ufficio Sportivo dell'AC Milano comunica: «La partecipazione dei costruttori inglesi di F. 1 al prossimo Gran Premio d'Italia può considerarsi ormai sicura. Tra l'Automobile Club di Milano, organizzatore del Gran Premio e l'Associazione inglese dei costruttori è stato infatti raggiunto riguardo alle garanzie in precedenza richieste dagli inglesi un accordo che soddisfa le esigenze di entrambe le parti. Le trattative sono state per altro favorite dalla notizia confermata dell'avvocato Giovanni Monaco, legale di Colin Chapman secondo cui il tribunale di Monza ha ritenuto nulli gli atti del procedimento penale intestato contro il costruttore inglese e principalmente la perizia in base alla quale Colin Chapman era stato ritenuto responsabile dell'incidente occorso a Jochen Rindt circa due anni fa durante le prove per il Gran Premio 1971.

COSI' è
caduto

L'ULTIMATUM per il G. P. Italia

2

LONDRA, 24 agosto - Alla riunione all'Hotel dell'aeroporto di Londra dell'Associazione Costruttori F. 1 (rappresentava la Ferrari Ing. Colombo) si è confermato il futuro del G.P. d'Italia. Tutti i costruttori hanno avuto garanzia dall'AC Milano che non potranno essere incolpati per nessun incidente o inconveniente meccanico. La notizia che il procedimento contro Chapman era stato sospeso non era da sola sufficiente a placare i rimanenti costruttori; essi hanno preteso ufficiali assicurazioni che non si sarebbe potuto avere una ripetizione di questo caso o simili accuse. Soprattutto si sono garantiti che, per ogni evenienza economica (vedi perizie, depositi per penali, garanzie assicurative) garantiscano gli organizzatori. Reso noto che il caso Chapman verrà riaperto, tutti i costruttori sono stati soddisfatti e correranno il G.P. d'Italia '73 con le note assicurazioni legali. Prima della gara, le squadre visiteranno e approveranno le nuove soluzioni del circuito.

Ossigeno per CHAPMAN e per MONZA

MILANO - Il laconico comunicato stampa dell'ufficio sportivo dell'AC Milano, nel quale si faceva cenno ad «... accordi che soddisfacevano le esigenze di entrambe le parti» ha messo fine giovedì sera, poche ore prima cioè della scadenza dell'ultimatum posto dall'Associazione Costruttori di F. 1 agli organizzatori del «G.P. d'Italia», alla ridda di ipotesi che in questo ultimo mese hanno tenuto in forse la reale effettuazione della gara prevista sul circuito di Monza per il 9 di settembre.

La «corporation» in atto già da tempo in F. 1 tra piloti e costruttori (e di cui secondo i più estremisti dovrebbero entrare a far parte in futuro anche i giornalisti) probabilmente impedirà di sapere per parecchio tempo come effettivamente a Londra, nella riunione della Associazione costruttori tenuta il giorno successivo alla diramazione del comunicato, con cui in pratica veniva sancito che per il «G.P. d'Italia» Chapman non aveva nulla da temere dalla giustizia italiana, è stato valutato il fatto che gli ultimi tragici metri della Lotus impazzita a bordo della quale si trovava Jochen Rindt non finiranno probabilmente per essere rievocati nelle aule «grigie e sorde» ma pur sempre imparziali di un tribunale.

Conoscendo però gli umori dell'ambiente non ci vuole molto ad immaginare che Chapman, Tyrrell e soci considereranno questa «vittoria di Pirro» ottenuta in Italia come un ulteriore passo in avanti verso quella «escalation» all'autonomia nei confronti di ogni potere sportivo, politico, giuridico, economico che traspare da tutte le azioni del «Circus» in questi ultimi tempi.

Tuttavia proprio per questo occorre specificare che, anche se apparentemente l'ultimatum-ricatto, con cui i costruttori hanno cercato di boicottare l'organizzazione del «G.P. d'Italia» ponendo, secondo la enfatica definizione del segretario dell'Associazione costruttori, la «death-line» (linea della morte) prima al 14 agosto e poi con ulteriore deroga al 23 agosto, e attraverso

la quale in cambio di una impossibile ed incredibile «immunità» giuridica per Chapman sarebbero giunte a Milano le schede di iscrizione, sembra loro dare ragione; in effetti il «documento liberatorio» per il costruttore inglese è solo un regolarissimo e normale atto giudiziario con cui un giudice ha preso visione di un vizio di procedura sollecitato dalla difesa di un imputato, ma che certo non costituisce un precedente per vedere sotto la stessa luce eventuali casi analoghi.

Per capirlo occorre riesaminare la vicenda «Rindt-Chapman» nei suoi particolari, alla luce delle vigenti leggi di codice di procedura penale italiano, il quale, checché se ne dica, non differisce per casi del genere da quello anglosassone o di qualsiasi altro paese.

In pratica all'indomani della morte del Campione austriaco il Procuratore della Repubblica di Monza, dott. Recupero, aprì d'ufficio una istruttoria per chiarire le cause e perciò le eventuali colpe della tragedia. Fatta eseguire la perizia, il Procuratore ritenne di chiudere l'istruttoria con il rinvio a giudizio per Chapman, sotto l'accusa di omicidio colposo, in quanto secondo il magistrato certe congenite deficienze strutturali degli organi meccanici della Lotus facevano ritenere che all'origine della morte di Rindt vi fossero più colpe e negligenze del Costruttore che fatalità o negligenze ed imperizie del conduttore.

A questo punto il legale italiano di Chapman, avv. Monaco (scelto purtroppo con notevole ritardo di tempo dal patron della Lotus) grazie anche al parere simile suggerito in una riunione dell'Associazione Costruttori F. 1 dall'intelligente rappresentante della Ferrari avv. Luca di Montezemolo, oppose al collegio giudicante del Tribunale di Monza delle eccezioni di nullità all'istruttoria. Infatti secondo il difensore milanese tutta la fase istruttoria sarebbe stata viziata da un difetto di procedura.

In termini pratici i rilievi effettuati sul relitto della Lotus dal perito nominato d'ufficio dal Tribunale sa-

rebbero avvenuti senza la presenza del legale e del perito della controparte. E poi, nei termini, non vi fu risposta del giudice alla richiesta di controperizia.

Su questa sottile ma precisa controversia di origine legale e procedurale si era arenata la pratica Chapman che, con determinazione, l'avv. Monaco è riuscito a smuovere entro il 23 agosto, e a concludere con il favorevole accoglimento del suo ricorso, salvando così non solo il «G.P. d'Italia» ma anche la faccia degli organizzatori che forse con eccessivo ottimismo, trascurando il particolare che in agosto i tribunali come tutte le altre attività della vita italiana subiscono il rallentamento dovuto alle ferie, avevano accettato le «date castro» richieste dagli inglesi.

Ora Chapman potrà entrare ed uscire dall'Italia senza alcun pericolo, anche se questa era una possibilità solo teorica perché essendo il costruttore senza carichi penali precedenti o con vertenze civili di risarcimento danni da definire ben difficilmente con il solo rinvio a giudizio si sarebbe potuta temere la sua carcerazione. La sua imputazione colposa è nulla, caduta; tutto è da rifare. Cioè il problema di fondo di una istruttoria a suo carico per l'incidente di Rindt rimane. Infatti, sia pure con eventuali periti diversi, di parte e di controparte, il procuratore della Repubblica dovrebbe iniziare nuovamente l'istruttoria e poi decidere se rinviare ancora a giudizio il costruttore inglese, oppure proscioglierlo da ogni accusa.

Perciò sarà questa seconda fase che si dovrà riguardare con occhi attenti, perché sarà questo il vero problema giuridico attorno al quale non disputeranno solo i giudici ma che interesserà tutti gli appassionati di automobilismo, basandosi al limite sull'esito di questo verdetto la concreta e reale possibilità di sopravvivenza dell'attività competitiva in automobile nel nostro paese e presumibilmente in tutti quelli con legislazione di «ceppo latino».

Tito Zogli

...ma i costruttori non affrontano la tragica verità di Williamson «vivo»!

IMPORRE i serbatoi ANTIFIAMMA

Dall'autopsia l'agghiacciante verità

WILLIAMSON era illeso: lo ha ucciso l'asfissia!

LONDRA, 25. — Tom Wheatcroft, manager del pilota inglese Roger Williamson perito a Zandvoort il 29 luglio scorso durante il G.P. d'Olanda, ha ricevuto il rapporto del delegato FIA sul mortale incidente. Nel documento risulta che l'autopsia non ha rilevato alcuna ferita sul corpo di Williamson e che la morte è avvenuta per asfissia provocata dal gas del carburante in fiamme.

Wheatcroft ha dolorosamente sottolineato come Roger Williamson fosse illeso all'interno della monoposto ribaltata; e come, vivo e cosciente, abbia inutilmente atteso i soccorsi per almeno tre minuti, gli ultimi della sua esistenza. «E' l'equivalente di un omicidio», ha concluso il manager di Williamson, mettendo direttamente in causa le responsabilità dei commissari e degli organizzatori di Zandvoort.

Non risulta che i costruttori F. 1, nella loro riunione londinese che si svolgeva lo stesso giorno della accorata denuncia di Tom Wheatcroft sulla agghiacciante realtà di Williamson «vivo» e senza un graffio prima che le fiamme si alzassero violente a Zandvoort, non risulta — dicevamo — che quei signori abbiano dedicato un punto del loro ordine del giorno all'argomento.

Ormai, sia loro che i maxi-piloti hanno perso diritto di credibilità. La vicenda di Monza ha dimostrato a sufficienza che essi pensano solo ed esclusivamente ai propri interessi. Per la incriminazione di Chapman o perché i franchi svizzeri degli ingaggi sono pochi, o per evitarsi guai penali di responsabilità, persino per sfuggire a eventuali depositi cauzionali, fanno fuoco e fiamme, minacciano e attuano blocchi! Però, quando si tratta di analizzare ed affrontare il problema di un pilota che è morto solo perché nessuno, diciamo NESSUNO, si è preoccupato,

da due anni e mezzo a questa parte, di operare sul serio contro il fuoco nelle piste, a cominciare dall'impedire che esso si manifesti nelle macchine da corsa, il silenzio è... d'oro! La vicenda del serbatoio Autodelta è una prova spietata di questo colpevole assenteismo che ormai è il caso di denunciare a chiare lettere, visto che nessuno di questi signori che costruisce macchine da corsa per le massime competizioni, sente il pudore di questo atteggiamento individualistico portato alle estreme conseguenze.

Nessuno di loro ha diritto ad attenuanti. I piloti GPDA gli tengono bordone, tanto che di tutto discutono meno che di questa faccenda dei serbatoi che si immunizzano al momento del dramma. Altrettanto fanno i dirigenti delle varie C.S. nazionali, che sembrano solo occupati a «non parlare». Ma l'OMICIDIO di Williamson, come quello di Siffert d'altronde, resta! Ed è un atto d'accusa estremo, spietato; un'accusa che deve in-

durre, adesso che sappiamo la verità, ad imporre a questi mestieranti del rischio il dovere di maggior rispetto proprio verso chi gli dà credito, facendo ancora dello sport automobilistico una passione irrinunciabile!

