

LEGGETE  
SUBITO

nelle pagine che seguono

Gli uomini  
«acca»



La BORSA  
(tricolore)  
della F. 3



RAPPORTO  
AMERICA

il pallottoliere  
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale  
delle corse

a pagina

- 1 IL CALENDARIO DELLE CORSE
- 36 KARTING AUTOCROSS
- 38 MOTORAMA
- 54 TUTTESPRINT
- 56 SCRIVETECI rimarremo amici
- 58 INFORMATUTTO
- 59 COMPRAVENDITA

• Dopo il rifiuto dell'Alfa Jacky Ickx sembra destinato alla Matra per il mondiale Marche '74. Però nessuno sa che, prima della rinuncia Lancia al Giro del Belgio (poi annullato per la crisi del petrolio), il belga avrebbe dovuto guidare una Stratos nella corsa di casa. Ma il progetto naufragò (qualcuno giura per pressioni da Maranello).

## Ma quando «agibile» MISANO?

• A MISANO si tirano le somme della gestione autodromo '73. Somme non certo deludenti, anche perché è ormai superato il complesso del «serbatoio» (e delle centomila presenze corsa). 300 mila sono stati gli spettatori-gara '73 (molti di più i visitatori-spettatori per le prove libere infrasettimanali, con incassi ottimi). Il record degli incassi delle corse si è avuto naturalmente nella F. 2 di luglio con Emerson Fittipaldi, battuto solo (di 600 biglietti) dal G.P. Riccione di moto del 1. agosto. Il maggior numero di affluenza si è registrato appunto in questo mese di piene ferie e ciò ha convinto gli organizzatori misanesi a diradare un po' i programmi di corse durante l'arco del prossimo anno. Si punterà sulle gare più internazionalmente qualificate cominciando dalla prova Euro Marche 2000 del 6 marzo. Poi il 1. maggio la nuova Interserie, la F. 5000 il 16 giugno, la F. 2 il 28 luglio. Queste le corse principali auto, più quelle moto. Rimane aperto un solo problema: quello dell'agibilità totale dell'impianto: a regole di autorizzazioni provvisorie il permesso è scaduto il giorno dell'ultima prova del Giro d'Italia. Vedremo un po' quanto tempo ancora si ha voglia di far durare questa «farsa» da parte degli organi burocratici forlivesi!...

• La Matra correrà il prossimo mondiale marche con due vetture, per cercare di bissare il successo di quest'anno. La casa francese sarà sponsorizzata oltre che dalla Shell (Berre) anche dalla casa di sigarette Gitanes.

• Ora che non c'è più il fascino della partecipazione diretta Tecno alle corse, l'ing. Bocchi (ex Ferrari) sembra si sia ripresentato a Maranello per trovare una possibile strada di ritorno ai vecchi incarichi.

• Ci sono mille modi per fare dispetti alle corse. Ma quanto visto in pratica nella prima tappa dell'Auto Giro d'Italia li supera tutti. Località Sestriere, nel secondo chilometro in discesa dopo la prova speciale in salita. Dietro un tornante improvvisamente si trova una corda che un solo operaio verniciatore ANAS stava sistemando al centro della carreggiata per poter far da... tiralinea per disegnare la striscia di mezzera. Così, alle 9 del mattino mentre i concorrenti cominciavano a scendere sulla strada verso Casale. Bisogna proprio credere che all'ANAS nessuno sapesse nulla della corsa, oppure...?

• Qualche decina di chilometri più sotto il solito vigile appostato pensava a segnare le targhe delle macchine che facevano fischiare le gomme o avevano scarichi troppo aperti.

• Altri spiccioli del Giro. Questo è accaduto subito dopo il «contatto» tra Andruet e Merzario alla famosa curva di Casale: il navigatore di Arturo, Piero Sodano, arrivando al parco macchine inavvertitamente per farsi largo spinse una portiera semiaperta di una Lancia del servizio assistenza. Si sentì un urlo e poi dal sedile dove era sdraiato emerse Andruet che stava schiacciando un pisolino ristorante. Sodano gli aveva chiuso dentro la portiera un piede che sporgeva; «Le studiate proprio tutte per mettermi k.o.!» commentò Jean Claude.

## Un voto realistico

Tra le centinaia di schede ricevute per la votazione dei Caschi AUTOSPRINT da Bassano del Grappa ne è arrivata una abbastanza divertente, e la proponiamo un po' a simbolo di questa annata-verità a proposito del mito Ferrari. La scheda eccola qui e notate l'arguzia in tutti i particolari, mittente compreso.

club **AUTO SPRINT** elezione Casco d'oro 1973

SCHEDA di VOTAZIONE TESSERA N. 342 63

Voto per i piloti

Casco d'Oro  
**NIKI LAUDA**

Casco d'Argento  
**CLAY REGAZZONI**

Casco di Bronzo  
**Jacky Ickx**

Non sono forse i migliori  
"Piloti" Italiani?

FERRARI ENZO 312B3  
COGNOME E NOME TESSERA N.

MARANELLO, MODENA  
INDIRIZZO



• Nello schema di Statuto per la CSAI Democratica che sarà presentato a Mantova agli inizi del prossimo dicembre, l'ing. Rogano ha fatto una personale modifica: per i membri della CSAI non ci sarà più la incompatibilità a disporre della licenza di conduttore. Domanda: per correre sul serio o per avere più «spazi» di eleggibilità nelle varie corporazioni che contribuiranno con loro delegati al Consiglio CSAI eletto?

## «ASCIABBI» nel rogo di un carro armato



Ricordate questa foto? L'incidente avvenne a IMOLA in una gara F. 3 nel '71. Il giovane pilota che era nella vettura volante uscì incolume dalla paurosa carambola della sua LOTUS fra altre macchine impazzite alla «staccata» della Tosa. Quel giovane aveva cominciato di nascosto dalla famiglia, con lo pseudonimo «DAVIDE ASCIABBI», a correre in monoposto ed aveva vinto con una Tecno F. Ford alla prima uscita in assoluto sullo «Junior» di Monza allagato da una pioggia battente. Arrivava alle corse all'ultimo minuto, sempre di nascosto, per non essere scorto dal padre, che vedeva per lui una carriera luminosa alla guida delle due grosse industrie tessili che la famiglia possiede, una nei dintorni di Milano e una in Israele, terra di origine del giovane. Maurizio Levi aveva continuato le corse nel 1971 con una Lotus F. 3 ed era uscito incolume dal pauroso groviglio di Imola, alla «staccata» della Tosa al primo giro. Il padre, a questo punto, gli impose di abbandonare, e il giovane a malincuore aveva praticamente regalato quello che era rimasto della sua Lotus a Lella Lombardi, che con pazienza certissima l'aveva ricostruita e ci aveva corso per tutta la stagione 1972. Poi erano venuti i guai per la sua terra israeliana e Maurizio coraggiosamente, nonostante la sua posizione in Italia fosse stata più che agiata era voluto partire per difendere Israele. Dai primissimi giorni della guerra non si avevano sue notizie: ora l'hanno trovato. Carbonizzato, all'interno di un carro armato, sul fronte arabo. Il pilota fortunato della F. 3 non ha avuto altrettanta buona sorte alla guida del suo carro nella violenta guerra dei 17 giorni. Nel suo ricordo ci stringiamo tutti solidali intorno alla famiglia LEVI e chiediamo a don Sergio Mantovani di scrivere il nome di Maurizio sull'Ara Piloti del suo Asilo modenese. E' un atto di omaggio che gli dobbiamo.

• Il neo Presidente dell'AC Milano on. Ripamonti pare che sia molto «aperto» verso lo sport. E un ampliamento dei calendari non gli dispiacerebbe, specie, ora che il caso Monza — lui stesso auspice — sembra avviato a soluzione anche oltre il 1978. Intanto è certo che quest'anno si svolgerà in Italia un Trofeo con classifica combinata per quattro prove italiane della F. 5000. Tre corse in giugno, dalla seconda settimana del mese, a Misano, Mugello (sarà l'inaugurazione) e Monza (il giorno di S. Pietro e Paolo) e poi la quarta in settembre a Imola, al posto della 500 KM che è diventata «Mille» mondiale per il 2 giugno '74.

• Al «boss» del Nurburgring herr Schmitz è piaciuta moltissimo la nuo-

va variante di Imola, che ha «visionato» nel giorno imolese del Giro d'Italia. «Favolosa» l'ha definita. «Tenterò di rifarla anche al Nurburgring perché la soluzione dell'ingresso ai boxes è eccezionale e così Hulme la smetterà di brontolare...». Il geometra Campagnoli gongola... (Quello che non piace a Schmitz è la curva alle «Minerali»: «Mi fa paura» dice).

• Il famoso problema del rumore a Casale, con il Sindaco del paesotto che non gode dei vantaggi economici dell'impianto, pare sia stato superato ad... una modica cifra come «penale». In più si tratterà di costruire le tribune in posizione... anti-rombo, nella quale saranno intanto sistemati i pannelli speciali.

• Andrea de Adamich doveva risalire in macchina da corsa tra giovedì e venerdì scorso a Casale. Ma la signora Donatella si è decisa ad arrivare al traguardo del primogenito verso le ore 20 di giovedì 8 novembre. Così l'Operazione Riallenamento (con la sua Brabham F.2) è stata rinviata per festeggiare GORDON, un pupotto biondo da spalle già vistose. Sì, il nome lo avete letto bene. Si chiama Gordon. Le nonne si sono battute fino allo stremo per un nome meno... da pilota (spaziale). Ma Andrea e Donatella hanno fatto finta di essere arrivati a una scelta improvvisa (quasi che volessero davvero una femmina per primogenita! Ma tanto sarà la seconda...) Auguri!

Marcellino



Alla consegna dei **CASCHI annuali AUTOSPRINT** ai più bravi piloti del momento, si aggiungeranno anche quelli per i due campionissimi scelti dal **COMPUTER** nel G. P. di **TUTTI I TEMPI: Stirling MOSS e Alberto ASCARI**

# ...ma FANGIO contesta

**M**ANUEL FANGIO, primo classificato dal computer di Totosprint per Monza, non dette allora molta importanza a quello che definì « un gioco divertente ». Adesso, dopo che è stato battuto da Ascari e da Moss nella classifica totale con i risultati del Nurburgring e Montecarlo, si limita a sorridere con qualche pungente battuta. « Nessuno discute che Moss e Ascari siano stati dei grandi piloti; meglio di me che li ho affrontati nessuno, credo, lo possa dire. Ma non prendiamo sul serio questo interessante scherzo perché allora si dovrebbe cancellare tutta la storia automobilistica. Le macchine (ma soprattutto gli uomini che le sollecitano) 'ragionano' su fatti 'presunti' e mescolano le carte sino a derivarne delle curiose risultanze. Ma sono tutti divertimenti che possono interessare i giovani per quel tanto che può durare lo scherzo; poi la storia riprende il suo posto e fa giustizia di tutto. Io mi metto fuori causa, assolutamente; come non volli fare apprezzamenti dopo il primo immaginario G.P. di Monza, così non faccio confronti e non do giudizi riferendomi a me per il Nurburgring e Monaco. E' certo, per esempio che relegare un Varzi, che è stato il mio grande maestro e uno stilista insuperato, nelle ultime posizioni e mettere un Nuvolari dietro tanti altri, mi pare almeno illogico. Il computer può fare però tutte le pazzie che vuole. La iniziativa di AUTOSPRINT è servita per accentrare l'attenzione dei giovani sull'automobilismo, per far parlare di questo sport; ma certamente io spero che i giovani non si spostino da quello che sapevano. Oggi la tecnica arriva a cose imprevedibili e a belle e fantasiose curiosità, ma resta sempre il fatto umano, resta l'uomo con le sue imprese conquistate col rischio della propria vita e resta la sua partecipazione alla macchina che egli guida.

Ripeto, è stato uno scherzo curioso. D'altra parte AUTOSPRINT ha avuto l'idea di procedere a questa verifica e da questo punto di vista la cosa è apprezzabile; ma la verifica si è basata su elementi troppo vaghi e con una analisi che ha trascurato troppi elementi. »

**L'**ING. GIULIO ALFIERI non figurava nello staff che ha proposto i giudizi « umani » al computer; afferma che — pur invitato — ne sarebbe rimasto fuori ugualmente. Il computer, secondo Alfieri, potrebbe essere « indiziato di reato ».

« Io non so — puntualizza l'ing. Alfieri (è presente all'incontro anche il cav. Camellini presidente della Scuderia Lux e suo figlio) — come sia stato architettato questo computer. Ho tutto il rispetto per i giudizi di autorevoli partecipanti e presenzianti alle dispute che si sono realizzate in tempi passati; però non so come si sia potuto trasferire un giudizio legato ad un tempo e a un ambiente, a un giudizio legato ad altro tempo e ad altro ambiente. Non vedo come sia stato possibile introdurre nella elaborazione del computer le condizioni ambientali che indiscutibilmente determinano, con un peso non facilmente valutabile, il risultato sportivo. Quindi il giudizio dell'uomo, dell'uomo in corsa non ha mai un valore assoluto per due ordini di ragioni:

- 1 E' un giudizio di altri uomini e, quindi, soggettivo.
- 2 Una volta che quel giudizio, già impregnato di soggettività, sia trasferito in altri tempi e visto con l'ottica della storia, non ha più carattere di valutazione obiettiva.

« I processi storici, quali le guerre e le battaglie non hanno mai permesso di fare un raffronto fra le battaglie e i condottieri. Non è possibile dire se Napoleone fosse stato

più grande di Scipione o se Rommel fosse stato maggiore di Patton e non per niente porto la correlazione Rommel e Patton per definire come anche la correlazione fra due personaggi agenti negli stessi attimi sia praticamente impossibile. La vittoria di Rommel o di Patton è determinata da una complessità di ragioni e da coincidenze delle stesse, per cui le personalità si sbiadiscono e non è assolutamente possibile leggere nei veri valori personali e trarre da essi conclusioni valutative. »

Naturalmente sempre dello stesso parere avverso espresso dopo il G.P. di Monza al computer, è la signora **CAROLINA NUVOLARI**: « Non voglio più parlare di questi "giochi" che, in certo modo, vengono a falsare i giudizi reali; non me ne sono interessata; non ho letto; ma me ne hanno parlato. Il giudizio della macchina viene dimenticato subito, quello della storia resta. »

**DECIMO COMPAGNONI**, seconda guida di Nuvolari, naturalmente è « tutto Nuvolari » e non vuol entrare nel merito. Si potrebbe continuare; chiaro che la macchina, se pure « invitata » ad esprimersi dagli uomini, ha ragionato a modo suo ed è un giudizio che va preso per quel che vale a titolo sperimentale. Forse fra cinquant'anni un'altra macchina potrebbe capovolgere la situazione; ma fra mezzo secolo si continuerà a correre in auto? »

Mario Morselli

**NOTA DELLA REDAZIONE:** Sul prossimo n. 14 di AUTOSPRINT-MESE spiegheremo tecnicamente tutti i PERCHE' del risultato deciso dal « CERVellone FREDDO ». Sarà una lettura interessante, sia per i protagonisti amareggiati come Fangio, i tecnici o gli amici « indispettiti »

## Quello che non è per l'emozionata



## uno « scherzo » MIETTA ASCARI

**MILANO** - « Non sapevo bene quando sarebbe stato dato il risultato e sono rimasta molto contenta ed emozionata nel sentire alla radio, quel martedì mattina, di metà ottobre la notizia della vittoria al Gran Premio al Computer. Francamente non me la aspettavo perché mi accorgo che oggi tanti giovani quasi non sanno chi è stato Ascari, non lo ricordano, del tempo ne è passato tanto... »

Mietta, la moglie, ormai lontana dalle corse che non aveva mai amato e dalle quali si è distaccata subito dopo la morte del marito, forse anche per il timore che un terzo Ascari, il figlio Tonino, volesse seguire la strada dei padri, oggi si ritrova a parlare ed a ricordare. « Per la verità io speravo che la guerra andasse avanti ancora tanto: quando avevo conosciuto mio marito, lui aveva già corso in moto ed un po' in macchina ma poi la guerra lo aveva fatto smettere. Sapevo però che quando sarebbe finita ben difficilmente avrebbe rinunciato ed infatti, un giorno mi disse che sarebbe andato a vedere una corsa. E' stato il momento della ripresa e per

tutti gli altri anni non ha mai pensato di voler smettere: non c'era nulla che gli interessasse veramente al di fuori delle corse. »

Parlare alla signora Ascari del marito significa ritrovare puntualmente quello che Villorosi (« erano amici come due fratelli ») e Tonino ricordavano: ritorna puntuale la superstizione e la grande precisione (« se una corsa gli andava bene dopo doveva fare tutte le cose come quella volta... Portava delle scarpe sgangherate ma erano quelle che gli portavano fortuna »), ritorna la volontà di un certo distacco dalla famiglia (« Però io

andavo alle corse, era meglio che stare ad aspettare la telefonata ») e ritorna soprattutto la volontà di non parlare di sé e dei suoi successi. Quasi un pilota « casa e volante », più o meno come tanti milanesi che sono casa e ufficio: « Tornava dai viaggi e non parlava della corsa: ricordava le cose che aveva visto, la gente, come farebbe uno reduce da un viaggio di lavoro. Anche le vittorie non si festeggiavano: forse lo faceva fuori, con gli amici, ma non in casa. »

A casa, alla moglie, aveva parlato di due cose: la prima del dispiacere di lasciare Ferrari « ma ad un certo punto doveva pur

guardare il lato economico... non si può continuare a correre per la gloria ». Ferrari ed Ascari erano stati molto importanti l'uno per l'altro ed il passaggio alla Lancia, seppure propiziato da condizioni contrattuali particolarmente vantaggiose, era stato un sacrificio anche per il carattere del pilota milanese molto legato ai suoi colori. L'altra cosa di cui Ascari aveva parlato in casa, anzi, per la quale aveva fatto perfino un regalo alla moglie, la stola di visone (« ... la desideravo tanto, c'era voluta proprio la Mille Miglia ») era stata la vittoria nella classica corsa bresciana. Per capire l'importanza

del regalo bisogna pensare che i piloti di allora, molto meno ricchi, non erano prodighi come quelli di oggi nei confronti delle loro mogli.

