

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

GUIDA a MONZA '73



- i numeri e altre cifre
- la polemica di ICKX
- SICUREZZA anzitutto
- il segreto di TYRRELL
- Shan-gry-la FERRARI

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 34 KARTING
- 42 TEMPO DI SALONI
- 46 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 COMPRAVENDITA INFORMATUTTO
- 51 L'ultima scheda del G.P. COMPUTER

● LORD HESKET ha fatto girare la testa a Emerson FITTIPALDI con una offerta di ingaggio per il suo team '74 pari al 50 per cento in più di quanto gli garantiscono la MARLBORO e la TEXACO. Il campione del mondo «uscente» non si è lasciato convincere dal neo PAPERONE della F. 1. Forse perché Emerson punta su una macchina sicura e il lord invece per l'anno prossimo ha deciso di imboccare la strada del costruttore (come già tentò con la F. 3 l'anno scorso, anche se non felicemente). A disegnare queste nuove F. 1 tocca al suo attuale collaboratore, HARVEY POSTHELWAITE, un bravissimo ingegnere (si è visto con la March del team) che è stato compagno di università, ad Oxford, di Robin Herd. Ancora molto giovane ha fatto un po' d'esperienza sulle mac-



A proposito di piloti Ferrari. Nei giorni delle prove monzesi, radio lante trasmetteva a più non posso nomi di candidati per il 1974. E' stato notato aggirarsi nei boxes questo giovane leone, il che autorizza le ipotesi più varie. (Scherzi a parte, vi presentiamo MARCOLINO FORGHIERI).

chine da corsa lavorando lo scorso anno alla March e sviluppando in questa stagione la 731 di Hunt. E' assistente ad Oxford e, seppure non abbia fatto ancora nulla di tutto suo, è molto stimato e quotato. Heskett, che pare concentrare le sue attenzioni su Hailwood adesso, forse anche per la grande amicizia che c'è fra l'ex motociclista ed Hunt, non si ferma agli ingegneri: ha ingaggiato i due meccanici della March che seguono la F. 5000 in USA e sta accordandosi con altri da portare nel suo covo di Northampton. Li vuol prendere a Chapman. Dopo la poco felice impresa della Dastle di F. 3, la macchina costruita lo scorso anno con tecnica da F. 1 ma progettata da Geoff Rumble, ora con Harvey vuole arrivare al vertice.

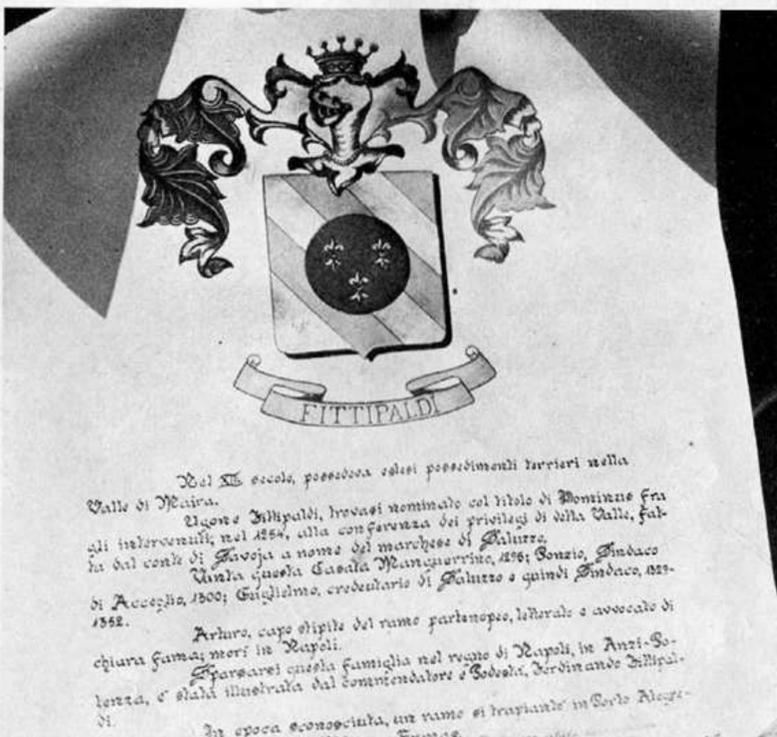


La BABELE del MERCATO - PILOTI



Ugone l'Antenato

● E' facile — confida Gabriela Norris — sentire chiamare Wilson Fittipaldi col soprannome di «Indio», è una storia nata da lui che a furia di raccontare fantastiche storie sugli indios della foresta vergine amazzonica («Sono alti due metri e mezzo»; «hanno dei piedi così grandi che camminano sull'acqua»; «quando vanno a pescare mettono la testa nell'acqua e prendono i pesci con i denti, solo i più grossi però»), è diventato, con la sua mole ed esuberanza, lui stesso l'indio di cui parla. Quando sabato, ad Enna, si è presentato un vecchio signore amico di nonno Fittipaldi ai tempi precedenti l'emigrazione in Brasile, con una pergamena (foto grande) che vantava origini nobili per i Fittipaldi, l'«indio» è rimasto molto impressionato. Nel vedere la sua discendenza da un notevole, certo Ugone Fittipaldi, vissuto nel 1200, Wilson è stato molto fiero: «Adesso si può dire che sono veramente un indio speciale: sono l'unico indio nobile del mondo.» Attenzione ora: incontrandolo esige rispetto.



● Pare che l'AUTODELTA voglia far svolgere una nuova prova dimostrativa, coram populo, del suo serbatoio antifiamma, negli autodromi di MISANO o di Imola.

● La SHELL tronca tutti i finanziamenti sportivi nel '74 (a squadre e patrocini di corse). Ha preso la palla al balzo della guerra per l'aumento della benzina. E' una società sempre più «vecchia» (nonostante la passione sportiva di... Bernardo d'Olanda). A proposito: e ora Ferrari non si morde le mani per le offerte TEXACO?

● HANNO DETTO: un (PLAY) FITTIPALDI quasi al limite della «censura» (ovviamente) al più famoso mensile americano «per uomini»: «Ha ragione STEWART. Fare una corsa, o anche soltanto un giro di pista guidando fortissimo e controllando la macchina al limite delle sue possibilità, senza uscire o rompere, è molto simile a fare l'amore: ma farlo bene. C'è lo stesso tipo di attenzione, di controllo, di grande senso della misura, andare forte senza strafare...».

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. Conoscetele 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 SOPRESSE 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 dal 6-9 al 13-9-1973 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
6-7	Rally Città di Oviedo	Spagna			●●●	Rally	Reverter-Reverter (Alpine-Porsche)
7-9	Trophy Rally	Gran Bretagna			●●●	Rally	
7-9	Volta a Ilha de Madeira	Portogallo			●●●	Rally	Netto-Johames (Fiat 125S)
7-9	Rally Avus-Berlino	Germania			●●●	Rally	
7-9	Selangor G.P. - Batu Tiga	Malesia			●●●	Velocità in circuito	
8-9	Trofeo al Norisring	Germania	Circuito del Norisring km 2,300		●●● Camp. Europeo F. 2	Velocità in circuito	Non disputato nel 1972
8-9	Corsa a Oulton Park	Gran Bretagna	Circuito di Oulton Park km 4,426		●●● F. 5000 F. Atlantic	Velocità in circuito	Hulme (McLaren M19A) 57'15"6, media 185,31
8-9	Salita di Gurnigel	Svizzera			●●● Tutti i gruppi	Velocità in salita	
8-9	Salita di Landshut	Germania			●●● T. GT, S, F. 2, F. 3, F. V, F. Super V	Velocità in salita	
8-9	Corsa Rheinhessen	Germania			●●● T. GT, F. 3, F. 2, F. V, F. Super V, F.F.	Velocità	
8-9	Corsa a Phoenix Park	Irlanda	Circuito di Phoenix Park km 4,458		●●●	Velocità in circuito	
8-9	Rally Val Formazza	RC Valmina Omegna (Novara)	Part. Omegna-Crusinallo Arr. S. Michele di Formazza tot. km 8,54	ore 20 (8) ore 4,17 (9)	●	Rally	Pelganta (Lancia HF 1300)
9	G.P. d'Italia	ACI	Autodromo di Monza km 5,750	ore 15 ore 18	●●● Camp. Mondiale Piloti F. 1	Velocità in circuito	E. Fittipaldi (Lotus JPS) in 1.29'58"4, media 211,812, record sulla distanza. Jacky Ickx (Ferrari 312 B2) record sul giro in 1'36"3, media 215,887
9	Salita al Mont Ventoux	Francia	Percorso di km 21,600		●●● Camp. Europeo Montagna	Velocità in salita	Perrot (March) 9'51"2, media 131,551
9	Salita di Rechberg	Austria			●●●	Velocità in salita	
9	Salita del Maquisart	Belgio			●●●	Velocità in salita	
9	Salita Ecce Homo	Cecoslovacchia			●●● T. GT	Velocità in salita	
9	Autocross di Schlüchtern	Germania			●●● T. GT	Autocross	
9	Salita S. Felice de Codinas	Spagna			●●● T. GT, S	Velocità in salita	
9	Trofeo dello Sport a Jarama	Spagna	Circuito di Jarama km 3,404		●●● T	Velocità in circuito	
9	Salita a Les Baux	Francia			●●● T. GT, S	Velocità in salita	Daniel (March) 2'00"8, media 119,204
9	Salita al Montbazillac	Francia			●●● T. GT, S	Velocità in salita	Condraie (Le Gallen) 1'43"1
9	Salita a Les Limouches	Francia			●●● T. GT, S	Velocità in salita	
9	Salita di Neuvy-Le-Roy	Francia			●●● T. GT, S	Velocità in salita	Dhotel (BBM)
9	Salita al Bourscheid	Lussemburgo			●●● T. GT, S	Velocità in salita	
9	Cefalù-Gibilmanna	AC Palermo	Cefalù-Gibilmanna km 14,300	ore 9 ore 14	●●● T. GT, S	Velocità in salita	Nesti (Chevron B21) 7'37"1, media 110,260
9	Coppa Trasimeno	Scud. Carpine	Autodromo di Magione	ore 9,30 ore 19	● Gr. 1, 2, 3, 5	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
9	Colle Maddalena	AC Brescia	S. Gottardo - Monte Maddalena tot. km 5,600	ore 13 ore 18,30	● Tutti i gruppi	Velocità in salita	Merzario (Abarth 3000) 3'10" e 1, media 105,860
9	Gara a Misano	Aut. S. Monica	Autodromo Santamonica di km. 3,300		● Sport 2 litri F. Mexico, F. Ford	Velocità in circuito	
9	Trofeo Piras Tecnomare	Autocross Spezia	Pista di Bottagna	ore 14	●	Autocross	
12-16	Rally Alpi Austriache	Austria	Part. da Baden km 2,100		●●● Camp. Marche Rally	Rally	Lindberg-Eisendle (Fiat 124 spider)
13	Trofeo Cadetti Agip 10. prova	SIAS Monza	Circuito junior di Monza km 2,405	ore 21,45	● F. Monza	Velocità in circuito	Vidori (Repetto) in 27'19"5, media 105,618

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



i
protago
nisti

speciale
monzaaa!!!

in 14 PAGINE

- 1 La **CORSA** del « cambio della guardia ». Gli uomini - le macchine - la pista - i records - le ore (anche alla TIVVU)
- 2 **JACKY ICKX**: un doppio « ritorno » (e una polemica controcorrente)
- 3 **PER NON FAR DIMENTICARE AI BUROCRATI** gli impegni della **SICUREZZA**, anche **PROPOSTE CONCRETE**
- 4 **TYRRELL STORY**: il nuovo « mago » della F. 1 si confessa al (quasi) traguardo del suo terzo titolo iridato (nella frase conclusiva c'è una « lezione » specialmente per **FERRARI**)
- 5 Con gli **AUGURI** di tutti gli italiani, le **B. 3 della MUTAZIONE GENETICA** (e della speranza)



In questa foto simbolica, di un saluto a mo' di scambio delle consegne, tra il campione del mondo '72 Emerson FITTIPALDI e lo scozzese Jackie STEWART alla vigilia del suo tris iridato c'è forse tutto il G.P. d'Italia n. 44 del 9 settembre a Monza. Il Gran Premio di tante polemiche, incertezze e suspense (e speriamo siano finite con quelle dell'antivigilia). Nell'ossessivante rincorrersi delle prove iridate oggi anche la « presentazione » di sacra abitudine non ha più senso e ragioni. I motivi sono quelli di sempre. MONZA, agli effetti iridati, può far cullare solo un'illusione. Come può cullare una speranza, quella di tutti gli sportivi italiani, che il cavallino FERRARI, in questo suo esame settembrino di riparazione ritrovi in casa il nitrito di gioia. E' un miracolo che altre volte è avvenuto, nei momenti più neri. Che cosa costa sperare?

I PRIMATI in gioco

● circuito stradale (mt. 5750) - Henry PESCAROLO (March 711) 1'23"8 media 247,020 kmh - GP d'Italia 1971

● circuito stradale con chicanes (mt. 5850) - Jacky ICKX (Ferrari B2) 1'36"3 media 215,887 kmh - GP d'Italia 1972 (primato ufficiale); in prova - Jacky ICKX (Ferrari B2) 1'35"65 (primato ufficioso)

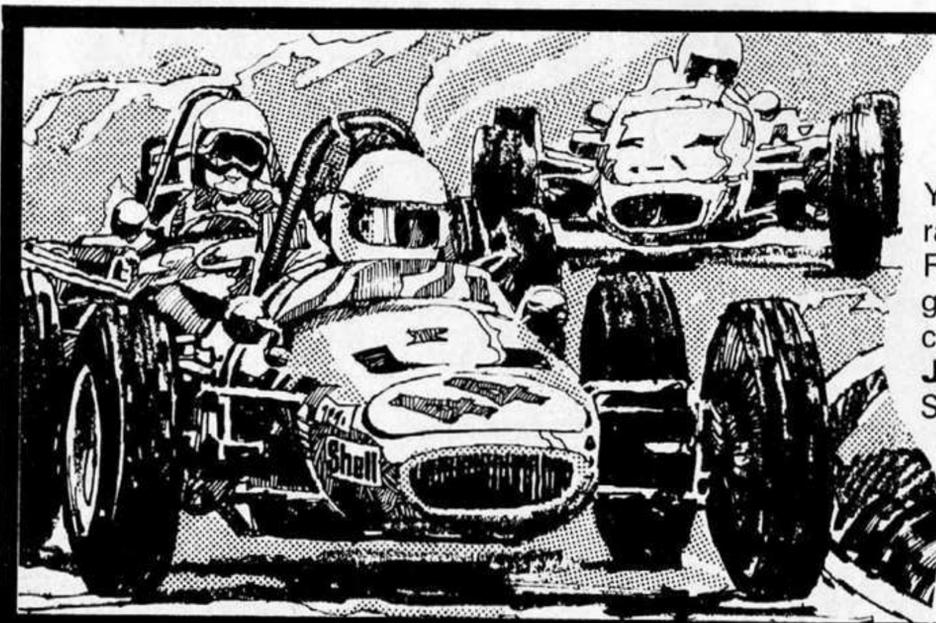
ITALIA 44

Classifica mondiale

dopo la 12. prova

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	FRANCIA	TOT. 1. PARTE	G. BRETAGNA	OLANDA	GERMANIA	AUSTRIA	TOTALE
Stewart (Tyrrell)	4	6	9	—	9	9	2	3	42	—	9	9	6	66
Cevert (Tyrrell)	6	—	—	6	6	3	4	6	31	2	6	6	—	45
E. Fittipaldi (Lotus-JPS)	9	9	4	9	4	6	—	—	41	—	—	1	—	42
Peterson (Lotus-JPS)	—	—	—	—	—	4	6	9	19	6	—	—	—	34
Revson (McLaren)	—	—	6	3	—	2	—	—	11	9	3	—	—	23
Hulme (McLaren)	2	4	2	1	—	1	9	—	19	4	—	—	—	23
Ickx (Ferrari-McLaren)	3	2	—	—	—	—	1	2	8	—	—	4	—	12
Reutemann (Brabham)	—	—	—	—	—	—	3	4	7	1	—	—	—	11
Hunt (March)	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	4	—	—	8
Pace (Surtees)	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	3	4	7
Merzario (Ferrari)	—	3	3	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6
Beltoise (BRM)	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	2	—	—	6
Follmer (Shadow)	—	—	1	4	—	—	—	—	5	—	—	—	—	5
de Adamich (Brabham)	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	3
W. Fittipaldi (Brabham)	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	3
Lauda (BRM)	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Regazzoni (BRM)	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Amon (Tecno)	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Van Lennep (Iso)	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	—	1

● Le prossime prove del mondiale conduttori si svolgeranno in Canada (23 settembre a Mosport Park) e negli Stati Uniti (7 ottobre a Watkins Glen).