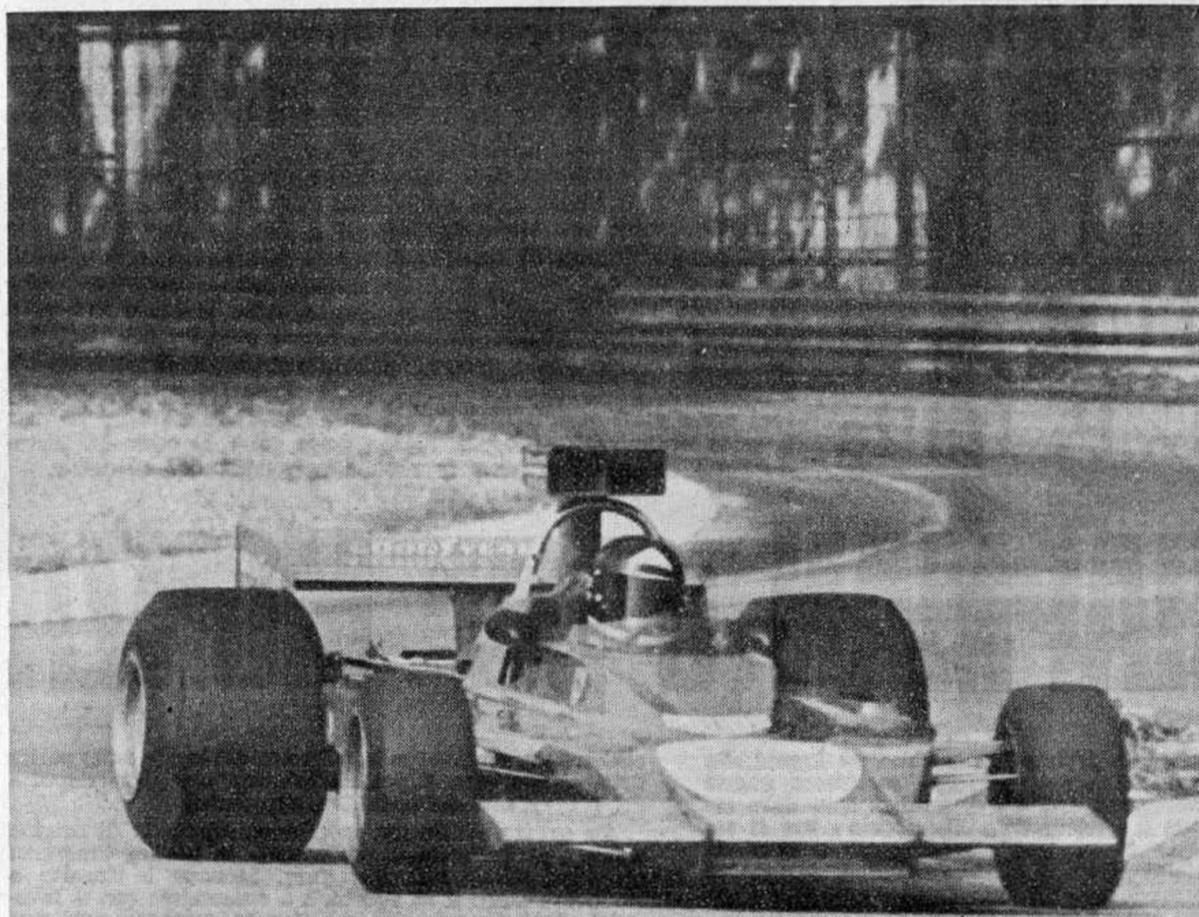
Dai costruttori non ci possiamo aspettare nulla. Lo si vide col caso Giunti a Buenos Aires. Che cosa disse il patron del pilota romano? Si trincerò dietro la CSAI e magari nella preoccupazione che i difensori di Beltoise potessero rimproverargli l'impeto agonistico del suo pilota alla ricerca di una credibilità per la F. 1! E non hanno detto nulla adesso i responsabili della March! Per la denuncia della tragedia c'è voluta la voce affranta del suo patron e sponsor! Tutti tentano di far dimenticare.

Ferrari che cosa disse in una intervista recente? Che la responsabilità del momento difficile è degli organizzatori dello spettacolo e degli errori dei piloti! E' facile, è comodo, è semplicistico.

La responsabilità è invece di tutti, dai piloti, ai costruttori che vogliono imporre le loro regole, ai dirigenti, ai giornalisti; si anche noi, perché troppi di noi queste battaglie le hanno a volte ammorbidite, lasciate cadere, ignorate. E' onesto dirlo! Ora è tempo di porvi rimedio. E forse c'è un solo modo: che anzitutto questi serbatoi vengano imposti «per legge», come si fa con le reti, i guard-rails, le fasce di sicurezza sulle piste!

Gli organizzatori sono gli unici che non possono sfuggire a responsabilità penali? E allora che si garantiscano imponendo questa cautela che vale anche per loro. Se i signori costruttori non sono d'accordo, che abbiano il coraggio di dirlo! Li sfidiamo! Ma dovranno anche dire, allora, che è «giusto», per qualche chilo di peso in meno di una macchina e per qualche decina di migliaia di lire, che un Roger Williamson, illeso sotto una macchina capovolta, debba morire!

m. s.



Gli «arrabbiati» contro la FERRARI

ICKX alla «chicane» con la B 3. Il belga si è fatto notare molto socievole e cortese con l'ing. Forghieri, col quale si è complimentato per i miglioramenti alla vettura. Jacky per il '74 parla di restare con Ferrari per le vetture sport e fa capire davvero che sostituirà Jackie Stewart alla Tyrrell

**B.3 da 37"2:
non è ancora
...sfebrata!**

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Una folla estremamente pugnace faceva da contorno alla Troupe di Maranello discesa all'Autodromo della discordia, noto anche come Nazionale di Monza, per le consuete e quest'anno più che mai necessarie prove di adattamento alla pista. Proveniente da Civenna, incontriamo un'ancora sonnacchioso Arturo Merzario mentre sorbisce il caffè della mattina: sono ancora le 09.00 e la pista è tuttora affidata alle cure dei ripulitori. Ne approfittiamo per scambiare qualche impressione sull'ormai archiviato Gran Premio d'Austria.

Ragguagliamo Arturo sul missilistico sorpasso operato ai suoi danni da Aquilino Stewart (quando il «boxer» era in piena crisi di linfatismo) e ne tratiamo la conclusione che, azzeccato il modus operandi, si poteva anche superare la Ferrari senza rimetterci una Tyrrell.

Il discorso rimaneva ovviamente fra il serio e il faceto, anche perché non siamo stati testimoni diretti del tentativo di manovra analoga che ha messo a piedi Cevert nello stesso punto. Rimane tuttavia nostro serio convincimento che non esistano presupposti di legge o di etichetta — in una situazione vecchia come l'automobilismo eppure affidata tuttora alle risorse dei coinvolti — per cui uno di questi debba all'altro il bacio dell'estremo lembo di vestaglia.

Poi Arturo va a cambiarsi e noi ne approfittiamo per occhieggiare la situazione: vettura apparentemente invariata rispetto a Zeltweg, salvo due fianchetti leggermente diversi e un modificato scoop del radiatore olio, sistemato ora sulla sinistra.

Presente uno staff di eccezione (Co-

lombo, Rocchi e successivamente Forghieri) mentre la pattuglia dei meccanici è capitanata da Ermanno Cuoghi. Fra un preparativo e l'altro arrivano le 09.53, ora della prima partenza di Merzario per un giro di ricognizione e un successivo di turistico andare (1'52"8); ancora uno di assaggio (1'47"1), poi Arturo rientra e chiede che gli si guardi una candela, facendo sì che la nostra sensazione di essere di fronte al propulsore di Zeltweg divenga quasi certezza.

Chiederemo in seguito conferma a Forghieri ma, a quanto pare, il suo intervento avviene sempre quando le decisioni riguardanti il motore sono già state prese da altri, ragion per cui rimaniamo nel vago. Anche perché, nonostante i propositi in merito, abbiamo dimenticato di girare la domanda all'ing. Colombo.

Merzario fa il suo rapportino e descrive con efficacia le condizioni ecologico-ambientali. «C'è una pista che, se schiacci, ti trovi il culo davanti nel dritto.»

La presenza di breccioline nelle chicanes appena rifatte è determinante agli effetti dei tempi non proprio da record che si sono potuti ottenere, motore spompato a parte. Anche le altre sezioni di percorso, comunque, non presentavano aderenza ottimale, tanto da richiedere ad Arturo l'impiego di un «corridoio» ripulito dai suoi passaggi precedenti.

Noto questo, sarà più facile — speriamo — ad estemporanei censori sparsi fra il pubblico, comprendere ed apprezzare il lavoro di precisione svolto da «Artario» anche senza attendere ai record assoluti della pista. Poco dopo le 10.00, altra serie di cinque giri, sempre sul «chi va là» e col motore non molto disposto alla collaborazione. Si guadagnano comunque tre secondi e mezzo ed il tempo passa a 1'43"6, mentre fa il suo ingresso in pista una Beta apparentemente reduce da un rallycross o da pesanti lavori edili: ne discende Mauro Forghieri, civettuolamente svagato come sempre in apparenza, ma senza un attimo di esitazione all'inserimento nel vivo delle procedure in corso.

Nell'arco della giornata, Merzario compirà all'incirca una cinquantina di giri, riuscendo a stabilire in fine di mattinata e nel primo pomeriggio diversi tempi di 1'39"5 sul giro e un miglior tempo di 1'39"4. Le prove di Arturo terminavano con anticipo (ore 17.40) quando, proprio all'inizio del muretto dei boxes, il motore optava per una piantata. Si concludeva così

anche la giornata, salvo per i meccanici il cui sollazzo si protraveva sino alle 22.

Venerdì, giorno successivo, Jacky Ickx si dimostrava refrattario alle superstizioni compiendo la sua rentrée al volante di una macchina di Maranello. Primo vroom alle 09.45 e primo passaggio molto abbottonato con arresto al giro successivo per un conciliabolo riguardante l'assetto avanzato col quale, a quanto pare, la macchina fa cose lubriche: Merzario, appena arrivato, assiste con pochi commenti.

Ripartendo senza modifiche, Ickx stabilisce in cinque giri la seguente progressione: (1'44"1, 41"3, 40"7 39"9, 39"0, chiedendo al rientro se la prima chicane è stata ulteriormente ristretta rispetto all'anno scorso, impressione esternata anche da Merzario il giorno prima.

Problemi: avanzano che, caricato in frenata, punta e non si rimette abbastanza rapidamente. Per infilare le chicanes, Jacky deve aspettare che si ristabilisca l'assetto opportuno e così perde tempo. (Si attendono certe molle...) Inoltre le gomme pattinano in continuazione, esibendo a ogni sosta un battistrada simile alla buccia grinzosa di certi meloni, ma quello potrebbe essere anche causa della pista ancora alquanto sporca e scivolosa.