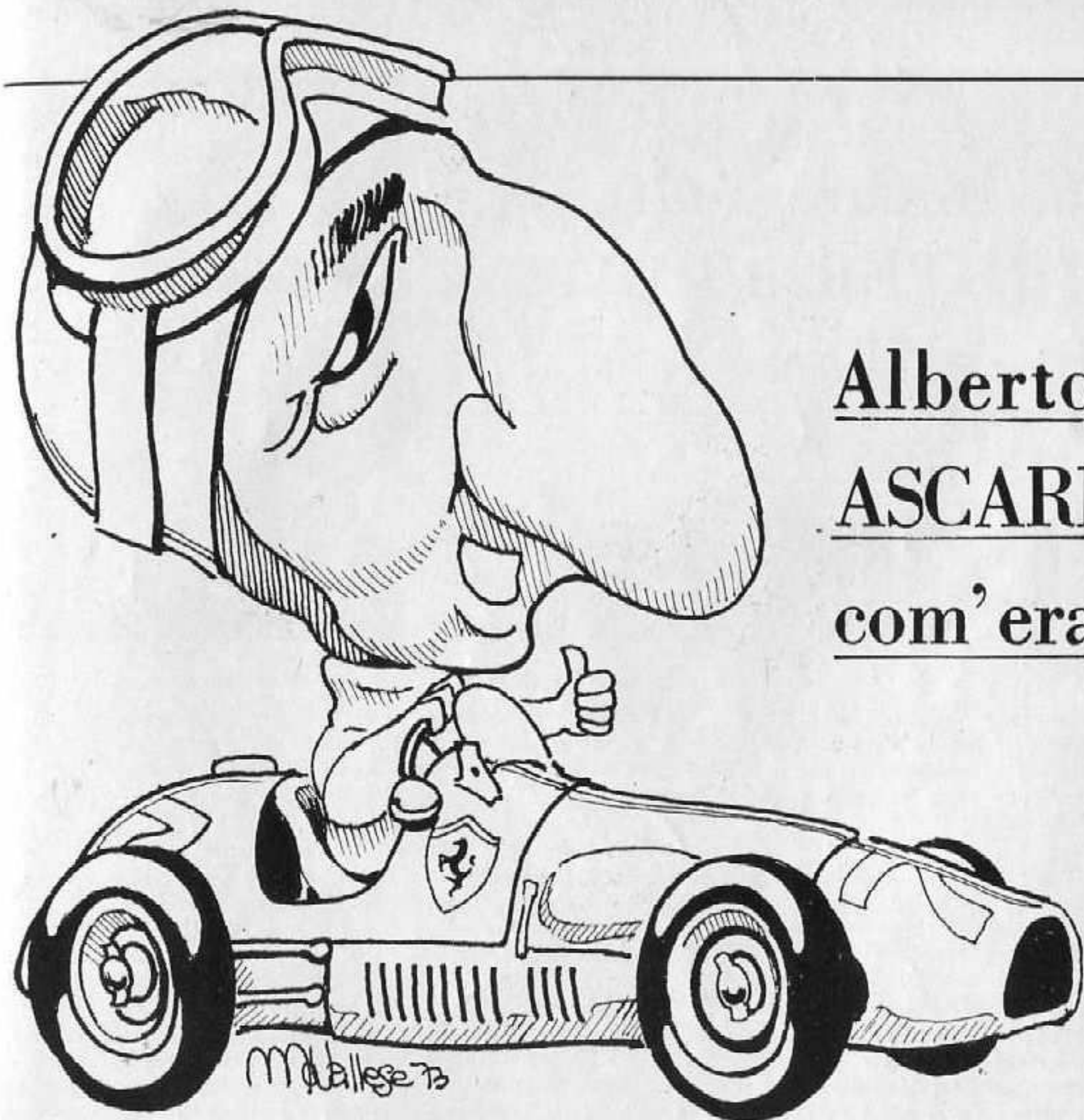
Infine c'è il ricordo di quel giorno: « Dormiva, l'ho svegliato dicendo che Castellotti aveva telefonato, non stava ancora molto bene ed era uscito per ritornare alle dodici e trenta a colazione. Era proprio il giorno in cui ero più tranquilla, non doveva fare né prove né corse, non aveva portato nulla per guidare e non ci pensava neppure. Poi alle dodici e trenta avevo telefonato all'autodromo e mi avevano detto che sarebbe ritornato di lì a poco... »

La notizia di Ascari **CAMPIONE DI OGNI TEMPO** data alla radio il martedì mattina 16 ottobre è stata un tuffo al cuore per la signora Ascari: dopo tanti anni uno strumento di un'epoca ormai nuova, il freddo ma attento computer, aveva riportato ai vertici della cronaca un campione che se n'è andato prima di poter dimostrare con nuovi successi mondiali le sue doti assolute.



Le più recenti vetture esposte al Museo di Donington sono la Ferrari di F.1 ex di Peter Whitehead, ora riportata perfettamente alle sue condizioni originali, una Cooper Norton di R. 3.500 cc e due Sunbeam, una TT 1914 e una tre litri del 1921, che si piazzò quinta nella 500 d'Indy del 1921. I lavori sul circuito di Donington proseguono e ormai quelli importanti che restano da fare sono la superficie della pista, la costruzione dei boxes e ecc.





## Alberto ASCARI com'era

«Mi, se pasi che l'an chi, vu ben», se passo quest'anno, sono a posto. Forse nessuna delle cose che hanno raccontato di Alberto Ascari il fraterno amico Villoreesi ed il figlio Tonino, incontrati in questi giorni del dopo-computer per offrire ai lettori di oggi una immagine viva del grande campione, può meglio sintetizzare una vita passata per le corse in attesa di un appuntamento che non poteva mancare. L'anno a cui Ascari si riferiva con lo schietto milanese di cui Villoreesi si serve per farlo parlare in prima persona, è il 1955, quello dei suoi 37 anni, gli stessi ai quali era morto suo padre Antonio anche lui pilota e campione amatissimo.

Si può dire che Ascari abbia lottato durante tutta la sua vita di pilota contro l'incubo di una morte che sembrava aver previsto con sconcertante precisione in quel 1955; non a caso Villoreesi, parlando di lui, dice testualmente: «Era estremamente preciso in tutte le sue cose in corsa e fuori corsa, una precisione che a volte sconfinava nella superstizione per i suoi indumenti, il suo casco... non vorrei dirlo ma credo che questa sua superstizione sia stata un po' all'origine del dramma della sua morte.»

### Quelle 30mila di mancia

Sono parole che possono lasciare un attimo sgomenti, ma è proprio attraverso di esse che si entra in possesso della chiave con la quale conoscere l'uomo Ascari, un uomo amato dalle folle ma che forse pochissimi hanno conosciuto veramente, perfino tra le pareti domestiche: «Mi è un po' difficile parlare di lui» dice il figlio che pur ha vissuto fino a tredici anni prima che suo padre mancasse ed è stato in famiglia nei momenti dei due titoli mondiali e della vittoria gloriosa alla Mille Miglia «non l'ho mai visto correre perché aveva due vite completamente diverse, quella della famiglia e quella dello sport. Ha sempre tenuto un certo distacco con la famiglia, forse perché la sua profes-

sione lo faceva essere convinto che avremmo dovuto essere preparati a qualsiasi evenienza... che poi si è verificata...». Lo stesso Villoreesi conferma: «Verso la famiglia sembrava fosse un freddo. In realtà non voleva manifestare tutto il suo amore verso i ragazzi per evitare che loro l'avessero uguale per lui, per evitare che avessero lo stesso choc che aveva avuto lui quando era mancato suo padre.»

In fondo Ascari ha vissuto per essere pilota e basta, preso religiosamente dalla sua professione senza voler lasciare troppo affetto ai suoi cari, senza voler entrare troppo in attività commerciali che avrebbero potuto portargli vantaggio (come quella con Villoreesi durante la guerra ma dalla quale si è subito tirato indietro al momento di dover affrontare un viaggio in nord Africa) e perfino senza voler entrare nei piccoli problemi della vita di ogni giorno che fossero appena un passo al di fuori di quanto legato alle corse: «quando si andava in giro non voleva mai saper niente di dogane, di cambio di monete, non voleva occuparsi di niente, toccava a me, diceva: ranges ti, ranges ti (arrangiatevi tu). A Rio de Janeiro, dopo l'incidente era a letto in clinica anche per dei disturbi agli occhi dovuti ad una fuoriuscita di benzina. Esco e gli lascio un po' di soldi e gli spiego: questo vale tanto, questo tanto. Quando rientro mi dice: ho bisogno di soldi. Ma come hai fatto, li hai spesi tutti? Sì, è venuta qui l'infermiera a portarmi l'aranciata e le ho dato la mancia. Le aveva dato trentamila lire, di allora... (1949). Questa era impazzita, gli aveva portato una statuetta di Santa Lucia, era sempre a sua disposizione, probabilmente non aveva mai visto tanti soldi tutti insieme... Alberto era così!»

Sentire parlare di Ascari oggi sembra che la sua vita di pilota, iniziata brevemente nell'ante-guerra e ripresa dopo il conflitto con la stessa determinazione dei vent'anni, sia passata attraverso l'esistenza degli altri ed il mondo circostante quasi come un evento indipendente, certamente come un fatto personale tra lui e la sorte prima ancora che tra lui e gli av-

versari o gli amici. «Le prime volte quando vinceva era felice, poi non dico che la vittoria la desse per scontata a priori, ma per lui era un po' come inventariare una corsa che aspettava... il dispiacere grosso lo aveva quando perdeva... per lui non c'era proporzione tra il piacere della vittoria e la delusione della sconfitta, quasi una rabbia che poteva coprire solo col suo grande autocontrollo.» Così non sorprende che suo figlio, parlando dei Campionati Mondiali vinti, non sappia dire altro che: «Non ci siamo quasi resi conto che avesse vinto il Campionato del Mondo, era una cosa che doveva succedere. Il trionfo in famiglia non c'è stato anche perché era un risultato che si era costruito gradino per gradino.»

### Il « tabù » incidenti

Era dunque un mostro? Certamente era egoista, una dote importante per avere successo, una dote che è raro non trovare nei bravi piloti e certamente era consapevole di essere bravo. «Se non fosse morto i titoli Mondiali di Fangio li avrebbe vinti sicuramente lui.»

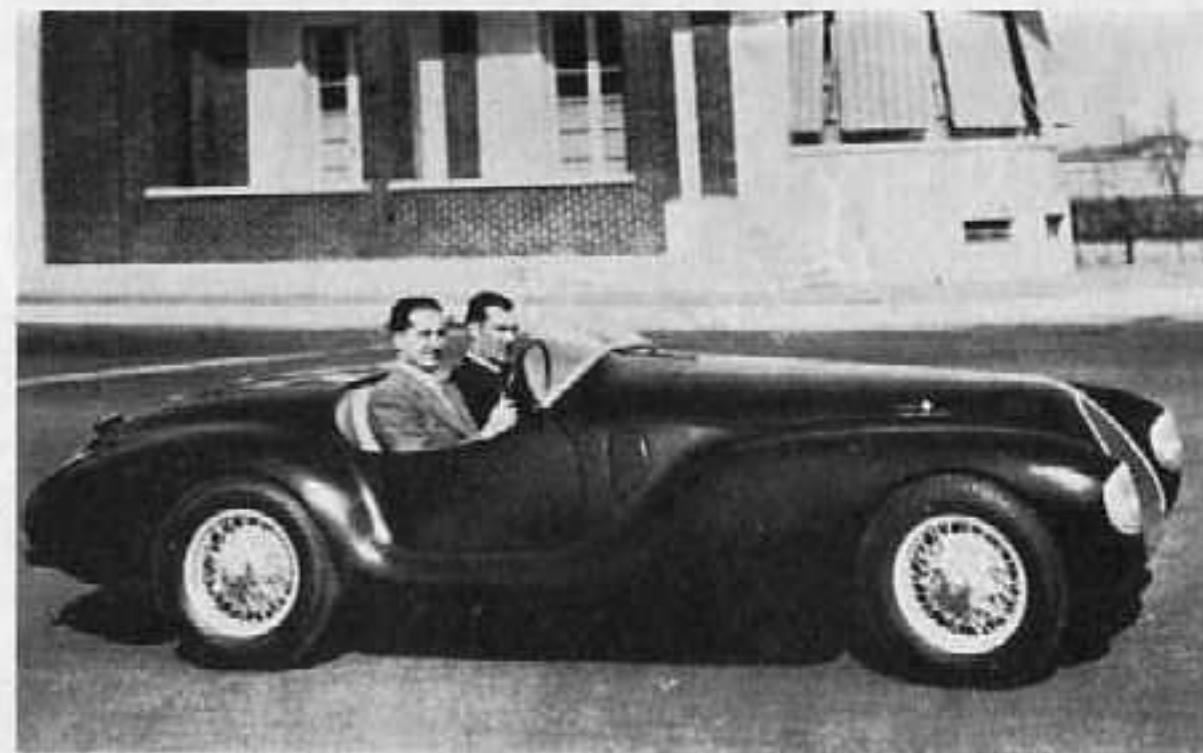
Questa affermazione di Villoreesi, attendibile come può essere attendibile il giudizio di chi ha corso fianco a fianco dell'uno e dell'altro Campione, si scontra un po' con la voce comune che attribuisce ad Ascari una certa indecisione nei sorpassi degli avversari... «E' vero», ammette il figlio «conoscendo il suo carattere si può capire, lui aveva il sacro terrore degli altri quindi preferiva andarsene via ed evitare la lotta stando dietro. In testa non ci sono problemi, buttarsi in una curva cieca sapendo di non aver nessuno davanti dà molta più sicurezza che facendolo sulla scia degli altri.»

«E' vero», conferma Villoreesi «quello di partire in testa era l'unico suo problema: se non andava in testa era finito, perdeva lo sprint... Alberto andava più forte di me ma, quando si trovava con me davanti, non andava più forte. Eppure non è che non facesse



# Gigi VILLORESI

## L'anno c



Ecco Alberto al volante della Ferrari 815 con la quale partecipò alle Mille Miglia del 1940

i sorpassi perché quando si trovava un ritardatario sapeva sbrigarli... però se era in testa... se era dietro non ne veniva fuori.»

Forse, diciamo noi, era ancora una volta il tabù dell'incidente a farsi avanti minaccioso, il timore di dire: se non parto subito in testa la corsa è nata sotto la cattiva sorte, se non parto in testa le cose mi possono andare male e così via.

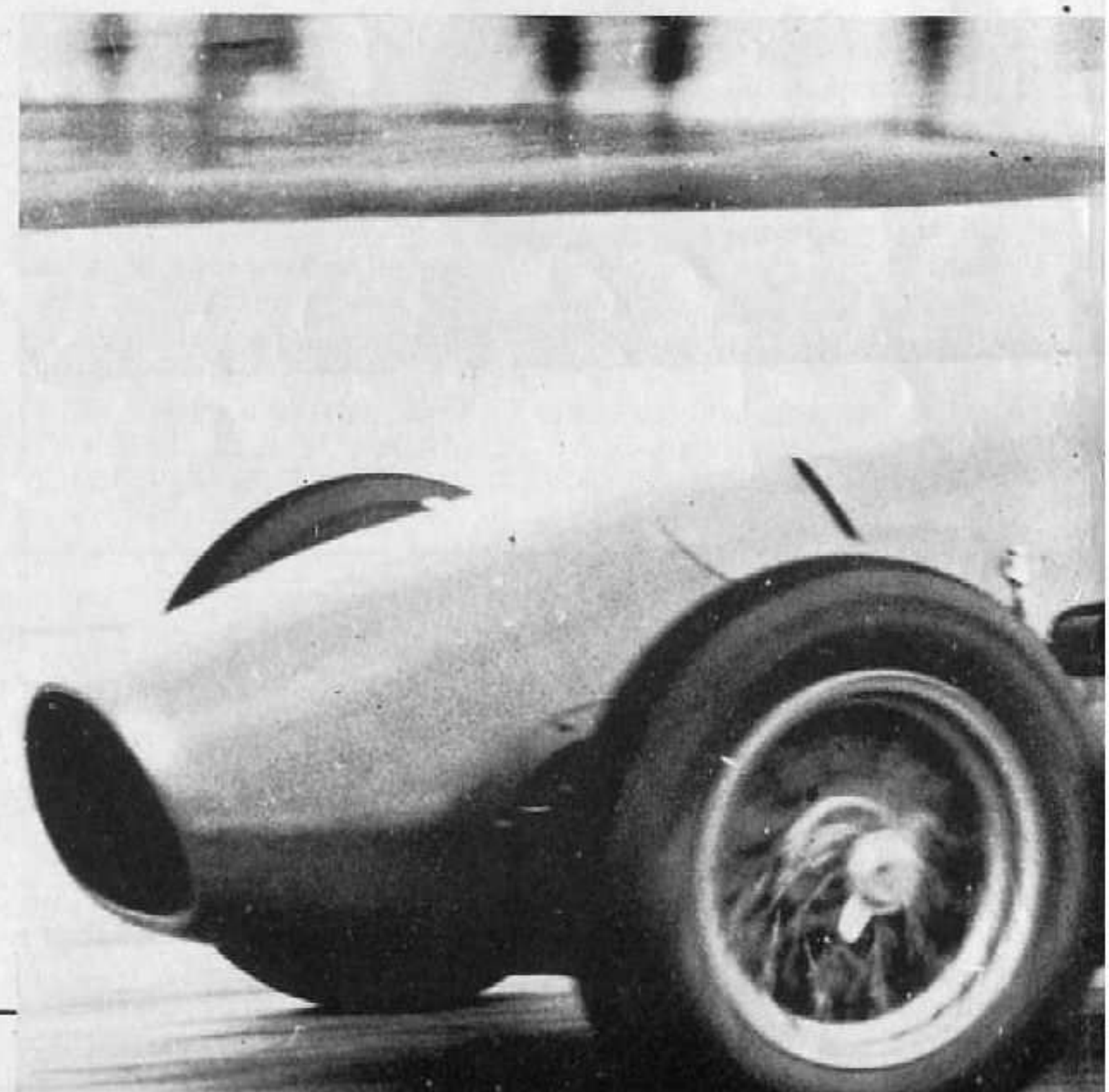
«Può darsi che fosse una forma di superstizione, non è una ipotesi da scartare» conferma il compagno amico «in fondo il suo modo di pensare e di comportarsi anche fuori dalla corsa potrebbe confermarlo... basti pensare al valore che dava al suo casco, ai suoi indumenti...».

Se questo era l'uomo Ascari qual'era il Campione? Dovendolo paragonare ad un pilota oggi il riferimento è per Hulme, non solo per il fisico forte ma per la grinta nella guida, l'aggressività con cui affrontava le situazioni, la resistenza fisica eccezionale. «Alberto era un pilota che guidava di forza, non un grosso sti-

lista. Anche la posizione che teneva in macchina lo dice: guidava con le braccia piegate e veramente di forza... quando andava forte si vedeva, non come Stewart che va forte anche quando sembra che stia guidando piano.»

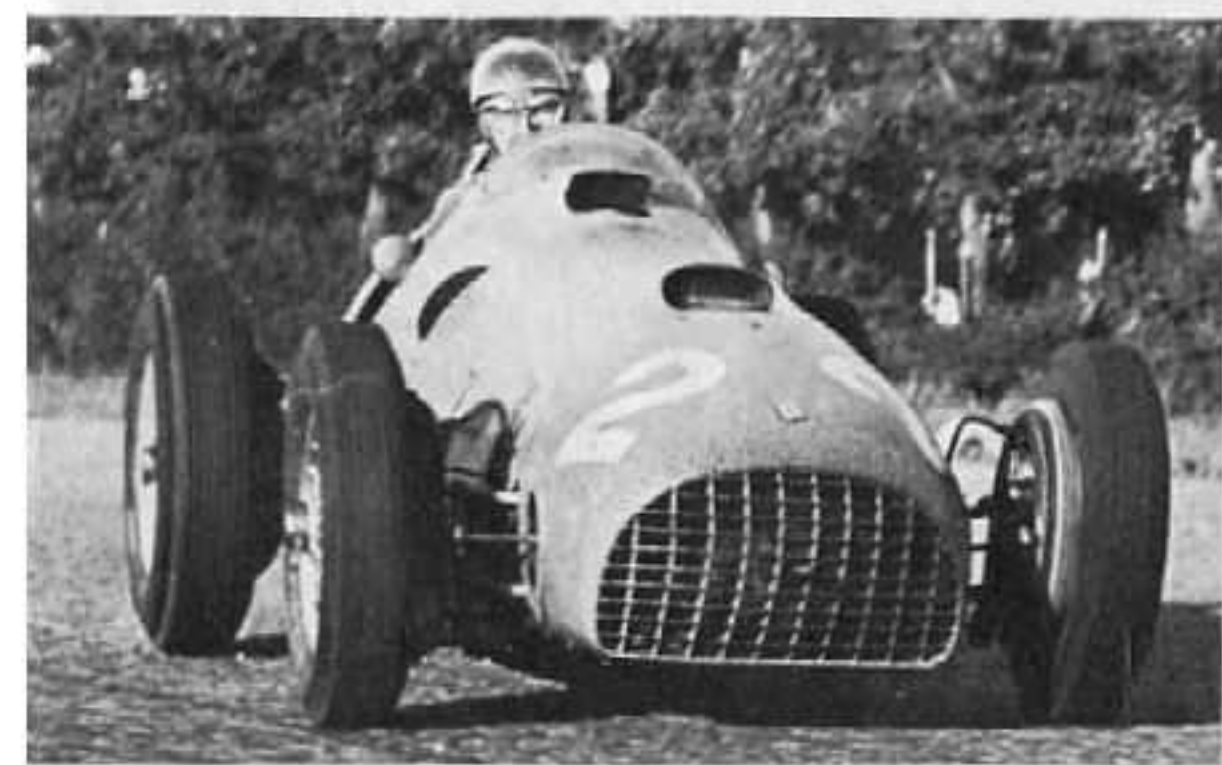
Altra sua caratteristica la continuità: non ha avuto periodi di crisi e se i suoi successi in certi anni non sono venuti è stato solo perché, salvo in una occasione a Reims, non è mai stato alla guida delle Alfette 158 che strapazzavano le Ferrari nel periodo in cui la Formula Uno si divideva tra 1500 compressore e 4500 aspirate. Ma anche negli anni di minor successo è stato grandissimo come lo è stato ai tempi della Ferrari 500 Monza e della Lancia poi.