You can train at the world's leading motor racing school. No previous racing experience necessary. You will drive one of Jim Russell's Merlyn Formula Fords for the duration of the course and in your races, which are guaranteed on completion of your training. Write for full details and free colour brochure to:

JIM RUSSELL INTERNATIONAL RACING DRIVERS SCHOOL
SNETTERTON CIRCUIT, NORWICH, NORFOLK NOR 10X, ENGLAND

TRAIN & RACE IN ENGLAND WITH JIM RUSSELL

Le ORE del G.P.



Questi accanto sono gli orari «ufficiali». Tuttavia gli stessi potrebbero venire modificati in quanto i costruttori hanno chiesto di effettuare le prove nelle due giornate con l'orario fisso dalle 12 alle 13,30 e dalle 15 alle 16,30

VENERDI' 7 settembre

8,30 - 11,30 Visita medica e verifiche sportive
14,00 - 17,00 Verifiche tecniche
9,00 - 12,00 Verifiche tecniche
14,30 - 17,30 1. turno prove di qualificazione
15,00 - 16,30 2. turno prove di qualificazione
17,30 - 18,30

SABATO 8 settembre

8,30 - 11,30 Visita medica e verifiche sportive
9,00 - 12,00 Verifiche tecniche

15,00 - 16,00
16,30 - 17,30

DOMENICA 9 settembre

10,00 - 11,00
15,00
15,20
15,30
18 (circa)

3. turno prove di qualificazione
4. turno prove di qualificazione

Prove libere
Entrata in pista delle vetture e schieramento
Chiusura dell'accesso in pista alle vetture
Inizio della gara (giri 55 pari a km 317,625)
Proclamazione della classifica

Alla TV

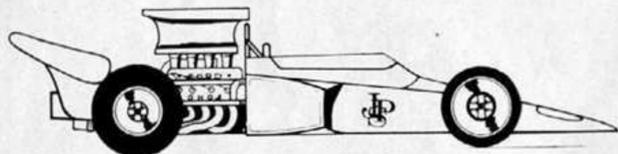
DOMENICA 9

Programma nazionale
ore 14,55 - 16,45 - Monza G.P. d'Italia

TV Svizzera

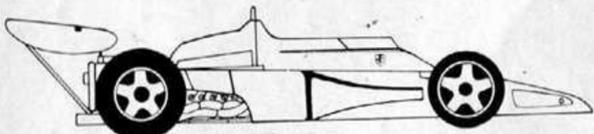
ore 13,55 - Monza - G.P. d'Italia
Telecronista Andrea de Adamich

PER AIUTARVI a SEGUIRE la CORSA in PISTA o dal VIDEO



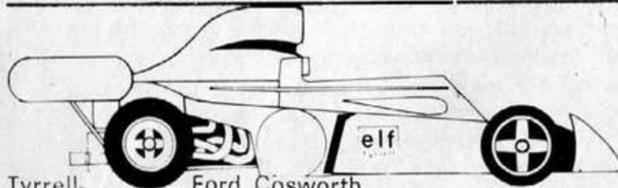
JPS-Lotus-Ford Cosworth

- 1 Emerson FITTIPALDI
- 2 Ronnie PETERSON



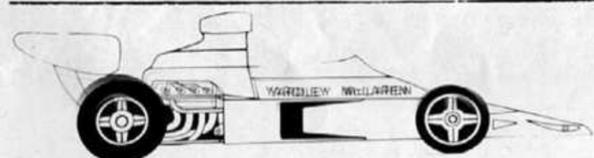
Ferrari B3s boxer 12 cil.

- 3 Jacky ICKX
- 4 Arturo MERZARIO



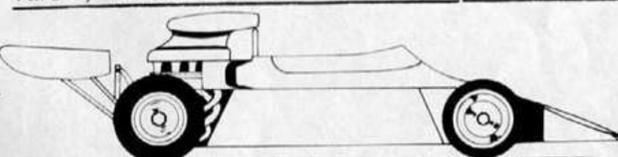
Tyrrell-Ford Cosworth

- 5 Jackie STEWART
- 6 François CÉVERT



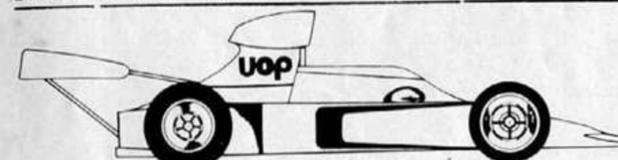
Yardley-McLaren-Ford Cosworth

- 7 Denis HULME
- 8 Peter REVSON



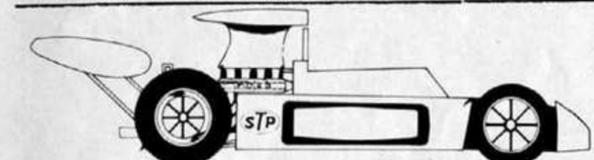
Brabham-Ford Cosworth

- 9 Rolf STOMMELEN
- 10 Carlos REUTEMANN
- 11 Wilson FITTIPALDI
- 29 John WATSON



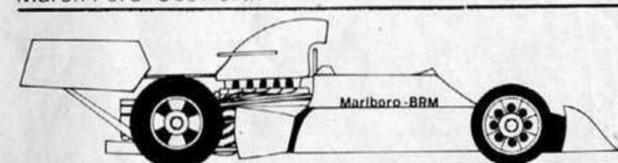
UOP-Shadow-Ford Cosworth

- 12 Graham HILL
- 16 George FOLLMER
- 17 Jack OLIVER



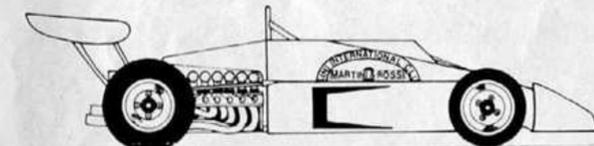
March-Ford Cosworth

- 14 Jean Pierre JARIER
- 15 Mike BEUTTLER
- 27 James HUNT
- 18 David PURLEY



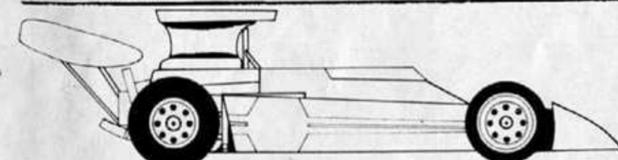
BRM-Marlboro P 160

- 19 Clay REGAZZONI
- 20 J. P. BELTOISE
- 21 Niki LAUDA



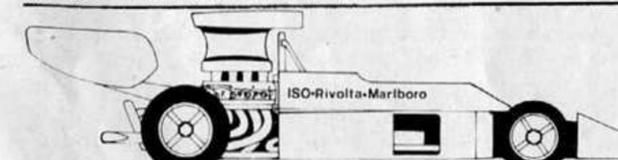
Tecno-Martini '72

- 22 Vittorio BRAMBILLA



Surtees Fina-Ford Cosworth

- 23 Mike HAILWOOD
- 24 Carlos PACE



Marlboro Iso-Ford Cosworth

- 25 Howden GANLEY
- 26 Gijs VAN LENNEP

Ensign-Ford Cosworth

- 28 Rikky VON OPEL

Presca d'aria CAN-AM
Migliora l'aerazione
Aumenta il confort
Grinta da campioni con la presa d'aria aerodinamica CAN-AM.
La potrete applicare Voi stessi in pochi minuti su: FIAT 850 berlina, coupé: 127; 128 berlina, coupé, rally; 124 berlina, coupé; AUTOBIANCHI A112 e altre.
Design Bertone

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

ciclomotori S. LAZZARO DI SAVENA (Bologna)

Malaguti 50 cc.

cavalcone - dribbling - motorik - hombre - totem
ed una vasta gamma di modelli da turismo, sport e cross

AUTOSPRINT

presenta

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di

JACKY ICKX protagonista due volte a Monza. Ritorna sulla Ferrari e... ritorna con questo numero pre GRAN PREMIO D'ITALIA, alla collaborazione con AUTOSPRINT, dopo una pausa dovuta alle incertezze dei suoi impegni e programmi agonistici. L'articolo della «ripresa» va subito a toccare uno dei temi più discussi del momento e che a Monza minaccia strascichi clamorosi. Bisogna dare atto al belga che con chiarezza spregiudicata e, realistico buonsenso dice ai suoi colleghi l'errore in atto. Che proprio un pilota come ICKX, che recentemente ebbe una personalissima spiegazione con un giornalista, si trovi dall'altra parte della barricata GPDA è un segno importante. E' vero anche che ICKX è apparso cambiato nelle ultime settimane. Da quando ha «chiarito» i suoi rapporti con la Ferrari sembra diventato più socievole, più estroverso, più cameratesco.



I giornalisti ci servono (anche quelli «velenosi»)

Sembra che molta gente pensi ancora che la mia dimissione dalla GPDA sia dovuta al fatto che non condivido le sue preoccupazioni e i suoi obiettivi in materia di sicurezza. Ed è tutto il contrario e non saprei ripeterlo abbastanza. Se ho lasciato la GPDA è unicamente per dissociarmi dai suoi metodi demagogici: esigenze, minacce, boicottaggi, e ancora di più dalle sue frequenti sventatezze.

Mi permetto di pensare che i capi della GPDA hanno battuto il loro record in materia, attaccando (pensatamente e brutalmente) la stampa, a Zeltweg. Ci sono, è certo, GIORNALISTI VELENOSI, fra i quali MARCELLO SABBATINI è (molto coscientemente) il n. 1 mondiale. Ce ne sono che non hanno più finezza e saper vivere di quanta ne abbiano i dirigenti della GPDA. Ma oltre al fatto che sarebbe assolutamente impossibile fare una distinzione fra i giornalisti che piacciono e quelli che non piacciono, bisognerebbe che i piloti prendessero coscienza di ciò che debbono alla stampa.

Alla stampa di per sé, alla stampa in generale, a tutta la stampa senza eccezione. Persino quella che li attacca o che attacca lo sport automobilistico. Senza dubbio la stampa non apporta nulla all'esistenza dello sport automobilistico, né alla sua grandezza, né alla sua attrattiva, ma ne fa il volume, e lo fa ogni giorno.

Per essere nato in una famiglia che viveva già lo sport automobilistico prima del 1914 sono al corrente della sua pubblica evoluzione. Fino al 1939 non ha toccato che gli sportivi, essi stessi molto meno numerosi di oggi. E' con Fangio che ha toccato per la prima volta il grande pubblico, ma questo ne conosceva soltanto il nome, e come curiosità ben più che come oggetto di interesse. Oggi invece gente di ogni età, che non ha mai visto una corsa, e che talvolta non è nemmeno motorizzata, segue attentamente lo svolgimento di ogni fase del Campionato del Mondo e conosce il curriculum vitae, le vittorie, la personalità e il carattere di ogni partecipante.

In una parola, lo sport automobilistico d'oggi ha raggiunto la massa, ed è esclusivamente per questo che i patrocinatori versano su di lui i sussidi che gli permettono di vivere e di far vivere, in condizioni inimmaginabili soltanto quindici o vent'anni fa, i suoi praticanti. Questo, lo sport automobilistico, i suoi dirigenti e i suoi praticanti lo devono esclusivamente alla stampa, e sarebbe già una valida ragione per «srotolare un tappeto rosso» dinnanzi ai suoi rappresentanti.

Ma se la stampa ha potuto ottenere questo risultato, è perché anche i rappresentanti dei giornali non specializzati hanno oggi cose interessanti da dire sulle corse, cose che spiegano e che hanno un loro significato. E se essi possono farlo, è perché invece di essere confinati in una tribuna per la stampa, per quanto ben equipaggiata sia, hanno oggi l'occasione di vedere e conoscere altre cose oltre l'ordine dei passaggi, vivendo la corsa vicino ai box, là dove gli avvenimenti si preparano, là dove si spiegano, là dove essi assumono un significato.

E' evidente che sarebbe preferibile, per lo sviluppo delle operazioni, che la pista di decelerazione fosse libera da ogni persona estranea alla squadra dei concorrenti, e applaudirei, da parte mia, l'organizzazione che avesse il coraggio di non distribuire delle tessere box o di paddok, e persino di proibire l'accesso a questi luoghi a tutte

le donne che non siano le mogli dei piloti in pista (per le quali è incontestabile il posto). Ma volerne cacciare la stampa, per quanto ingombrante essa sia, è segare il ramo su cui si è seduti. E che certuni abbiano cercato di farlo, dimostra che l'intelligenza (che non si nega a nessuno di loro) non va per forza a braccetto col buon senso. Perché se vi è stata una grossa balordaggine, è certo la dichiarazione di guerra alla stampa che ha fatto fiasco a Zeltweg.



Il «pace-car» è elemento anche di spettacolo



In alto, uno dei commissari di Zeltweg con le bandiere bianca e gialla, sopra, i piloti al volante delle loro F. 1 seguono la macchina del direttore di gara, che ha attuato per la prima volta in Europa l'esperimento del «pace-car»

Mi permetto di apprezzare molto, d'altra parte, (e malgrado l'ironia di certi grandi giornalisti) il sistema adottato a partire da ora per neutralizzare temporaneamente una corsa, in caso di necessità, con l'aiuto di un «pace-car». Bisogna innanzitutto ben comprendere che una corsa è ben di più che un'organizzazione. E' essenzialmente un'azione, e

un'azione non sopporta nessuna interruzione. Per questo è essenziale fermare una corsa soltanto quando non si può fare altrimenti, come a Silverstone, e questo non succede molto di frequente.

La neutralizzazione di una corsa è, invece, una necessità abbastanza frequente. Senza cambiare molto per il partecipante (è semplicemente come il ciclista che si offre un attimo di respiro durante il tragitto in treno fra due sforzi), è atta a trasformare le condizioni di soccorso. D'altronde è già da molto tempo che i regolamenti l'hanno previsto con la famosa bandiera gialla. Ma oltre a tutti gli incidenti ancora recenti ai quali questa bandiera gialla ha dato luogo, non sarebbe ancora stata una buona soluzione del problema, anche se fosse integralmente rispettata, perché si tratta piuttosto di una mini-interruzione della corsa una volta per giro, piuttosto che una neutralizzazione propriamente detta: In verità il «pace-car» è la sola soluzione che possa fornire, da una parte una vera neutralizzazione, e dall'altra la totale disciplina dei competitori.

Per di più non esito a pensare che questa disposizione efficace, che in più copiamo dallo sport americano, aggiungerà qualcosa allo spettacolo. Ed è più che tempo, mi sembra, di mettersi in testa che al giorno d'oggi, la corsa automobilistica è prima di tutto uno spettacolo, poiché essa vive esclusivamente dello spettatore (sul posto o a distanza) che ha fa venire i patrocinatori. Per contro, mi sembra indubbio che il «pace-car» non debba essere condotto da uno degli organizzatori, per quanto brillante conduttore esso sia, ma da un pilota di competizione che corra in una categoria inferiore o da un ex-pilota di Gran Premio, perché in questo può stare la differenza fra un'operazione efficace o una farsa.

Detto ciò, sarebbe venuto il momento di parla-

re del prossimo Gran Premio d'Italia. Ma siccome il lettore di AUTOSPRINT ne saprà molto di più, nel momento in cui leggerà quest'articolo, di me nel momento in cui lo scrivo, ogni sviluppo da parte mia sarebbe superfluo. Chi vivrà vedrà, si dice.

Jacky Ickx



lamenti e calendari. Se vi sarà presenza numerica effettiva dei componenti il Bureau, martedì 11 settembre dopo il G.P. italiano ci sarà anche una riunione preparatoria a quella di Parigi, anche di questo organo maggiore.

Non desideriamo aggiungere altro. Prenderemo conoscenza di quello che i magniloquenti dirigenti di questo sport decideranno. I problemi sul tappeto sono tanti, troppi. Finora sono stati dilazionati, risolti col compromesso, disarticolati, evitati, snobbati, persino mortificati. Purtroppo tanti, troppi piccoli uomini, a caccia solo di potere e di poltrone, debbono discutere e decidere cose più grandi di loro. E altri, furbi interessati, li costringono al loro gioco.

Staremo a vedere, con tutti voi, gli appassionati veri, quelli che soli possono decidere la buona e cattiva fortuna di questo sport. Stiano tutti bene attenti, una volta per tutte a trovare la via giusta dell'interesse dello sport automobilistico e soprattutto della sua «riumanizzazione». Che non provino a lasciar decantare una volta ancora, in particolare, quello che è l'argomento fondamentale oggi in difesa dello sport automobilistico (anche come validità di sperimentazione tecnologica): quella contro il fuoco. Se non faranno qualcosa, li bolleremo loro, dirigenti incauti, come mandanti e correi di qualsiasi altro sacrificio che si dovesse verificare ancora nelle corse! Lo ricordino!

PERCHE' NON SI DIMENTICHI

Dopo la tragedia Bandini a Montecarlo del 1967 molti altri piloti purtroppo sono stati protagonisti della tragedia nel fuoco. E' morto nel fuoco PIERS COURAGE a Zandvoort nel '70, è morto, anche se il fuoco ne ha colpa solo indiretta, IGNAZIO GIUNTI a Buenos Aires il 10 gennaio '71.