L'allenamento prosegue serrato, mandando anche l'ora di pranzo fino oltre le 13.30; alla fine della giornata, «Pierino» avrà percorso oltre settanta giri, controllando l'effetto di una quindicina di modifiche decise volta per volta in accordo con l'ing. Forghieri.

Tali modifiche hanno visto alla ribalta l'alettone posteriore, collaudato in due versioni: una vista a Zeltweg ed un'altra di minori superficie ma dal profilo più spesso.

Serie di giri comparativi denotano maggior costanza nelle prestazioni da parte dell'ala di maggior spessore (ca. 20%), mentre quella a profilo sottile si dimostrava più critica nelle variazioni di assetto, offrendo anche maggior resistenza nel dritto causa l'assai più accentuato intradesso in corrispondenza del bordo di uscita.

Apposite regolazioni permettono su entrambe le ali di aggiustarne sia l'incidenza sia l'elevazione dal suolo, che nelle prove monzesi viene mantenuta al massimo.

In queste stesse prove, si alternano anche due tipi di presa d'aria esternamente identici ma munito, uno dei due, di un condotto supplementare per

Non tutte rose (per ICKX e tecnici B.3) nelle prove di Monza

MONZA - «Siamo qui, con il pubblico contestatore del teatro Regio di Parma...», commentava l'ing. Colombo mentre passeggiava platealmente sottobraccio all'ing. Forghieri nei boxes di Monza durante le prove della Ferrari, sentendo i commenti del pubblico che contestava «in blocco» la Casa di Maranello. Per le due giornate monzesi della Ferrari un pubblico valutato in oltre 15.000 persone ha invaso le tribune e la terrazza box, gridando tutto il suo malcontento verso la rossa vettura che non ha dato soddisfazioni ai tifosi.

Tutti contestati, dicevamo! Dall'ing. Colombo, a cui una ignota voce ha gridato: «Vai a progettare la Gilera, lascia stare la Ferrari...» all'ing. Forghieri a cui hanno gridato, mentre si avvicinava alla F. 1 da lui riveduta e corretta (degli errori altrui): «Non toccarla... altrimenti ce la rovini...».

I due tecnici contestati dal «loggione» sorridevano divertiti dalle battute, mentre camminavano fianco a fianco. Sembrava che fra i due maggiori esponenti, Colombo (FIAT) e Forghieri (Ferrari vecchia guardia) vi fosse ritrovata armonia, se non altro per gli occhi indiscreti puntati sui due.

Come sempre accade in simili frangenti sono gli «stracci» che cadono. Infatti l'ing. Giorgio Ferrari, fino ad ora responsabile delle

F. 1 in pista è ufficialmente «IN FERIE». Anche quel bravissimo capomeccanico che si chiama Giulio Borsari, pare sia stato allontanato e il suo posto è stato preso da Cuoghi, fino ad ora vice di Bellentani nei prototipi, ed ex capo meccanico della scuderia John Wyer. Marretta dunque, come alcuni anni fa quando il capo meccanico della F. 2, Vecchi, e il bravo Sinigardi abbandonarono le squadre corsa perché «non se la dicevano» con Forghieri.

Fra i più contestati nella due giorni monzese, c'era Ickx, il pilota belga arrivato per provare la macchina venerdì. Il pubblico lo ha sonoramente fischiato, invitandolo a lasciare la macchina a Merzario «che se la merita per i sacrifici che fa» nel collaudarla tutti i giorni. Poi i fischi e le paroline non proprio dolci nei confronti del pilota, tiravano anche in ballo l'avv. Agnelli che «lo ha pagato»: «Vai alla McLaren... e lascia stare la Ferrari...»; «Non rovinare la macchina che ci deve correre Merzario...»; «Ma non ti eri licenziato? Arturo: sei tu il pilota, prova tu...». E via di questo passo! Un pubblico veramente arrabbiato nei confronti della Ferrari: un pubblico che ricorda quello che l'altr'anno contestò e fischio sonoramente lo stesso ing. Ferrari e il camion che si allontanava per rientrare a Maranello. Forse per settembre è meglio che il «Drake» tenga conto di questo stato d'animo popolare.

Alcuni fra i presenti hanno poi gridato, con risa di scherno, anche il nome di Jarier, che come si sa correrà il prossimo anno con la Ferrari (nonostante le smentite). A proposito: si è saputo il meccanismo di questa scelta. Essa è stata condizionata dalla Shell-Berre francese, che, ritiratasi la Shell inglese dal finanziamento Ferrari per il prossimo anno, rimane la più forte come appoggio economico, e così ha imposto il francese alla Ferrari.

g. c.

il raffreddamento del fuel injection metering unit. La temperatura esistente sotto il cofano posteriore, dove convivono organi vitali come quelli dell'accensione e dell'iniezione (tanto per dire...) è oggetto di indagine mediante inserimento di un bulbo termometrico a dilatazione di liquido e relativo indicatore nell'abitacolo.

Persistono enigmatici busillis, con relativi problemi di squilibrio dinamico; la barriera dell'1'38" resiste ad ogni assalto di Jacky che le tenta tutte fino al limite del rischio calcolato. Finalmente, verso le 11.30, due giri premio: 1'37"9, 1'37"8.

Si ha l'impressione che la rigidità della barra anteriore prevalga su quella della barra posteriore innescando fenomeni di coricamento ciclico.

Con due tacche di meno dietro e una tacca di meno davanti si riesce, verso mezzogiorno e un quarto a fermare il cronometro sull'1'37"5. («Di meno» significa avvicinare l'attacco sulla barra all'estremo della barra stessa).

E finalmente, cambiati anche i 4 ammortizzatori inserendo quattro «speciali» Koni arriva, verso le 13.30 il miglior tempo della giornata 1'37"2. Qualcuno dice arguto: «la FERRARI non è ancora... sfibrata!»

Nel pomeriggio si fanno prove con una diversa sospensione posteriore

(dalla quale il passo ci sembra accorciato) ma i risultati non sono quelli sperati, anche se nel frattempo si era ritoccata la taratura del dosatore di iniezione, evidentemente in cerca di una miglior progressione. Anche la pressione dell'olio lubrificante veniva prudenzialmente aumentata con due giri dell'apposito bypass.

Prima della sua partenza per Linde-Bruxelles, abbiamo chiesto a Ickx se correrà il G.P. Italia con la Ferrari. Buttandola in burletta, Jacky ha definito la cosa in italiano: «Questo è grande mistero!». Poi, esaurientemente, Ickx ha spiegato che la questione doveva ancora essere decisa, dopo un suo rapporto ad Enzo Ferrari, col quale avrebbe avuto un colloquio telefonico la sera stessa o l'indomani.

Non poteva mancare a questo punto la nostra controdomanda relativa a un apprezzamento sulla macchina. Su questo punto «Pierino» è stato positivo: «La macchina va bene e sono pronto a portarla in corsa»; il che ci fa considerare scontato in partenza l'assenso di «Gran Capo Penna Bianca». Quando leggerete queste note, probabilmente il gioco sarà fatto e l'appuntamento — per tutti o quasi quelli che leggono — sarà sulla pista brianzola il 9 settembre.

Giuliano Orzali

L'Europiloti F.2
assegnato con
un «en plein»

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

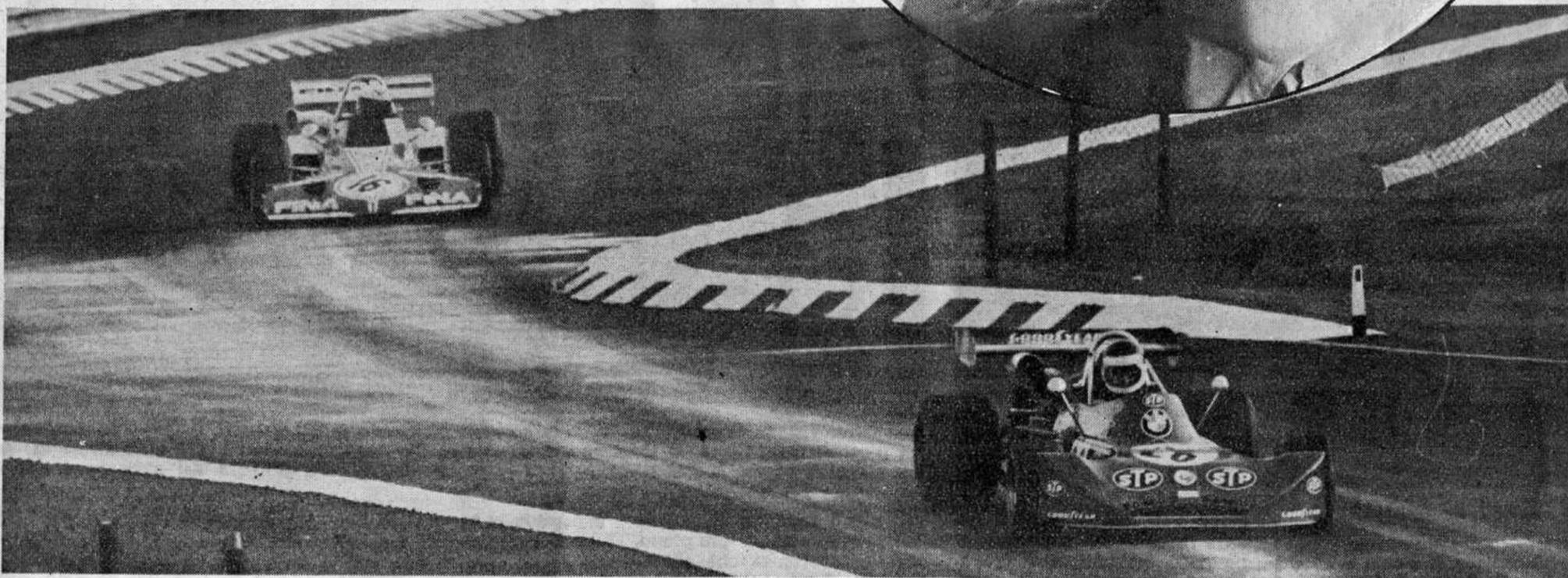
AUTO
SPRINT

domenica **SPRINT**

A PERGUSA, nella sfrenata battaglia
iniziale, è stato Depailler a finir «fuori»

Uno JARIER da far paura

Sopra, Depailler si tura le orecchie per ripararsi dal rumore (del suo Hart?): ma saranno le sospensioni in seguito a una uscita a fermare il francese. Sotto Serblin cerca di imparare qualcosa da Jarier che lo precede e va a vincere la sua 8. prova



SPECIALE PER AUTOSPRINT

ENNA - I 101 colpi di cannone sparati all'alba in onore della Madonna di Val Verde hanno fatto svegliare tutta Enna di soprassalto domenica mattina. L'unico a non accorgersi di nulla è stato Jarier, tranquillo tra i due guanciali March e BMW che lo hanno accompagnato a cogliere il Campionato Europeo con un nuovo punteggio record assoluto: 9 punti, cioè en plein. Eppure un altro pilota che non fosse stato Jarier, invece che nella beata tranquillità della sicurezza data dai successi ottenuti dal Mallory Park alla Svezia, avrebbe potuto essere preoccupato dalla minaccia delle due «Elf 2» di Depailler e Jabouille che erano state tanto veloci in prova, oppure dalla grinta di Mass spronato da Surtees a lasciare un buon ricordo in Formula 2 prima del definitivo passaggio alla F. 1 o, ancora, degli outsiders che in questa occasione erano tanti con Vittorio Brambilla in testa.