«La sua grande ambizione è stata Indianapolis, ma purtroppo senza fortuna. Per lui fu una forte delusione ma si rese conto appena arrivato che la sua macchina non avrebbe potuto vincere. Sono stato anch'io a Indianapolis» prosegue Villoreesi «e posso capire i suoi problemi. La Ferrari che aveva non era in grado di poter te-



ricorda qui per i «più giovani» (e anche per chi non ha dimenticato) il suo «capitano», il pilota che sapeva correre solo in testa

# he non passò



Alberto Ascari sulla Ferrari F. 2 al Nurburgring (a sinistra) e subito dopo la corsa vittoriosa (a destra)



All'età di sei anni sfoderava già la sua grinta di «bulletto» quando era in certo qual modo impegnato, come qui sulla bici

nere la gara come telaio e come tutto. Anche se allora le auto di Indianapolis non erano così specializzate come adesso la Ferrari aveva i baricentri troppo alti ed infatti è stato un mozzo a rompersi per lo sforzo eccessivo. Eppure ha mandato in visibilo gli americani con tre giri in prova assolutamente identici come tempo.» Della esperienza di Indianapolis era arrivata eco anche in casa, segno di quanto per lui fosse importante: «Una esperienza che gli era piaciuta... un po' il suo sogno, come penso sia il sogno di ogni europeo...» ricorda Tonino, «così come in casa aveva parlato della Mille Miglia. Gli aveva fatto piacere perché era la prima vittoria della Lancia, aveva corso da solo, sotto l'acqua... E poi penso che gli avesse fatto piacere, lui pilota da pista, calcolatore in pista ed improvvisatore su strada.»

«Io credo» aggiunge Villoresi «che oltre al fatto di dimostrarsi piloti completi ci fosse un fascino speciale nella Mille Miglia. Era una gara unica al mondo, neppure

paragonabile alla Carrera Messicana, perché aveva una tradizione che si rifletteva anche sul pubblico. Si correva tra due muri di gente che sentiva spaventosamente la corsa e questo influiva sul valore del risultato.»

Che effetto ha fatto la vittoria di Ascari in questa sfida di ogni tempo sul figlio e l'amico? E' giusto anche se non me lo aspettavo, dicono entrambi. E' giusto perché questo successo porta in evidenza una dote del Campione che i risultati ottenuti non sempre sottolineano: la costanza di azione anche negli anni in cui la macchina non permetteva di vincere, un merito che il Computer può considerare. E' giusto anche perché, secondo Villoresi, ad Ascari sarebbe toccato molto del successo di Fangio se la carriera dell'italiano non fosse finita prematuramente.

Ascari oggi è tornato in vetta senza aver più bisogno di temere quel trentasettesimo anno di età il cui presentimento si mescolava sempre più alla percezione del rischio: «Lo sentiva molto il ri-

schio perché era memore del rischio di suo padre... man mano che si avvicinava al trentasettesimo anno aveva paura, lo sentiva moltissimo questo ricordo, moltissimo... eppure non aveva mai pensato di poter abbandonare le corse.»

Paura, superstizione, tabù fortissimi, un incubo che si faceva più pesante col passare degli anni. Villoresi, suo compagno in tanti viaggi, spesso suo collega di camera in hotel «ad un certo punto non ne potevo più ed ho stabilito che la camera doveva essere divisa in due parti: la mia metà la tenevo in disordine come piaceva a me, la sua era in ordine perfetto... anche se stavamo una sola notte vuotava tutta la valigia ed appendeva ogni cosa perfettamente nell'armadio per poi rimettere via accuratamente il mattino dopo» ricorda in maniera fulgida questo suo cammino con i segni della morte: «A volte quando uno è superstizioso le cose finiscono anche col succedergli: mi ricordo quando ho avuto quel grosso incidente in Svizzera. Stavamo osser-

vando la preparazione delle macchine quando si scatena un temporale, proprio di fronte c'era un bar, entriamo e ci sediamo ad un tavolino. Ad un certo punto fa, "levat" (alzati) ed io, ma cosa c'è? Guardo sotto alla sedia e c'è un micetto nero piccolissimo. Poi ho avuto davvero l'incidente ma, in realtà, di gatti neri ne avevo visti prima e poi ne ho visti altri... A pensarci è strano: per esempio in Argentina quando è morto Wimille, la sera prima eravamo invitati ad una cena. Al momento di metterci a tavola c'è un attimo di gelo: eravamo in tredici. Allora sono andati a svegliare la nipotina del padrone di casa, di quattro anni, e l'abbiamo tirata a tavola... però Wimille era poi morto ed Alberto diceva: "hai visto, hai visto?"»

Parlando con chi lo ricorda abbiamo scoperto, insospettiti, due Ascari: il Campione e l'uomo. Il Campione tanto bravo da non sentire tra i suoi avversari nessuno più forte di lui («di Fangio in casa diceva che era bravo, ma mai come un competitore da ammirare... era uno tra gli avversari») tanto pieno di grinta da far vedere come e quanto andasse forte, tanto ambizioso ed abile da poter vincere una Mille Miglia difficilissima e compiere tre giri identici ad Indianapolis nelle prove di qualificazione. L'uomo, tanto preso dalla morsa di un fato crudele che teneva condizionata tutta la sua esistenza da rituali precisi e da cautele quasi inumane: distacco dalla famiglia, dalla vita stessa che non fossero le corse e religiosa fedeltà ai suoi progetti, primo tra tutti quel casco azzurro che si era tanto preoccupato di aver potuto perdere nel salto in mare di Montecarlo quattro giorni prima della tragica morte.

Eccola la giornata di questa morte, l'appuntamento che aspettava: «Eravamo un po' disoccupati in quei giorni» racconta Villoresi «e c'era Castellotti che girava a Monza con la Ferrari. Eravamo arrivati all'Autodromo ed a un certo punto Alberto dice: mi vu la (io vado là, riferendosi al box dove la Ferrari ed i meccanici si trovavano). Io gli avevo detto no, non vengo a vedere, cor-

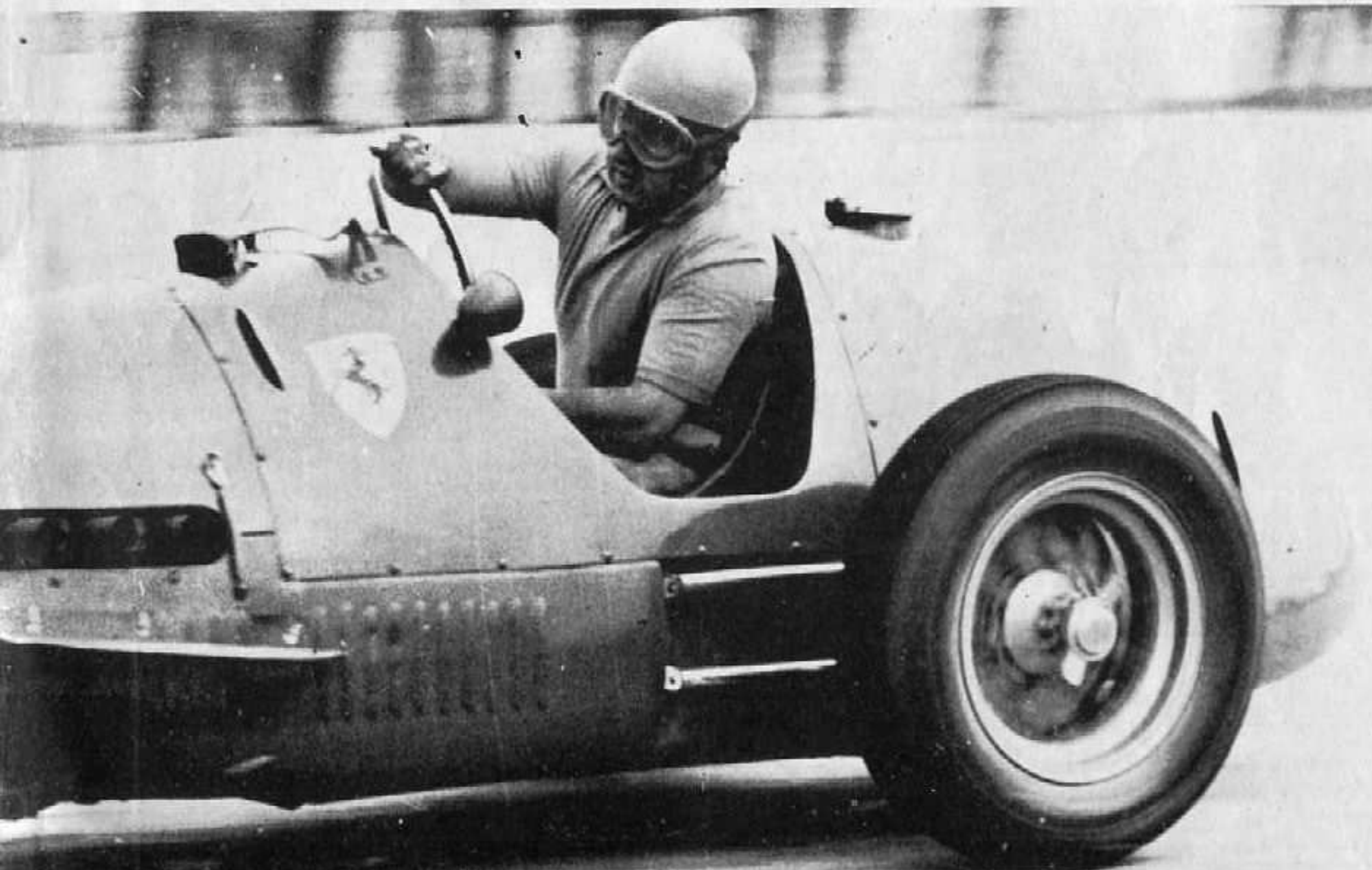
revo per la Maserati e non mi sembrava... Ad un certo punto vedo Alberto salire sulla macchina con il casco che non era il suo... ebbi una sensazione di sgomento, proprio di una cosa che non aveva mai fatto. L'idea che lui potesse provare una macchina senza il suo casco, senza i suoi guanti, senza la sua attrezzatura a cui era abituato mi sembrò incredibile... Perché parlandogli quel giorno si capiva che, insomma, aveva dei dubbi su sé stesso... quasi come quando un tuffatore fa un salto e batte la schiena e deve tornare subito sul trampolino per togliersi la paura. Io credo che lui lo abbia fatto, in quell'anno in cui era morto suo padre (e nello stesso giorno, il 26, quasi una sfida) perché era rimasto molto scioccato dall'incidente di Montecarlo per cui voleva approfittare di quella occasione per vincere sé stesso. Quando è andato là dove c'era la macchina ed ha chiesto di guidarla, nessuno ha pensato di opporsi. Anche se correva con la Lancia, per quanto sia, i rapporti con Ferrari erano sempre quelli che avevano avuto per tanti anni e nessuno ha pensato di dirgli di no.»

## Quel giovedì di maggio

Erano passate da poco le tredici di quel giovedì 26 maggio 1955 e prima di compiere il suo terzo giro Ascari aveva cessato di vivere. Tonino, il figlio, come lo stesso Villoresi rifiutano ipotesi diverse da quella del guasto meccanico: «Si sono dette tante cose ma io credo sia stato un guasto al differenziale... anche perché se fosse stato un inesperto potrei capire altre ipotesi... ma lui...».

Lui era morto a 37 anni come suo padre, come previsto, ed oggi un freddo computer scavando tra i dati di un passato ormai lontano, contando e raggruppando anche ciò che all'occhio umano ed ai ricordi sfugge, gli ha dato un allora capace di riportarlo tra noi, uomo come tutti noi, forse per questo finalmente umano.

Gabriela Noris





alla Festa d'oro AUTOSPRINT saranno anche consegnati un -CASCO di bronzo e un TROFEO a due nuovi ma già ammirati protagonisti della F.1: James HUNT e il suo sponsor lord Alexander HESKETH

# gli uomini H



James Hunt è stata la vera rivelazione di questa annata di Formula 1. James, che è inglese, ha attualmente 26 anni, ed ha iniziato, a 20



Quando lo chiamavano «SHUNT»

Nel 1971, nello stesso periodo in cui s'era messo a collaborare con Autosprint per dei reportages sulle gare di Formula 3 in tutta Europa, il giovane Hunt correva lui stesso con le monoposto della terza formula. Una volta, ci annunciò che ci avrebbe mandato un servizio da Zandvoort, che poi non arrivò mai. Conoscemmo la ragione qualche giorno dopo: James era stato protagonista di questo bel « volo » con la sua March 713, spettacolare quanto incruento, per fortuna. Ma non crediate che fosse un caso isolato. Vi basti pensare che a quei tempi, nel « circo » della F. 3 veniva chiamato con un nomignolo significativo: « Shunt », che letteralmente vuole dire « cortocircuito », derivato dalla storpiatura del suo cognome. Un nomignolo che è tutto un programma... Anche se poi, con la crescita tecnica, James è diventato molto più regolare e riflessivo. (Queste foto sono apparse su « POWERSLIDE »)

# giocano s

LONDRA - Come è riuscito James Hunt a piazzarsi come ha fatto nelle corse di Grand Prix, avendo partecipato quest'anno alla sua prima « mezza stagione »?

Ebbe tutto inizio con un sesto posto al Ricard, seguito da un quarto a Silverstone e da un terzo a Zandvoort. Al conto si aggiunse il giro più veloce a Silverstone, poi arrivò il secondo posto al Glen e un altro giro veloce. Questo, però, non è il quadro di una vettura ufficiale con forti appoggi: si tratta dei risultati ottenuti dalla vettura grand prix iscritta privatamente che abbia avuto più successi dagli anni 1968-1969, pilotata da un ventiseienne alla sua prima « mezza stagione » corse di campionato. E' il risultato ottenuto dalla March 731 di Lord Alexander Hesketh, pilotata da James Hunt e — forse è il particolare più significativo — messa a punto da un giovane tecnico inglese, l'ing. Harvey Postlethwaite.

Questo entusiasta, e assai ben preparato, ventinovenne ha una grande ricchezza di esperienza pratica da aggiungere ai suoi titoli accademici. E' l'uomo che progettò e mise a punto le March di F. 2 e di F. 3 che quest'anno si sono messe tanto in luce in Europa e, dopo avere lasciato la March per passare alla Hesketh, ha tramutato la poco piacevole March F. 1 nel « cavallo da battaglia » molto competitivo di James Hunt.

In questo momento Harvey sta sviluppando il nuovissimo progetto della Hesketh F. 1 per il 1974, vettura che userà un motore Cosworth Ford V8 e che richiede tutta l'esperienza di cui dispone Postlethwaite. Comunque, c'è una domanda che molti certamente si pongono: « Chi è lord Hesketh »?

Thomas Alexander Fermor-Hesketh è il terzo barone Hesketh, figlio del secondo e nato il 28 ottobre 1950. Suo padre morì quando lui era bambino, lasciandogli le proprietà di famiglia nei Midlands (molto vicino al circuito di Silverstone) e in più vari milioni di sterline! Con questo non è assolutamente il caso di credere che Alexander sia « un bambino ricchissimo », come molti suoi rivali nel mondo motoristico lo definiscono.

E' un uomo d'affari, con doti assai superiori, in questo campo, di quanto ci si potrebbe aspettare dai suoi pochi ventitré anni, e col suo solo cervello ha tramutato i suoi milioni in tantissimi milioni, proprietario di una società che si occupa di beni immobili e di imprese commerciali. Cominciò a patrocinare le Dastlè di F. 3 nel 1971, passando poi alle March di F. 2 per Hunt nel 1972 e quindi ponendo piede nella F. 1, in principio con una Surtees TS9B presa a nolo, poi con una March 731 di sua proprietà in questa stagione.

Il suo team ha la meta di vincere, nonostante l'accusa di « giocare » con le corse di Grand Prix, e non si può negare che tale meta sia stata

sfiorata. Un grande passo verso questo successo fu l'assunzione di Postlethwaite.

Harvey è un londinese, educato in un collegio di secondo piano, prima di iscriversi all'Università di Birmingham ove si laureò in ingegneria meccanica. Trascorse poi altri tre anni a Birmingham, facendo ricerche sugli incidenti automobilistici, imparando così moltissimo sulle strutture e sul loro comportamento in caso di forti sollecitazioni.

## HARVEY si confessa

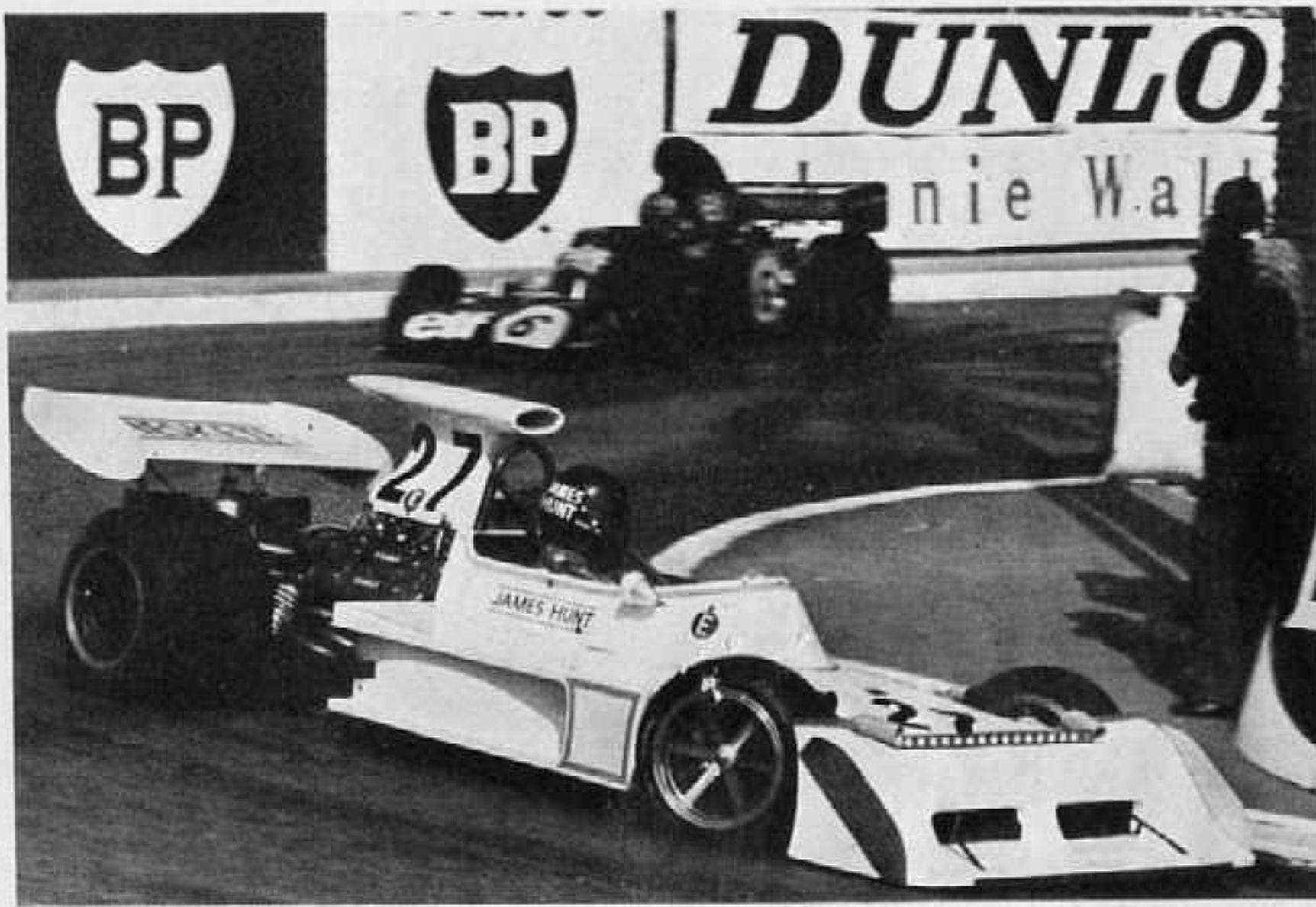
Appassionato di corse, in quel periodo si costruì una sport U2 per gare di club e ricorda: « Mi costò tutti i soldi che avevo e mi dimostrò che ero più bravo nel costruire vetture, che nel pilotarle... » Si divertì molto a correre con la U2, ma poi lasciò Birmingham ed entrò nel reparto studi dell'ICI a Runcorn, lavorando sulle utilizzazioni delle fibre di carbonio e altre cose del genere, prima di cominciare a sentirsi irrequieto in quella eccelsa atmosfera accademica.