Subito dopo la tragedia argentina si seppe del brevetto dell'ing. Chiti dell'Autodelta reso noto a fine anno. Però il serbatoio antifiamma da allora è rimasto praticamente inutilizzato.

bile perché la CSI non ha permesso la sua adozione non fosse altro con certi «correttivi» di peso alle vetture che avrebbero bloccato anche le resistenze dei costruttori rivali. Dopo il brevetto di Chiti alcuni altri piloti hanno purtroppo perso la vita a causa del fuoco sulle piste di tutto il mondo. Non è retorica chiedersi chi li ha sulla coscienza. Vogliamo qui ricordarli questi piloti che forse con maggiore snellezza burocratica avrebbero potuto essere salvati:

- Joseph SIFFERT, Brands Hatch 24-10-1971
- Bryan FALLON, Auckland, Tasmania Cup 6-1-1972
- G. FERREIRA, Kyalami (9 Ore) 4-11-1972
- Swede SAWAGE, Indianapolis 28-5-1973
- Roger WILLIAMSON, Zandvoort 29-7-1973

Nella settimana di vigilia del G.P. Italia, come è abitudine, in vista anche della riunione d'ottobre a Parigi della CSI che dovrà definire tutti i particolari tecnici, sportivi e regolamentari del '74, si svolgono a Milano le sedute orientative delle varie sottocommissioni della CSI. Ha cominciato a Monza quella della «circuiti e sicurezza» lunedì, continuerà quella Tecnica, Rego-

ECCO IN POCHE SILLABE CIÒ CHE SI È FATTO PER COMBATTERE IL FUOCO. DOPO BANDINI...



... DOPO SIFFERT... SI AGGIUNGE IL BLA DELLA JO SIFFERT FONDATION'E...



... WILLIAMSON... E POI? INTANTO IN AMERICA SI FA!



... COURAGE... GIUNTI... RODRIGUEZ...



AI FATTI DELL'ING. CHITI SI RISPONDE (AL SOLITO) A PAROLE...



RINGRAZIAMO LE VARIE COMMISSIONI E FEDERAZIONI SPORTIVE PER IL BLA CONCESSICI.



Quello che CHIEDONO

tutti gli appassionati

Caro Sabbatini, nel numero di agosto avete trattato molto il sempre presente pericolo del fuoco nelle competizioni, anche per vetture turismo. Il tuo «J'accuse» ai costruttori di F.1 merita incondizionati complimenti, anche per aver avuto il coraggio di esprimerlo.

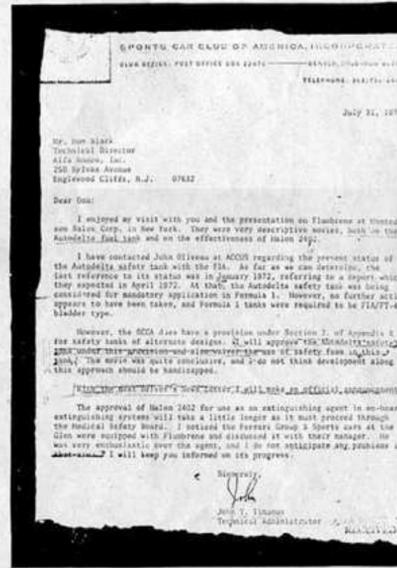
Ti accludo, nel caso non ne fossi già al corrente, l'ultimo bollettino del «National Highway Traffic Safety Administration USA Vehicle» che sottolinea quanto il pericolo del fuoco preoccupa e che provvedimenti prenderanno in futuro. Nell'attesa ti saluto caramente.

Luigi Chinetti - New York

Questa lettera di Luigi Chinetti ci fa doppiamente piacere: innanzitutto perché viene da un personaggio che tanto ha fatto e tanto ha dato allo sport auto e poi perché ci dimostra, se ancora ce ne fosse bisogno, quanto è sentito il problema del fuoco anche in sedi non sportive. Proprio per questo le competizioni potrebbero tenere fede alle promesse di sperimentazione tecnologica a vantaggio di tutti. Dice il documento del «Department of Transportation» americano: News «Il Dipartimento dei Trasporti si sta muovendo in questi giorni per ridurre il numero dei morti e dei feriti a causa del fuoco innescato da benzina fuoriuscita da serbatoi in incidenti automobilistici. In due piani separati il Dipartimento ha adottato e sta studiando nuove procedure per le auto, i veicoli industriali e gli autobus. Il dott. James Gregory, recente direttore del Dipartimento ha detto "Il fuoco negli incidenti del traffico spunta fra i 2000 e 3500 casi all'anno. Noi dobbiamo ridurre questo allarmante pericolo richiedendo misure più sicure nei serbatoi delle auto».

A proposito di documenti americani il dott. P. Anselmo GILETTI ci scrive: «... Ho notato una dissonanza di cui voglio chiedervi spiegazione: "... Omologato negli USA il serbatoio Chiti" il documento da voi riprodotto della

SCCA non parla in alcun modo del serbatoio Chiti, ma invece rende obbligatorio il FIA FT3 (serbatoio con elemento sponzoso interno che trattiene la benzina anche in caso di rottura dell'involucro esterno)...



Giusto. Ce lo ha insegnato San Tommaso: vedere per credere. Ecco il documento ufficiale della S.C.C.A. l'altro pubblicato aveva un valore emblematico. Dice tra l'altro la lettera al responsabile Alfa Romeo negli USA inviata dal commissario tecnico responsabile della S.C.C.A sig. Jdru Tiranus in data 31 luglio:

«... I vostri filmati e la documentazione sul serbatoio Autodelta col fluobrene sono stati molto interessanti e convincenti. Io approverò il serbatoio Autodelta, come pure il fluobrene come antincendio e ne darò annuncio ufficiale nel prossimo notiziario riservato ai piloti»...

Soddisfatto?

I piloti, pur sapendo che non c'era un adeguato servizio antincendio hanno corso e sono responsabili al pari degli organizzatori che a questi servizi non hanno dato efficienza. Scene tristissime e indisponenti: Williamson brucia mentre gli altri piloti sfrecciano accanto al rogo talmenti presi dall'agonismo da dimenticare che un loro compagno sta morendo, a fine gara giubilo per i vittoriosi mentre Williamson sta ancora dentro alla sua bara contorta; forse questo per certa gente è normale ma per me che nell'automobilismo credevo vi fosse ancora posto per lo spirito cavalleresco è troppo.

Fabio Ferro - Legnago

Sono rimasto veramente colpito perché ho potuto vedere e capire quanto gli uomini siano vigliacchi (sembrano giovani donnette) e menefreghisti della sorte altrui: ma per fortuna ci sono le «pecore nere» come Purley, uno che ha dimostrato un notevole coraggio e un grande spirito di abnegazione e penso che voi di AUTOSPRINT dovrete essergli grati. Sono pienamente d'accordo con Andrea de Adamich e credo sia il momento di prendere sul serio in considerazione il progetto Sigma e il

uniche strade giuste per la sicurezza nelle corse.

Carmelo Causeruccio - Napoli

A Zandvoort si sono rivelati completamente inefficienti i mezzi di soccorso, l'estintore non è stato sufficiente, mentre non sono state impiegate quelle pertiche di ferro lunghe due o tre metri con il gancio in punta che sono normale dotazione del personale di servizio a Montecarlo, al Nurburgring e a Pergusa, per rimettere in sesto eventuali vetture in fiamme e capotate.

Rosario Di Grande - Palermo

Se uno ha paura dell'acqua, di certo non va a fare il subacqueo: ebbene se questi signori (leggi commissari) temono le conseguenze di un incidente che in una corsa automobilistica può anche succedere, se ne stiano a casa seduti in poltrona o se proprio hanno la mania di sventolare bandiere si facciano assumere da qualche banda folcloristica.

Paolo Belotti - Bergamo

In qualità di appassionato dello sport automobilistico ed ammiratore dei campioni del rischio non posso

ed augurare di tutto cuore a coloro che hanno impedito a Purley di salvare Williamson una fine più tragica, una morte più atroce...

Pietro Serrao - Palmi (Reggio Calabria)

Prendo spunto dall'articolo scritto dal bravo Andrea de Adamich: poche righe semplici, spicciolate che contengono tutta una serie concreta, centrata, inequivocabile di proposte tecniche da adottare per la sicurezza dei piloti. Ma cosa può fare un povero pilota come de Adamich? Niente! Potrà soltanto constatare ogni volta che correrà su un'auto da corsa di essere circondato da persone inefficienti che lo guarderanno passare impaurite e con nella mente il pensiero la preghiera di non dover intervenire in una azione di soccorso perché non saprebbero da dove cominciare.

Fabio Marini - Altopascio (Lucca)

Assassini!!! E' questo l'unico attributo con cui si possono definire gli organizzatori dell'ultimo G.P. d'Olanda; è infatti impossibile dal mio punto di vista organizzare un G.P. senza la dovuta preparazione del poco e inefficiente personale a disposizione.

Perché la corsa non è stata sospesa dopo l'incidente? Questo perché rimarrà sempre senza risposta, dato che gli organizzatori del circuito pensano soltanto al guadagno e non alle vite umane.

Franco Pellanda-Sonyo Runggaldier - Canegrate (Milano)

...I commissari di gara olandesi, fulgido esempio di vigliaccheria, di irresponsabilità e di incompetenza. Se fra tanti solo due o tre di essi fossero stati consapevoli dell'importante compito che loro spettava, un giovane che poteva e doveva essere salvato sarebbe ancora in vita. Mi viene voglia di cambiare così l'introduzione della lettera: sono uno dei tanti telespettatori europei che hanno seguito la lenta consumazione dell'assassinio di Roger Williamson.

Vito Dini - Villabartolomeo (Verona)

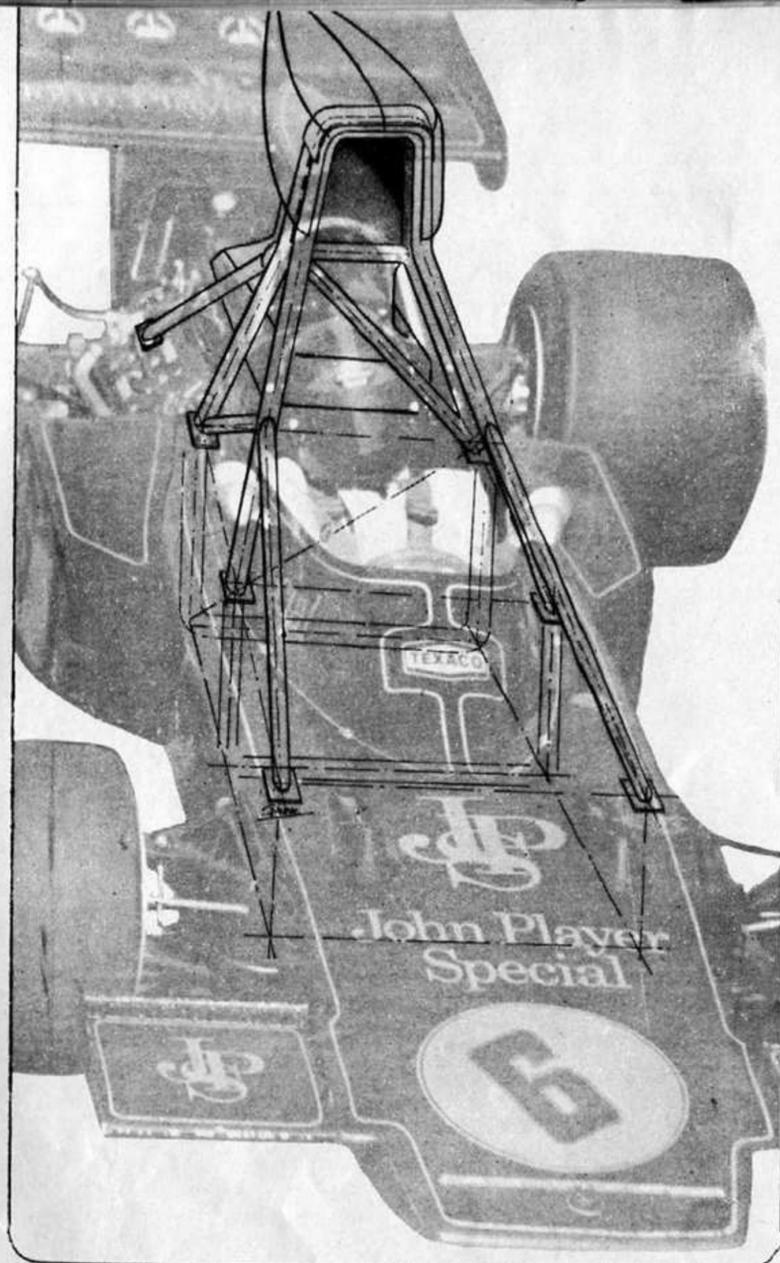
La vista della orribile fine di Roger Williamson, il bravo e promettente pilota inglese, mi ha choccato. Non c'è veramente più rispetto per la vita umana in questo mondo? E' as-

sia ridotto a una corrida, una sfida alla morte. Perché questa è la strada che il nostro sport sta imboccando grazie a certi organizzatori e commissioni (vedere il caso Monza). Se queste persone non sono idonee bisogna cacciarle via, non si può tenere gente che poi causa certi orribili disastri. Vorrei proprio vederlo in faccia il direttore di corsa di Zandvoort per vedere da vicino un criminale che resterà impunito. Perché il direttore di corsa di Zandvoort è un assassino. L'incubo del rogo in cui è morto Roger deve pesare per sempre sul capo di questa persona. Non si può permettere a della gente di rovinare il più bello sport del mondo; il nostro sport.

Roy Zinsenheim - Milano

A proposito dell'incidente mortale di R. Williamson molti giornali si sono dimostrati contrari alle corse automobilistiche e come al solito hanno consumato fiumi di inchiostro (convinti però, di fare un buco nell'acqua) e solo per parlare tutti di quel caso, per essere aggiornati al par degli altri quotidiani e per riempire un po' di colonne. Ecco tutto!

ALTRI TEMI della SICUREZZA



Super roll-bar (a doppio uso)

In un momento di ripensamenti tecnici sulle vetture di formula e sulle sport molto interessante appare la proposta di Andrea de Adamich di dotare le vetture di formula e (anche le sport) di un roll-bar super efficiente e in particolare più alto sul tipo di quelli adottati sulle midget americane.

Si potrebbe andare più in là, proponendo di dotare le vetture — in particolare quelle di Formula — di un abitacolo più spazioso e sicuro: studiare cioè una gabbia standard che assicuri lo spazio vitale e indeformabilità in ogni situazione, e si possa realizzare in modi diversi, nella parte bassa annegata nella struttura delle monoscocche (purché parimenti efficiente), e nella parte alta risponda a precisi canoni di dimensioni e robustezza.

In altezza poi, considerato che tutti i costruttori, di formula 1 in particolare, usano enormi bocche presa aria aspirazione (sovrastanti gli attuali roll-bar) i tubi del super roll-bar vero e proprio (meglio se doppi), si potrebbero integrare con dette prese aria costituendone ad esempio la parte frontale.

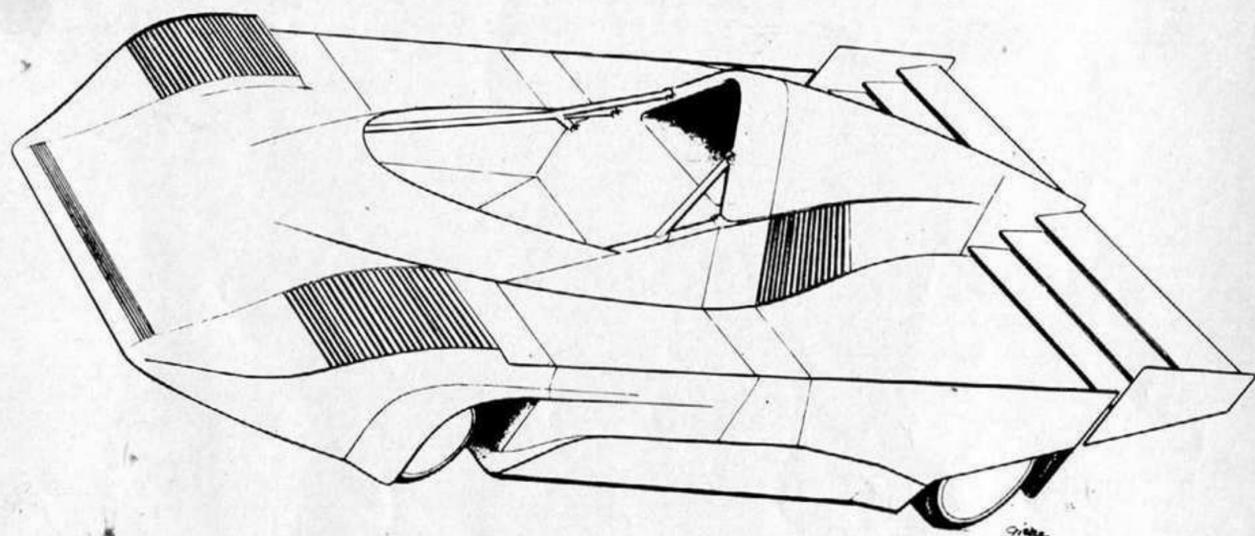
Questo permetterebbe — tra l'altro — stabilire un'altezza massima, di limitare per tutti l'altezza massima della presa aria (che adesso è libera) lasciando ampia libertà per la forma della presa stessa. Si otterrebbe così in caso di ribaltamento di conservare un franco da terra sufficiente alla fuoriuscita del pilota (i tre

quarti di metro chiesti da de Adamich).