Ma non sarebbe stato da lui: anche questa volta, come tutte le altre volte in cui c'era da giocare a fondo, Jarier si è buttato nella corsa con una foga ed una grinta da fare paura. E' andato in testa facendo i numeri per tenere dietro Depailler e, quando si poteva pensare che il rivale lo potesse mettere in difficoltà standogli in scia, non è toccato a lui ma a Depailler uscire di strada.

Nella seconda manche le cose non sono andate diversamente: Jarier scatenato in testa, Jabouille con l'altra Elf 2 sulla coda e poi ancora l'avversario fermo per i troppi strapazzi al motore ed era un'altra vittoria. «Come facevo a non vincere in Italia? Qui dovevo farlo!» Diceva contento alla fine il «promesso sposo» di Maranello. Smentite o no, Jarier alla Ferrari pensa, ed è significativo che i suoi rapporti con la March vadano allentando tanto da non correre a Monza per lasciare la vettura a Purley. Il contratto potrebbe essere annullato dalla mancanza di impegno della March a fargli disputare alcune gare di F. 1 e ciò vorrebbe dire la libertà di venire ad imparare l'italiano in Emilia.

Maranello o no, Jarier è comunque un campione europeo indiscutibile come lo è la March con il suo motore BMW che è contato non poco nei successi stagionali: «dopo otto anni» diceva l'ing. Roche, responsabile dello sviluppo tecnico della Casa di Monaco «siamo finalmente arrivati a questo successo. Lo avevamo sempre pensato anche quando sembrava che avessimo messo il motore sotto terra, lo scorso anno, mentre in realtà era Quester che lo sviluppava coi prototipi». L'importanza che questo motore ha avuto nelle vicende del campionato è confermata dagli avversari «per andare con Jarier dovevamo tenere i nostri alettoni quasi a zero. Per questo nei curvoni la mac-

china era difficilissima da guidare ed è per questa ragione che mi sono girato nella curva, la quinta dopo i box» commentava sconsolato Depailler «con lui non c'è nulla da fare perché oltre a guidare forte ha tanti cavalli in più da poter tenere l'alettone inclinatissimo e quindi essere in sicurezza.»

Mass, terzo oggi e convalidato secondo in campionato, non commenta neppure: il suo motore ha scaldato e la vibrazione alla ruota anteriore destra per il cedimento di un giunto sferico non gli hanno permesso di essere nel mezzo della lotta come gli è solito. Nel complesso è stata la Surtees a deludere considerando che il costruttore inglese è venuto con tre macchine e tre piloti come Mass, Hailwood e Pace per non riuscire ad avere mai una macchina a portata del primo posto.

In tutto questo discorso sul campionato non ha ancora trovato posto Vittorio Brambilla che pur avrebbe meritato di venire citato per primo insieme a Jarier per la bellissima seconda posizione assoluta conquistata. Confermando la buona sorte che gli destina Enna, Vittorio non ha solo condotto una gara sempre alle spalle di Jarier ed al di sopra di tutti gli altri, se si escludono i pochi minuti di successo delle due meteore della Elf, ma ha anche avuto la buona sorte (cosa

CONTINUA A PAGINA 22

Gabriela Noris

Così (in 20) al via

Jarier (March 732) 1'22''73	Depailler (Elf 2 Hart GY) 1'22''86
Jabouille (Elf 2 Cosw) 1'22''91	Mass (Surtees Fina) 1'23''75
Kazato (GRD 273) 1'23''86	V. Brambilla (March 732 BMW) 1'24''08
Peterson (Texaco Star) 1'24''27	Pescarolo (Motul M 1) 1'24''41
Hailwood (Surtees Fina TS15) 1'24''50	W. Fittipaldi (Brabham BT40) 1'24''51
Schenken (Motul M 1) 1'24''57	Gubelmann (March 732) 1'24''58
Wolleck (Motul M 1) 1'24''97	Moser (Surtees TS10) 1'27''05
Serblin (Brabham BT40) 1'27''62	Vonlanthen (GRD 273) 1'27''45
Morgan (Texaco Star) 1'27''62	Pace (Surtees Fina TS15) 1'27''89
Dini (Brabham BT40) 1'29''67	Ricci (March 712) 1'31''71

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

rara per lui) di accorgersi casualmente, prima della seconda manche, che un tubo del telaio posteriore si era incrinato. Una saldatura d'emergenza ha salvato il risultato e gli ha fatto salire ancora uno scalino del podio. Ora gli manca solo quello del primo! Cosa dire degli altri se non che hanno fatto delle buone gare nelle gare?

La grinta non basta

E' stato il caso di Peterson, per esempio e quello di Schenken e Wolleck sempre in lotta tra loro e quella di Gubelmann che ha fatto un salto qualitativo notevole e comincia a far vedere perché lo scorso anno ha vinto il campione della Formula Atlantic.

Peterson merita un discorso a sé: fuor di dubbio la sua

tore potenzialmente molto buono. Insomma, una situazione precaria complicata dalle grandi manovre degli accasamenti '74.

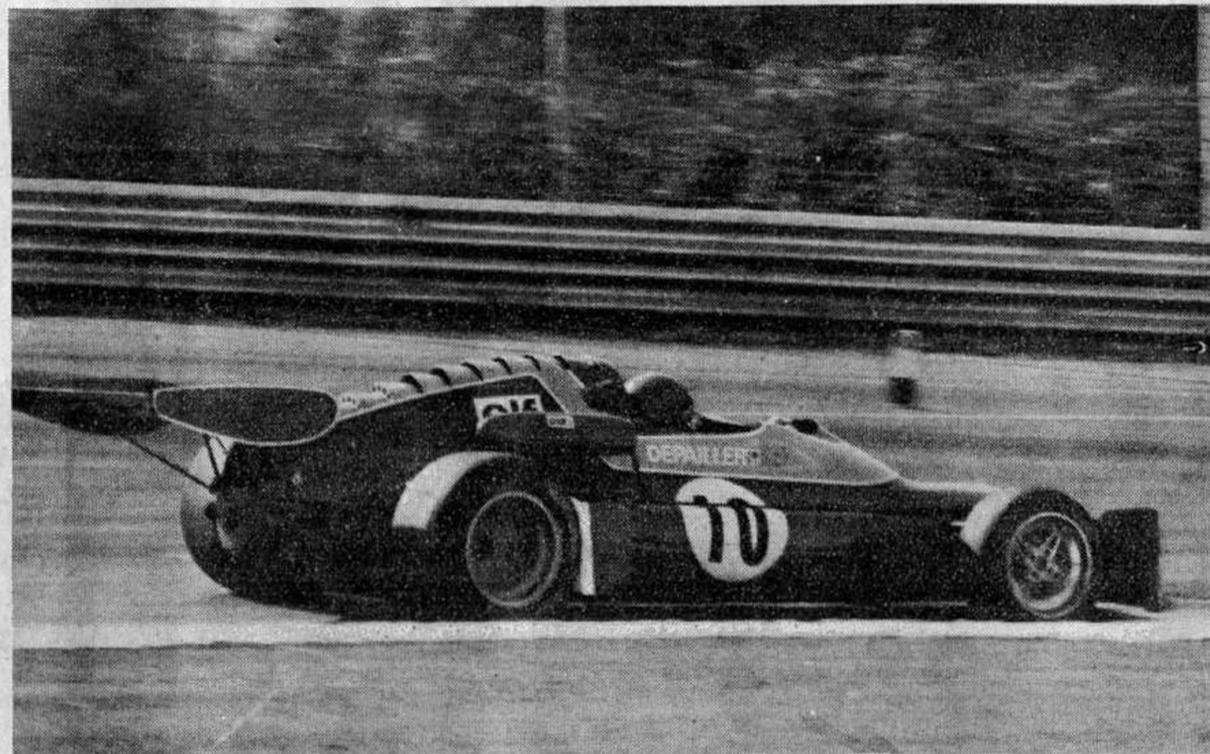
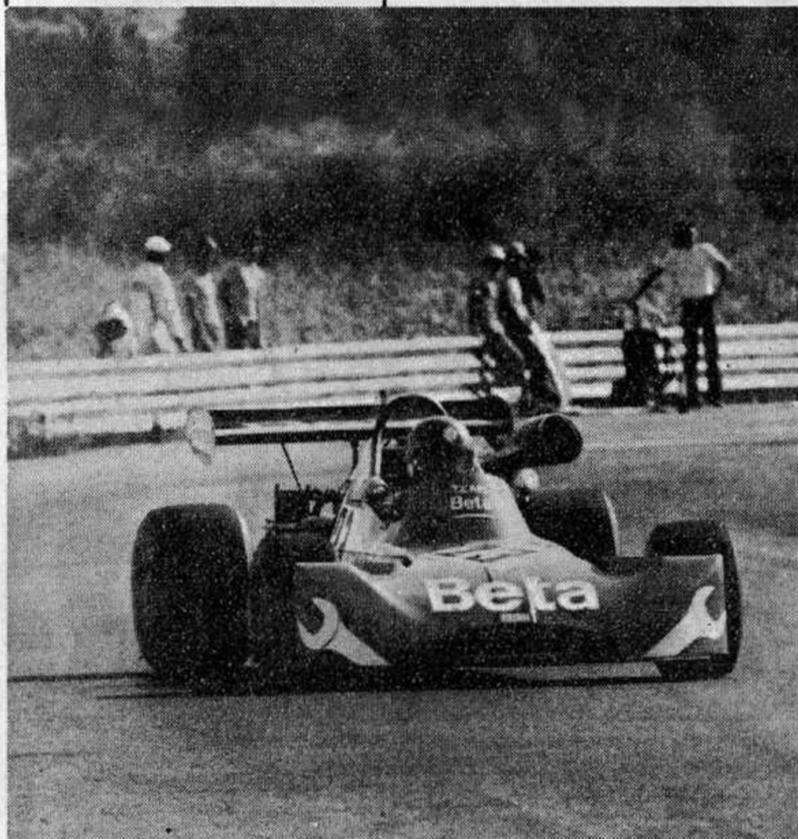
Discorso a sé anche quello degli altri italiani in pista: mentre Dini e Ricci hanno preso la corsa come hanno potuto in relazione alla macchina (motori soprattutto) ed alla esperienza o dimestichezza, Serblin si è buttato ancora una volta con molta decisione nella mischia facendo vedere di saper andare forte ma di mancare ancora di quella esperienza necessaria per guidare una monoposto da quasi 300 HP. Così, mentre da una parte si è esibito in una bella lotta con Morgan, Moser e Vonlanthen, dall'altra ha dimenticato che la macchina aveva dei mancati all'alimentazione ed ha finito con girarsi ed urtare in tutte e due le manches. E' giunto ottavo, ha preso un punto per il campionato, ma avrebbe potuto arrivare me-

Modificata la lubrificazione sulle TEXACO - STAR F. 2 di Peterson e Morgan

ENNA - Coerentemente alla tradizione gli organizzatori ennesi sono stati capaci di fare confluire sul loro autodromo un gruppo molto qualificato di piloti. Un record addirittura per i classificati CSI, ben 5: PETERSON, PACE, SCHENKEN, PESCAROLO, HALWOOD e ci sarebbe dovuto essere anche Emerson Fittipaldi se dopo Zeltweg non fosse stata necessaria la sua ingessatura al piede.