Fu allora che un amico gli mostrò un piccolo annuncio, pubblicato su un giornale nazionale. La March cercava un assistente per Robin Herd, il suo progettista. Harvey fu uno dei 250 che si offrirono. La March mandò le richieste a uno psicologo, il quale selezionò un piccolo elenco di sei nomi. Sui sei uscì vittorioso Harvey. « Non so se questo prova che sono sano di mente, o il contrario... » dice.

Alla March svolse opera di tecnico addetto allo sviluppo, lavorando sulle vetture 725 di F. 5000, collaborando al programma lampo per le 721G di F. 1, poi attorno alle nuove F. 2, F. 3 e sport due litri per il 1973. Guardando i risultati ottenuti dalle monoposto, ogni commento sul suo lavoro diventa superfluo. Ciò che aveva effettivamente fatto, era stato di scoprire e capire i problemi che affliggevano le vetture 1972, cercarne i motivi e « incorporare le risposte » nelle macchine del 1973. Non buttò a mare, come fanno tanti progettisti, il vecchio progetto per ricominciare uno del tutto nuovo.

Agli inizi di quest'anno la March lo mandò in California, per completare lo sviluppo della più recente F. 5000. Il progetto era un vero disastro e al suo ritorno Harvey trovò che il suo amato programma per F. 2 e F. 3 non rientrava più nelle sue possibilità. James Hunt e il direttore di squadra di Hesketh, « Bubbles » Horsley, cercavano da un pezzo di tentarlo a entrare nella schiera e col passare del tempo le offerte si facevano sempre più allettanti. Finalmente « Bubbles » riuscì a convincere Harvey che Hesketh non giocava con le corse, ma ci si era tuffato dentro per vincere. Soltanto allora il « dottore » si decise.

Un 23enne nobile uomo d'affari, un 26enne sensibile pilota ed un ventinovenneabile tecnico inglese puntano al titolo mondiale '75



Ecco Hunt, con la March 731 del team Hesketh, al Gran Premio di Monaco di quest'anno, che vide il debutto della attuale squadra. Si ritirò quando era sesto

# olo a vincere

Hesketh aveva comprato una nuova Surtees di F. 2 per Hunt, quest'anno, ma in prova a Goodwood la vettura fu ridotta a un rottame. Dice Harvey: «Per guadagnare velocità in rettilineo davano sempre meno angolazione all'alettone e, da quanto ho capito, la vettura non riuscì ad abbordare la curva oltre i boxes e James finì in cima al terrapieno. Non si fece nulla, ma credo che l'incidente spaventasse un po' tutti e decisero che avevano bisogno di un'adeguata assistenza tecnica...»

James ottenne un buon sesto posto nella Corsa dei Campioni (non di campionato) a Brands Hatch con una Surtees presa a nolo e, intanto, Harvey sovrintendeva la costruzione della nuovissima 731-3 alle officine March, portandola poi alla Hesketh quando fu pronta. Era una March 731 dissimile dalle altre, che in complesso erano soprattutto rifacimenti o vecchi e stanchi telai 721G modificati della stagione precedente.

Nelle prove a Silverstone, quando la vettura ebbe completato il suo «assestamento di base», James girò in 1'18", osservando poi che la macchi-

farsi benedire per via della rottura di una molla di una valvola. Si classificò nono, ma fu molto eccitante perché i nostri meccanici avevano lavorato duro come qualsiasi altro team ufficiale. Cominciavamo a lavorare presto, finivamo tardi, poi consumavamo enormi pasti, molto bene innaffiati, con Alexander ogni sera. Fu dura, ma dissi a «Bubbles» che secondo me dovevamo prefiggerci la meta di finire la corsa fra la prima e la seconda BRM, posto che ritenevo ci competesse.

«Fummo i meglio piazzati fra quelli che montavano Firestone, per cui la Casa ci chiese di provare i suoi pneumatici al Ricard, tornando a casa. Annotai che i problemi generali di equilibrio e gli altri parevano derivare dall'aerodinamica della vettura. James non ne era molto contento e cominciammo da allora il lavoro di sviluppo.

«Decidemmo di lasciar perdere la Svevia, passando il tempo a provare, e in retrospettiva fu una decisione molto saggia, anche se prenderla ci traumatizzò. A Snetterton usammo un muso tipo Porsche, invece del sempre più modificato muso tipo F. 2 e James, che è molto sensibile, disse: "Non credo che il nuovo muso vada meglio; sono più lento di 300 giri-min. in rettilineo e faccio molta più fatica per segnare gli stessi tempi". Allora portai subito la macchina al tunnel del vento della MIRA, feci i miei conti e rilevai che James aveva assolutamente ragione, perfino per i numeri di giri che aveva perso sul rettilineo.

## Il muso «sciocco»

«Cambiammo anche la presa d'aria dinamica standard della March, per fare quella "prototipo Hesketh" di mia progettazione. James pilotò la vettura e dopo due giri con la nuova presa d'aria tornò dicendo: "Sentite, o sono suonato io oppure questa è una macchina completamente diversa". Vedevamo benissimo la differenza, anche il rumore aveva un suono migliore. James cambiava in anticipo, insomma il paragone era fantastico. Ciò che importa è la presa d'aria dinamica, dopo il progetto diventa una cosa secondaria, comunque la nostra era migliore di quella originale della March. Provammo anche un disegno del muso totalmente diverso, battezzato "muso sciocco", che avrebbe dovuto rimediare ai problemi avuti alle alte velocità al Ricard. Occorreva altro lavoro di sviluppo, per cui lo mettemmo da parte, in serbo per l'Austria.

«La gara successiva fu il G. P. di Francia, ove James si sentiva più soddisfatto della macchina. Sapeva che facevamo sforzi tremendi per lui e venne a crearsi fra noi un "super rapporto", così importante in una

squadra. James ci diede proprio una grande soddisfazione, quando saltò fuori dall'abitacolo con un largo sorriso e disse: "Accipicchia, questa è proprio forte", tanto si era divertito. Noi ci prendemmo un bello spavento quando ci fu un guasto alla sospensione posteriore, proprio davanti ai boxes, e James fece un testa-coda, ma non urtò niente.

«In Francia James ottenne il suo primo punto di campionato, piazzandosi sesto. Il suo solo vero problema lo ebbe quando cominciò a staccarsi la presa d'aria dinamica e lui si mise a ondeggiare sul rettilineo, cercando di staccarla del tutto, per evitare che gli venisse sventolata la bandiera nera. Usò il cervello...

«Tornati a casa facemmo altre prove a Silverstone, ottenendo gli stessi tempi con i due muso diversi. Dato che James si sentiva sempre più soddisfatto della vettura, pilotava con foga crescente e il telaio cominciò a risentirsene. Rimediammo, comunque, e nel G.P. d'Inghilterra James fece una corsa magnifica. La presa d'aria dinamica fu staccata dall'urto con Scheckter, per cui per ripartire prendemmo in prestito quella di Beuttler. Mi fa piacere pensare che, se ci fosse stata la nostra, James avrebbe avuto la meglio su Ronnie. Inoltre non disponeva del nostro motore migliore, ma il quarto posto e il giro più veloce furono una magnifica soddisfazione. Uno degli amici di Alexander regalò a ognuno dei nostri meccanici cento sterline, tanto era esaltato! A proposito di Ronnie, è l'unico pilota che James trattò con rispetto...

«Poi Zandvoort e le prove sul bagnato. Era la prima volta che usavamo la vettura su pista umida. La misi a punto e fui molto contento di vedere che a James andava bene. Si divertiva enormemente e "Bubbles" dovette trascinarlo via dalla pista, prima che "consumasse" la vettura.

«In gara fu brillante. E' bravissimo in fatto di tattica. Riflette. Sappiamo che con i serbatoi pieni il Firestone di sinistra può consumarsi malamente nei primi giri e James dice che si può sentire che la gomma comincia ad assottigliarsi e che il pneumatico aderisce meno, mentre si inizia a bloccare, per cui lui se la prese calma e aspettò per quattro o cinque giri, finché il pneumatico si stabilizzò. Altri piloti con i Firestone non dimostrarono tanto buon senso. Finì comunque terzo.

«Lasciammo perdere la Germania, per concentrarci sull'Austria e vi arrivammo presto per svolgere varie prove con il "muso sciocco". Per molto tempo, in prova, James fu il più veloce finché il vecchio motore si stancò, per cui di notte lo sostituimmo e ricostruimmo la vettura. L'indomani mattina eravamo tutti pronti per tentare di ottenere un posto in prima fila, ma nel lavoro di ricostruzione la vettura aveva perso il suo equilibrio. Arremmagiamo, ma non fece che peggiorare. Il secondo motore



Lord Alexander Hesketh assieme al direttore sportivo del suo team, cioè «Bubbles» Horsley. Questi ha avuto il merito di convincere a collaborare l'attuale direttore tecnico della squadra, Postlethwaite

aveva ritorni di fiamma, quindi di notte ne montammo un terzo e ricostruimmo tutto di nuovo. Il mattino della gara ci ritrovammo a partire da zero; c'era troppo soprasterzo e facemmo due soste, dopo di che James disse che andava tutto bene, per cui ci preparammo a una bella gara. Poi, dopo quattro giri, altro guasto e fu la fine...

## «Peter» o «Quentin»?

«Una grande amarezza. Fu un misto di sfortuna e di colpo di sole, suppongo, anche se sinceramente io credo che la fortuna uno se la crei. «Restammo fermi fino a Monza, ove in prova James ebbe un incidente danneggiando molto la vettura. Si prese tutta la colpa, e fui sorpreso perché tutti avevano guai di frenaggio in quel momento e lui avrebbe potuto benissimo addebitarlo a quello, invece non lo disse. Credo che questo serva a descrivere l'uomo...»

«Dopo ci fu il grosso lavoro in vista del G.P. del Canada, con una nuova monoscocca, ma non avemmo il tempo per incorporare tutte le nostre piccole "specialità". La nuova sospensione posteriore messa a punto per l'Austria andava bene, ma il Canada fu un'altra delusione: settimi.

«Tutto ormai era in previsione del Glen. La grossa gara, con tanti quattrini. In prova feci un errore, cercando di usare il "muso sciocco" su una pista che per quel muso è troppo lenta; con l'altro, invece, la macchina andava benissimo e James fu molto veloce in rettilineo, qualificandosi quarto. Anche lì fece una buona gara tattica, più veloce di Ronnie in rettilineo, perdendo invece terreno nelle curve da abbordare in terza. Un paio di volte cercò di passare avanti in rettilineo, ma sapeva che Ronnie non glielo avrebbe mai permesso, per cui si mise calmo per tentare tutto sull'ultimo giro. Invece un pneumatico anteriore si consumò e pro-

prio all'ultima curva mancò il carburante! Sapevamo che in una gara dura e lunga esisteva questo pericolo, dato che possiamo mettere nel serbatoio soltanto 38 galloni e abbiamo pompe ovunque per il pescaggio. Anche i freni stavano cedendo, per cui il giro più veloce (l'ultimo) il secondo posto e il distacco di un solo mezzo secondo alle spalle di Ronnie fu un modo favoloso di terminare la stagione...»

Harvey ha gente in gamba al suo fianco, nel team Hesketh. «Bubbles», nonostante il suo aspetto un poco da play boy è un bravo direttore di squadra e il capo meccanico, Stroud, era un tecnico della March nel settore sviluppo e prove.

Ora il prototipo Hesketh è già montato nelle officine di Luton, mentre sono stati ingaggiati Sims e Buller, meccanici ex Lotus ed ex March di F. 1. James piloterà la nuova vettura probabilmente senza patrocinio dall'esterno fino a metà stagione, nel 1974. Ce ne sarà una di riserva, e forse ne verrà costruita una terza per un concorrente privato. Non si sa ancora come si chiamerà la macchina, ma Harvey crede che probabilmente Hesketh la battezzerà «Peter» o «Quentin»...

Per quanto riguarda le sue ambizioni, Harvey non ha dubbi: «Ci stroncheremo, nel tentativo di vincere la nostra prima gara di F. 1. Abbiamo molto terreno da riguadagnare, sotto vari aspetti, però penso che sia realistico pensare a una vittoria nel 1974 e al titolo del campionato nel '75. Deve andare così, altrimenti, se io non sognassi di vincere, vorrebbe dire che sto svolgendo un lavoro che non fa per me... A mio parere, oggi le corse mancano di una buona tecnologia. I progettisti descrivono il loro lavoro quale "arte" perché non capiscono la scienza. Io cerco di unire una buona tecnologia a un buon senso pratico, in fatto di tecnica, e se ci riusciremo sono certo che si tratti della formula che porta al successo».

Doug Nye



Molto del merito del successo della squadra di Hesketh va al suo giovane tecnico progettista, Harvey Postlethwaite, ex di Herd

na era «notevolmente priva di impeto, per una F.1!»! Era la prima volta che una March aveva girato sotto 1'19". Harvey sapeva che le cose cominciavano ad andare meglio...

La gara di Monaco vide l'ingresso del Hesketh Racing nelle competizioni di Grand Prix e da qui è Harvey che racconta la storia.

«James si qualificò diciottesimo e occupava il sesto posto, con in vista un punto di campionato, a due giri dalla fine, quando il motore andò a



**LE CONFIDENZE**  
di Eoin S. YOUNG

## L'altra faccia di Jackie



Ora che Jackie Stewart ha appeso il casco a un gancio in modo ufficiale, si può dire che non era sempre calmo e sicuro di sé come voleva fare credere. Nel caos del GP del Canada, per esempio, Tyrrell aveva ordinato che una sola vettura per volta poteva sostare al box per il cambiamento di pneumatici, e invece Jackie arrivò veloce lungo la strada dei boxes mentre si provvedeva già a un'altra Tyrrell. Seguirono urli e agitare di braccia tutti molto poco tipici di Tyrrell e anche poco tipici di Stewart, quanto a questo. I meccanici restarono calmi.

A Watkins Glen apparve al box della Tyrrell un misterioso flacone e guardando bene si vedeva che conteneva compresse. Sull'etichetta c'era scritto: « Campione del mondo - Sedativi per fermata al box. Ingerirne una cinque minuti prima del cambio dei pneumatici. »

Un poco più oltre, analoghe stranezze al box della McLaren. Poiché a Colnbrook avevano avuto un gran da fare durante la stagione, per ricostruire vetture in modo che l'« Orso » potesse danneggiarle di nuovo, i meccanici avevano creato uno speciale kit « di sopravvivenza », fatto passare oltre le severe dogane americane, ove il fotografo David Phipps spiegò alla meglio che il contenuto del pacco non era dannoso per gli Stati Uniti, cioè non conteneva droghe e niente a che fare con il caso Watergate. Quando il kit fu cerimoniosamente presentato a Jody, si scoprì che fra l'altro conteneva un triangolo rosso da piazzare sulla strada, per avvertire che più oltre c'era un incidente...

## CHAPMAN

### momento verità

Finite ormai le congetture sul nome del pilota che correrà a fianco (o dietro?) di Peterson nel team John Player Lotus, dopo l'ingaggio di Ickx, noi vorremmo sapere che cosa piloteranno. Che vettura sostituirà la 72? Apparve per la prima volta quattro stagioni fa, ma ora le officine vendono JPS 72 ufficiali, in un'operazione che si potrebbe definire di « sgombrò », per far posto a una macchina nuova. Si tratterà di un'altra delle famose innovazioni di Chapman, come la monoscocca Lotus 25, la 49 con motore Ford e la 72 a cuneo, che furono « modelli tecnici da imitare », oppure di una vettura convenzionale sviluppata sul tema della 72? Tutto sommato da Chapman non ci si aspettano macchine convenzionali, però di qualunque cosa si tratti, sarà un chiaro esempio dell'influsso di Chapman sui progetti di Ralph Bellamy.

Nel passato si è sempre avuta l'impressione che forse il « cervello » dietro vetture come la 72 fosse Maurice Phillippe, ma da quando è andato al team Parnelli Jones in California Phillippe ha riscosso un netto insuccesso nel settore della progettazione. Quindi era veramente Chapman il progettista di genio, che creò la 72? Presumibilmente ce lo dirà la Lotus Grand Prix 1974. Naturalmente non si tratterà di una Lotus, dice l'addetto alle relazioni pubbliche della John Player, infatti la vettura nuova sarà una John Player Special Mark 2. Il direttore squadra, Peter Warr, dice che gli unici particolari presi dalla 72 riguardano le dimensioni e la geometria « perché sono le sole cose che non pensano... »

I puristi dei Grandi Premi, nel 1968 non crederono ai loro occhi quando le Lotus si tramutarono in Gold Leaf Specials. Il rosso, bianco e oro era veramente troppo, dopo il familiare verde. Quando poi i dirigenti della Players decisero che la « livrea » diventasse nera e oro, nessuno parve darvi molto peso. In effetti fino dal 1961 si andò molto vicino a vedere le Lotus ufficiali verniciate in nero. Un bravissimo centauro, con grande potenziale, era disposto a firmare un ingaggio per pilotare una Lotus ufficiale a fianco di Clark, solo a patto che da verdi le vetture diventassero nere. I centauri, va detto, sono piuttosto superstiziosi a proposito del colore verde, ma a quanto pare il nero non li turba. Il centauro era Surtees, ma il suo periodo al team Lotus fu breve e travagliato. Andò a correre in Nuova Zelanda, parte di un team di tre vetture, con Clark e Innes Ireland (agli inizi del 1961) ma secondo lui una serie di guasti raffreddò il suo entusiasmo e ci fu una divergenza di opinioni su chi avrebbe guidato nella squadra, una volta tornati in Europa. Surtees dice che considera la sua defezione un grosso sbaglio. « Sarei dovuto tornare e accomodare le cose », dichiara.

**Eoin S. Young**

● Graham Hill, che ha deciso di non smettere e farà da direttore sportivo-pilota del nuovo team Lola Embassy, sta cercando il pilota n. 2. Una candidatura è di Bell, ma il vecchio « Baffo » gli preferirebbe il giovane Morgan della F. 3.