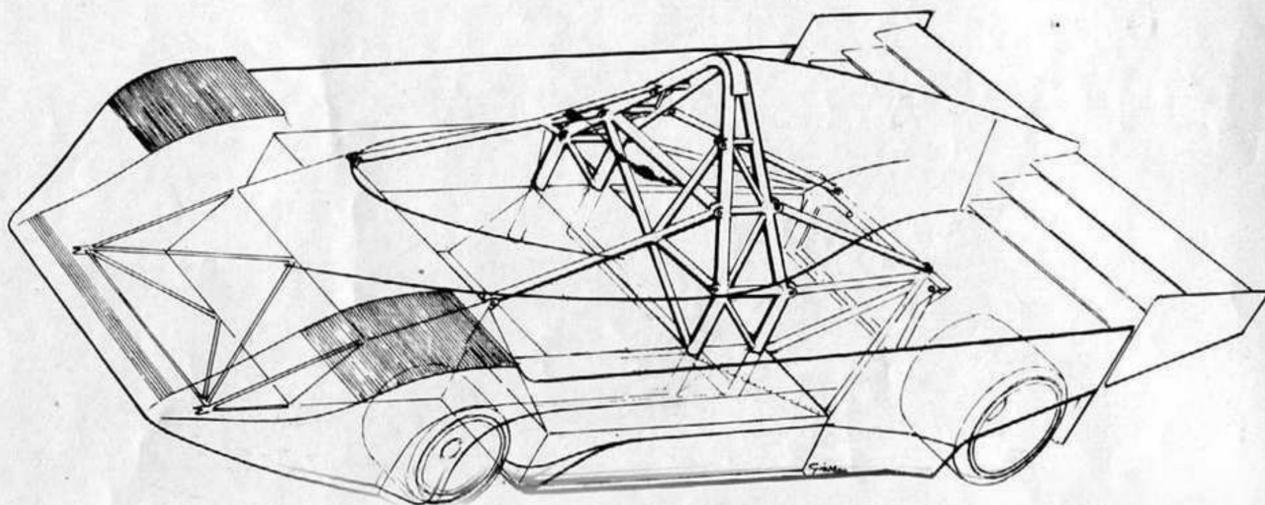
Si intende che il problema sicurezza ha un senso se affrontato in modo globale e articolato (vedi Sigma Grand Prix): cioè studiando uno a uno strutture, serbatoi, cinture, estintore, ecc. e armonizzandoli in una soluzione realistica ed economica senza cadere negli assurdi delle auto sicure.

La struttura resistente della vettura dovrebbe avere caratteristiche variabili di deformabilità dalla periferia (deformabile) all'abitacolo (indeformabile) assicurando così maggior sicurezza al pilota sui lati e soprattutto sul davanti ora assolutamente indifeso con i piedi del pilota stesso per lo più a sbalzo delle strutture resistenti e a pochi centimetri dal muso. Non si deve verificare insomma l'incidente accorso a de Adamich e in parte allo stesso Fittipaldi, in cui una deformazione sulla centina anteriore ha subito interrotto le articolazioni.

Sull'adozione del serbatoio di sicurezza, Autodelta o de-



In questi due disegni è indicato un progetto di prototipo dotato di gabbia e super roll-bar. Si è cercato di carenare la parte alta del roll-bar sul tipo di quanto fatto accanto per il « Formula 1 ». Data la maggior dimensione del tutto si è utilizzata la presa d'aria per alimentare aspirazione e radiatori disposti in posizione semi-orizzontale, posteriore. Plasmando opportunamente la zona esterna alla presa si dovrebbe contenere la perdita aerodinamica migliorando l'efficienza dell'alettone, e nello stesso tempo la resistenza interna della presa, ridotta al minimo, assicurerebbe un positivo aumento del carico sulle ruote. Nella foto a sinistra un esempio di roll-bar a gabbia applicato su una Lotus 72



rivati non si dovrebbe neanche di scutere e se le corse rappresentano un banco di prova nessun elemento come questo avrebbe dovuto già essere messo a punto proprio in gara e adottato per vetture di serie.

E' importante anche la posizione del serbatoio che deve essere strategica e cioè non ai lati perché si tratta di luoghi troppo vulnerabili, ma se possibile alle spalle del pilota in posizione centrale e con un sistema di condotti autosigillanti e di attacchi che dovrebbero garantire eventuali possibilità di movimento — in caso di urto al limite — senza conseguenti fuori uscite di liquido.

Tutto questo comporterebbe naturalmente meno litri di benzina a bordo e quindi necessità di più manches.

Veniamo ora al cuore del problema, si dovrebbe creare all'interno delle strutture deformabili — incaricate di assorbire nei limiti del possibile l'energia dell'urto e garantire decelerazioni sopportabili, una gabbia rigidissima che

preservi pilota (gambe e piedi compresi!) e serbatoio da urti diretti. Al limite, supponendo in condizioni drammatiche di aver perso in urti successivi ruote, sospensioni, eventualmente motore e cambio e quindi anche serbatoio che se ne dovrebbe andare con il motore, il pilota rimane protetto in un modulo di sopravvivenza in grado d'assorbire urti ad elevatissimo numero di « G » senza d'altro canto costituire una trappola.

E' importante cioè che in ogni momento il pilota lo ritenga opportuno possa sganciarsi dalle cinghie (sul tipo di quelle della Sigma) e uscire con la massima rapidità e non rischi in caso di urto di essere bloccato da tubi piegati. La struttura a modulo va quindi accuratamente studiata in questo senso. E' da notare poi che una vettura dotata di modulo centrale siffatto acquisterebbe senza eccedere eccessivamente in peso (se ben studiata) rigidità a flessione piana (parallela al piano stradale) e a torsione ben più elevate di quelle delle vet-

ture attuali con vantaggi per la tenuta di strada. Se poi si volesse mantenere costante l'attuale rapporto peso-potenza si potrebbe aumentare la cilindrata tenendo conto dei motori esistenti e ricuperando così i cavalli necessari avvicinandosi del resto alla cilindrata USA.

Tornando alla proposta del super roll-bar in attesa di una regolamentazione completa esso si potrebbe adottare senza eccessive modifiche a aumenti di peso alle vetture esistenti con un miglioramento di sicurezza indubbio a patto lo si sia ancorato non sul vuoto ma sfruttando oculatamente le cinghie esistenti: all'altezza delle spalle del pilota, del cruscotto e della pedaliera.

E' chiaro che tutta quella tuberia in alto aumenterebbe di una frazione l'altezza del baricentro e nello stesso tempo adottando il roll-bar a gabbia sulle vetture esistenti si deve evitare il rischio di costringere il pilota in uno spazio troppo angusto. In sostanza questi interventi devono essere fatti con pieno accordo dei costruttori e degli organi sportivi nel pieno rispetto della vita dei piloti. In quanto è da sottolineare che la bellezza delle gare d'auto risiede nella capacità tecnica e sportiva di costruttori e piloti, nel sapere questi ultimi dosare le loro possibilità e quelle del mezzo senza che ai loro errori, sempre possibili, corrisponda inesorabilmente il rischio di perdere la vita.

Giorgio Rossotto





L'accoppiata mondiale TYRRELL- STEWART sta per aggiungere una nuova perla iridata alla collana dei successi Formula 1

TYRRELL story

LONDRA - Il 29 luglio 1973 sarà ricordato come una data storica nella storia delle corse d'auto, poiché in quel giorno Jackie Stewart ha conquistato la sua ventiseiesima vittoria in un Gran Premio del Campionato Mondiale, infrangendo il precedente record di Jimmy Clark di venticinque vittorie, che Stewart aveva eguagliato nel Gran Premio di Monaco di quest'anno.

Non meno delle ventiquattro delle ventisei vittorie di Stewart, sono state ottenute su auto di Ken Tyrrell, il mercante inglese di legname, ex-pilota, che per primo ingaggiò Stewart per le sue Cooper F. 3 assemblate, nel 1964. Da allora Jackie ha corso per Tyrrell ogni stagione, prima in F. 2 dal 1965 al 1967, mentre correva su BRM in F. 1, e poi facendo esordire la sua Tyrrell-Matra-ord F. 1 in Sud Africa, nello stesso giorno dell'ultima vittoria di Clark in Gran Premio, il 1. gennaio 1968.

Ken aveva visto Jimmy vincere il Gran Premio d'Olanda del 1967 sulla sua Lotus 49 nuova fiammante, per la prima volta con il nuovo motore Cosworth-Ford V 8 e, al suo ritorno a casa, subito ordinò questi motori per il 1968, non sapendo su quale telaio dovesse metterli, ma sicuro che Stewart avrebbe corso per lui.

Durante il 1968 e il 1969 Jackie vinse nove volte su Tyrrell-Matra, assicurandosi il suo primo Campionato Mondiale nella seconda stagione. Nel 1970 Ken comprò delle March e Jackie ottenne una solitaria vittoria sulla sua auto prima che il prototipo Tyrrell-Ford apparisse sul finire dell'anno. Nel 1971 le Tyrrell blu scuro riscossero un completo successo, Stewart vinse sei volte e il suo primo titolo mondiale.

Stewart vinse due gare con un'auto ormai vecchia nel 1972, poi aggiunse due scalpi alla sua cintura con la nuova 005 sul finire dell'anno: i Gran Premi del Canada e degli Stati Uniti. Questa stagione ha visto quattro altre vittorie, culminando al successo nel Gran Premio d'Olanda che gli ha dato il suo record, sei anni dopo che Tyrrell per la prima volta decise di buttarsi in un progetto di Ford F 1.

Solo per mettere il suo record in giusta prospettiva, dovremmo ricordare che il record di 24 vittorie di Fangio gli venne solo da 51 partenze, le 25 di Clark da 72 partenze, e le 24 di Stewart da 95. Come Jackie per primo ammetterebbe, egli deve molto del suo successo a Ken Tyrrell. Ken era un mercante di legname ed è per ciò soprannominato «Chopper» Tyrrell.

Cominciò a correre su Cooper Norton da 500 cc nel 1952, le dipinse di nero con un'insegna raffigurante un'ascia bianca sui fianchi. Nel 1958 fece parte della squadra Cooper di F. 2, registrando auto per Jack Brabham e Bruce McLaren tra gli altri, e nel 1960 la Tyrrell Racing Team cominciò a far correre le produzioni Cooper Formula Junior. Ken diede a John Surtees la sua prima vittoria quell'anno, e dal 1961 al 1963 corse sulle Cooper ufficiali di Formula Junior e sulle Mini-Cooper con straordinario successo. Ken portò alla ribalta conduttori come John Love, Tony Maggs e Timmy Mayer, e quindi scoprì Stewart per la stagione del '64.



Ecco il boss della Tyrrell, il «chopper» Ken, al tavolo di lavoro: alle sue spalle, all'esterno sono visibili i primi capannoni della factory, rimpiazzati da moderni edifici. Nei fotocolors a destra con Stewart al box mentre la signora Helen guarda con un'aria seccata; quasi a ricordare al marito: «Quando smetti?»

Abbiamo indotto a confessarci il «chopper» KEN quale pensa sia il SEGRETO del successo raggiunto: IL PIACERE DEL LAVORO VINCENTE DI TUTTI

L'alta figura, che ricorda un falco, dell'ora quarantottenne Tyrrell e i modi bruschi e severi, sono una parte integrante dello scenario di un Gran Premio. Di nuovo nel suo centro di operazioni a Ripley, dove il vecchio cortile di legno tra i boschi del Surrey si sta trasformando con nuovi edifici in uno dei più moderni impianti da corsa d'Europa, questo decano di squadra è molto più avvicinabile e trattabile.

Ken non voleva mai costruirsi le sue auto, ma gli rimaneva poca scelta. Egli ricorda: «La Matra voleva che noi corressimo col loro nuovo motore V 12 nel '70, ma, dopo averlo provato, fummo sicuri che dovevamo stare con Ford per essere competitivi. Al V 12 mancavano la «coppia». Il loro nuovo affare Simca, non avrebbe permesso loro di costruirci un nuovo telaio per un motore Ford, e le regolamentazioni del nuovo serbatoio a sacca significavano che noi non potevamo usare il vecchio telaio anche se ce lo avessero permesso, perché essi portavano il loro combustibile direttamente nella scocca portante e non potevano essere modificati per portare serbatoi a sacca.

«Proprio fino all'ultimo sperammo che la Matra sarebbe venuta a più miti consigli e ci avrebbe costruito una Ford. Io pensavo che noi potevamo, forse, fare un affare con Brabham o McLaren, e parlammo a tutti e due. Ma i loro contratti Goodyear si scontrarono con il nostro contratto Dunlop, e in ogni caso essi sapevano che Stewart senza un'auto non sarebbe stato un ostacolo, perciò, perché dovevano venderci un'auto e rendersi la vita difficile?

«Poi entrò di scena la March che era ansiosa di vendere auto a tutti. L'affare fu concluso tra il novembre e il dicembre del '69 ed essi fecero un lavoro enorme per consegnare le auto in tempo per la partenza in Sud Africa, il marzo successivo. Ma io mi ero già accorto che questo era un presagio infausto. Eccoci con il Campione del Mondo in carica con noi, eppure il nostro futuro nelle corse stava per dipendere da ciò che potevamo comprare da altre fabbriche. Fino ad allora non avevo ambizione e desiderio alcuno di costruire un'auto. Non c'era per nessuna altra ragione di costruire un'auto, e non c'è tuttora. Noi non costruiamo auto da strada che hanno bisogno di pubblicità, né mai lo faremo. Noi non costruiamo auto da corsa da mettere in vendita, e mai l'ho voluto. Noi costruiamo auto di F. 1 semplicemente per andare a correre con esse, e correre è la nostra occupazione.

«Ero stato felice di correre in una scuderia di vetture assemblate, accollandomi il costo dei motori e delle trasmissioni, ma se un telaio si rompeva allora andavo giù alla Matra per la riparazione. Il costo della ricostruzione del telaio poteva essere enorme, e io non volevo pagarne le conseguenze.

«Ma non avevamo scelta. Dovevamo costruire la nostra auto e mentre lavoravamo strettamente con la March, allo stesso tempo pensavamo che l'avremmo fatta con calma. Mentre eravamo stati con la Matra, la loro MS 84 a trazione integrale aveva usato una trasmissione Ferguson, e Duck Gardner era l'ingegnere responsabile della Ferguson. La Matra lo considerava molto bene, il che era un buon indizio per me, e io pensai 'be', se avremo mai bisogno di un buon ingegnere, questo

Doug Nye

CONTINUA A PAGINA 13



TYRRELL story

CONTINUAZ. DA PAGINA 10

potrebbe essere un uomo da tenere presente...

«Così lo avvicinai. Nel frattempo egli aveva appena lasciato Ferguson ed accettò l'occasione. Non penso che si rendesse conto di che cosa intraprendeva. Eravamo consci del fatto che la "001" poteva finire in un mucchio di rifiuti alla fine d'ottobre. Non ci saremmo aspettati che essa sarebbe stata in grado di vincere il Campionato Mondiale. Come avremmo potuto, del resto? Derek non aveva mai disegnato un'auto prima...»

Derek disegnò una 001 dietro compenso, i componenti furono forniti dall'industria britannica, e la monoscocca fu costruita nella piccola officina di sottile lamiera di Mr Gomm, proprio in cima alla strada rispetto al centro di Tyrrell. Il costo per una 001 fu di 22.500 sterline (11 milioni e 250 mila lire) e l'auto superò i più sfrenati sogni dei suoi costruttori...

«Registrò il giro più veloce la prima volta a Oulton Park, condusse il Gran Premio del Canada dalle prime posizioni, strappò un tremendo margine e poi ruppe un fuso a snodo, quindi condusse la corsa negli Stati Uniti con lo stesso vantaggio finché un tubo dell'olio si riscaldò per l'attrito. Anche se non vincemmo niente, sappiamo che ne avevamo le possibilità e potevamo andare avanti e darci da fare per avere il patrocinio dell'ELF per il '71.»

Ken sapeva che era una cattiva politica fare assegnamento su sostenitori dall'esterno per costruire le sue auto da corsa: «Se fossero stati in ritardo, noi pure saremmo stati in ritardo, e così io assunsi un uomo staff, collocai un nuovo impianto qui nel cortile, riordinai il disegno per rendere le successive auto più facili da costruire e cominciai a costruirle qui.»