Al posto del campione del mondo, a fianco di Peterson sulla seconda Lotus Texaco ampiamente modificata nel circuito lubrificante con l'adozione in coda di radiatore e serbatoio della F. 1, è stato invitato DAVID MORGAN. L'inglese, dopo aver rinunciato alla sua CHEVRON per le troppe rotture, ha così trovato nuovamente la via della pista anche se le Lotus non sono ancora ai vertici.

Surtees è venuto col suo camion carico di ben tre macchine perché, insieme ad Hailwood e Pace non poteva mancare Mass



A sinistra: Vittorio Brambilla, col brillante secondo posto alle spalle di Jarier, è divenuto il beniamino dei tifosi di Enna. Sopra, la ultracarenata Elf di Depailler, velocissima in prova, è stata messa KO da una uscita di strada. A destra, Carlos Pace (Surtees) davanti alla GRD-273 del giapponese Kazato

Così al traguardo

XI G.P. DEL MEDITERRANEO - Gara Internazionale di velocità in pista, di F. 2 - Pergusa, 26 Agosto 1973.

1. manche: 1. Jarier (March 732 BMW) 41'47''4, media 208,686 kmh; 2. Vittorio Brambilla (March 732 BMW) 42'09''9; 3. Jabouille (Elf 2) 42'18''3; 4. Mass (Surtees Fina TS 15) 42'32''2; 5. Schenken (Motul M1) 42'44''8; 6. Wolleck (Motul M1) 42'46''7; 7. Gubelmann (March 732 BMW) 43'13''6; 8. Peterson (Texaco Star) a 1 giro; 9. Serblin (Brabham BT40) a 2 giri; 10. Dini (Brabham BT40) a 2 giri; 11. W. Fittipaldi

Giro più veloce: Depailler 1'22''4 alla media di kmh. 211,675.

2. manche: 1. Jarier (March 732 BMW) 42'06''2, media 207,133 kmh; 2. V. Brambilla (March 732 BMW) 42'12''9; 3. Mass (Surtees Fina TS15) 42'35''1; 4. Schenken (Motul M1) 43'02''2; 5. Wolleck (Motul M1) 43'02''5; 6. Peterson (Texaco Star) a 1 giro; 7. Gubelmann (March 732 BMW) a 1 giro; 8. Morgan (Texaco Star) a 1 giro; 9. Moser (Surtees TS10) a 1 giro; 10. Serblin

Giro più veloce: Jabouille 1'23''2, alla media 209,639 kmh.

CLASSIFICA per somma dei tempi: 1. Jarier (March 732 BMW) 1.23'53''6, media 207,907 kmh; 2. V. Brambilla (March 732 BMW) 1.24'22''8; 3. Mass (Surtees Fina TS15) 1.25'07''3; 4. Schenken (Motul M1) 1.25'47''5; 5. Wolleck (Motul M1) 1.25'49''2; 6. Gubelmann (March 732 BMW) a 1 giro; 7. Peterson (Texaco Star) a 2 giri; 8. Serblin (Brabham BT40) a 5 giri; 9. Dini (Brabham BT40) a 7 giri.

classe e la sua volontà di andare forte anche con macchine poco brillanti, si è trovato ancora nelle mani una Lotus Texaco molto lontana da quella che si intende una F. 2 competitiva. Ha corso con tutta la grinta ed è finito settimo, un risultato che lui stesso non prevedeva tanto buono. Ma, ci si chiedeva, perché una Lotus va così male? La ragione più probabile è che con la F. 2 Chapman stia tirando i remi in barca e cerchi di spendere il meno possibile per finire l'anno.

Il grande assente

Con Emerson Fittipaldi sul piede di partenza e la Texaco che lo segue c'è ben poca probabilità che il programma F. 2 continui sotto questa forma il prossimo anno. Che poi le cose non vadano molto bene lo dimostra anche il fatto che qui ad Enna non sia venuto nessuno della Novamotor che pur ha speso tanto tempo e denaro per sviluppare un mo-

glio e più soddisfatto se solo fosse andato un po' più piano. E' una esperienza che gli sarà utile. Bene, col campionato concluso attorno al lago le ultime prove serviranno per riscattare i ruoli e per le decisioni '74. L'alloro di Mingrino e dei suoi bravi collaboratori ennesi, andando al nuovo campione europeo ha premiato anche la vitalità di Enna che con la nuova variante alla pista in programma per l'inverno si conferma l'autentico impianto del Sud.

g. n.

● La GOODYEAR TIRE e RUBBER Co. sostiene che l'esperienza delle corse è utile alla produzione di serie, sia per quanto attiene ai pneumatici ed ai cerchi, sia per quanto riguarda le sospensioni. Le tecniche adottate per le vetture da competizione sono una guida necessaria da portarsi alle vetture di serie.

● Una serie di motori a turbina a gas verrà realizzata, verso la fine degli anni '70, dalla INDUSTRIAL TURBINES INTERNATIONAL che in tal senso ha raggiunto un accordo con Garret Co., Mck Trucks, AB Volvo e Kloeckner Humbolt Dutz.

impegnato in campionato. Per pace, Surtees ha messo in pista una nuova macchina che apparentemente ricorda la F. 1 ed è la prefabbricazione della F. 5000 che verrà prodotta il prossimo anno. Con le pance laterali (fatte poi smontare dai commissari tecnici che non disponevano della circolare CSI di inizio anno che consente maggiori dimensioni sui fianchi) una profilatura sulla coda, il muso della F. 1 ad unghia ed attacchi degli ammortizzatori posteriori più bassi, la macchina appare possente per la F. 2 ma dovrebbe risultare molto agile in F. 5000 essendo sostanzialmente uno sviluppo della TS15.

Anche il team Rondel ha portato 3 macchine per il vincitore dello scorso anno Pescarolo, per Schenken e per Wolleck ma senza modifiche rispetto al solito.

A tenere alta la qualità del 20 presenti, oltre ai 5 piloti CSI ed ai loro compagni di squadra, ci sono naturalmente gli altri del campionato, primo fra tutti Jarier con ben 3 March-BMW a sua disposizione! Poi Depailler e Jabouille, quest'ultimo con una nuova Elf apparentemente identica alla precedente ma modificata nella geometria dell'avantreno. Con 2 macchine a disposizione anche V. Brambilla: la March-BMW normale e quella equipaggiata dal motore Schnitzer entrambi coi colori Beta.

Per completare lo schieramento bisogna aggiungere W. Fittipaldi con la Brabham-casa modificata ampiamente nel retrotreno e nel passo, Serblin con la Fina Brabham dell'ultra ingessato de Adamich, Dini con la stessa macchina coi colori Marlboro usata abitualmente da Venturi, Kazato che ha montato sulla sua GRD il motore BMW di Schnitzer, gli svizzeri Moser e Vonlanthen, l'americano Gubelmann ed il nostro RICCI con la Vecchia March 712-Armadori.

ENNA Il via alla prima manche viene dato alle 15,10 con una decina di minuti di ritardo sull'orario previsto. Sono schierate venti vetture essendo stato ripescato in extremis Ettore Ricci, che pure non aveva ottenuto in prova il tempo minimo di qualificazione.

In prima fila è la March di Jarier (1'22"73 in prova) e la Elf 2 di Depailler, seguita dall'altra Elf 2 di Jabouille e dalla Surtees Fina di Mass, quindi Kazato, Brambilla e Peterson (schierato in questa posizione grazie a una svista dei cronometristi durante le prove) e Pescarolo. Al via il più lesto a scattare è Jarier, seguito a brevissima distanza da Depailler e via via da tutti gli altri. Il neo campione d'Europa resterà al comando per tutti i trenta giri della prima manche senza che nessuno possa minimamente insidiarlo. Già al primo passaggio transitano alle spalle di Jarier, Depailler, Vittorio Brambilla — partito assai bene — Mass, Kazato, Schenken, Jabouille, Wilson Fittipaldi, Peterson e Hailwood. Non ci sono grosse novità fino al terzo giro, quando Kazato si ferma ai box (operazione che si ripeterà poi ancora al sesto passaggio) per fare sistemare il musetto del-

Dal 1° all'ultimo giro monologo dell'europeo

Vittorio nella corona

Un'emozione per SERBLIN

la sua GRD, danneggiato da una toccata all'uscita della seconda chicane.

Al quinto giro Jarier precede Depailler di 2"3, Brambilla di 2"8, Mass di 3"1 e Jabouille di 4"1. Proprio durante il quinto passaggio Wilson Fittipaldi investe nel rettilineo opposto ai box i segnapista in gomma che delimitano la sede stradale danneggiando il musetto della sua Brabham, col risultato di dover star fermo ai box un paio di giri per la sostituzione.

David Morgan in vece è costret-

to a rinunciare a questa prima manche, dopo aver navigato nelle posizioni di centro, per la rottura avvenuta al settimo giro del serbatoio del carburante, che finisce con l'allagare l'abitacolo. Dopo aver condotto con un vantaggio di circa 2" e mezzo su Depailler, Jarier al decimo giro recede il portacolori della Elf 2 di appena 1"2: poi dietro Brambilla, Mass, Jabouille, Schenken, Pescarolo e Wolleck. Frattanto prendono la via dei box Moser (frizione K.O.) e Hailwood (motore) mentre al

12. passaggio Serblin porta il cuore in gola ai seimila che affollano più o meno abusivamente in ogni angolo la tribuna con un testa-coda tanto spettacolare quanto « incruento » alla seconda chicane.