# koelliker:

ogni auto con una polizza  
"incendio e furto" in regalo



**bepi koelliker**  
un'auto per "tutti"

Mini - Austin - Morris - Triumph - Rover - Land Rover  
Range Rover - Jaguar - Daimler  
Milano - Torino - Genova - Padova



# Quanto vale un titolo tricolore?

## GIORGIO & COLOMBO confessioni parallele

# La promozione con gli sponsor



ROMA - Quanto vale un Campionato Italiano? Carlo Giorgio ed Alberto Colombo probabilmente non lo hanno ancora capito adesso, a mente fredda, dopo mesi di tira e molla sulle piste per portarsi via punti l'un l'altro e dopo il "ponte della suspense" che da giovedì a domenica li ha tenuti, vicini ma senza lo scambio di una sola parola, nell'atmosfera della prova decisiva. I due avversari, arrivati all'ultima gara con probabilità molto simili di vincere o perdere il titolo, si sono trovati un po' come chi va in banca per trattare valuta straniera: al momento di acquistarla costa cara, a quello di venderla il prezzo scende.

Venerdì, sabato, domenica mattina, nella mente dell'uno e dell'altro il valore del Campionato ha continuato a salire e la convinzione di vincerlo o la paura di perderlo a radicarsi alternativamente sempre più forte. La domenica pomeriggio, quando Alberto Colombo è venuto a fermare la sua Brabham col motore rotto proprio vicino a noi, il commento è stato solo uno: «Avrei preferito perderlo in un altro modo». Più o meno lo stesso di Carlo Giorgio: «Avrei preferito vincerlo in un altro modo». Per tutti e due però la grande ansia era finita, con un risultato meno combattuto di quanto ci si attendesse ma comunque

— Qual è la storia di questo Campionato, come siete arrivati a deciderlo proprio all'ultima prova?

**Giorgio.** La storia è semplice, è la storia delle corse. Colombo ha la macchina da gennaio, ha avuto modo di metterla a posto ed in certe gare si è trovato avvantaggiato. Io ho cominciato con la Ensign, poi è arrivata la March ma mi si è staccata la ruota, qui a Vallelunga, e l'ho disintegrata ai Cimini, una cosa incredibile, mi sono salvato per miracolo. Così ho dovuto correre con una macchina d'affitto, insomma, ogni corsa una macchina nuova. Poi la March ha il problema che nei circuiti lenti è svantaggiata, infatti Colombo ha vinto a Casale mah... è stato un Campionato abbastanza equo ma ho avuto una buona dose di sfortuna.

**Colombo.** Avremmo già potuto averlo vinto sia Carlo Giorgio che io però devo ammettere che la mia posizione è curiosa. E' tutto l'anno che sono secondo nella classifica, tutto l'anno che inseguo: prima è stato in testa Francischi, poi Cinotti, poi Giorgio ed io sempre secondo... anche se domani non dovessi vincere il Titolo non avrei da recriminare, in fondo non sono mai stato primo!

— Avresti potuto vincere questo Campionato prima?

**Giorgio.** Sì, a Vallelunga, in primavera, se non mi si fosse staccata quella ruota... in quel momento su quattro corse avevo già due primi ed un terzo. Se avessi vinto anche quel giorno, ed avrei vinto, sarebbe stato decisivo. Invece non solo mi è successo l'incidente ma poi non sono più neppure riuscito ad arrivare primo per un po'. Però, se quel giorno ho perso l'occasione di conquistare subito il Titolo ho guadagnato il risultato che oggi mi mette in posizione di vantaggio rispetto a Colombo. Infatti l'incidente lo avevo avuto in prova e la corsa l'avevo fatta lo stesso con un'altra macchina, col piede che mi faceva male e con la prospettiva che non mi servisse a niente. Invece negli ultimi cinque giri ho rischiato, ho fatto il record della pista e sono riuscito ad arrivare secondo.

**Colombo.** Forse ad inizio anno quando ho buttato via la vittoria di Casale per aver sopravvalutato Francischi. Lo avevo passato, mancavano pochissimi giri e pensavo ad una sua reazione di contrattacco per cui sono entrato troppo forte nel tornante in fondo e mi sono girato. Che peccato, è stato un mio errore perché lui era già battuto (aveva avuto un calo di motore) solo che non lo potevo immaginare.

— Giorgio contro Colombo è stato anche March contro Brabham ed Holbay contro Novamotor. Uno scontro su tutto il fronte che con l'arrivo del motore inglese proprio alle ultime due gare sulla macchina del romano per diretto interessamento della March che ha un accordo con Holbay, ha fatto capire come i costruttori non perdano di vista la nostra F. 3 e tutti i soldi che le girano attorno. Dunque, quanto sono state importanti le macchine?

**Colombo.** Non penso che se avessi avuto la March le cose sarebbero state molto diverse, infatti su certi circuiti è avvantaggiata una macchina e su certi l'altra. Però sono portato a pensare che una March bene a posto, come quella che ho visto in mano ad alcuni stranieri a Monaco ed al Ricard, sia superiore alla Brabham. In ogni caso con la March le cose vanno bene sul veloce dove si possono vedere anche 200 giri in più di motore mentre con la Brabham, sui circuiti lenti dove è richiesta una guida più morbida, ci si trova meglio. Comunque non credo che cambiar macchina per Giorgio abbia costituito uno svantaggio.

**Giorgio.** Per Colombo la macchina è stata molto importante perché, con tutto il rispetto che ho per lui, se avesse dovuto cambiare tutti i telai che ho cambiato io forse la stagione gli sarebbe stata più difficile. In generale però devo dire che la Brabham è più a punto sui circuiti lenti mentre sui veloci è meglio la March.

— Ed i motori? Cosa pensi del Novamotor e cosa dell'Holbay? (è importante far presente che Carlo Giorgio ha montato il motore Holbay solo nelle ultime due gare mentre per le sue vittorie, precedenti, ha usato il Nova).

**Giorgio.** Il Novamotor è un motore eccezionale, va bene, non ha guai... solo che alla Novamotor sono stati un po' meno «inglesi» di quello che io pensassi... non che sia successo niente ma col Campionato così incerto ho preferito andare in Inghilterra ed accordarmi per l'Holbay. Come motore devo dire che quello inglese ha più accelerazione in basso ma in alto gira meno, 500 giri in meno, per cui a Monza mi sono trovato svantaggiato.

**Colombo.** E' difficile dirlo, basta vedere cosa succede in Inghilterra dove ad inizio anno vinceva il Nova, poi è toccato all'Holbay ed adesso è di nuovo la volta del Nova. Se devo essere sincero penso che sia difficile dire che uno è superiore all'altro. Gli Holbay hanno pochi giri, coppia bassa e quindi più accelerazione mentre in velocità penso che le cose non cambino molto. Sono motori diversi ma perfettamente competitivi entrambi.

— Quanto è importante vincere un Campionato F.3?

**Giorgio.** Molto perché ho corso grazie agli sponsor. A loro interessa il Campionato Italiano ed è per questo che io ci tengo a vincerlo. Non è tanto un fatto mio personale, è un fatto di noi tutti, per primi quelli che mi danno la macchina (Trivellato).

**Colombo.** Abbastanza importante, è importante per tante cose... per la gente, per quelli che mi seguono (era venuto un pullman an-

che questa volta da Varedo carico di tifosi), per farmi conoscere, per avere contratti pubblicitari, per andare avanti. Se ci si presenta dicendo «ho vinto il Campionato Italiano» è diverso che dire sono secondo! Ai fini di una carriera come pilota professionista non credo che lo sia molto invece... al massimo può essere importante per poterla fare.

— A chi dedicheresti il titolo?

**Colombo.** A Carlo Giorgio... ma non per polemica, sia chiaro. Pur essendo avversari, anche se non siamo amici, me lo sento amico... oggi come oggi non gli posso dimostrare la mia simpatia... so quanto è difficile la posizione in cui si trova, è uguale alla mia. Invece ci sono state molte vicende ed ora non siamo sereni come a me avrebbe fatto piacere; forse i problemi sono venuti un po' anche dal suo carattere, ha sempre paura che gli si dicano le cose contro o che si crei inimicizia anche quando non è vero.

**Giorgio.** Lo dedicherei a tutti quelli che mi hanno aiutato da quando corro in F. 3, e sono molti. Io sono stato molto aiutato e se non avessi avuto ciò che ho avuto non avrei concluso niente. Direi che le più grandi soddisfazioni le ho avute da chi ha lavorato con me, dai meccanici a Trivellato, soddisfazioni ancora maggiori di quelle delle vittorie.

— Che opportunità può dare la vittoria del Titolo '73?

**Giorgio.** Ti farò un esempio: Vittorio Brambilla con la Beta lo scorso anno ha vinto il Campionato di F. 3 e quest'anno è andato avanti, è stato un premio quasi naturale. Io sono nelle stesse condizioni... spero che la UFO e Zanella, se vinco, mi permettano di andare in Formula Due. Senza il loro aiuto non potrei farlo.

**Colombo.** Non lo so: il mio programma '74 lo farò solo dopo la gara di domani e se avrò vinto potrò accorgermi dei vantaggi.

— Il programma 1974 è condizionato da questa vittoria?

**Colombo.** Non in modo importante, anzi, direi di no... è chiaro che se vinco posso fare di più ma qualsiasi cosa succeda mi impegnerò comunque al massimo.

**Giorgio.** In parte: se non lo vinco, amen... l'ho perso l'anno scorso e potrei perderlo anche quest'anno... non sarà la morte. Io voglio andare avanti in automobilismo e chi mi ha dato la macchina sono certo che vorrà aiutarmi in ogni caso.

— Si sente spesso dire che la F. 3 non è più quella di una volta. E' vero? Cosa è cambiato?

**Giorgio.** E' vero: una volta correvano tutti contro tutti, italiani e stranieri senza distinzioni. Oggi invece si fanno dei clan... basti pensare cosa è successo lo scorso anno e quest'anno non è molto differente: c'è il gruppo di Colombo e... Io le corse le intendo fatte uno contro tutti: è inutile sperare di avere sempre chi ti aiuta a fare il tempo, chi ti fa passare e chi no. All'estero, chi ci andrà, capirà che è diverso.

**Colombo.** Sì è cambiato ma c'è un miglioramento rispetto ad alcuni anni fa. Non so ma c'è un'aria più distesa rispetto ai tempi di Caserta. La rivalità c'è sempre, naturalmente, ma quest'anno per fortuna di pugni non se ne sono visti, ci siamo limitati a qualche muso lungo.

— Perché i piloti italiani corrono poco all'estero?

**Colombo.** Forse perché si spera che il Campionato italiano faccia parlare più di sé, anche la stampa. In effetti però si rincorre questo Titolo ma non è che alla fine a chi vince venga dato modo di progredire, non ci sono offerte di macchina o altro. Si rischia di vincere il Campionato e poi di dover smettere di correre... è già successo. Ma del resto come si fa ad andare all'estero seriamente? I costi sono sempre più alti ed ora neppure più la CSAI aiuta.

**Giorgio.** Per me sono due le ragioni: primo il fattore economico e poi perché se gli sponsor vogliono che si faccia il Campionato Italiano, si deve fare nel modo migliore possibile.

— Sei stato interpellato da Dragoni per il test F.2?

**Giorgio.** Sì, ho già provato, è stato piuttosto divertente. E' una buona iniziativa ma con qualche errore di valutazione: mi pare che non si abbia bene idea di cosa significhi correre in F. 2. Anche se io non ci ho mai corso posso capire che tra i piloti che hanno chiamato ce ne sono molti pochi in grado di andarci... tanto meno quelli che fanno i tempi. Poi le due macchine sono diverse tra loro per cui andare a vedere i tempi non serve a niente. Soprattutto non capisco una cosa: come Dragoni potrà scegliere chi prendere perché in teoria i tempi non bisogna farli... non so proprio.

**Colombo.** No, non sono stato interpellato e vorrei aggiungere che se mi invitassero adesso direi di no. Certo forse parlo così perché vedo la cosa dall'esterno ma non mi sembra il modo di fare delle prove per trovare dei piloti: la mia idea è che sia inutile far fare 200 giri ad uno a Misano per vedere che tempi fa perché non credo che fare bei tempi voglia dire andare forte in F. 2. Da soli non si ha una visione della gara.

**Gabriela Noris**

24 ore dopo queste interviste il Campionato era finalmente deciso: Carlo Giorgio non era poi così felice come si sarebbe giustamente aspettato; Alberto Colombo non era poi così triste come i preparativi e le ansie della vigilia potevano far supporre. Stavano già pensando al prossimo anno...?



Delusione per i molti «fans» di Colombo arrivati a Vallelunga con questo pullman G. Turismo

capace di far cadere quella barriera di rivalità che col passare delle corse si era fatta più accesa coinvolgendo perfino i tradizionali rancori tra Roma (Giorgio) e Milano (Colombo, milanese per i romani anche se di Varedo)

Quello che era rimasto invece, e che ci sembra più interessante per conoscere i due rivali del meno facile tra i Campionati Italiani, è il nastro delle risposte date dall'uno e dall'altro sabato sera, dopo le prove, quando il risultato era ancora in parità e tutto poteva accadere. Sono le risposte più vere, quelle che risentono della carica emotiva capace di far diventare un Campionato Italiano degno di questo nome.

CARLO GIORGIO, 25 anni, Capricorno, sposato con un bambino (Alberto, tre anni), sulle piste dal 1966 in moto e dal '68 in auto, amante dei film di 007, con l'hobby della collezione di armi, pilota di professione, mai disposto a darsi per vinto, superstizioso ed un po' emotivo ed ALBERTO COLOMBO, 27 anni, dei Pesci, scapolo, studente in medicina con tendenza alla professione di pilota, sulle piste dal 1967, amante dei film western e dei gialli, poeta per hobby («...Sì, lo dico sul serio») ordinato ed attento nelle sue scelte, tranquillo, non molto superstizioso, hanno detto le loro idee separatamente. Noi le mettiamo vicine: anche questo è un modo per conoscerli.



## Come pensano al 1974

Gianni PEDRAZZANI anticipa

«Noi la nostra decisione l'abbiamo già presa al 95 per cento: dopo aver esaminato le varie alternative ci siamo finalmente decisi per il bialbero giapponese della Toyota, non importato in Italia ma facilmente reperibile in Svizzera. Anche i giapponesi sembrano molto interessati a quest'affare e ci risulta che nelle loro officine all'ombra dei Fujihama sia stranamente finito uno dei nostri motori di quest'anno. D'altronde gli stessi giapponesi non hanno difficoltà ad ammettere che per realizzare il loro propulsore sportivo hanno tenuto in grande considerazione (leggi «copiato») il Cortina Lotus che fino ad oggi abbiamo usato per questo scopo. E ne hanno realizzato una copia molto ben fatta, più moderna, con comando delle puleghe a cin-

ghia dentata esterna. Il materiale è molto buono: le teste sono in alluminio quasi identiche a quelle Ford, mentre il basamento in una ghisa bianchissima e molto compatta è perfetto all'esterno, mentre all'interno presenta ancora qualche sbavatura e imperfezione di fusione. Tra l'altro saremo molto agevolati anche nel costruire il carter secco, dal momento che questo basamento, a differenza di quello Ford, è leggermente più alto e termina in basso proprio con allargamento cilindrico, che noi continueremo per applicarvi la coppa del carter secco.

«Ora indubbiamente siamo tuffati in questo lavoro, dal momento che abbiamo una lunga serie di clienti da accontentare a scatola chiusa, ma prima della fine del mese di novembre

non saremo riusciti a montare niente. Dovremo anche vedere poi quale tipo di rapporto stabilire fra alesaggio e corsa: ci conforta il fatto che gli interassi fra i cilindri siano abbastanza distanti e vi sia la possibilità di lavorare abbondantemente sull'alesaggio. Per la testata rimarrà più o meno come quella che avevamo prima: realizzeremo certamente invece un nuovo casoncino in metallo più leggero, mentre per l'iniezione ci piacerebbe provare anche la Lucas. Ora realizzeremo subito un supporto che sia in grado di sostenere sia l'iniezione Lucas che la Kugelfischer e poi sceglieremo.

«Naturalmente però se un cliente vorrà mantenere i pezzi del motore '73 (testa omologata però solo per il '74, apparato d'iniezione con collettori

ecc.) potremo vedere di accontentarlo, approntando anche l'edizione 2000 con il basamento Escort come fanno in tanti: e purtroppo penso che almeno per i primi tempi questa soluzione, così ampiamente collaudata per tante stagioni sarà la prima ad essere a punto per vincere le prime gare.

«Assieme a questo lavoro porteremo avanti i motori Lotus Jensen per la F. 2: ora sono arrivati i nuovi blocchi con le modifiche che avevamo richieste e che erano indispensabili. Ma ancora la Lotus non ci ha chiarito cosa ne vorrà fare: avremo inoltre un discreto lavoro con le revisioni dei Cosworth di F. 1 che Finotto ha acquistato in questi giorni. E anche quest'anno, ho l'impressione che dovremo lavorare anche la notte...»

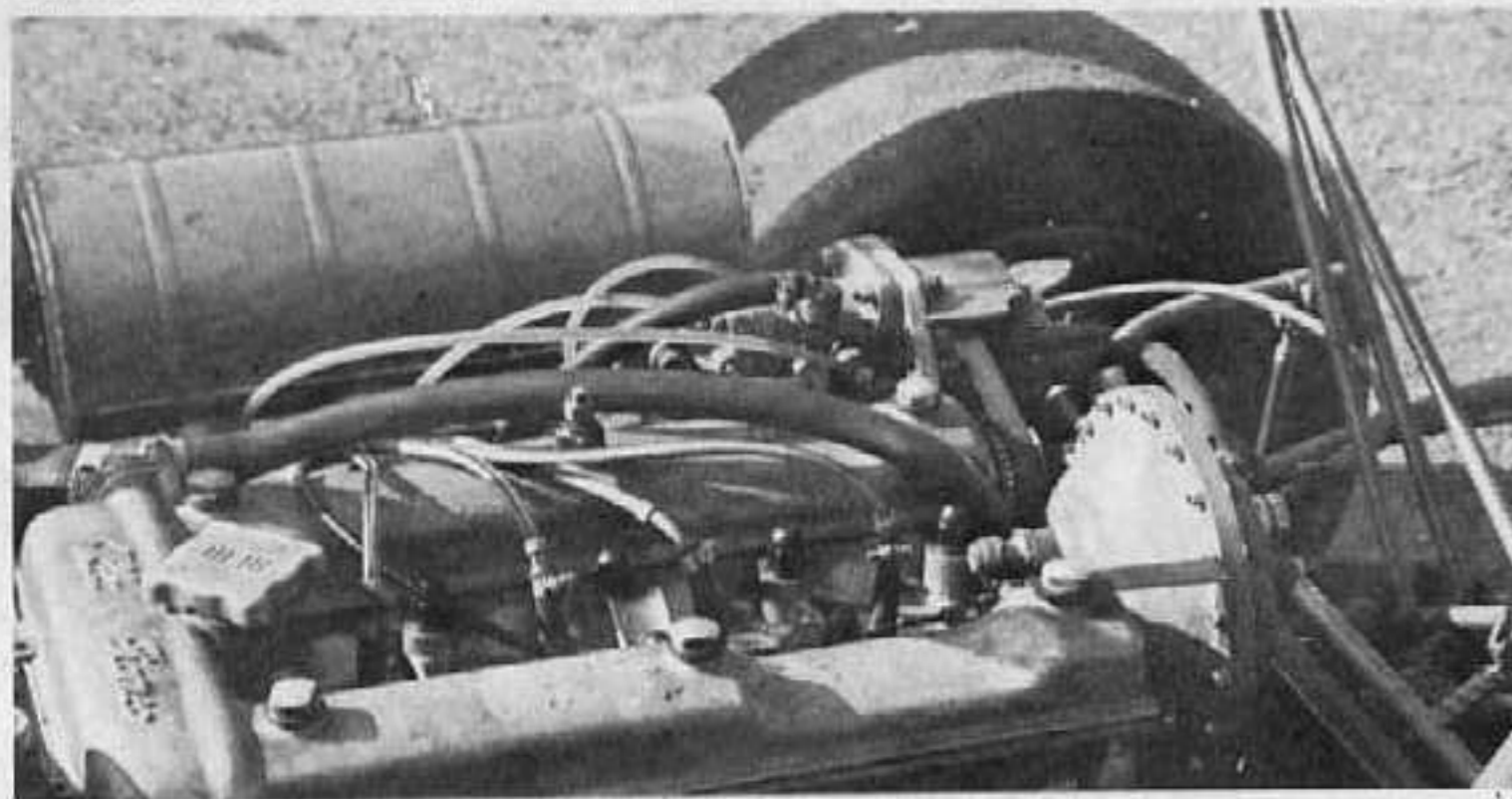
● Anche Cesare Doneda pare intenzionato a rientrare nel campo della F. 3: farebbe un motore con materiale Ford, cioè la vecchia testata e il basamento Escort 2000. Questo motore dovrebbe essere completamente nuovo e la DELTA vorrebbe piazzarlo su vetture competitive e soprattutto affidarlo a piloti di sicuro prestigio. Forse in Italia avremo anche un quattro valvole: ci dovrebbe pensare l'alexandrino REPETTO (noto per l'elaborazione del materiale Fiat 128 la scorsa stagione) che ha abbandonato a quanto pare la grande casa italiana e starebbe studiando con cura la possibilità di utilizzare il DOLOMITE.