«Le tre nuove auto, 002, 003 e 004 erano praticamente identiche, eccetto la 002 che doveva essere più lunga data l'altezza di Cevert. Quell'auto gli procurò il Gran Premio d'America, la 003 vinse 8 Gran Premi soprattutto per Jackie e la 004 la vendetti a Alex Blignaut per Eddie Keizan in Sud Africa, ed egli ha continuato a vincere con quest'auto in questa stagione. Così tutte e tre le auto erano vincitrici. Noi abbiamo sempre trovato difficile costruire le nostre monoscocche. Le nuove 005 e 006 sono molto più difficili perché la loro sagoma a cuneo significa profili composti, e ognuna di esse necessita di circa 6-8 settimane per essere completata. Noi ora usiamo pedali regolabili per compensare la taglia di François, ma le nostre auto saranno più semplici da costruire.»

«Derek disegnò la 005 prima che le norme sulle strutture deformabili entrassero in vigore, e noi non volevamo cambiare le nostre auto successive nei loro principi di base che ora abbiamo e che aumen-

tano il peso di circa 38 libbre, sono aggiunte. Questo aumenta la difficoltà della costruzione e noi non avremmo dovuto costruire le nostre auto in questo modo se le regolamentazioni fossero state stabilite prima. Se un giorno nel lontano futuro un buon costruttore venisse da noi con un buona auto, e un buon motore e la proposta di un buon affare per farla correre — come l'affare Matra — allora potremmo farlo. Ma io non metterei mai in disparte la mia fabbricazione, ora che ne abbiamo acquistato l'arte. Costruirei Can-Am a altro, solo per stare fianco a fianco degli sviluppi e per tenermi aggiornato. Se mai smettessimo di costruire, ci scaveremmo un buco dal quale non usciremmo mai...»

Nel 1971 i ragazzi di Tyrrell stavano cominciando a pensare che non avrebbero mai vinto una corsa, quando Stewart vinse a Barcellona. Gardner mi confidò: «Secondo Ken come prima vittoria era buona per la nostra auto, ma non dovevamo accontentarci perché poteva essere

attraverso gli assi dei freni, appena questi sono azionati. Avevamo un pneumatico surriscaldato e noi preparammo una ruota non "peg-drive" per errore. Al suo primo rapido giro François arrivò alla fine della dirittura e frenò forte, ma con questa nuova ruota libera di girare attorno all'asse, egli stava in effetti frenando solo su tre ruote, così egli uscì fuori. Fu un errore di manovra, non un fallimento dei freni. In Spagna tutti avevano alte temperature ai freni e una terribile usura alle pastiglie. I nostri freni toccarono gli 800° e estrassero la percentuale di rame dalle pastiglie. Questo rame aderì ai dischi e provocò una terribile vibrazione che troncò i dadi che tenevano i dischi a posto.»

«A Zolder, dove non ci si sarebbe aspettati problemi ai freni, tutti furono di nuovo nei guai. Non c'era niente che potessimo fare se non dire ai piloti di frenare presto... a loro non garbava, ma funzionò. Allora adottammo dischi più spessi e pinze più pesanti, aggiun-

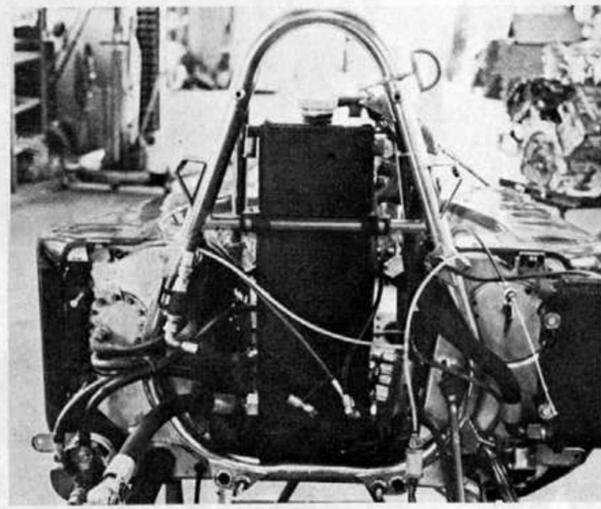
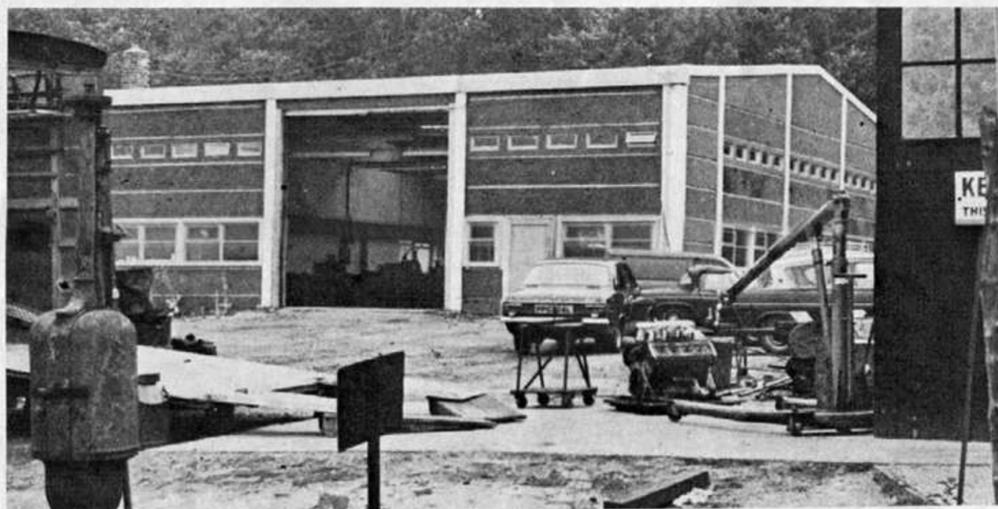
«Non cambiare mai solo per il gusto di cambiare Questa F.1 è molto popolare, alla gente piace guardarla e noi abbiamo avuto folle da primato ovunque. I cambiamenti che migliorano le cose, come la sicurezza, sono buoni, ma non penso che sia necessario cambiare totalmente la Formula.»

— Se Stewart si ritira alla fine di questa stagione, chi considera come il nuovo portainsegna?

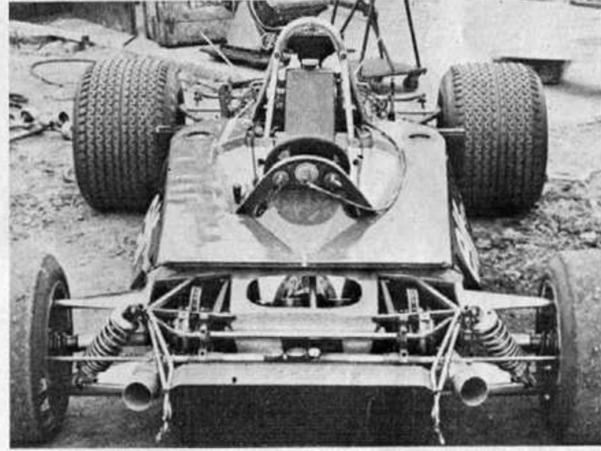
«Se Jackie si ritira, allora si rimane con un numero di piloti di pari abilità. Emerson Fittipaldi, Peterson e Cevert, forse anche Ickx, è difficile giudicarlo, perché non è su un'auto con motore Ford; potrebbe essere meglio di quel che pensiamo o anche non esserlo. E' così difficile valutare anche gente che corre su gomme Firestone, quest'anno. Pace sarebbe stato grande, ma guardate il suo record finora, meno le ultime due corse. François sarebbe terribile, e a me certamente dispiacerà se non sarà il primo Campione del Mondo francese.»

lunedì mattina. Tutti necessitano disperatamente di riposo, ma quando entrai la domenica, semplicemente per rimettere in ordine le cose, li trovai tutti là che ancora lavoravano per ricostruire l'auto, nonostante i miei ordini. Questo genere di dedizione e lealtà è una delle cose più grandi che trovo nelle corse d'auto. E' una tale e irresistibile attività che attrae questa gente particolare. Producono un tale sforzo che è sproporzionato alla ricompensa che ne ricevono, eccetto forse in soddisfazione per il lavoro ben fatto e fatto in tempo. Il fattore tempo è la cosa importante nelle corse, perché la ricompensa o la retribuzione del tuo lavoro è immediata, il risultato stesso è immediato. Tu o finisci in tempo e sai subito se è un successo o no, o finisci tardi e allora il momento è andato, l'opportunità è fuggita e tutto lo sforzo è stato sprecato. Le grandi compagnie come Goodyear, che sono interessate alle gare, ottengono i risultati del loro

Costa solo 11 milioni costruire una F. 1



In alto a sinistra: i modernissimi capannoni della Tyrrell. In alto a destra: il retrotreno della monoposto di Jackie Stewart mette a nudo i vari collegamenti fra abitacolo e motore



A sinistra: Jo Ramirez, ex meccanico della Eagle prepara la macchina di Cevert per il G.P. d'Inghilterra. A destra: l'avantreno della Formula 1 di Cevert con le prese aria per i freni

stata l'abilità di Stewart. Quando egli avesse vinto una corsa, solo allora noi avremmo potuto dire che avevamo una buona auto!»

Che perfezionista, Tyrrell! Il primo e secondo posto di Stewart e Cevert in Francia e in Germania dovevano essere stati come dolce musica. La vittoria americana di François confermò che davvero avevano una buona auto... Nel '72 Stewart soffrì d'ulcera, poi tornò a vincere i Gran Premi di Francia, Canada e Stati Uniti. Nonostante i successi di questa stagione le Tyrrell — se si crede alle cronache di corsa — sono state tormentate da noie ai freni.

«Non è così», dice Tyrrell. «In Sud Africa Jackie ebbe delle noie alla linea idraulica del freno posteriore. Non erano proprio i freni. L'urto di François alle prove fu erroneamente attribuito a questa ragione. Noi avevamo un'auto sola con i freni anteriori entrobordo e una con i freni esterni. Il sistema ha un comando che frena la ruota

gemmo un peso di circa 25 libbre.»

Tyrrell liberamente ammette che sta sempre imparando ed egli è certamente perfetto nel mettere in risalto la sua capacità organizzativa e l'intuizione della naturale abilità di guida di Stewart. Che cosa pensa del suo primo pilota?

«Nessuno che corra oggi è bravo come Stewart. Ripeto, nessuno. L'ho conosciuto fuori forma solo due volte, in Spagna e a Monaco nel 1972, quando cominciava ad ammalarsi. D'altra parte non deve mai giocare se stesso in una corsa. Egli ha questa quasi unica abilità di accendersi nel modo giusto fin dalla partenza; è andato, come un proiettile. Oggi, quando tutti sono raggruppati penso: se solo Jackie può arrivare alla prima curva davanti al gruppo, poi sarebbe lontano, ma spesso non può proprio farlo, ritarda nel gruppo e non può tirare del tutto liberamente.»

Se questo è un problema del moderno automobilismo in questa antica formula di Gran Premio, è ora di cambiarla?

— Ogni squadra ha i suoi brutti momenti e dai suoi brutti momenti troviamo, penso, una causa primaria dell'immenso entusiasmo di Ken per le corse.

«I momenti peggiori, per me, nell'automobilismo sono quando la mia auto non riesce ad apparire dal box direttamente sul tabellone. Per qualche secondo o minuto non sai se ha rallentato e sta venendo ai box, se ha avuto un incidente meccanico, o se c'è stata una grande disgrazia. Se c'è stato uno scontro allora i telai sono molto difficili e costosi da riparare. Il nostro più grosso incidente fu quello di Jackie a Silverstone nel '71, quando il suo acceleratore si bloccò sulla prima curva ed egli urtò il terrapieno molto forte. Avevamo meno di due settimane per ricostruire l'auto per Monaco. Ognuno di noi qui lavorò giorno e notte per la prima settimana e tutti rimasero in piedi. A sabato inoltrato entrai e dissi a tutti loro che il lavoro si sarebbe interrotto e sarebbe ricominciato il

lavoro entro due settimane. Se il loro più piccolo particolare ha fallito, allora tutti vedono che è fallito e sanno che ha sbagliato. Tu non puoi soffocarlo e dimenticare chi ne è stato responsabile perché il lavoro di base è stato fatto molto tempo fa. Se hanno successo, e di solito lo hanno, allora il credito è immediato, perciò le corse si possono considerare davvero come un terreno di prova della moderna tecnologia. Sono anche un terreno obbligato per queste persone speciali, e ciò è molto importante, e si troveranno quasi sempre persone che vengono dal mondo delle corse che assumono grosse responsabilità di lavoro in altri campi. Sono abituate a essere sotto pressione e ad ottenere risultati in breve tempo. Sarà trovare la motivazione al proprio lavoro, penso che gli americani la chiamino così, quello hanno una parola per tutto, ma mi piace avere queste persone fuori dal comune attorno a me.»

d. n.

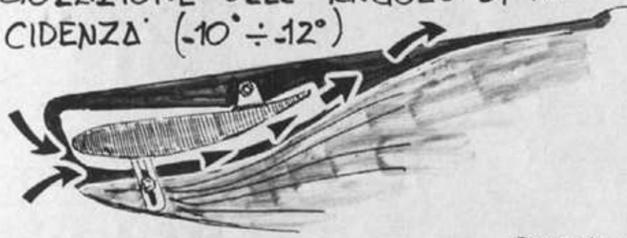


Le B.3
della mutazione
genetica

che differenza c'è

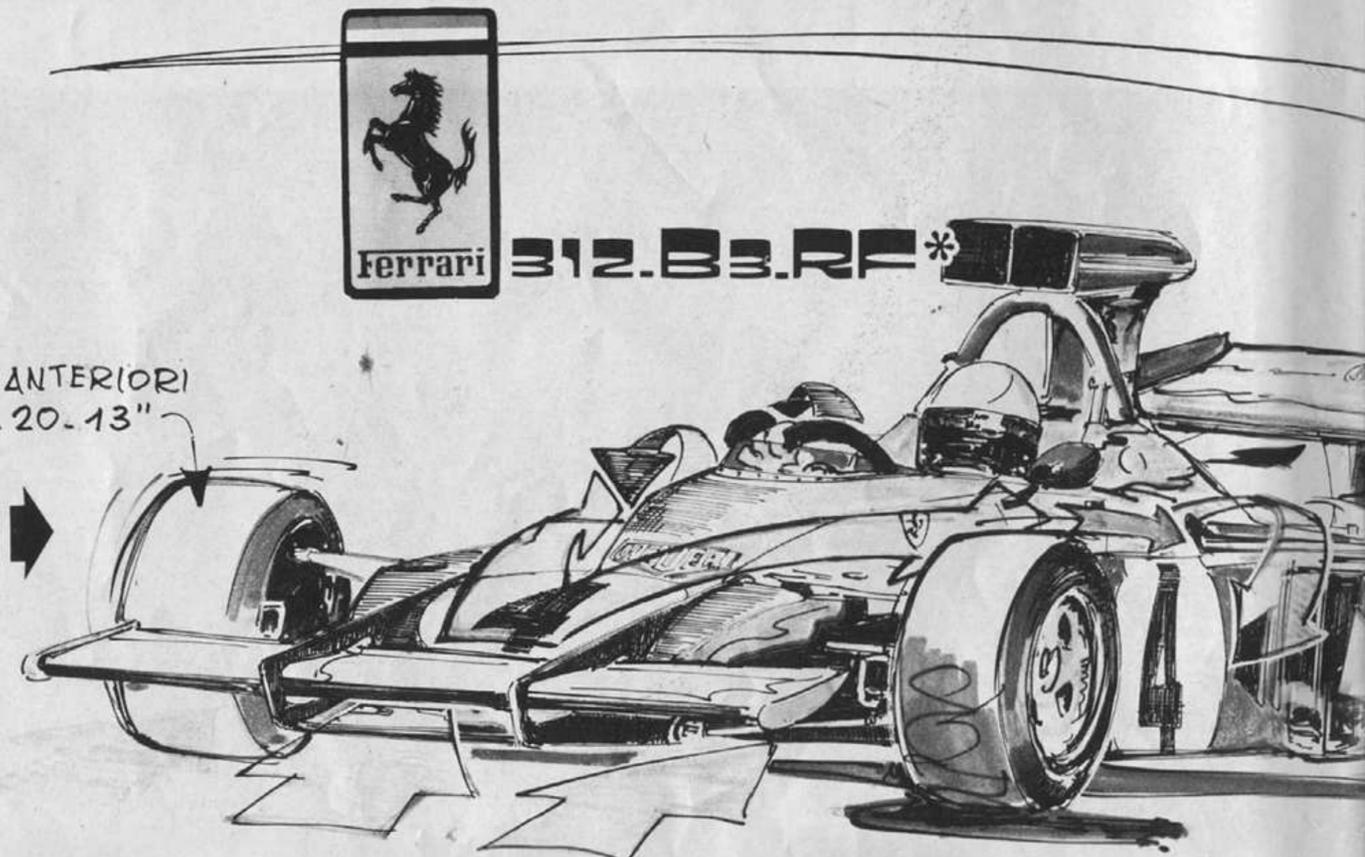
Alla ricerca dei cavalli perduti

ATTACCHI IPOSOSTENTATORE ANTERIORE E SISTEMA PER LA REGOLAZIONE DELL'ANGOLO DI INCIDENZA (-10° ÷ -12°)