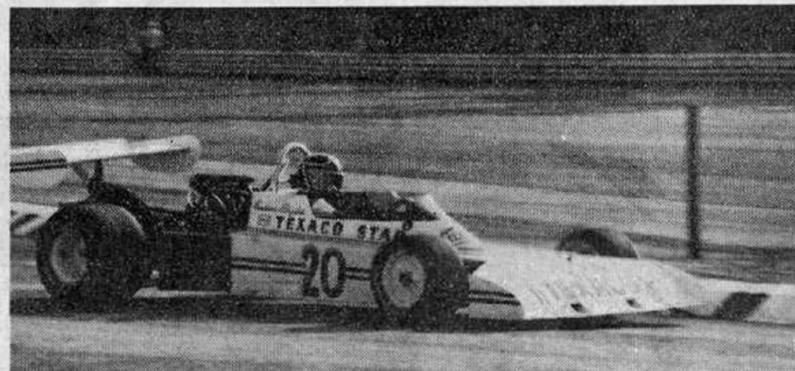
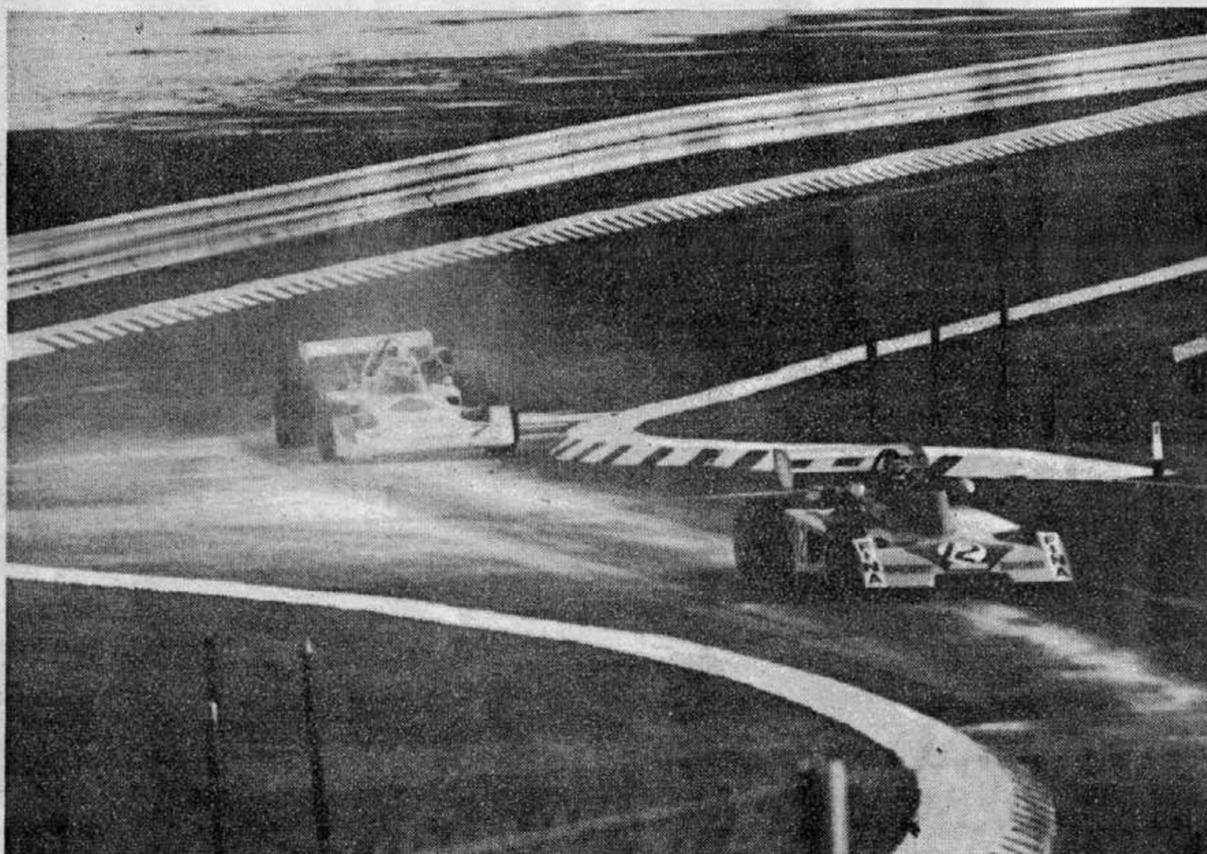
Ormai la corsa ha pochi colpi di scena, e fra questi una spettacolare uscita di pista di Depailler al curvone del cancello con danni assai evidenti alle sospensioni posteriori della sua Elf 2 e soprattutto il passaggio conseguenziale di Vittorio Brambilla in se-

conda posizione, fatto che accende il tifo dei presenti per il vincitore della recente Coppa città di Enna.

Mentre il monzese passa a talonare, a una decina di secondi (che diventeranno poi quasi venticinque alla fine della manche) Jarier, la sfortuna si abbatte — mandandone arrostito il motore — contro la Motul di Pescarolo che deve ritirarsi al tredicesimo giro mentre si trova in settima posizione. Da questo momento la corsa non ha più storia, con Jarier sempre saldamente al comando e se si esclude il rientro ai box di Pace, anche lui con il motore (Hart) fuori uso, per il francese si riduce tutto a una passeggiata, ovviamente impegnativa quanto si vuole (a 208,6 kmh di media...) ma in fondo sufficientemente rilassata dopo la sfuriata iniziale. All'arrivo applausi a go-go per Jarier e soprattutto per Vittorio Brambilla autentico idolo del pubblico siciliano dopo il successo di ferragosto. Dietro Jarier e Brambilla finiscono nell'ordine Jabouille, Mass, Schenken, Wol-

Giulio Mangano

CONTINUA A PAGINA 24



Sopra — al posto di Emerson Fittipaldi si è visto David Morgan al volante della Texaco Star — sotto — Dini aveva la Brabham BT 40 della Scuderia Nettuno con la quale corre solitamente Venturi nelle salite



Sfida alla francese già dalle prove

(per BRAMBILLA jr. un motore surriscalda)

Enna - Nelle prove Jarier ha beffato un po' tutti: ha cominciato girando ai livelli molto buoni di 1'24" e poi 1'23" e qualche decimo già dopo 6 o 7 giri, quando la macchina era ancora da regolare e per lui la pista praticamente nuova. Poi ha iniziato ad alternare alla sua macchina solita quella usata abitualmente da Beltoise con diverse soluzioni di gomme (alte-basse e con diverse mescole) di rapporti e di alettoni mettendo tutto a punto in maniera perfetta. Durante tutto questo tempo i due piloti delle Elf 2 Depailler e Jabouille sono partiti in tromba segnando una serie di record che sembravano inavvicinabili: 1'23"19 Jabouille alla fine della prima giornata (media vicina ai 210 kmh) e poi 1'22"81 Depailler e 1'22"91 Jabouille sabato pomeriggio. « Questa è una gara Elf » dicevano alla March; « ab-

biamo una prima fila blu » dicevano alla Elf e tutto sembrava sistemato. Invece il sistema-situazioni è stato ancora una volta Jarier, a 15 minuti dalla fine delle prove, quando è sceso da solo e guidando al limite estremo (più di una volta è andato dritto in chicane) è riuscito a portare il suo tempo a 1'22"73 con quasi 211 di media. Spina in pieno cuore per la Elf ma Combs non ha voluto che Depailler e Jabouille tentassero ancora la sorte « Dopo l'esperienza della Svezia quando Patrik ha compromesso tutto proprio nelle ultimissime prove, preferiamo non rischiare all'ultimo minuto. La corsa è lunga e, soprattutto, è domani ».

Dietro ai 3 francesi ma con un gradino più in basso per via di una frizione fuori posto che rendeva difficile l'innesto delle marce, è rimasto Mass. Chi ha fat-

to ottime cose è stato Kazato, sempre a suo agio sui circuiti « da pelo » ed ora coadiuvato dal motore BMW-Schnitzer che rende ben più competitiva la sua GRD

Il 5. tempo del giapponese è stato migliore anche di quello di Vittorio Brambilla che si è trovato più a suo agio con la macchina spinta dal motore BMW-Casa (anche se revisionato direttamente da lui) piuttosto che con l'altra spinta dallo Schnitzer ma travagliata da problemi di surriscaldamento.

I piloti classificati CSI, quelli più pagati per intenderci chiaramente, sono rimasti un po' indietro con Peterson migliore tra tutti solo perché i cronometristi gli hanno regalato 2 secondi nelle prove di venerdì prima che andasse a sbattere sul guard-rail. Riparata la macchina sabato lo svedese ha rotto subito il motore e

guidando l'altra Texaco di Morgan non ha saputo fare meglio di 1'26" Morgan era rimasto di oltre un secondo al di sopra di questo tempo ma a sua scusante va detto che venerdì era stato subito fermato dalla rottura del motore. Di fatto è stato quindi il vincitore 72 Pescarolo, con la sua poco brillante Motul ad essere il migliore dei piloti A, di misura su Hailwood il cui motore è stato poi sostituito. Molto vicini, tutti nel secondo di 1'24", anche W. Fittipaldi con la macchina riportata come l'originale dopo il poco felice tentativo di modifiche provato venerdì, Schenken, Gubelmann e Wolleck. Lontanissimo invece Pace che è finito quasi subito contro la barriera Armo come aveva fatto Peterson il giorno prima. Anche nel caso del brasiliano i meccanici hanno potuto rimettere

le cose a posto sostituendo interamente la sospensione.

Serblin con la Brabham della Fina e di de Adamich, ha penato molto per un difetto all'alimentazione accusato nelle curve a sinistra. Solo a fine prove le cose sono andate un po' meglio grazie anche ad un diverso convogliatore d'aspirazione. Problemi ancora maggiori per Dini e Ricci: tutti e due hanno potuto provare una sola giornata.

Ricci il venerdì, quando una biella gli ha sfondato il monoblocco lasciandolo con un tempo troppo alto per qualificarsi.

Dini il sabato per il tardato arrivo della macchina; dopo 2 anni che non guidava una monoposto di F. 2 ha dovuto ambientarsi ed i guai di motori non l'hanno certo facilitato.

g. n.

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

leck, il sorprendente Gubelmann e l'indispettito Ronnie Peterson che con una capricciosa Texaco Star finisce — solo per la sua classe e il suo impegno — primo dei doppiati e ottavo.

Rimangono in quattordici

La seconda manche con i soliti dieci minuti di ritardo, vede al via quattordici vetture con Jarier e Brambilla in prima fila davanti a Jabouille e Mass. Ancora una volta il più lesto a scattare è Jarier, dopo che Brambilla nei primissimi metri aveva guadagnato qualcosa. Al primo passaggio transitano nell'ordine, alle spalle dell'inafferrabile Jarier, Brambilla (distaccato di un secondo), Jabouille, Mass e Wollek; seguiti da Peterson, Schenken e Gubelmann. Al terzo passaggio però, con una impennata improvvisa, Jabouille tenta il colpaccio e dopo aver superato Brambilla comincia a rosicchiare decimo su decimo al capo fila Jarier: il distacco tra i due si riduce infatti a so-

che lo ha privato dell'uso della quinta marcia, un nuovo testacoda di Serblin, autore di una bellissima seconda manche, (eccezionali i suoi duelli con Peterson, seguiti con attenzione e per lungo tempo dal pubblico) a tre giri dal termine, quando già il motore stava per mollarlo, e lo scoppio della gomma posteriore sinistra di Vonlanthen al penultimo passaggio. A proposito di pneumatici sgonfi anche Schenken ha finito un una gomma K.O.