● Rivisto a Vallelunga anche Gianluigi Picchi, che ha parlato a lungo con Fiorelli. Subito si è parlato di una possibilità che il ragazzo di Tivoli salga su una Brabham di F. 1: ma appare invece più probabile che

## Il bialbero TOYOTA dalla Svizzera



Sopra, pochi attimi dopo il pauroso mucchione collettivo appaiono sorridenti per lo scampato pericolo Francia, Lenzini (di spalle), Bodini e Sassi. Sotto, il nuovo Alfa Romeo Wainer con «smagritore»



Sopra, visti dialogare a lungo Serblin e Fiorelli: sarà per la F. 1? A destra, Mantova passerà alla F. 2, per il team Finotto: molto interessati ai giovani i due della MAPT, Marco Piccinini e il suo tecnico



Al termine della batteria si tenta in extremis di cambiare il motore di Alberto Colombo: ma nonostante la rapidità dei meccanici e la buona volontà di tutti il pilota non è stato ammesso alla finale



se Gianluigi si rimetterà il casco possa salire al volante di una March sport 2000.

## Questi 6 ci provano con l'escalation

Ci sarà quest'anno l'escalation dalla F. 3 alle formule superiori? Quest'anno pare proprio di sì: abbiamo parlato un poco con tutti i probabili professionisti che lasceranno la F. 3, ma anche se diversi sono già decisamente orientati non per tutti ci sarà con certezza la monoposto internazionale. Il problema è il solito: la F. 2, con tutte le incognite che presenta per il prossimo anno, ha per ora chiarito una sola cosa (purtroppo!), che cioè ci vogliono veramente una montagna di milioni per poter imbastire un semplice programma. Ad ogni modo, cominciando dai più sicuri, vediamo di farne una breve panoramica.

**LELLA LOMBARDI** E' ormai certa per lei la F. 5000 e ci risulta sarà la sola a disputare tutto il prossimo trofeo Rothmans. E' stata accolta tra l'altro nella più importante squadra (la Shellsport Luxembourg) e comincerà al più presto gli allenamenti veri e propri. Correrà al volante della Lola ex Van Lennep con motore Alan Smith.

**CLAUDIO FRANCISCI** Anche per lui appare più che sicuro il passaggio addirittura alla F. 1, con le Brabham del team Finotto, che dovrebbe provare al più presto sulla pista amica di Vallelunga.

**CARLO GIORGIO** Per il romano, dopo la vittoria del titolo italiano, appare ormai scontato il passaggio alla F. 2 con il team Trivellato, che allestirebbe due macchine gemelle per Giorgio e Serblin. La macchina di Serblin porterebbe i colori della Pagnossin, mentre per la vettura del campione italiano dovrebbero riconfermarsi come sponsor la Zanella (confezioni) e la UFO, pure nel settore dell'abbigliamento.

**ALBERTO COLOMBO** Anno nuovo, vita nuova anche per l'Alberto, veramente sfortunato nell'ultima prova di Roma. Si parlava già da tempo di F. 2 (tra l'altro Colombo aveva già corso a Vallelunga con la Surtees di Moser ma la decisione vera e propria non è stata ancora presa. Una cosa è certa: in una maniera o in un'altra vedremo il ragazzo di Varedo al volante di una F. 2 nuova fiammante.

**PAOLO BOZZETTO** Escalation veramente bruciante quella del ragazzo di Breganze che conta seriamente di passare alla F. 2, probabilmente con una March che l'appassionato sponsor delle cucine Elba potrebbe fornirgli, specie dopo l'esaltante fine stagione del giovane, veramente pieno di prestazioni molto positive.

**GAUDENZIO MANTOVA** Dovrebbe avere una delle due F. 2 che Fiorelli ha promesso, sempre con i colori del team Finotto. Non si sa ancora invece chi possa essere il compagno di Mantova, e neppure quale tipo di vettura sarà presa in considerazione.

E vi sarebbero ancora tante altre possibilità, tutte legate ovviamente alla decisione di qualche patrocinatore, dal momento che il passo per la F. 2 è veramente impegnativo. Questa possibilità potrebbe ancora offrirsi a Pesenti Rossi, a Francia, Pescia e a Sassi, tutti e tre in trattative con eventuali sponsors: in tutti i casi, se questa eventualità non dovesse offrirsi, è certo che tutti e tre disputeranno ancora una stagione in F. 3 con macchine nuove e possibilmente con una serie completa di gare all'estero.

● L'ultima gara del campionato è costata certamente a molti abbastanza cara, per una serie di incidenti in prova e gara e soprattutto per una discreta ecatombe di motori, tutti o quasi abbastanza provati al termine di una stagione molto intensa. Il primo a distruggere la macchina è stato «Jean Albert», che nelle prove libere ha sbattuto violentemente contro la barriera protettiva alla frenata del semaforo: la macchina ne è uscita completamente disfatte. Poi una serie di incidenti in prova: primo Sassi che non si accorge di essere ripartito dai boxes senza alettone e dopo tre giri vola letteralmente via nella discesa dei Cimini, distruggendo due cerchi e altre cosette delle sospensioni e all'ultimo giro delle prove ufficiali Carlo Giorgio che sbatte ai soliti Cimini, provocando però danni di lieve entità. In gara poi, con l'ammucchiata al «salto», rimarranno sul campo prima la Brabham di Francisci, conciatata abbastanza male e poi la solita Lotus di Sassi e la Brabham di Manzoni. Sul piano dei motori da registrare la disferia dei propulsori di Pescia (ben tre, per cui il ticinese non è riuscito a prendere il via), poi quelli di Pesenti Rossi, «Guido», Acherani, Kessel, Cerulli, Terzi e infine quello di Colombo, che ha tolto ogni possibilità di vittoria all'unico avversario di Carlo Giorgio.

Leopoldo Canetoli



Un bilancio 1973, mentre affiorano dolenti note organizzative con la crisi delle fonti d'energia

# Rapporto AMERICA

AMERICA bifronte. Da un lato lo sport motoristico brucia tutti i traguardi di entusiasmo, dall'altro paventa la crisi. Il dramma delle fonti di energia e in particolare la necessità di contrarre i consumi di carburante per i ricatti arabi, rischiano di mettere in crisi globale il « sistema » (agonistico). Già grandi società petrolifere si sono staccate dall'ambiente delle corse; la campagna per le basse velocità (pur se più inquinanti) si fa tambureggiante. Gli avversari delle corse si com-



Nello scenario un po' allucinante della California meridionale che fa da sfondo all'autodromo di Riverside, si sono date battaglia le dodici multicolori Porsche Carrera di altrettanti fuoriclasse nel primo round della « corsa dei campioni »





CONTINUAZ. DA PAGINA 19

Spiccioli



piacciono se questa crisi finirà per risolvere indirettamente il problema di uno sport che molti vorrebbero vietato. Quasi che con Sansone non crepino tutti i filistei!

C'è di contro già chi pensa al «dopo-motori-a-scoppio» e vagheggia formule innovanti per vetture da corsa che indichino la nuova strada della propulsione nello stimolo indiscutibile che il confronto agonistico offre alla ricerca tecnica. A cominciare dalle vetture elettriche, che già hanno «siluri» sprint antesignani, per ora solo alla ricerca di primati di velocità — ufficialmente controllati — (siamo già ai 224 km orari!).

Ma se la crisi è paventata, l'apparato non si arrende e il complesso meccanismo dei regolamenti, dei calendari, delle innovazioni tecniche non si è fermato. Si archiviano le gare '73 nelle loro più esaltanti vicende, si alimenta il movimento piloti nei quiz di contratti anche favolosi. Quasi che tutti siano convinti che per la civiltà dell'Era Meccanica, trovarsi davvero di fronte ad una paralisi improvvisa e totale, sarebbe un inappellabile Valhalla. Sarebbe la fine dell'Umanità, che non può tornare indietro. In una strada nella quale si è tagliato i ponti, nonostante tutti i puntelli ecologici in alternativa.

# Un telefilm sulla sfida

RIVERSIDE - Roger Penske organizzatore della Iroc ha innovato anche in un altro campo. Ha chiesto e ottenuto da un assicuratore americano (che si è riassicurato al Lloyd's di Londra) la copertura totale dei danni alle macchine Porsche che partecipavano alla sfida dei Campioni. Per la prima volta quindi tutte le vetture di una corsa sono assicurate globalmente. La somma assicurata era di 375.000 dollari, per la quale Penske ha pagato un premio di 25.000 dollari.

● Per la corsa dei Campioni e anche per la corsa Can-Am è stato utilizzato il circuito corto, di miglia 2,54 già usato in passato per gare minori. Il primato su questo tracciato, per le macchine di produzione, era di Parnelli Jones con una Mustang in 1'27" e 380 alla media di 167,336 kmh.

● Le dodici Porsche destinate alla corsa dei Campioni sono state sistemate in un'ala del fabbricato della Goodyear che è dietro i boxes di Riverside. Delimitata da una lunga corda tesa con paletti, la zona di questa sezione è stata strettamente proibita a tutti salvo i meccanici ed i tecnici della Porsche. Nemmeno gli organizzatori della gara ed i proprietari del circuito hanno potuto avvicinarsi alle macchine, e tanto meno ovviamente i piloti. Una guardia armata con tanto



Ecco, in corsa a Riverside, la Porsche Carrera di Mark Donohue, 2. Sotto: in azione Hulme. Le Carrera avevano l'alettone della «turbo»



di revolvers alla cintura, ha dissuaso le eventuali velleità di avvicinamento da parte di curiosi o interessati.

● La procedura per la scelta a sorte delle macchine è stata abbastanza semplice. Le dodici Porsche Carrera erano dipinte con colori differenti e una piccola tavoletta col colore corrispondente era stata messa sul tavolo, rovesciata in modo che il colore non si vedesse. Alla fine delle prove libere i piloti sono stati invitati a scegliere una tavoletta e rovesciandola hanno così potuto sapere quale era la macchina che avrebbero guidato. Sono andati tutti a caso, salvo Donohue che ha scelto la sesta tavoletta, corrispondente al numero 6 che egli ha nelle gare Can-Am e che evidentemente è per lui un numero fortunato visto che quest'anno la Can-Am ed i suoi dollari li ha vinti lui.

● Un'avvenimento degno di rilievo e che per molti americani è da considerare semistorico: i corridori di Indianapolis e degli Stock Cars odiano il colore verde che secondo loro porta sfortuna. A nessuno verrebbe mai in mente di avere per le loro gare una macchina dipinta di verde, superstizione che è condivisa da parecchi inglesi (Mike Parkes non ha mai voluto niente di verde durante le corse). Ebbene, per forza di cose (dato che le

tre Carrera utilizzate nelle prove libere comportavano due macchine verdi) anche gli americani hanno dovuto adattarsi al verde. La faccia di Foyt quando ha dovuto salirvi per la prima volta non era proprio il ritratto della felicità.

● Le tre prove della corsa dei Campioni sono state riprese da un imponente numero di telecamere disposte attorno al circuito ed anche sul dirigibile della Goodyear che ha costantemente sorvolato il circuito. La lunga ripresa è stata tutta registrata, per ottenerne un film che la catena della ABC diffonderà sugli schermi televisivi durante il mese di gennaio o ai primi di febbraio del 1974. Per queste riprese sono state utilizzate in tutto nove telecamere cioè il maggior numero finora registrato in un evento sportivo automobilistico. Nemmeno a Indianapolis ce ne sono state mai tante!

● Bob Allison, che è specialista degli Stock Cars, ha voluto prepararsi come si deve a questa gara. E un mese fa si è comprato una Porsche Carrera che ha utilizzato al massimo per familiarizzarsi con la guida e le reazioni della vettura. Nonostante ciò durante le qualificazioni ha sbagliato due volte l'innesto del cambio.

f. l.



## CAMILLO ALQUATI

APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO  
Via Dante 87-91 - Tel. (0372) 20450/30285  
26100 CREMONA (Italia)

ELENCO DEGLI ALBERI DISTRIBUZIONE DI NS/ PRODUZIONE IN ACCIAIO SPECIALE

FIAT

RIFERIMENTO	MODELLO	ALZATA m/m	TIPO	DIAGRAMMI DI MASSIMA
A-1	500 - profilo 137	6,15	Motori elaborati mediamente	Asp. 34° - 74° Sca. 74° - 34°
A-2	500-595-650-695-500 R-126 profilo 595	7,7	Motori elaborati mediamente	Asp. 40° - 80° Sca. 80° - 40°
A-3	500-595-650-695-500 R-126 profilo 84	6,35	Motori elaborati mediamente	Asp. 50° - 90° Sca. 90° - 50°
A-4	500-595-650-695-500 R-126 profilo 120	6,8	Motori elaborati corsa	Asp. 49° - 78° Sca. 93° - 40°
A-5	500-595-650-695-500 R-126 corsa profilo G P 71	7	Motori elaborati corsa	Asp. 84° - 94° Sca. 96° - 64°
A-5/1	500-595-650-695-500 R-126 profilo G P 71 - 7,3	7,3	Motori elaborati corsa	Asp. 84° - 94° Sca. 96° - 64°
A-5/2	500-595-650-695-500 R-126 profilo 161	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 67° - 93° Sca. 93° - 67°
A-5/3	500-595-650-695-500 R-126 profilo 162	7,15	Motori elaborati corsa	Asp. 63° - 97° Sca. 97° - 63°
A-5/4	500-595-650-695-500 R-126 profilo 163	7,4	Motori elaborati corsa	Asp. 44° - 88° Sca. 88° - 44°
A-6	500-595-695-500 R-126 profilo C - 47	7,3	Motori elaborati corsa	Asp. 54° - 80° Sca. 82° - 56°
A-7	500-595-650-695-500 R-126 profilo C 145 fasato con Ingranaggio	7,3	Motori elaborati corsa con condotti separati	Asp. 77° - 107° Sca. 107° - 77°
A-015	500-595-650-695-500 R-126 fasato con Ingranaggio	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 46° - 90° Sca. 90° - 46°
A-10/B	500 fasato con Ingranaggio	7,2	Motore elaborato corsa con condotti separati	Asp. 58° - 84° Sca. 84° - 58°
A-5/5	500-595-650-695-500 R-126 fasato con Ingranaggio	7,05	Motori elaborati corsa	Asp. 46° - 94° Sca. 94° - 46°
A-8	600 - 600 D profilo 2	6,2	Motori poco elaborati	Asp. 20° - 60° Sca. 60° - 20°
A-9	600 - 600 D profilo 1	6,3	Motori elaborati mediamente	Asp. 30° - 70° Sca. 70° - 30°
A-10	850 - 903 profilo 1	6,9	Motori poco elaborati	Asp. 35° - 75° Sca. 75° - 35°
A-11	850 - 903 profilo 19	7,35	Motori molto elaborati	Asp. 30° - 70° Sca. 70° - 30°
A-12	850 - 903 profilo 3	6,3	Motori elaborati mediamente	Asp. 30° - 70° Sca. 70° - 30°
A-13	850 - 903 profilo corsa O.T.	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 50° - 90° Sca. 90° - 50°
A-15	128 - 1100 profilo S - C 12/B	9,4	Motori poco elaborati	Asp. 33° - 73° Sca. 73° - 33°
A-15/1	128 - 1100 profilo C 11/B	10	Motori elaborati mediamente	Asp. 43° - 83° Sca. 83° - 43°
A-16	128 R e Coupé - C 13/B motori 1300 cc.	10	Motori poco elaborati	Asp. 45° - 85° Sca. 85° - 45°
A-17	128 - 1100 - 1300 - C 77	9,8	Motori elaborati mediamente	Asp. 40° - 80° Sca. 80° - 40°
A-18	128 - 128 Rally e Coupé 1100 - 1300 C 71	11,15	Motori elaborati corsa	Asp. 46° - 86° Sca. 86° - 46°
A-19	128 - 128 R e Coupé 1100 - 1300 13/C	10,5	Motori elaborati corsa	Asp. 46° - 80° Sca. 80° - 46°
A-20	128 - 128 R e Coupé C 14/B 1100 - 1300	11,4	Motori elaborati corsa iniezione	Asp. 54° - 92° Sca. 81° - 51°
A-20/1	128 - X 1/9 - C 77	9,8	Motori elaborati mediamente	Asp. 40° - 80° Sca. 80° - 40°
A-20/2	128 - X 1/9 - C 30	10,5	Motori molto elaborati	Asp. 43° - 83° Sca. 83° - 43°

FIAT

RIFERIMENTO	MODELLO	ALZATA m/m	TIPO	DIAGRAMMI DI MASSIMA
A-20/3	128 - X 1/9 - C 14/B	11,4	Motori elaborati corsa	Asp. 54° - 92° Sca. 81° - 51°
A-21	124 Berlina Primula coupé	6,9	Motori elaborati mediamente	Asp. 35° - 75° Sca. 75° - 35°
A-21/1	124 Berlina Primula Coupé profilo 125	7,2	Motori elaborati corsa	Asp. 75° - 35° Sca. 85° - 45°
A-22	125 - 124 coupé-spaldier 1400 C 15 - 132 - 124 - 1800	9,85	Motori poco elaborati	Asp. 43° - 83° Sca. 83° - 43°
A-23	125 - 124 coupé-spaldier - 1400 132 - 124 - 1800 C 67 AS	9,9	Motori elaborati mediamente e rally	Asp. 45° - 75° Sca. 75° - 45°
A-23/1	125 - 124 coupé-spaldier - 1400 132 - 124 - 1800 C 55	10,65	Motori elaborati corsa	Asp. 45° - 75° Sca. 75° - 45°
A-24	124 sport coupé spaldier 1600 cc. - C 15	9,85	Motori poco elaborati scarico Ingranaggio	Asp. 43° - 83° Sca. 83° - 43°
A-25	124 sport coupé spaldier 1600 cc. C 67 A S	9,9	Motori elaborati mediamente o Rally, scarico Ingranaggio	Asp. 45° - 75° Sca. 75° - 45°
A-25/1	124 sport coupé spaldier 1600 cc. C 55	10,65	Motori elaborati corsa scarico Ingranaggio	Asp. 45° - 75° Sca. 75° - 45°
A-26	127 profilo 1	7	Motori poco elaborati	Asp. 30° - 70° Sca. 70° - 30°
A-27	127 profilo 2	7	Motori elaborati mediamente	Asp. 35° - 75° Sca. 75° - 35°
A-28	127 profilo corsa	7	Motori elaborati corsa	Asp. 40° - 80° Sca. 80° - 40°