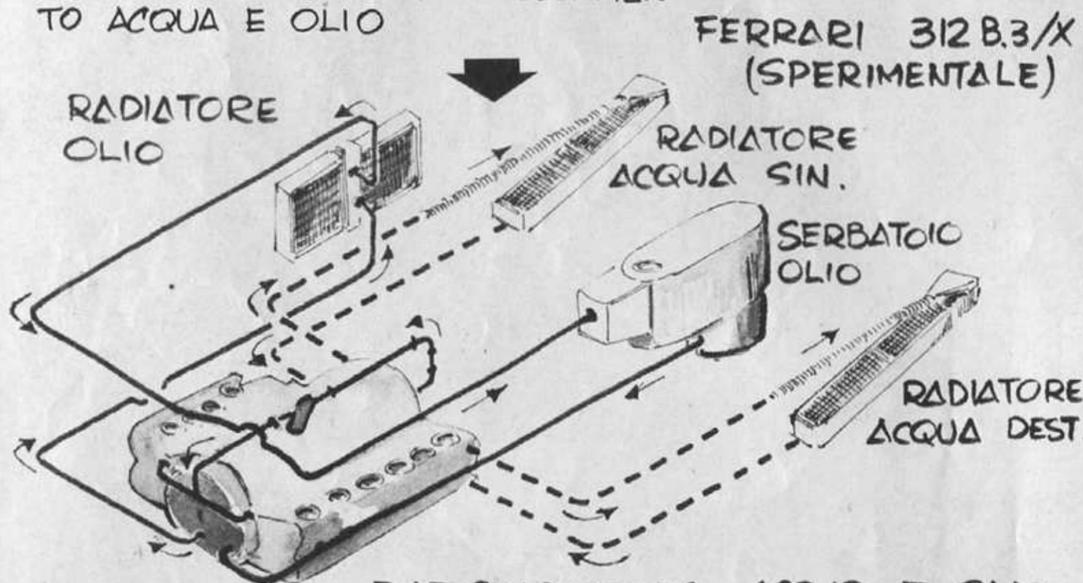


PNEUMATICI ANTERIORI
9.2-20-13"

DISTRIBUZIONE (IPOTETICA) DELL'ARIA DI RAFFREDDAMENTO: LE CORRENTI LATERALI ATTRAVERSANO DIRETTAMENTE I RADIATORI ACQUA SUI FIANCHI. LA CORRENTE CENTRALE, SDOPPIANDOSI E INCONTRANDO LE USCITE DAI SUDDETTI, CREA UN VORTICE CHE FAVORISCE L'OPERA DELLE "NACA" LATERALI E DEI RADIATORI OLIO.

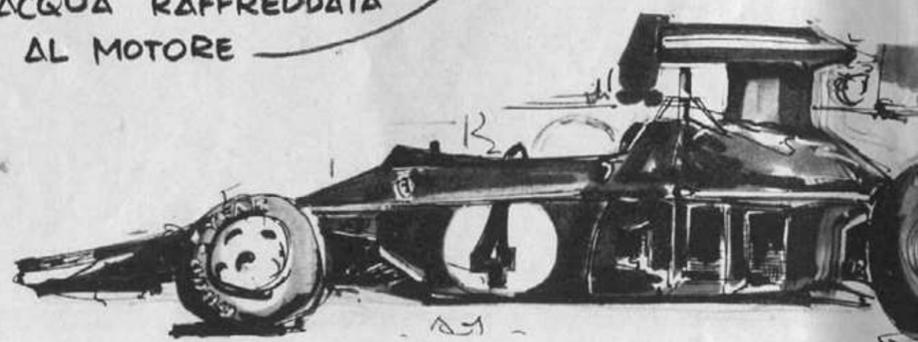
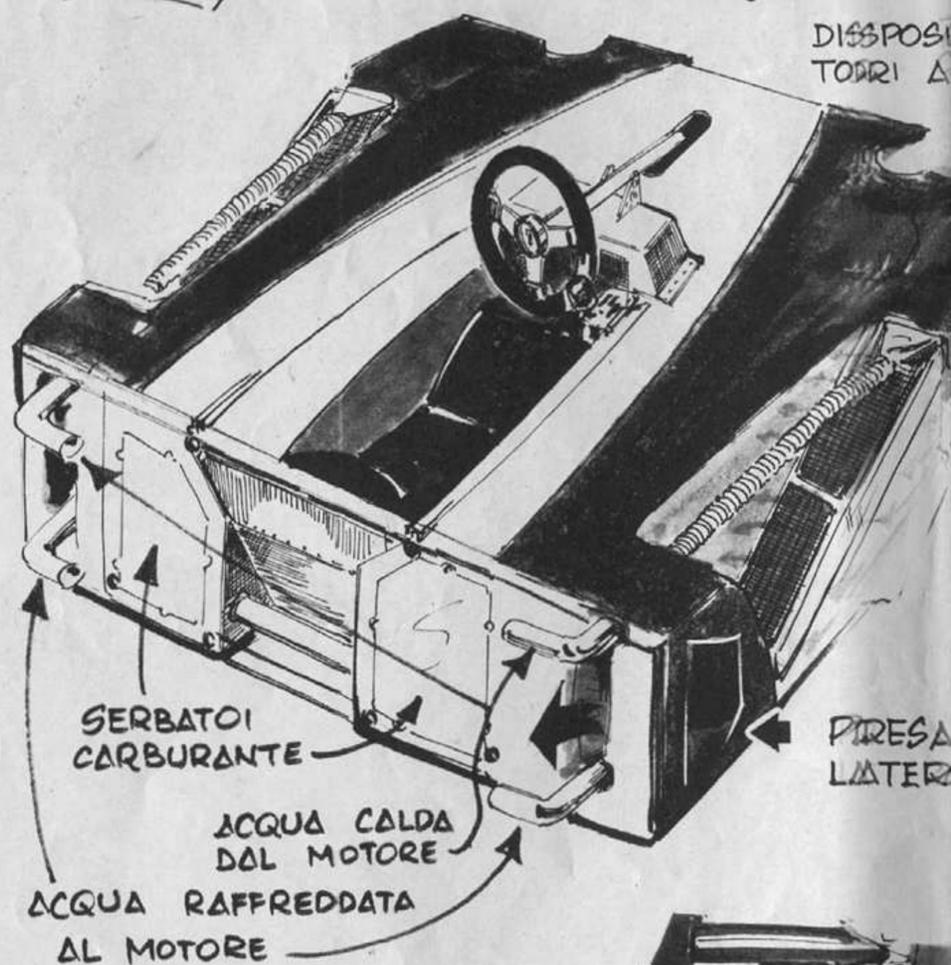
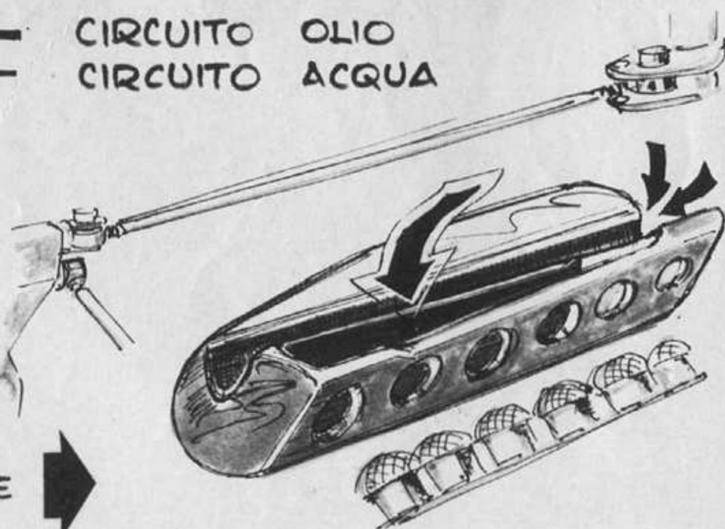


SCHEMA CIRCUITI DI RAFFREDDAMENTO ACQUA E OLIO



RAFFREDDAMENTO ACQUA E OLIO
— CIRCUITO OLIO
- - - CIRCUITO ACQUA

NUOVI CASSONETTI DI TRANQUILLIZZAZIONE ARIA COMBURENTE. L'AMMISSIONE DELL'ARIA AVVIENE SIA DALL'ALTO, TRAMITE LA PRESA RIALZATA, SIA ORIZZONTALMENTE (FRECCHE PICCOLE) DALLE PRESE ESTERNE E INTERNE (COCKPIT)



Dopo l'inevitabile periodo di dentizione, il «12 Boxer» sul quale erano puntate le speranze della tifoseria nostrana era (finalmente) arrivato a passare per il più potente propulsore impiegato in Formula Uno. Questo avveniva dal '70 in poi e riprendeva praticamente una consuetudine per le vetture del Cavallino, considerate sempre come telaio lontano dal nec plus ultra ma agitate da un pacchetto di dinamite che dava al conduttore ottime possibilità di esibire gli attributi.

Imbattibile sul finire del '70 la B.1, si aspettava il modello successivo per passare di bene in meglio. Si finì invece dalla padella nella brace per merito della B.2 prima versione, con retrotreno a masse non sospese ultralegere,

merito esimio delle molle di sospensione orizzontali.

Peccato che non funzionasse e non solo per i conseguenti risultati mancati nel corso del 1971. Si ritornò comunque al convenzionale (lasciando che Eric Broadley facesse esperienze similari sulla Lola Can-Am).

Piano piano la barca si raddrizzava e nel '72 venne la vittoria nel N'ring coi G.P. d'Inghilterra e d'Italia mancati per scalogna nera. Nel frattempo la Firestone, che in effetti attraversava un periodo critico ed era alle corde sotto l'imperversare della concorrenza Goodyear, non perdeva occasione per vieppiù confondersi le idee. Strano solo che, in alcune occasioni non sia finita veramente a pesci in faccia.

Maranello passò quindi alla

Goodyear Tyre e Rubber Co, eliminando se non altro uno dei principali fattori di confusione e, sebbene questo inneschasse diatribe e ronzio di mosche nel settore dei Prototipi, ricondusse un po' di calma nel più circoscritto ambiente dei «Formula».

Il motore portante

L'ing. Forghieri, che una la fa e l'altra la studia, progettò quindi — si era d'inverno — la «monoposto spazzaneve» molto compatta che Brookbank commentò col «Non è bello ciò che è bello ma è bello ciò che piace».

Prove a Fiorano, Vallelunga, Monza e al Castellet fruttarono al detto elaborato il pollice verso e l'accantonamento, mentre più insistente si faceva il ritornello di coloro che, da tempo, ritenevano superata la «tecnica Ferrari» dei pannelli rivettati su telaio tubolare.

Ed eccoci così alla storia quasi recente dell'attuale modello, concepito fra scioperi a singhiozzo dal duo Rocchi-Colombo, che ritenne opportuno affidarsi per la scocca ai servizi specialistici dell'officina John Thompson (of England, of course), realizzando così — salvo errori — il primo esempio di una Ferrari a motore completamente portante. (Si tenga a mente il particolare per alcuni riferimenti che seguiranno).

La vettura, che assumerà la sigla 312 B.3 RC, presenta quindi una scocca integrale che termina alle spalle del pilota e completa la struttura con l'intervento dell'unità motrice alla quale è collegata da un piastrone e da due semiordinate fuse in lega leggera.

All'irrigidimento dell'insieme contribuisce verso l'avanti il massiccio roll-bar dotato di controventature che finiscono nei punti opportuni. Posteriormente, il gruppo differenziale-cambio compie analoghe funzioni portando gli appigli per gli elementi di sospensione.

Come sull'ultima versione della B.2, la sospensione posteriore si compone di un trapezio inferiore a base larga (niente puntoni) e di una bielletta superiore, questa sì, collegata a un elemento di spinta/reazione.

Conflitto di necessità

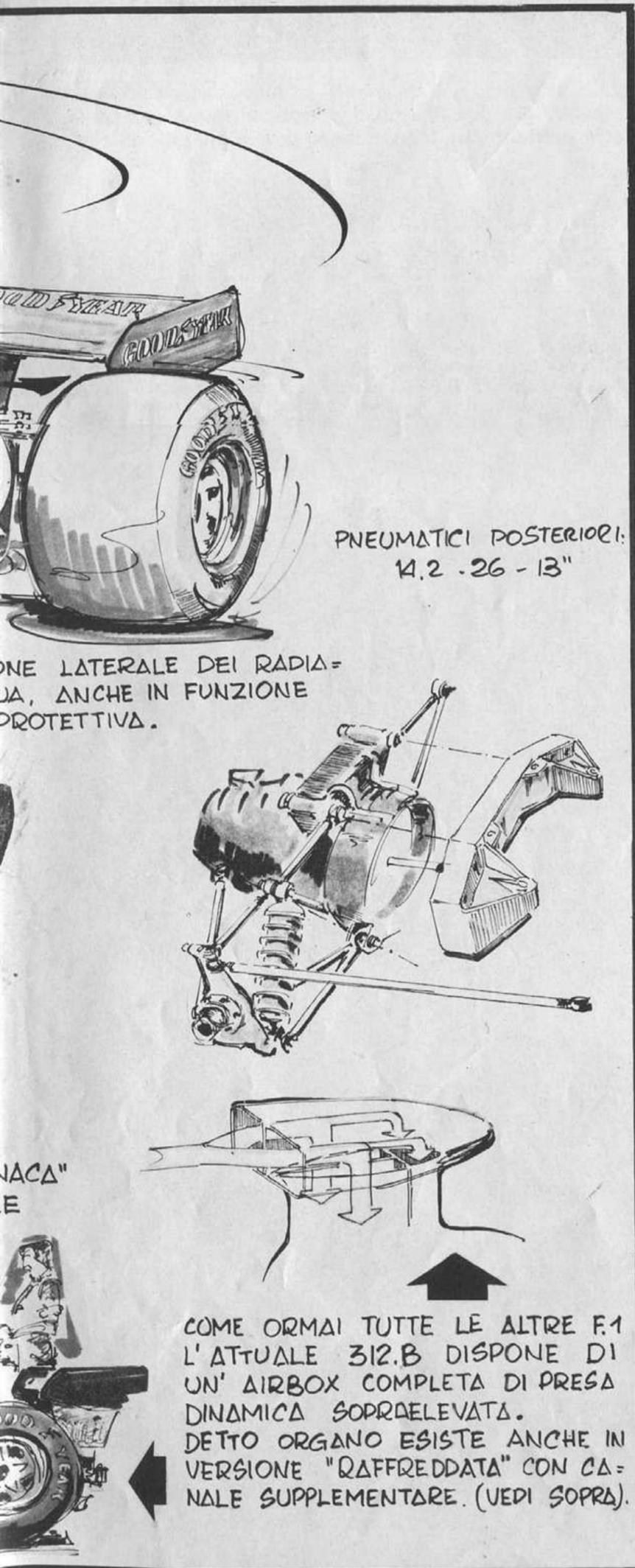
Le due B.3 di cui disponeva Ickx (e le voleva tutte) a Barcellona, esibivano le prime testimonianze di un conflitto di necessità: una era infatti munita di radiatori acqua laterali e l'altra riuniva i due elementi in uno scatolone frontale. Pare che entrambe gareggiassero a chi raffreddava meno. Anche i bollori dell'olio pare non fossero roba da scherzo, almeno a giudicare dagli ettolitri di capacità del relativo serbatoio. D'altro canto, almeno ad ascoltare il Jacky Ickx dell'epoca, la B.3 RC era assolutamente più stabile della B.2, con la quale appetto agli altri c'era da sentirsi figli della Colf.

I risultati successivi li sappiamo tutti, almeno fino al G.P. d'Austria, dove la... rinata 312 B.3 (questa volta RF, o RCF vedete un po' voi) esibiva in mano a Twiggy Merzario uno spettacolo smorzato solo dalle prestazioni abuliche... del motore.

Ora si ricomincia a parlare di albero a gomiti e di argomenti dimenticati dal tempo della messa a punto del propulsore. Ma non abbiamo ancora sentito un favellare attorno alla prima esperienza, per il boxer, relativa all'esser usato quale generatore di cavalli non solo, ma anche e soprattutto come «chiglia», senza il consueto supporto di un trave di attacco.

Nel disegno allegato, troverete scarabocchiate le principali differenze tra B.3 RC e B.3 RF (sperimentale).

Giuliano Orzali



PNEUMATICI POSTERIORI:
14.2 - 26 - 13"

...NE LATERALE DEI RADIA-
...A, ANCHE IN FUNZIONE
...PROTETTIVA.