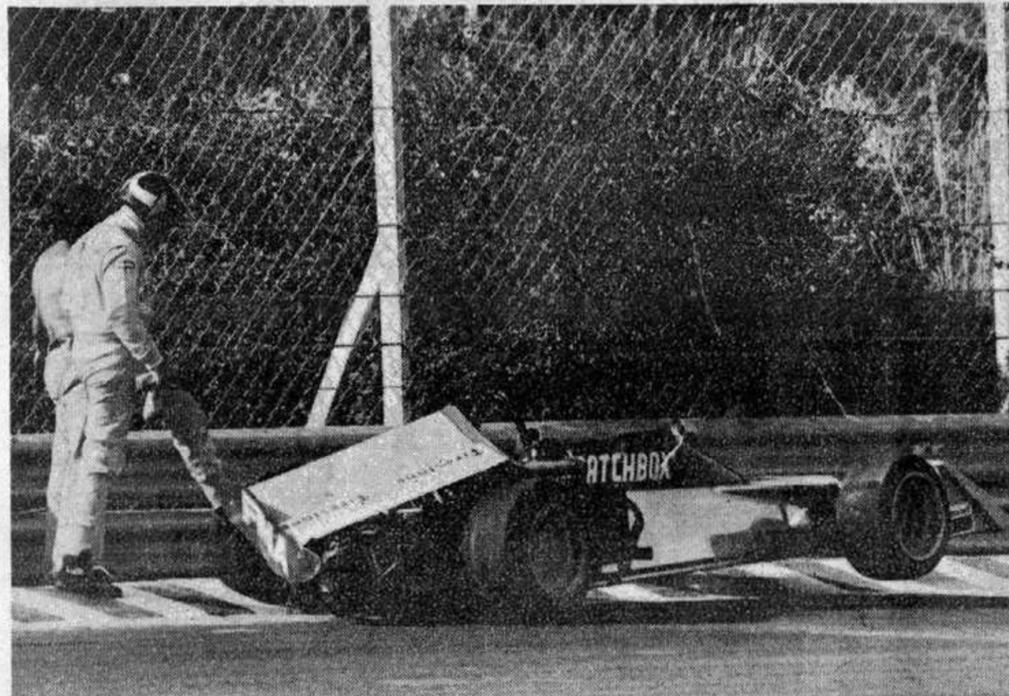
A fine corsa grandi feste per Jarier, al comando dal primo all'ultimo giro della gara senza che nessuno potesse seriamente impensierirlo e soprattutto per il nuovo idolo del pubblico siciliano, Vittorio Brambilla, autore ancora una volta di una gara-capolavoro, che alla fine è stato accumulato nella corona d'alloro del vincitore fra gli applausi di un pubblico entusiasta che non ha mancato di evidenziare altresì il proprio disappunto verso due signori «politici» scattati col balzo del centometrista sul podio del vincitore per avere, insieme a lui, e alla miss di turno, inspiegabilmente e immeritamento, il loro quarto d'ora di celebrità.



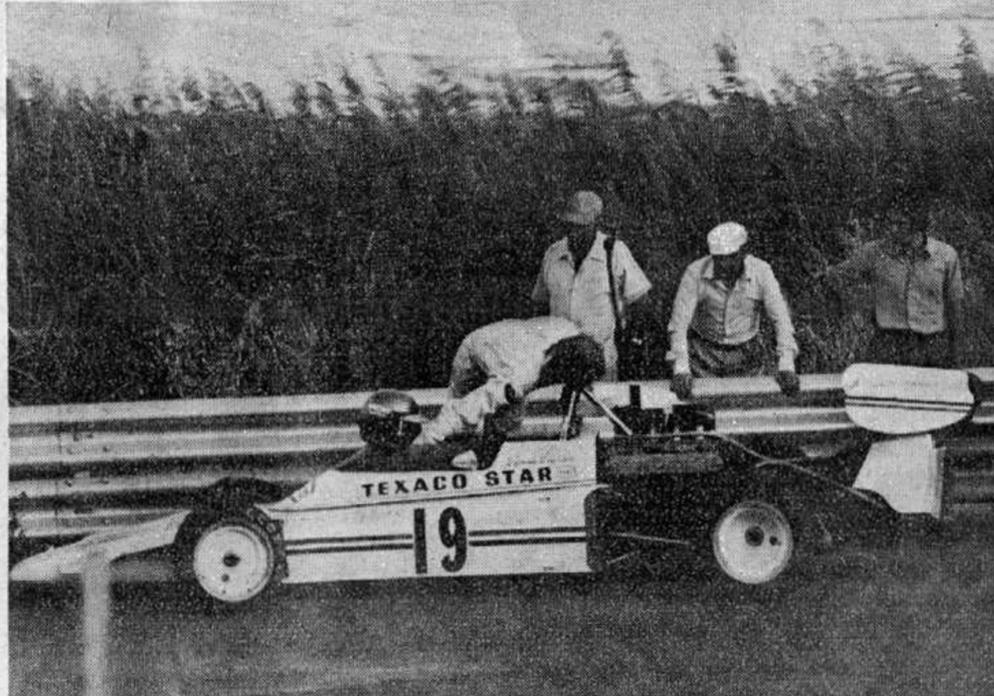
Vittorio Brambilla, il nuovo idolo ennese, in una pausa ai box

L'EURO F. 2 dopo 13 prove

	Mallory PARK	HOCKENHEIM	THRUXTON	NURBURGRING	PAU	KINNEKULLE	NIVELLES	HOCKENHEIM	ROUEN	MONZA	MANTORP PARK	KARLSKOOGA	PERGUSA	TOTALE
JARIER	9	9	—	—	9	—	9	—	9	—	9	9	9	72
MASS	—	—	—	—	—	9	6	9	6	—	6	—	4	40
DEPAILLER	—	6	—	9	—	6	—	—	—	2	6	3	—	32
V. BRAMBILLA	2	—	1	4	—	—	4	3	—	—	—	—	6	20
Wollek	—	—	9	3	4	—	—	—	—	—	—	—	3	19
COULON	—	1	—	—	—	—	—	4	4	4	—	3	—	16
BEUTTLER	—	—	6	—	6	—	3	—	—	—	—	—	—	15
BELL	—	4	—	6	—	—	—	—	—	3	—	—	—	13
WILLIAMSON	—	—	—	—	2	—	—	—	—	9	—	—	—	11
VANDERWELL	—	2	—	—	—	—	2	6	—	—	—	—	—	10
MORGAN	4	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	8
McCONNELL	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
GETHIN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6
W. FITTIPALDI	—	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	6
JAUSSAUD	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	1	—	—	6
GUNNARSON	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	5
BIRRELL	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
PALM	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4
KAZATO	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	4
WATSON	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
GUBELMANN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	4
DAHLQUIST	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
LEPP	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
SCOTT	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
PRYCE	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
MOSER	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	2
LUNGER	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
SERBLIN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1



Sconsolato Carlos Pace osserva i danni riportati dalla sua Surtees, che in prova ha perso l'alettone, ma ancor più grave, ha distrutto una sospensione posteriore



Anche Ronnie Peterson ha avuto i suoi guai in prova con la Texaco, guai che non gli hanno precluso la partenza: lo svedese ha ottenuto un mediocre risultato a Pergusa

li due decimi di secondo al sesto passaggio, ma poi, lentamente, comincia ad aumentare nuovamente finché al nono giro il motore della Elf 2 di Jabouille rende l'anima e per il francese non resta che un mesto ritorno a piedi ai box.

La frizione tradisce Wilson

Al passaggio successivo a dichiarare forfait è la Brabham BT 40 di Wilson Fittipaldi tradito dalla frizione mentre navigava in ottava posizione. Il monologo di Jarier, tallonato da Brambilla (che perde mediamente in questo momento un secondo a giro sul francese che cerca a sua volta di mettere a suo vantaggio tra sé e il più diretto inseguitore) continua, e al tredicesimo giro Spartaco Dini si ferma per una tornata ai box per far mettere a posto l'alettone, che si era staccato poco prima. La corsa va avanti senza più grossi colpi di scena, fino al termine se si esclude un rallentamento di Gubelmann al 22. giro, mentre era in quarta posizione, per una avaria al cambio

PERGUSA spicciola

I «gorilla» di MINGRINO sconfitti dai portoghesi

ENNA - L'ing. Mingrino sperava alla vigilia di poter sconfiggere l'esercito dei «portoghesi» che avrebbero cercato di dare la scalata alle tribune di Enna per il G.P. del Mediterraneo. Proprio per questo, e dopo le poche felici... esperienze della Coppa Città di Enna di Ferragosto, era stata espressamente convocata ad Enna una équipe

di una quarantina di robusti palermitani, solitamente impegnati nella «repressione antiportoghesi» sui campi di calcio. Ad Enna però tutti i tentativi sono clamorosamente naufragati nel nulla e così domenica la tribuna coperta e capace di oltre seimila posti a sedere, era colma di gente sino all'inverosimile, al tirar delle somme però a pagare erano stati soltanto 2700. L'atavica eccezionale abilità ad infiltrarsi di straforo del pubblico di Pergusa aveva fatto il miracolo, beffando i quaranta supercontrollori, poliziotti e finanziari convenuti alla tribuna per far pagare un biglietto in fondo neppure troppo salato (tremila lire).

• Per incoraggiare il pubblico ad acquistare i biglietti di accesso alla tribuna l'A.C. di Enna aveva avuto un'idea gentile e cioè di iniziare una prevendita dei biglietti affidando il compito a una ventina di leggiadre fanciulle per lo più studentesse che, insieme al biglietto avrebbero consegnato alle spettatrici intervenute anche un garofano a testa. Il risultato, invero scoraggiante, è stato che dei tremila garofani comprati dall'A.C. Enna (a 60 lire ciascuno) una buona maggioranza sono rimasti inutilizzati, mentre per aggiungere il danno alla non meno proverbiale beffa, si sono dovute reclutare e pagare anche delle guar-

die giurate col preciso compito di difendere le ragazze da eventuali «pappagalli».

• La pizzeria del Belvedere, «da Gino», tenuta dall'ormai famoso Salvino, un ragazzo che talora corre con una HF gruppo 4, è il più classico ritrovo in agosto di piloti, appassionati e sportivi. Sabato fra tanta confusione c'era anche la nostra Gabriela Noris al tavolo del Team Surtees con Pace, Mass e Hailwood, Gabriela, per accelerare le «operazioni» alimentari... ha consentito di buon grado a rilasciare un insolito autografo vergato in rosso, con tanto di cuore trafitto sulla bianca maglietta del pizzaiolo Salvino.

• L'apparato di sicurezza è stato ulteriormente potenziato per il G.P. del Mediterraneo. Oltre alle 15 telecamere che tenevano sotto controllo metro per metro ogni tratto del percorso, grazie a un valido impianto realizzato da una ditta siciliana specializzata nel settore, e oltre alle consuete attrezzature antincendio già previste in precedenza (un estintore con operatore ogni 50 metri del circuito, tre Maserati con cannoni antincendio e via discorrendo) v'erano in circolazione altri undici uomini con tuta d'amianto, sportivamente messe a disposizione de-

gli organizzatori dai dinamici responsabili della CEA di Bologna. Inoltre l'elicottero di servizio durante le prove e la gara, anziché sostare come di consueto al margine del rettilineo opposto ai box, era stato trasferito per desiderio dei piloti, nel parco chiuso, proprio sotto la direzione di corsa. Fortunatamente il pesante velivolo non è stato fatto oggetto di alcun reclamo... e ha potuto spiccare il volo subito dopo la gara, senza attendere il consueto periodo di un'ora della proclamazione delle classifiche.