AUTOBIANCHI A 112

A-29	A-112 profilo 1	7	Motori poco elaborati	Asp. 30° - 70° Sca. 70° - 30°
A-30	A-112 profilo 2	7	Motori elaborati mediamente	Asp. 35° - 75° Sca. 75° - 35°
A-31	A-112 profilo corsa	7	Motori elaborati corsa	Asp. 40° - 80° Sca. 80° - 40°

ALFA ROMEO

A-32	1300 - 1600 - 1750 profilo C 72	10,35	Motori poco elaborati	Asp. 40° - 80° Sca. 80° - 40°
A-33	1300 - 1600 - 1750 - 2000 profilo 30	10,5	Motori elaborati mediamente	Asp. 43° - 83° Sca. 83° - 43°
A-34	1300 - 1600 - 1750 - 2000 profilo 13	10,8	Motori elaborati corsa	Asp. 50° - 80° Sca. 80° - 50°
A-35	1750 - 2000 profilo 11 C	11	Motori elaborati corsa	Asp. 48° - 70° Sca. 60° - 40°

ALFA SUD

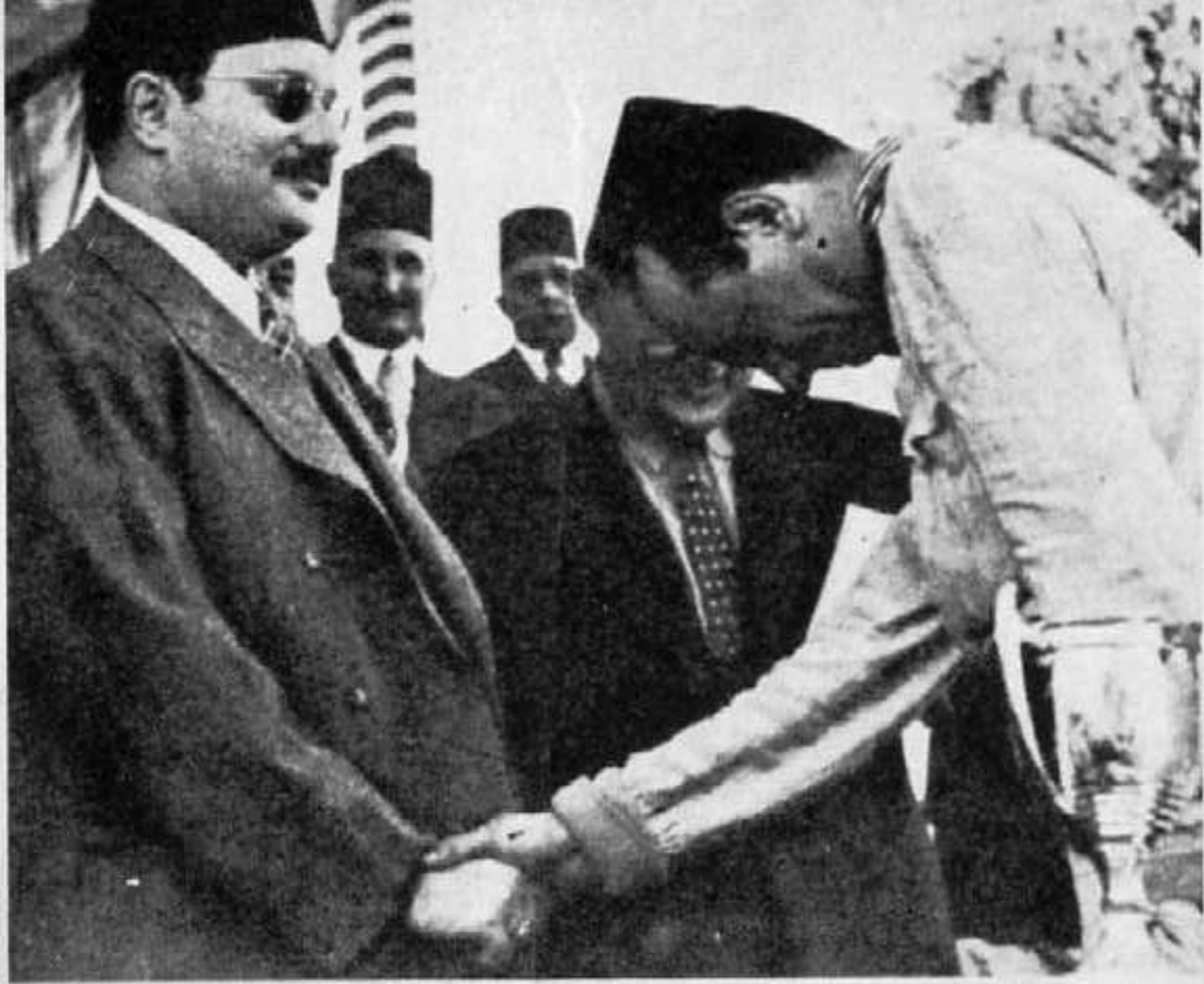
A-36	Alfa Sud C 5	9,6	Motori poco elaborati	Asp. 30° - 77° Sca. 77° - 30°
A-37	Alfa Sud C 176	9,9	Motori molto elaborati	Asp. 44° - 94° Sca. 87° - 41°

BMW

A-40	1600 - 2000 - 2002 profilo 300	7,85	Motori elaborati mediamente	Asp. 44° - 74° Sca. 74° - 44°
A-41	1600 - 2000 - 2002 profilo 142	8,9 asp. 8,6 scar.	Motori elaborati corsa	Asp. 60° - 90° Sca. 80° - 50°
A-41/1	1600 - 2000 - 2002 profilo 324	8,9	Motori elaborati corsa	Asp. 50° - 80° Sca. 80° - 50°

LANCIA FULVIA - HF 1600/1300

A/42	Lancia Fulvia HF - 1600 - 1300 C 8	6,9	Motori poco elaborati	Asp. 45° - 75° Sca. 75° - 45°
A/43	Lancia Fulvia HF - 1600 - 1300 C 98	7,3	Motori elaborati mediamente	Asp. 52° - 92° Sca. 92°
A/44	Lancia Fulvia HF - 1600 - 1300	8 asp. 7 scar.	Motori elaborati corsa	Asp. 55° Sca. 55°



Nella riproduzione qui sopra, il vincitore della prova, Franco Cortese, stringe la mano al re d'Egitto, Faruk, che aveva presenziato alla corsa. Nelle foto a destra, vediamo Cortese fra Ascari, Chiron e Taruffi. Nell'altra foto, l'arrivo vittorioso della Cisitalia di Cortese

26 anni fa in Egitto ci fu un famoso precedente di **SFIDA alla PARI**: i più noti campioni degli anni 50 si misurarono al CAIRO con sedici monoposto 1100 di Piero DUSIO



# CORTESE fu il Donohue delle 16 Cisitalia

La «Corsa dei Campioni» le cui batterie si sono disputate a Riverside mentre la finalissima avrà luogo in febbraio a Daytona, ha sollevato molto scalpore negli ambienti interessati, soprattutto per due ragioni: v'è chi ha voluto vedere nella manifestazione realizzata da Roger Penske con l'aiuto entusiastico della Porsche e della Goodyear, soltanto un eclatante veicolo pubblicitario, e v'è invece, chi, molto più osservante dei valori dello sport, ha lamentato che la scelta dei piloti da

circuiti di El Guézireh, millequattrocentottanta metri di percorso snodantesi nella immediata periferia del Cairo. Il giovane re, amante di tutti gli sports, e l'Automobile Club d'Egitto, accettando con entusiasmo la proposta dell'industriale italiano, avevano allestito un Gran Premio internazionale che avrebbe dovuto segnare l'inizio di una serie di gare mondiali in quella nazione. I mezzi in corsa tutte Cisitalia 1100, ovvero sedici macchine con motore derivato dalla Fiat 1100

vio, Basadonna, Gherzi, Banti, Marinotti, Serafini, Ascari, Tenni, Pagani, Lurani, De Sougée e Tadini. La competizione si svolse su due batterie e una finale e fin dalle prove si mise in luce il giovane Ascari per l'intuito dimostrato e per la guida pulita.

Il giorno della gara, attorno al piccolo circuito delimitato da transenne e da balle di paglia nei punti più difficili, fin dal primo mattino si andò assestando una gran folla, attirata dalla curiosa novità e dal «battage» dei

cese doveva arrestarsi quasi subito per una avaria meccanica. Taruffi conduceva la corsa a suo piacimento e la sua superiorità era talmente evidente che i favori della folla e dei tecnici, dapprima riversati sul precedente vincitore Cortese, ora cambiavano decisamente a favore del pilota romano. Taruffi vinceva a mani basse e l'attesa diveniva spasmodica per la finale, tanto che anche due glaciali spettatori inglesi si mettevano, ad un tratto, ad urlare.

ficoltà nelle quali il rivale era venuto a trovarsi. Ascari che tallonava i due, dopo avere superato Dusio, si gettò allora allo sbaraglio e proprio in vista del traguardo riuscì, a sua volta, a passare Taruffi.

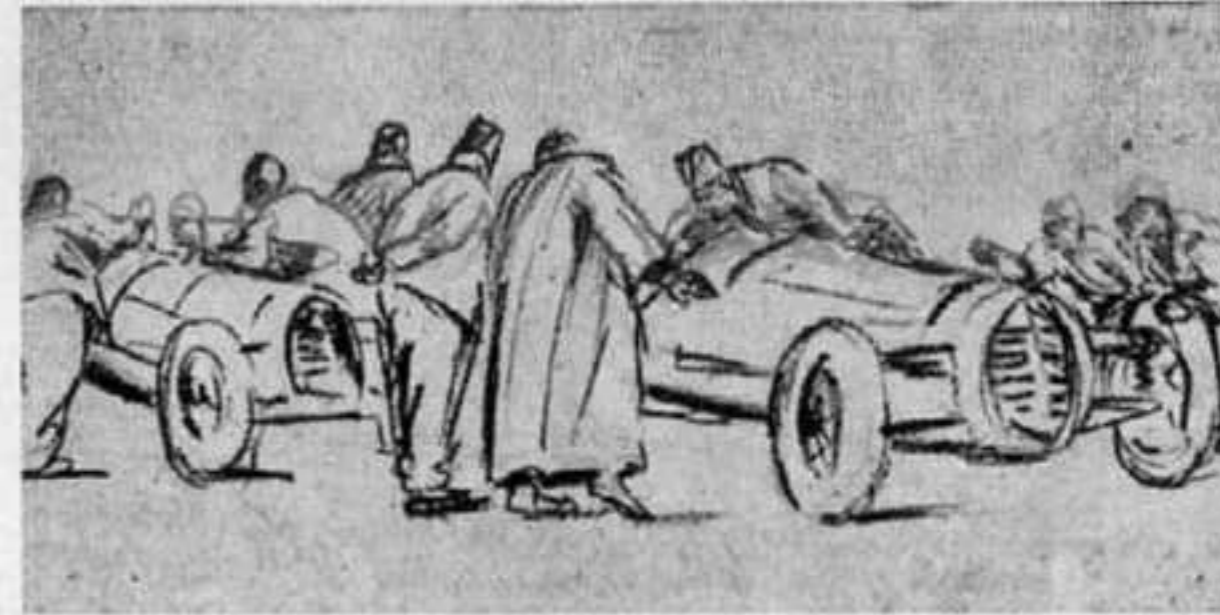
La «Corsa dei Campioni» era terminata e il risultato diceva: 1. Cortese; 2. Ascari; 3. Taruffi; 4. Dusio; 5. Tadini; 6. Serafini; 7. Pagani, tutti su Cisitalia. Al vincitore, fra gli applausi della folla e i complimenti del corpo diplomatico, il Sovrano consegnò



Prima della partenza, corridori e tecnici si intrattengono per mettere a punto la tattica di corsa



Per partire, le vetture che poi supereranno la media dei 100 km orari, hanno bisogno di una spinta



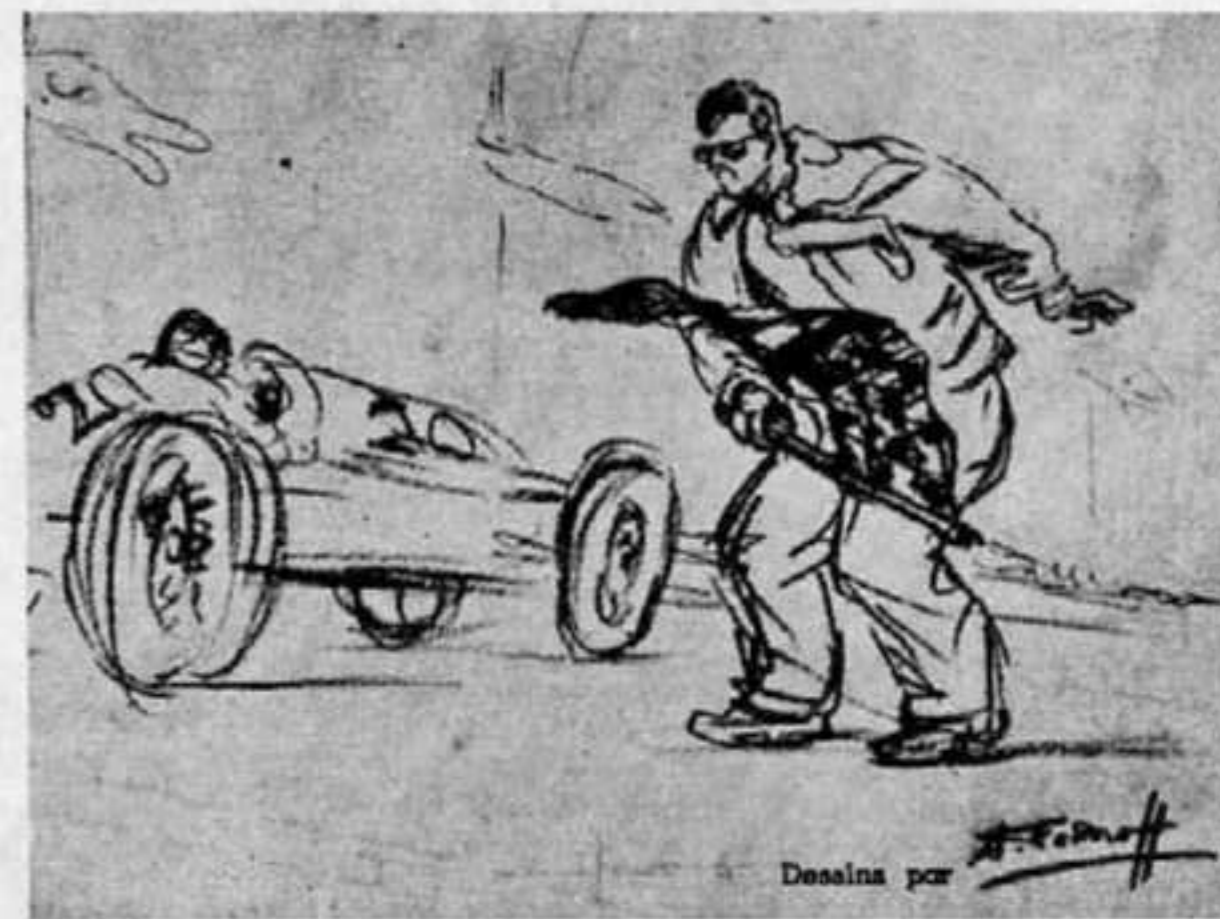
Dopo la corsa gli spettatori entusiasti vengono a curiosare nei pressi delle Cisitalia interessandosi di tutto



Nel corso della finale una vettura si è arrestata ai box per una veloce verifica: lavoro sprint dei meccanici e via



Dove è provato che le pelliccie non servono sotto il sole. Infatti le belle signore le gettano negligenemente a terra



Cortese, con un decisivo vantaggio, taglia trionfalmente il traguardo finale della prima «sfida alla pari»

ammettere alla sfida abbia avuto una propensione nettamente nord-americana, dimenticando di fare una cernita paritetica fra Europa ed America.

A parte l'indubbia importanza pubblicitaria di un simile confronto, il cui risultato a posteriori dovrà indubbiamente essere ascritto a merito di chi ha prontamente afferrato l'idea, il desiderio di potere mettere a diretto confronto i più grandi campioni di un'epoca e su un piano di eguaglianza è un sogno ricorrente che ha avuto precedenti, il primo dei quali addirittura verso la fine degli anni '40 per iniziativa di un «gentleman» italiano, Piero Dusio, ora a riposo dopo essere stato anche il presidente della Juventud.

nel marzo del 1947 e il la competizione fu il piccolo

al quale erano state portate modifiche alle testate, all'alimentazione e un irrobustimento all'albero e alle bielle. L'ing. Savonuzzi che aveva lavorato su quei motori, era riuscito ad estrarne 70 HP a 6.000 giri/minuto e la piccola Cisitalia fin da quella prova diede subito l'impressione di essere quella vetturola tanto sicura da permettere a Nuvolari di guidarla senza volante, con l'ausilio di una chiave inglese fissata al piantone dello sterzo, in un memorabile G.P. di Torino. Una vettura che oltre alle sue funzioni agonistiche, avrebbe potuto assumere le caratteristiche di macchina formativa.

Con due aerei speciali furono portati al Cairo sedici piloti fra i migliori che in quel momento potesse offrire l'agone automobilistico. Erano Taruffi, lo stesso Dusio, Cortese, Chiron, Bri-

fogli d'informazione. Gli altoparlanti ripetevano in tre lingue, egiziano, francese ed italiano, le istruzioni del caso ed i nomi dei piloti; poi, nell'improvviso silenzio, il rombo rabbioso dei motori che erano stati messi in moto per la prima batteria. I favoriti erano Dusio, Basadonna e Gherzi, ma Cortese sorprende tutti e dopo aver condotto tutta la corsa, passava per primo sotto lo striscione del traguardo, mettendone una seria ipoteca alla vittoria finale. Nel corso della batteria il francese De Saugée era uscito di strada, riportando alcune ferite al viso guaribili, del resto, in pochi giorni d'ospedale.

Nella seconda batteria v'era un favorito d'obbligo, il francese Chiron, ma Taruffi lo sorprende in partenza e lo passava in tromba. Del resto il fran-

La presenza del Sovrano sembrò dare le ali ai piloti che si affrontarono nella finale che prendeva il via con Taruffi immediatamente in testa come si addiceva al suo ruolo di favorito. Ascari si batteva accanitamente e, colpo su colpo, conquistava posizioni tanto da arrivare ben presto al terzo posto, dietro la lepre Taruffi e a Cortese. L'entusiasmo del pubblico raggiungeva il diapason e anche le belle signore gridavano a squarciagola alzando i pugni al vento.

Le tre vetture di testa continuavano a macinare i giri, quando il motore di Taruffi cominciò ad accusare dei disturbi. Il grande pilota riuscì comunque a mantenere la prima posizione sino al 27. giro poi dovette cedere il passo a Cortese che lo aveva decisamente attaccato, conscio delle dif-

la Coppa d'Oro intitolata a Sehab Al-maz bey, il solo egiziano che avrebbe potuto partecipare al Gran Premio, ma che era deceduto in un incidente aereo.

L'Egitto, ad ogni modo, che in quell'epoca era ancora considerato il gemello del paese delle «Mille e una Notte», aveva, con quel Gran Premio, creato un precedente e dato il via a quelle sfide dei campioni che vorrebbero riuscire a scegliere veramente il migliore di tutti. Per una ragione o per l'altra nessuno v'è mai riuscito e non vi riuscirà certamente neppure Roger Penske, il quale ai suoi Donohue, Follmer, Unser e Foyt non ha potuto opporre che un Fittipaldi seriamente handicappato, non avendo potuto schierare il rinunciatario Stewart.