...NACA"
...E

COME ORMAI TUTTE LE ALTRE F.1
L'ATTUALE 312.B DISPONE DI
UN' AIRBOX COMPLETA DI PRESA
DINAMICA SOPRAELEVATA.
DETTO ORGANO ESISTE ANCHE IN
VERSIONE "RAFFREDDATA" CON CA-
NALE SUPPLEMENTARE. (VEDI SOPRA).

Una lattina di riserva e siete a posto

E' facilissimo usare sempre Olio Fiat: lo trovate presso tutti i rivenditori autorizzati Fiat. Poi ci sono i "rabbocchi". Quando in viaggio il benzinaio vi dirà: "Manca un chilo; cosa mette?" Voi gli date la lattina che avete di riserva e siete a posto. Il benzinaio capirà subito che siete uno che al motore ci tiene.



OLIO FIAT

Oggi l'Olio Fiat lo trovate anche nella nuova formula VS+ ancora migliorato, più automobilistico.



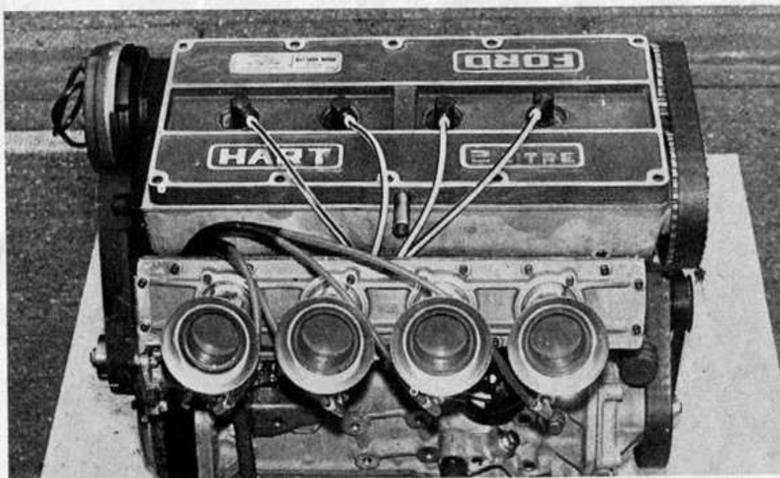
Ancora una volta sul podio attorniato da coppe Jean Pierre Jarier, che ha stradominato questo campionato Europeo di F. 2 vincendo 8 prove

Il BMW 2000 è il nuovo « cuore » europeo (con la MARCH di JARIER): battuto il FORD viva il FORD



Sembrava la storia della volpe e l'uva, l'inverno scorso, quando si parlava del motore BMW sedici valvole appena omologato per la Formula Due: siccome non sarebbe stato disponibile per tutti, erano in molti a volersi convincere che, al momento buono, l'unità tedesca non sarebbe stata questo castigo di Dio. In fondo anche nelle Sport 2000 il BMW non era andato poi così bene se a vincere era toccato quasi sempre ai Ford o agli Abarth.

Perché allora pensare che dovrebbe essere la carta vincente in F. 2? Per giunta c'era l'accordo con la March che vincolava la casa di Monaco al costruttore inglese per cui chi avesse voluto disporre del BMW avrebbe dovuto per forza scegliere il telaio March. Anche questa era una cosa che non tutti digerivano: dopo la disastrosa stagione della casa inglese nel '72 chi poteva buttarsi a cuor leggero in una decisione che avrebbe potuto significare un motore niente di speciale su di un telaio non vincente? D'altra parte perché non continuare a dare fidu-



Fra le creazioni più felici nel campo della F. 2 il motore Hart, nelle sue versioni in ghisa e alluminio, uno dei più usati del lotto

cia al Ford (Cosworth, Hart o qualsiasi altro fosse, tanto la radice è la stessa) quando nella F. 1 da anni si dimostra che è meglio restare fedeli al vecchio Cosworth piuttosto di tentare avventure che hanno cavalli solo d'inverno?

Con tutti questi discorsi — o pochi di più, perché al Vega-Chevy ormai si era rinunciato dopo le continue delu-

sioni ed al BMW-Schnitzer si guardava, a torto, con diffidenza — si arrivò alla prima corsa stagionale di Mallory dove fu sufficiente mezz'ora di prove ufficiali per mettere d'accordo tutte le congetture di un inverno: non solo il motore BMW era davvero poderoso, ma anche la March aveva realizzato un telaio ben diverso dal poco competitivo 722 dello scorso anno. Quella

L'albero « motore »
ovvero l'albero genealogico del propulsore più popolare della F. 2 il **COSWORTH - FVA**

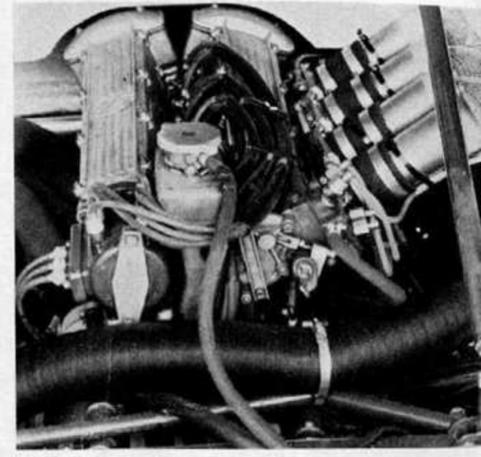
domenica sera alla March venne stappata la prima bottiglia di champagne per Jarier, un rito che si è ripetuto per sei volte nelle otto gare disputate dal francese ed al quale si sarebbe potuto assistere anche per tutte otto se a Thruxton ed al Nurburgring non si fossero verificati incidenti solo parzialmente imputabili al pilota.

Ma come aveva potuto la

March BMW travolgere tanto facilmente una schiera di agguerriti avversari e tutto il patrimonio di successi del caro, buon vecchio motore Ford? Le ragioni sono almeno tre: una è Jarier, l'altra è il telaio March e l'ultima, forse determinante, il fatto che il caro e buon motore Ford sia diventato davvero vecchio. Jarier da solo infatti non sarebbe bastato alla



A sinistra, la classica grinta del francese davanti a due avversari, nella foto sotto, il motore vincente, il bialbero BMW



March per conquistare 72 punti in otto prove, il massimo possibile cioè: benché la F. 2 abbia rappresentato la consacrazione del pilota parigino, una consacrazione che vuol dire Ferrari bene o male, è pur vero che Hunt o Mass, tanto per limitarci a fare due nomi di giovani sulle doti dei quali nessuno ha nulla da dire, contro Jarier in F. 2 non hanno mai potuto lottare ad armi pari. Lord Hesketh, che aveva scelto la Surtees-Ford per Hunt e non dubitava minimamente del fatto che il suo pilota avrebbe lottato fino all'ultimo per il successo nel Campionato Europeo, dopo qualche gara e nessun risultato decise di farla finita con la F. 2 comprando quella March F. 1 sulla quale Hunt è andato ben meglio di quanto abbia saputo fare Jarier. E questo basta, senza togliere nulla a Jarier, a rivalutare gli avversari.

Poi c'è il telaio: la March aveva sicuramente una bella macchina nel '71. Peterson o no, la 712 vinse il Campionato Europeo con superiorità precedendo la Brabham di Reutemann che a quei tempi era ancora una macchina alla Tauranac. Poi, nel '72, alla March si decise di portare i radiatori sul fianco della vettura, era la moda della F. 1 ma soprattutto il modo per vendere il nuovo modello. Fu un disastro al quale neppure Peterson e Lauda poterono portare rimedio, così come non portarono rimedio i tentativi di rimettere i radiatori avanti. Parlavamo recentemente con Emerson Fittipaldi che ha una certa cognizione di causa visto che tocca a lui adesso essere alle prese con una macchina che non va troppo bene e che presenta la stessa soluzione tecnica. Secondo il Campione del Mondo mettere i radiatori sui fianchi portando peso sul retro, mentre è molto valido per la F. 1 che ha abbastanza cavalli, determina un certo squilibrio sulle monoposto di F. 2. Sarà stata questa stessa considerazione fatta da Robin Herd oppure la capacità di sapere riconoscere i propri errori, fatto sta che il progettista della March ha presentato per la stagione '73 una macchina a radiatore anteriore e con una monoscocca tanto simile a quella del 1971 da far pensare ad un salto all'indietro di due anni. In realtà la 723 ha progredito molto di più di quanto appaia, soprattutto nel telaio posteriore e nelle sospensioni che sono state ancora migliorate nelle ultime gare, pe-

rò il suo schema è quello di due anni fa. Motore BMW o no bisogna riconoscere che il telaio March F. 2 è formidabile e anche in questo caso, come per il pilota, c'è la possibilità di riprova: in Formula Atlantic, dove è equipaggiato dal motore standard BDA a carburatori, è il più competitivo dello schieramento.

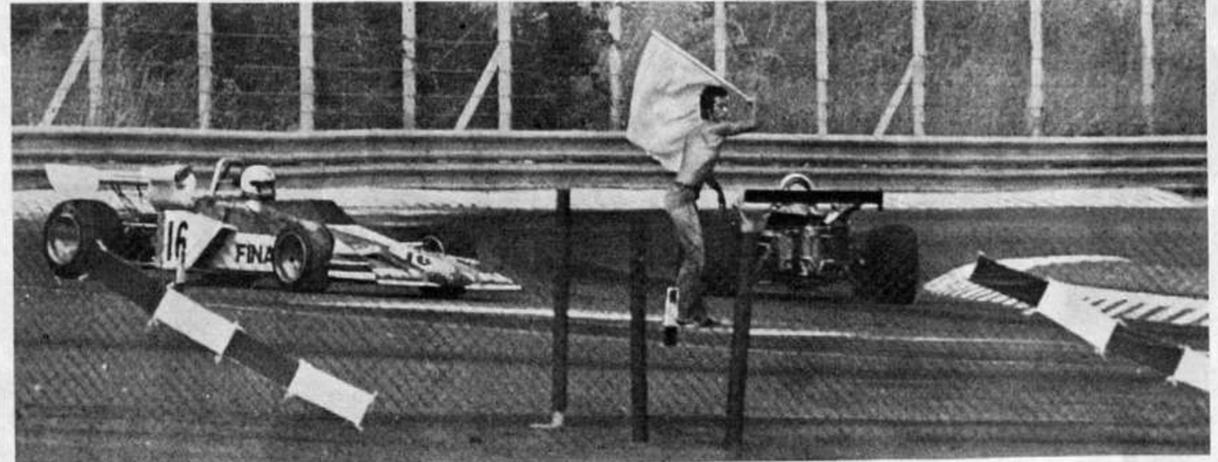
Il terzo elemento del successo del tris Jarier-March-BMW non può che essere il motore. Anche in questo caso però esiste una spiegazione: BMW e Ford iniziarono negli stessi anni ad occuparsi della F. 2 ma lo sviluppo del motore tedesco ha seguito una strada molto meno spettacolare di quella del motore Ford che, come illustra l'albero genealogico, ha proliferato in decine di modi. Nel 1967-68, alle loro origini, i due motori avevano una sensibile differenza: il Cosworth FVA (realizzato per la Ford da Costin e Duckworth) era di una semplicità estrema mentre il BMW, con la sua testata Apfelbeck a valvole radiali era l'esempio della complicazione. Neanche a dirlo furono i Ford a vincere ed i BMW a perdere. Col passare degli anni però le due Case hanno seguito una politica diversa di sviluppo: mentre la BMW ha sempre lavorato per incrementare la potenza della sua unità tenendo conto dell'esperienza e quindi semplificando ed irrobustendo il suo motore, la Ford ha diminuito il livello qualitativo dell'FVA originale. Nel momento in cui il potente quattro cilindri inglese è stato destinato ad equipaggiare una Escort per il normale commercio, sono state abbandonate le soluzioni tecniche più costose come la distribuzione comandata a cascata d'ingranaggi, le fusioni di un certo tipo di materiale e lo stesso disegno della testata. Era nato il BDA, più economico per la sua destinazione ad una vettura di serie sulla quale venir omologato (pratica indispensabile per il nuovo regolamento F. 2) ma gli elaboratori, e la stessa Cosworth in testa, accusarono ben presto le differenze. Spremi, spremi, i cavalli non sono andati oltre certi limiti e tutti molto in alto col problema incombente delle rotture facilitate anche dal fatto che per ottenere cilindrate sui 2000 cc è necessario fare costosi e complicati riporti in materiale nel blocco cilindri. Dal primo luglio scorso la Ford ha omologato una nuova testata, quella che equipaggia l'ennesima versione di

questo motore battezzata con la nuova sigla FVD. Fatto inusuale, l'FVD aveva vinto una corsa prima ancora dell'omologazione, quella del Nurburgring con Wisell che disponeva dell'FVD di Smith, e adesso i fordisti cominciano a sperare in qualche cavallo in più. Non c'è da credere comunque che saranno abbastanza per impensierire il florido BMW: bisogna prendere atto che i frutti dell'al-

bero Ford cominciano a perdere un po' della loro freschezza!

Tutto questo discorso per dire una cosa che si capisce anche solo guardando i punteggi del Campionato, cioè il titolo, è ormai una certezza per Jarier. Poiché facendo un po' di conti non esiste più la possibilità per Mass e Depailler di sovvertire il pronostico. Partita chiusa, anche per il nostro Vitto-

rio Brambilla che è il primo italiano dopo tanti anni ad aver dato la sensazione di poter recitare un ruolo principale a livello di Campionato. Per lui resta la speranza di una vittoria che lo ripaghi dell'impegno e dei meriti, quella vittoria che forse a Pau sarebbe potuta arrivare veramente. Per de Adamich, dopo le poche gare promettenti di successi che gli hanno portato lodi da tutta la stam-



● Come è toccato alla Lotus ed alla Tecno, è possibile che anche la Brabham (qui vedete la vettura di Serblin in testa-coda in chicane), smetta di produrre monoposto di F. 2 o F. 3 per i clienti. « Se Ecclestone riesce a fare un buon accordo di finanziamento per la F. 1 smette con le altre formule che in rapporto all'impegno non danno molto guadagno... » diceva Wilson. E' dunque ancora in piedi la possibilità Marlboro-Brabham-Fitti uno, Fitti due, cioè quella che potrebbe rappresentare il vero grosso finanziamento per Ecclestone, comunque vadano le cose, se la Brabham smetterà di fare monoposto di F. 2 non c'è da stare allegri per la « Squadra-Italia » che finirebbe col cominciare usando macchine non più in produzione. (A proposito: Dragoni comincia i corsi a Fiorano in settembre).



Spartaco Dini ha portato in gara la Brabham BT 40 della scuderia Nettuno, ma non ha avuto molta fortuna per diversi problemi all'alettone

● KAZATO è stato colpito dalla sfortuna in maniera veramente insolita ad Enna: arrivato con la sua GRD completamente rinnovata ed equipaggiata dal motore BWW Schitzer, ha guidato subito molto forte occupando un posto in terza fila. La mattina della corsa è però arrivato al circuito con la faccia stravolta e vestito come se fosse inverno: « Teri ho mangiato qualche cosa che mi ha fatto male, non ho chiuso occhio e sono stato male tutta la notte ». Sapendo questo, quando lo abbiamo visto andare a sbattere contro il cordolo a ruote bloccate in chicane, non ci siamo molto stupiti pensando che fosse debolezza. Invece la ragione era un'altra, il povero Hiroshi si era sentito male (lasciando intendere come) ancora una volta in piena variante e l'errore era stata una giustificata conseguenza. Dopo il ritiro se ne è andato molto mortificato.



pa internazionale, forse non si può più neppure parlare di speranza per una vittoria nella stagione: se è vero che la guarigione sarà lunga è possibile che non lo si riveda neppure più in gara per quest'anno. Resta però l'ipotesi che possa ripetere il ritorno clamoroso del '68 quando nelle identiche circostanze di ripresa dopo mesi di gesso fu subito secondo a Vallelunga e vincitore della Temporada Argentina con la Dino Ferrari.

Tino Brambilla, Serblin, Shangry-Là, Venturi e Ricci non hanno potuto far vedere molto fino ad oggi per motivi diversi ed è soprattutto il secondo ad avere la possibilità di un risultato nell'ultimo periodo dell'anno. Lo stesso discorso (si licet parva...) vale pari, pari per Emerson Fittipaldi e Peterson: i due big hanno incontrato solo problemi fino ad oggi sulle loro Texaco-Star che, anche se rappresentano la prefigurazione della Lotus 75 di F. 1, sono ancora molto lontane dall'andare bene. « Champman è troppo preso dalla produzione delle auto di serie e dal lancio del nuovo modello per il commercio e non ha tempo sufficiente per seguire le auto da corsa come dovrebbe » diceva Fittipaldi a Misano « così dà le direttive ma non interviene di persona e quando manca la sua mano nella squadra si avverte subito ».