• Venerdì mattina Eugenio Dragoni per moltissimi anni direttore di corsa a Pergusa e maestro del neodirettore di corsa (all'americana) La Delfa, ha effettuato, proprio con quest'ultimo, un intervento antincendio simulato, immaginando una vettura in fiamme nel posto più difficilmente raggiungibile del circuito. Dopo 4 secondi i commissari di percorso, dislocati ogni 50 metri, erano già sul luogo mentre sono trascorsi appena 31 secondi prima che arrivassero i cannoni antinfiamma trasportati sulle Maserati della CEA. Per fortuna poi in gara non c'è stato il minimo bisogno di intervento, l'apparato di sicurezza ha dato una notevole impressione di efficienza suscitando soprattutto nei piloti positivi commenti.

g. m.

Per l'anno prossimo Luciano PEDERZANI

ha deciso di smettere: venderà solo motori!

Con la TECNOC '72 Vittorio BRAMBILLA correrà a MONZA

Non correrò più con una macchina di Luciano Pederzani», con queste parole Amon ha risposto ai giornalisti che lo interrogavano dopo il suo «forfait» al G.P. d'Austria a Zeltweg. Ormai «leonizzato» il neozelandese insiste in poco simpatiche dichiarazioni sulla competitività della vettura che la Martini e la Tecno gli hanno affidato perché corra il Campionato mondiale piloti. Le accuse di Amon sono principalmente rivolte al motore che Pederzani prepara a Borgo Panigale. A questo proposito bisogna dire che un cronometraggio della Heuer in Austria ha dato, come velocità massima per la Tecno-Martini 350 kmh, mentre l'hanno scorso la macchina fu cronometrata a 280 kmh. Si ha quindi chiaramente l'impressione che il pilota non «tenga giù il piede» come si dice in gergo per avvalorare la tesi sua e del d.s. Yorke secondo cui la macchina di Pederzani non è competitiva. Dimenticandosi che, prima che nascessero tutti questi contrasti fra Yorke e Pederzani e la Martini, la stessa macchina era giunta sesta al G.P. del Belgio, e che a Montecarlo era in settima posizione, quando il

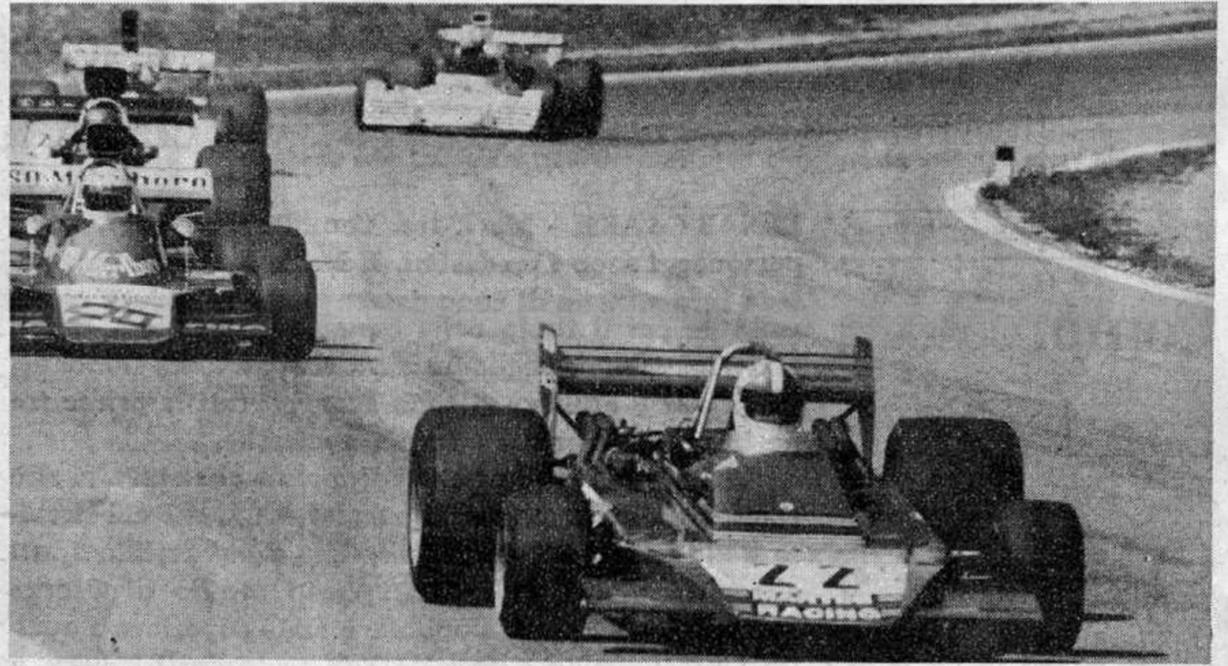
pilota andò a «guardrail» per una defaillance ai freni. Conosciuto quanto ha dichiarato il «suo» pilota che paga 38 milioni all'anno (perché corra), Pederzani ha commentato che «se Amon non vuole più salire sulla macchina per lui è tanto di guadagnato. Non ci guadagnerà nulla, ma non ci rimetterà neppure, in quanto il pilota non gli romperà dei motori».

Certo il divorzio fra Tecno e Martini

Luciano è ai limiti della sopportazione, quelli della Martini non si fanno né vedere né sentire. Mancano 15 giorni al G.P. d'Italia, e né Amon, né il (pseudo) d.s. Yorke si sono ancora fatti vivi per le prove della macchina. A questo proposito è bene che si sappia che sono oltre tre mesi che lo strapagato Amon non si presenta a Bologna a provare la Tecno.

«Intanto è ormai certo che il contratto Tecno-Martini non verrà rinnovato il prossimo anno», ha dichiarato un funzionario torinese. La Martini ha avviato dei contatti per sponsorizzare la Surtees, («vedova» FINA). Se l'accordo non verrà raggiunto con Surtees, potrebbe darsi che Yorke tenti di fare una società con Amon e sponsorizzati ancora dalla Martini, con le due monoscocche attuali equipaggiate con motori Cosworth facciano nascere una nuova scuderia Martini-Ford-F.1.

La monoscocca voluta da Yorke, e pagata oltre 45 milioni dalla Martini, intanto è ancora malinconicamente ferma in officina, essendosi dimostrata ancora meno competitiva della monoscocca di Mc Call. Fowell il progettista ha fatto un solenne buco nell'



Guardatelo come se lo guardava Magdalo Volta, il capomeccanico Tecno, mr. David Yorke, il d. s. Martini. Anche a Zeltweg Magdalo era l'unico trait d'union tra Pederzani (al mare) e i due stranieri

Cris AMON a Zeltweg, prima di decidere — a fine prove del G.P. d'Austria — di non correre. Qui è con la macchina fatta costruire da Yorke a Londra dallo sconosciuto disegnatore-tecnico mr. FOWELL, che mai prima aveva progettato un'automobile! Questa monoscocca pare sia «irrecuperabile»

acqua, e da alcune battute di Yorke e di Amon, sembra che i due abbiano deciso di non tentare neppure di metterla a posto, perché la cosa sembra impossibile. Certo che a Zeltweg c'erano 6 secondi di differenza con la vecchia Tecno.

Motori bolognesi per squadre inglesi

Tutte queste ripicche hanno fatto perdere la passione per le corse a Pederzani. Egli ha dichiarato che dal prossimo anno non correrà più, ma si limiterà a vendere i motori 12 cilindri e 8 cilindri 3000 per la F.1 (ad una nuova squadra che sta nascendo in Inghilterra, fatta da un big della F.1, di cui vi daremo notizie più precise fra qualche numero), e a qualche altra squadra, tipo March e forse McLaren. Anche l'8 cilindri 2000 verrà messo in produzione e venduto dalla prossima stagione, dopo che ha vinto al suo esordio 15 giorni fa.

Alla Tecno si sta lavorando in questi giorni per allestire

la vecchia F.1 che fu di Nanni e Bell l'anno scorso, per farla provare a Vittorio Brambilla, che dovrà giudicare il motore e le eventuali modifiche da apportare. Se tutto andrà come si spera, Brambilla correrà al G.P. l'Italia a Monza con questa vettura che, pur essendo dell'altro anno, con pochissime modifiche può essere aggiornata ai regolamenti '73.

Perché la «vecchia» macchina per Brambilla e non una delle nuove? si chiederà l'appassionato. E' presto detto. Se una delle due vetture di quest'anno, quella della Martini e quella della Tecno, venisse malamente incidentata da un pilota che non sia Amon, un pilota scelto da Pederzani, quest'ultimo sarebbe inadempiente al contratto. Mentre fino ad ora inadempiente al contratto è solo la Martini, che doveva consegnare due telai per il G.P. di Spagna, e non ne ha consegnato neppure uno competitivo ora che siamo alla fine della stagione automobilistica!

Giancarlo Cevenini

NO a LAUDA «ferrarista» di mr. STANLEY

A completare le «voci» sul MERCATO-PILOTI lette nelle pagine precedenti, vanno lette anche queste. Sono gli «echi» di ENNA.

• Intanto si fa un gran parlare delle proposte FERRARI a NICKI LAUDA. Ma mr. STANLEY, all'appassionata richiesta del giovane austriaco di cancellare la sua firma triennale per la BRM, ha risposto (male) «picche»!

• Lord Haskett si farà quasi certamente una sua F.1, con quel bravissimo giovane ingegnere che ha. Oltre a HUNT pare avrà come altro pilota MIKE HAILWOOD, «stufo» di SURTEES (il quale, se lasciato da PACE, si tiene stretto MASS e «valuta» WILSON FITTIPALDI).

• Emerson FITTIPALDI ha avuto cinque proposte: la LOTUS (che si è degnata di sapere qualcosa sulle sue intenzioni), McLAREN (l'operazione più concreta, in atto con la MARLBORO), BRABHAM, e — udite udite — PENSKE per il suo team USA e lord Haskett anche lui.

• Infine AMON: voce vuole che vada con Graham HILL nel team «Embassy», che attende la LOLA F.1 versione '74.

MARCH - MATRA
con sigarette
francesi (da F.1)

ENNA - Anche se l'offerta Ferrari a Jarier gli ha tolto una delle carte migliori, MAX Mosley spera ancora di portare a termine una operazione che dia ossigeno alla MARCH in F.1 nel '74. Tradotta in termini pratici, non è altro che una squadra di F.1, con telai March, motori Matra, sponsor francesi e piloti francesi. A dare il «la» all'operazione sarebbero le sigarette francesi Gitanes, che già quest'anno hanno patrocinato la Lola tre litri e due litri di Lafosse.

I responsabili di questa società hanno pensato che per il prossimo anno le loro già notevoli capacità pubblicitarie avrebbero maggior sfogo con una squadra di monoposto, piuttosto che con una squadra di prototipi, quindi hanno chiesto alla Matra di poter acquistare i motori che poi girerebbero alla March.

Candidati a condurre le due vetture necessarie per giustificare l'operazione sarebbero appunto Lafosse ed un altro pilota francese che la March voleva fosse Jarier, ora potrebbe essere chiunque: anche il decadente Beltoise.