Gabriela Noris

Così il 16 settembre si presenterà a piloti e spettatori della 500 AUTOSPRINT-Campionato MARLBORO Marche l'autodromo DINO FERRARI

IMOLA quasi «chiusa»

IMOLA - Ormai è fatta: quasi tre quarti del tracciato sono stati chiusi definitivamente e per l'ultima parte bisognerà aspettare non più di un mese. Poi per entrare e girare sul « piccolo Nurburgring » bisognerà passare solo sotto la torre di controllo: e si concluderà un'epopea, che dura da almeno 10 anni. I lavori fervono frenetici a tutt'oggi, con camion di ghiaia e sabbia che entrano ed escono a gettata continua: l'Autodromo si presenterà nella sua edizione definitiva in occasione della 500 AUTOSPRINT; che, come è noto, anticiperà per il '74 Campionato Marlboro Marche.

I lavori più lunghi (e onerosi) sono stati portati a termine: ora tutto il circuito o quasi è percorribile all'interno dagli spettatori, senza intralciare e soprattutto con la possibilità di vedere molto di più. Certo, questa è la più recente realtà di Imola, un circuito che tutti apprezzeranno ma che manifestava il suo limite maggiore nella scarsità di zone per il pubblico. Ora, con la costruzione delle strade di arroccamento, che servono sia per smaltire il traffico all'interno e all'esterno ma essendo larghe sei metri consentono al pubblico di rimanere ed osservare in molti altri punti, e soprattutto con la creazione delle due nuove tribune all'esterno e all'interno della nuova variante, si potrà veramente parlare di nuove possibilità per gli spettatori, finora costretti o alla curva della Tosa o alle Acque Minerali (e tribune sul rettilineo di arrivo ovviamente).

Parliamo della variante, il lavoro più interessante e che ha causato la sospensione delle gare in calendario nel mese di giugno. Ormai la variante è una realtà: stanno finendo di stendere il manto stradale, si stanno dando gli ultimi ritocchi ai cordoli, si sta completando la tribuna all'esterno in punteggio tubolare che potrà contenere almeno duemila persone. La variante, come annunciammo già in numeri precedenti di AUTOSPRINT, è stata costruita più o meno nella stessa zona nella quale stava la precedente (cioè prima dell'entrata del rettilineo box) e avrà una lunghezza totale di 300 mt, dei quali circa 160 di rettilineo e il resto in curve, delle quali quella d'ingresso sarà molto più veloce di quella d'uscita. Naturalmente è dotata di una via di fuga, con possibilità di rientro in pista e una più razionale strada di accesso ai box: la larghezza di tutto il nastro stradale è rimasta di 12 metri (quasi tutta la pista ora ha questa larghezza ottimale: anche la curva della Piratella è stata allargata all'esterno) oltre ai quali rimane un buon margine di out generalmente in terre-

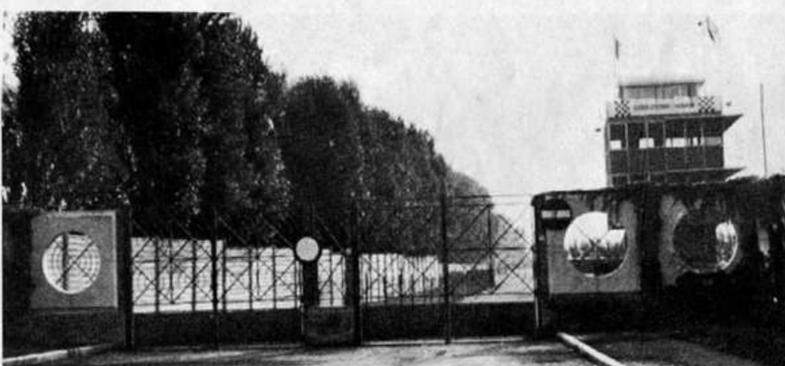
no erboso.

Dalla parte interna di detta variante, che sarà servita da una strada di arroccamento autonoma anch'essa costruita a tempo di record e che si dirige verso la curva della Rivazza, si sta gradonando a mo' di stadio tutta quella montagnetta che eravamo abituati a vedere brulicante di pubblico. Questa nuova tribuna naturale, che al più presto sarà ricoperta di cemento, consentirà ad 8000 persone a sedere di osservare l'uscita della Rivazza, l'entrata e l'uscita della variante che verrà ad essere uno dei punti più spettacolari del circuito. Anche questa tribuna sarà servita da una strada d'accesso interna che collega (appunto dall'interno) la Rivazza con la tribuna centrale sulla linea d'arrivo, consentendo agli spettatori una specie di « circulaire » all'interno del bellissimo tracciato.

Sempre per il pubblico è stato creato un nuovo manufatto, veramente pregevole, per favorire l'accesso alla curva della Tosa. Si tratta di un largo ponte sul Santerno, dal quale si potrà raggiungere il famoso tornante senza essere obbligati a percorrere a piedi più della metà circuito: detto ponte sarà agibile definitivamente (cioè completo di guard-rail) dai primi di settembre. Nella prima decade di tale mese vi sarà anche la visita della locale commissione di vigilanza, che dovrà omologare tale impianto e autorizzarne l'agibilità, cosa che dovrebbe avvenire senza troppi problemi dal momento che tutti i lavori richiesti sono stati effettuati scrupolosamente.

Dopo di che, solo un piccolo pezzo di strada si frapperà con la chiusura definitiva del circuito: quattrocento metri che devono congiungere la parte superiore delle strade già esistenti, che completano la possibilità di vivere autonomamente del tracciato. E questo dovrebbe avvenire non più tardi del mese di ottobre, quando si potrà veramente contare sulla chiusura del tratto ora rimasto aperto che va dalla Piratella alla Rivazza.

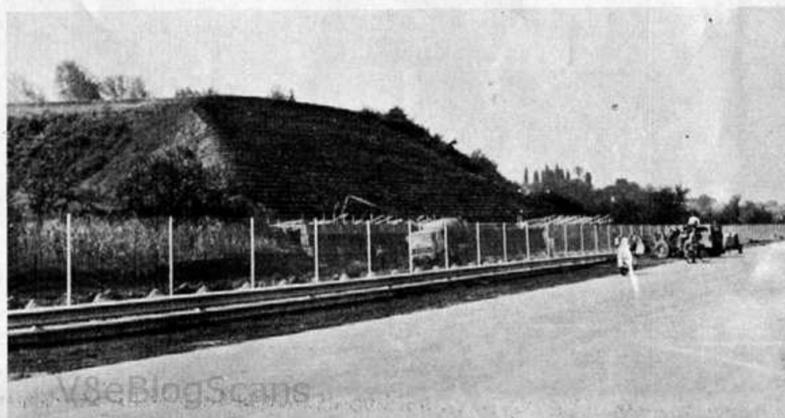
La nuova variante



A sinistra: finalmente il grande cancello del « Dino Ferrari » rimane chiuso: d'ora in poi per accedere al circuito bisognerà passare da lì. A destra: il ponte che facilita l'accesso alla «Tosa»



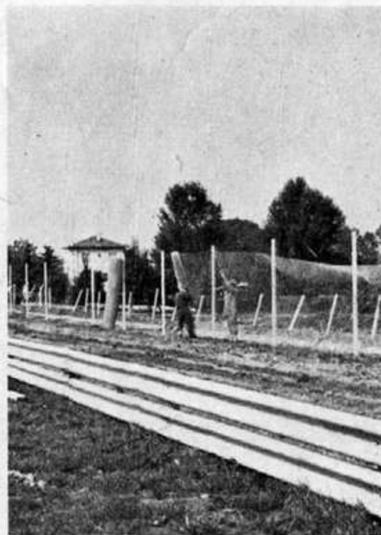
Sopra: una grande panoramica dall'alto della variante: si vede chiaramente in alto la nuova via d'accesso ai box. A sinistra: la gradonatura della montagnetta sovrastante l'uscita della Rivazza e l'entrata alla variante



500 **AUTO SPRI NT** imola



A sinistra: l'entrata della variante ormai terminata, è ora molto veloce. Sotto: si sta innalzando la rete in zona Rivazza



Sconti **AUTO SPRI NT**

ecco le agevolazioni per i lettori e i soci

IMOLA-500 Autosprint

16 settembre

Il terzo appuntamento della collaborazione in atto fra AUTOSPRINT e AUTOMOBILE CLUB BOLOGNA cadrà esattamente in una data molto importante per la nostra pubblicazione: il 16 settembre, infatti, mentre sulla pista dell'autodromo di Imola ancora si rincorreranno le vetture in gara, i nostri redattori staranno preparando quello che sarà, in assoluto, il 500. numero di AUTOSPRINT.

Per solennizzare l'occasione la gara principale del meeting imolese, quella riservata alle vetture Sport - gruppo 5 - organizzata dall'A.C.B. con il nostro patrocinio, si chiamerà AUTOSPRINT 500 e vedrà impegnate, tranne, forse, qualche prudenziale defezione, le vetture che quest'anno si sono date fiera battaglia nel Campionato Mondiale Marche, a cominciare da quella 3 litri MATRA che ha sconvolto le rose speranze degli sportivi italiani. Con la dominatrice francese scenderanno sicuramente in gara le GULF-MIRAGE, le LOLA e quell'ALFA ROMEO che sul difficile e veloce circuito del Santerno, in due batterie ed una finale brevi e nervose, ha molte probabilità di fare finalmente un esordio completo e vittorioso. Non ci saranno, sembra, le rosse vetture di Maranello, ma l'industria italiana sarà nondimeno ben rappresentata. E poi, chissà, da oggi al 16 settembre c'è tempo per ripensamenti...

Come per i precedenti appuntamenti, **Soci del Club e lettori di AUTOSPRINT** godranno anche per questa manifestazione di particolari sconti e facilitazioni. Due sono i sistemi per goderne:

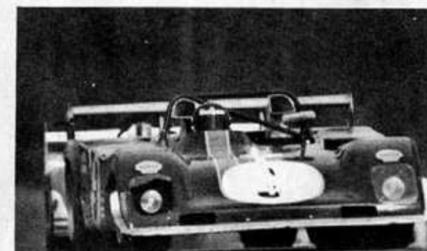
1 Richiedendo alla Segreteria AUTOSPRINT non oltre il giorno 10 settembre, il solo biglietto della **TRIBUNA SPECIALE AUTOSPRINT** inviando, all'uopo, a mezzo vaglia o assegno, la somma di L. 3.500 (Soci del Club) o L. 3.700 (lettori); oppure

2 presentando alla **SPECIALE BIGLIETTERIA** posta nella rotonda di VIALE DANTE il tagliando qui accanto

I nostri lettori potranno godere dei seguenti prezzi:

TRIBUNA SPECIALE AUTOSPRINT (linea d'arrivo)	L. 3.500 (riservata)
TRIBUNA NUMERATA	L. 5.000 (intero 6.000)
TRIBUNA D'ARRIVO	L. 4.000 (intero 5.000)
TRIBUNA CASTELLACCIO	L. 4.000 (intero 4.500)
TOSA, RIVAZZA e PRATO	L. 2.500 (intero 3.000)
Eventuale TRIBUNA NUOVA VARIANTE	L. 4.000 (intero 5.000)

500 **AUTO SPRI NT** imola



REGALIAMO ai lettori più giovani **BIGLIETTI-PROPAGANDA** per la 500 **AUTO SPRI NT** imola



TELEFONATECI o venite a prenderli!

Giovanissimi Soci e giovanissimi lettori di AUTOSPRINT e la vostra grande occasione: il 16 settembre, all'autodromo di Imola, per solennizzare la pubblicazione del 500 numero in assoluto di AUTOSPRINT, in pieno accordo con l'Automobile Club Bologna, Editore e Direttore faranno svolgere una gara internazionale per vetture Sport, gara che porterà il nome di AUTOSPRINT 500. Per l'occasione, ai primi che scriveranno o telefoneranno, anche per lanciare l'iniziativa dell'Automobile Club Junior, metteremo a disposizione 500 (cinquecento) biglietti-propaganda gratuiti per l'ingresso all'autodromo «Dino Ferrari».

Quindi: **RICORDATE BENE**, ai primi 500 che ci scriveranno o telefoneranno, **Soci o lettori**, verrà dato in omaggio il «**BIGLIETTO-PROPAGANDA**» tenendo tuttavia presente che per avere tale biglietto non bisognerà avere superato il limite massimo d'età di 14 (quattordici) anni e che sarà necessario andare all'autodromo accompagnati da un adulto.

ATTENZIONE! Scrivendo o facendo la vostra telefonata (segreteria AUTOSPRINT - biglietti per Imola) dovrete indicare nome, cognome, indirizzo ed esatta data di nascita. Ciò, fino a tutto il giorno 12 settembre 1973.



FORD CAPRI 1600 GXL

Prove effettuate con il 3. rapporto di velocità su banco a rulli elettronico QUICK

Giri/1'	POTENZA CV	
	scarico ANSA	scarico originale
3.000	31	27
3.500	42	33
4.000	51	40
4.500	51	48
5.000	54	51
5.500	64	63

41034 Finale Emilia (Modena)
Tel. (0535) 91.104



Chi ha vinto il nostro GIOCO delle VACANZE

Rank	Nome	Punti
1	ARATO, anno 1911	10
2	HARROUN-C. PATSCHKE su MARMON	10
3	MULFORD su LOZIER	10
4	BRUCE-BROWN su FIAT	10
5	media 120,040	10
6	anno 1969	10
7	LUIGIO SCARFIOTTI	10
8	LUIGIO SCARFIOTTI	10
9	LUIGIO SCARFIOTTI	10
10	PETER REVSON	10

Giocatore a nome **ARATO ROBERTO**
Soci Club Autosprint - tessera n. 1333
Indirizzo: S. Rocco - 18
Via Vezze - MONDONIO (AT)

Prendendo in esame e conteggiando le schede pervenute in risposta al nostro «Gioco delle vacanze», ci è sorto spontaneo un dubbio; anzi, due: o le domande rivolte ai Soci del nostro Club erano veramente difficili, tali da scoraggiare la gran massa dei soci, oppure questa gran massa ha preferito prendersi veramente le vacanze, evitando anche di affaticare, sia pure per breve tempo, la mente per rispondere ai nostri quiz.

E' veramente desolante constatare che su una massa di 10.000 e oltre soci del Club AUTOSPRINT, soltanto 126 abbiano sentito l'impulso di cimentarsi in questa botta e risposta che, poi, di veramente difficile aveva un paio di domande: quella del perché veniva definita storica la fotografia dell'arrivo del G.P. d'Italia 1966 a Monza, e quella relativa al pilota mascherato. Eppure, a quest'ultima che ritraeva Peter Revson in gara a Nassau su una vettura sport, hanno risposto esattamente ben otto concorrenti, anche se sette di essi hanno poi sbagliato qualche altra cosa.

E' risultato, quindi, quale unico, indiscutibile vincitore il Socio **ROBERTO ARATO**, tessera n. 1.333, abitante in via S. Rocco 18, a Mondonio in provincia di Asti. A quel Socio, tanto bravo, i più sentiti complimenti di AUTOSPRINT, complimenti che vanno estesi anche a coloro che lo seguono nella classifica dei premiati, mentre ai non premiati il nostro ringraziamento per aver tentato. Agli altri, che poi si lamentano perché non li facciamo giocare, una tiratina d'orecchio e un invito ad essere più solerti.

Comunque, in attesa di tempi migliori e prima di darvi la classifica ufficiale dei premiati, riportiamo le dieci risposte esatte, così come si dovevano riportare sulla scheda-quiz: 1) anno 1911; 2) R. Harroun-C. Patschke su Marmon (rispondere Ray Harroun non era sufficiente); 3) R. Mulford su Lozier; 4) D. Bruce-Brown su Fiat; 5) media 120,040 oppure anche 120,041; 6) anno 1969; 7) anno 1966 per il G.P. d'Italia a Monza; 8) Ludovico Scarfiotti; 9) ultima vittoria italiana al G.P. d'Italia; 10) Peter Revson.

Ed ora la classifica dei premiati:

1. Roberto ARATO (Mondonio) con punti 100
2. pari merito: Roberto TESO (Padova), Carlo Alberto GABELLIERI (Lastra a Signa), Carlo ROVATTI (Bologna) con 90/8; 3. Paolo GAETANI (Milano) 90/5; dal 6. al 15. pari merito: Marco Balgera, Giampaolo Sana, Paolo Bernabei, Alessandro Risuglia, Angelo Cavalli, Edmondo Caretti, Roberto Pitacco, Romano Brusini, Stefano Focardi e Alberto Carli, tutti con punti 80; dal 16. al 28. pari merito: Roberto Argenti, Paolo Bernabei, Claudio Todde, Edmondo Caretti, Stefano Focardi, Gianni Vanzo, Giuliano Lazzarin, Sergio Resnati, Mariella Mentigazzi, Luciano Poggio, Roberto Teso e Bruno Zilli, tutti con punti 70.

ATTENZIONE: i premi verranno direttamente inviati al domicilio dei vincitori dalla segreteria del Club AUTOSPRINT.