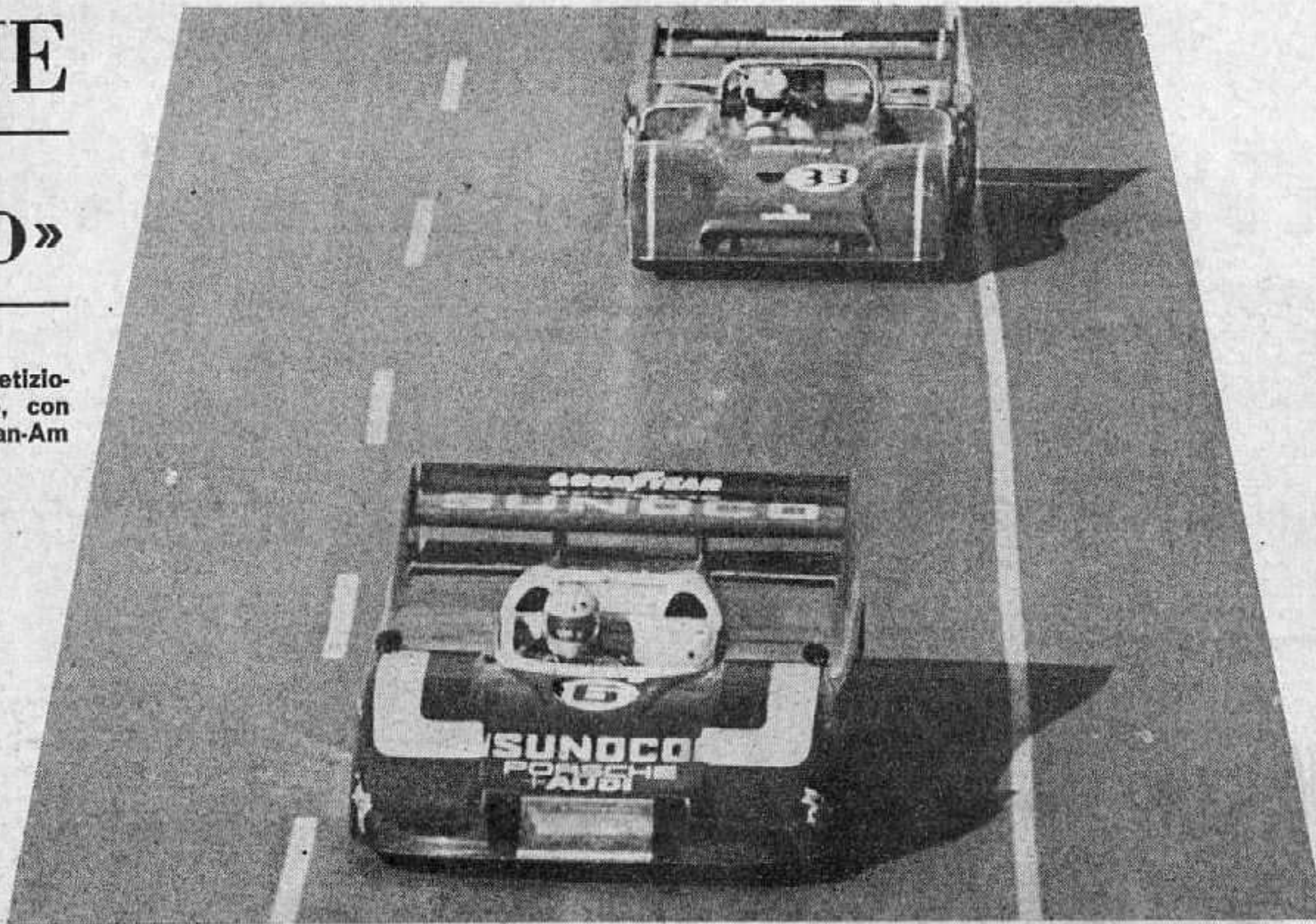
# DONOHUE

## sul «dopo»

Prima di abbandonare le competizioni, Mark Donohue ha dominato, con la Porsche 917-30, la serie Can-Am

NEW YORK. Il «solitario» di media, nello stato della Pennsylvania, ha recitato l'ultima «performance» della sua brillante carriera nel mondo delle quattro ruote.

Nonostante la multiforme attività, Mark Donohue era rimasto timido e riservato, non perché volesse «snobbare», ma perché così lo aveva plasmato la natura. Noi che lo conoscevamo dal 1967 trovavamo difficile dialogare col biondo ingegnere della Brown University e pilota di Roger Penske. Con Mark si parla a sillabe, a frasi monche, a singhiozzi. Spesso è assente. La sua mente



un nuovo primato durante la 200 miglia Usac a bordo della Penske McLaren.»

— Sei ancora propenso all'applicazione del turbocompressore nei bolidi Usac e Can-Am?

«E' un problema da studiare attentamente. Certo che quel mostro del compressore incute paura a tutti i costruttori e prima o poi dovranno far qualcosa per preservare le gare.»

Donohue sembra abbia abbandonato le gare senza alcun rimpianto, ma quando parla dei piloti, dei records, delle macchine, la sua maschera facciale bonaria, s'irrigidisce.

# Col dente avvelenato contro «FITTI»

è sul motore, sul telaio, e la sua risposta spesso è soltanto un suono gutturale da interpretare a seconda dei casi.

Quando Mark entrava nell'abitacolo, poi, neppure il fuoco lo scuoteva. Ricordo ad Atlanta, un anno fa, uscito paurosamente fuori strada con la sua Porsche, malgrado la dolorosa frattura della caviglia, si preoccupava di vedere se la macchina «s'era fatta male». Donohue era nato pilota, in grembo ad una macchina non saprei di che marca, ma che sarebbe stata capace di «creare» un campione, un mostro, un idolo.

Mark, sposato alla soave Sue, ha due figli: Michael e David. «Quando sono con loro — mi diceva a Trenton — è come se mi trovassi con Revson, Follmer o Andretti. Sanno tutto delle macchine, proprio come meccanici provetti».

Dopo aver vinto sei campionati vari nella Usac, Can-Am e Trans-am e, dopo aver arricchito il suo medagliere con vittorie spettacolari, ha concluso la sua carriera a Riverside vincendo tre corse dinanzi a campioni provati e famosi.

«Veramente quella non è stata la mia ultima corsa. Chiuderò a Daytona, quando si correrà la finale della International race of Champions a bordo della Carrera. A proposito di questa corsa, mi han fatto notare che alcuni giornalisti hanno scritto che la mia vittoria è stata favorita dal fatto che lo conoscevo la vettura e la pista e che i giudici hanno favorito me anziché Fittipaldi.

«Del resto, come me, conoscono Riverside anche Foyt — che non è il primo arrivato ed ha rimpiazzato giustamente Stewart —, Hulme, Unser, Revson, Follmer, Petty e non tutti si so-

no piazzati in prima posizione. Inoltre hanno accusato l'America di non fare le cose serie e questa espressione mi ricorda la famosa favola di Fedro che studiò nelle medie, quando la volpe, non riuscendo a raggiungere l'uva gridava: "E' ancora acerba"».

Interrompo questa specie di soliloquio a mezza voce per chiedere a Mark: «Che cos'è che avresti voluto realizzare nella tua carriera e non l'hai fatto?»

«Mi sarebbe piaciuto correre in Formula Uno. Chissà che la mia stella non mi avrebbe guidato sulla giusta pista?»

— Parlando di Formula Uno, hai avuto o hai un idolo?

«Mi piacevano Rindt, Nuvolari, Clark e Stewart»

— Ora, dunque ti rinchiederai negli uffici a disegnare macchine, scocche, motori e... addio alle corse...

«No, mi vedrai in molte piste. Non sono diventato presidente della Penske Racing soltanto per sedere a tavolino. Ho 36 anni e non posso guidare sino a 60 anni. Del resto non credo che potrei diventare migliore col passar del tempo. Era ora che passassi ad un altro campo per seminare in altra maniera.

«Nel 1974 intendiamo partecipare in pieno alla Trans-am con la Matador che stiamo rivedendo completamente, poi intendiamo partecipare alle gare "Stock", con due piloti che sceglieremo quanto prima. Come saprai, Revson mi sostituirà degnamente, perché Peter non è un arruffone. Ha coraggio, ha guidato in Usac e Can-Am e conosce il mestiere. Ad Indy sarà presente con Gary Bettenhausen poiché Bobby Allison sarà impegnato nelle Stock car. Gary, ricorderai, un mese fa sulla pista del Texas registrò

«Non credere che il passo compiuto sia stato facile. Come Stewart, ho sorriso, ho detto belle frasi, ma dentro di me sentivo il cuore che scoppiava, che batteva più forte di quando stavo compiendo un sorpasso difficile. E' stata una grande rinuncia. Mi consola il fatto che rimarrò in questo mondo bello, forte, spettacolare, crudele ma affascinante.»

A noi meraviglia il fatto che il «solitario» Mark abbia detto tanto senza sfuggire, senza trovare un rifugio nell'abitacolo o tra i meccanici che più volte lo hanno salvato in simili situazioni. Anche in questo Donohue è stato strepitoso, proprio come lo è stato nell'ultimo campionato Can-Am che ha vinto da grande campione del volante.

l. m.



Mario ANDRETTI

## Le polemiche sui regolamenti della Formula USAC non accennano a finire: prende sempre più quota l'obbiettivo dell'accordo con la FORMULA 1



Bobby UNSER



A. J. FOYT



Gordon JOHNCOCK



Gary BETTENHAUSEN



Johnny RUTHERFORD



Roger McCLUSKEY



Al UNSER

NEW YORK. Il mercato piloti è un po' uguale in tutto il mondo. Variano, semmai le borse, le offerte, qualche situazione e quel «can can» che la stampa specializzata crea intorno ai personaggi. Come potrebbe essere diversamente in America? Però il mercato piloti, gli ingaggi ed i passaggi, si svolgono qui ad inverno pieno.

Dopo l'ultima corsa del 4 novembre a Phoenix, in Arizona sono cominciati gli «abboccamenti». Per ora tutto si fonda sui «si dice» e su congetture. «AUTO-SPRINT» ha dato per primo la notizia sul futuro di Mario Andretti il quale, nonostante le amare vicissitudini, a causa di bolidi non troppo competitivi, rimane sempre uno dei «personaggi» big delle quattro ruote.

Sembra però, mentre già si parla delle vetture per pochi saranno i cambiamenti di scuderia. Le Drag sono quelle che sono, e basta ripetere una di titterney disse a Watkins Glen. «E' inutile stare a monte quei bolidi, quando non si può creare, allora, qualcosa di superiore.» La Eagle di

# La fusione a 5000?

Gurney, però, pur essendo la più consistente e solida sulla piazza non ha vinto il campionato USAC 1973. L'ha vinto una McLaren guidata da Roger Mc Cluskey della scuderia Lindsey Hopkins, un milionario molto anziano che è sulla breccia da moltissimi anni e che da anni sogna l'ambito premio.

La vittoria di Mc Cluskey, dicono molti, è stata una vittoria di Pirro. Insomma si vuol dire che la sua non è stata frutto di «strategia-macchina-uomo», ma la risultante di circostanze spesso fortunate.

E' ormai risaputo che nelle gare su ovale, formula tipo Indy, ci sono sempre le «lepri», coloro che fuggono, inseguiti da vicino ed impegnati in una battaglia mozzafiato, ma negativa agli effetti del risultato. Quando la lepre ed il cane cedono, quelli della retroguardia avanzano e vincono facilmente. Senza lotta. Comunque Mc Cluskey ha vinto, anche se il suo ruolino di marcia annovera una sola vittoria (la 200 miglia del Michigan). Cioè: settimo a Phoenix, ottavo a Trenton, terzo a Indy (e questo ha influito agli effetti della classifica), secondo a Milwaukee e a Pocono (altro bel colpo per il punteggio finale), primo alla «200» del Michigan, sesto a Milwaukee, secondo ad Ontario nella 100 Miglia e quarto nella 500 Miglia sullo stesso circuito.

CONTINUA A PAGINA 24 Lino Manocchia



CONTINUAZ. DA PAGINA 23

Come si nota, il totale dei punti ottenuti al termine del campionato è stato abbondante, ma non per effetto di vittorie dirette. A voler dar retta a certi piloti, il campionato da poco terminato è stato utile soltanto agli effetti finanziari, mentre Dan Gurney ribatte che il 1973 è stato l'anno di grazia che gli ha permesso di sfornare il miglior modello che Indianapolis ricordi.

Gordon Johncock che aveva ereditato da George Bignotti una Eagle forse tecnicamente superiore alle altre, è stato sfortunato. La strepitosa vittoria della 500 Miglia di Indianapolis aveva aperto il libro delle speranze, ma una serie di contrattempi spesso paurosi, hanno tarpato le ali del sogno del trentenne pilota della STP.

Che dire di Bobby Unser, per il quale il biondo Gurney aveva costruito un «super gioiello»? Unser, purtroppo, buona parte delle debacche l'ha voluta lui; lui che ama fare la «lepre», che ama frammentare il plotone dei partenti con degli sprint spettacolari, ma dannosi al motore fragile delle Eagle. I guai di Bobby Unser sono stati soprattutto per il turbocompressore del quale, però, è un accanito difensore, a differenza dei colleghi ai quali piacerebbe vedere un bolide senza turbo e più adatto alla Formula 1.

Dei 51 piloti USAC iscritti, soltanto 36 hanno ottenuto i prescritti minimi 20 punti. Non si sono qualificati per la classifica Mark Donohue (che ha corso tre sole 500 Miglia finendo 45, 17, e 29), non si è piazzato Peter Revson impegnato nella Formula 1 e presente, disastrosamente, nelle sudette 500 Miglia di Indy, Pocono e Ontario.

Anche molti piloti della NASCAR — stock car — si sono avvicinati alle gare USAC: Bobby Allison, e Cale Yarborough; ma ambedue hanno preferito tornare al primo amore che «è più docile, più facile e meno pericoloso».

E' veramente pericolosa una gara USAC?

GORDON JOHNCOCK: «Se un pilota non sa guidare può rompersi l'osso del collo anche a bordo di una sport a 50 miglia orarie. Ogni gara è difficile, ed in ogni gara esiste un po' di pericolo. Ma non si dica che la USAC è pericolosissima. Quest'anno è stato un po' nero, ma nel 1974 le innovazioni ed i regolamenti faranno delle gare tipo Indy le corse più sicure del mondo.»

MARIO ANDRETTI, come avrete letto su «Autosprint», non è del medesimo parere e pensa che, nonostante le cervellotiche «rivoluzioni» tecniche del comitato preposto, le gare Indy non sono state corrette nella giusta maniera.

Il «patron» di Andretti, VEL MILETICH ha infatti inviato un lungo promemoria ai dirigenti della federazione. In un passo si legge: «Se invece di usare un motore a turbocompressore si passa ad un motore derivato dalla serie e aspirato si avranno i seguenti vantaggi: disponibilità di essi a buon mercato; costo moderato in caso di riparazioni; è più adatto alle gare su strada, può essere facilmente portato ad una cilindrata non eccessiva e quindi si può ridurre la velocità a piacere. Continuando invece col sistema attuale — spiega Miletich — molti costruttori saranno costretti ad abbandonare. Si sappia, che per gareggiare alla 200 Miglia del Texas, ho speso 70 mila dollari per portare le tre macchine ed i piloti, senza contare che ogni motore costa 31.400 dollari e noi ne rompemmo quattro. Pur vincendo la corsa, il montepremi non ripaga nemmeno i soldi perduti.»

Siamo di fronte ad una situazione molto delicata. Di questo passo, i quattro vecchioni di Indianapolis si troveranno a dirigere uno sparuto gruppo di piloti i quali prima o poi lasceranno. Miletich non parla soltanto per sé. Egli infatti, può essere considerato il King della situazione. Possiede 29 turbocompressori, 48 motori ed è ricchissimo. Ma sin quando si può mungere soldi da un ricco appassionato di automobilismo? Questo, Mario Andretti l'ha compreso e lo ha discusso con gli altri piloti che vanno per la maggiore.

Lo stesso A. FOYT che costruisce il suo motore oltre alla scocca ha detto che «la situazione comincia ad essere insostenibile. E' vero che in tre gare il monte premi sfiora il milione di dollari, ma quella somma va divisa tra 33 partecipanti ed il vincitore che in-

«Chiusura» (con soli 11 mila spettatori a PHOENIX) del campionato USAC

## FOYT con l'epatite, JOHNCOCK in bellezza

PHOENIX - L'ultima gara valevole per il campionato nazionale USAC — tipo Indy — ha visto trionfare Gordon Johncock, il pilota della scuderia Granatelli-Bignotti, che quest'anno ha vinto anche la classica 500 Miglia di Indianapolis.

Anche se il campionato 1973 ormai se l'è portato via Roger McCluskey, la corsa dell'Arizona ha richiamato sul circuito di un miglio, quasi tutti i grossi nomi. Mancava A. J. Foyt, colpito da una violenta epatite virale, apparsa numerosa nel Texas, ma al momento in cui scriviamo l'asso americano è fuori pericolo e prevede di tornare al lavoro tra una diecina di giorni.

In coda al vincitore s'è piazzato il 35enne Wally Dallenback — la rivalezione dell'annata — che con il bolide preparato anche da Bignotti, quest'anno ha vinto quattro gare emergenti, finalmente dalla rosa dei grandi, ottenendo così il medesimo piazzamento del 1969, in questa stessa pista. Eguale risultato l'ha ottenuto Bill Vukovich (terzo) esattamente come fece nella 150 Miglia del 1971.

L'ultima tappa è servita, anche e soprattutto, ai costruttori per controllare alcune modifiche tecniche approntate alle vetture prima che l'inverno costringa al riposo i mostri di Indy.

Le riforme imposte dalla USAC, per questa gara non sono entrate in vigore, tuttavia la maggioranza dei piloti ha espresso il timore che la riduzione degli alettoni e del carburante — pubblicati già da AUTOSPRINT — non serviranno a nulla e che il «bisturi» dei dirigenti della categoria dovrà tagliare il turbocompressore che comincia a far corrugare la fronte ai costruttori colpiti anch'essi dalla continua inflazione monetaria e dai prezzi crescenti dei motori e alla crisi del carburante.

Gordon Johncock, grazie alla sua Eagle rosso-arancione, che Bignotti ha

definito «la sicura trionfatrice della prossima edizione USAC», ha vinto pur non sfiorando medie altissime, date le ridotte forme del circuito incastonato tra le montagne dell'Arizona, punteggiate di cactus e cow-boy.

Mario Andretti si è presentato a questa corsa pur sapendo in partenza che la sua vettura, in questo tipo di anello non avrebbe reso come desiderato. Andretti, che ha dovuto cedere nella prima parte dei 150 giri per noie al motore, ha riconfermato quanto ebbe a dire ad Autosprint qualche settimana fa: «La macchina deve essere rifatta completamente. Maurice Philippe dovrà lavorare molto per poter

creare un mezzo capace di contenere gli attacchi delle «Aquila» che quest'anno vanno fortissimo».

Andretti non ha potuto dire con esattezza se per l'edizione 1974 lascerà completamente la scuderia Parnelli Jones in quanto le trattative per gli ingaggi e «re-ingaggi» andranno... in onda tra una ventina di giorni.

Evidentemente, con il campionato ormai deciso, moltissimi spettatori hanno fatto a meno di intervenire alla gara la quale ha avuto luogo sotto un sole caldo che tuttavia non ha avuto il potere di richiamare più di 11 mila spettatori.

I. m.

PHOENIX 150 FAST TRACK - Gara di velocità USAC - Phoenix (Arizona), 11 novembre 1973.

LA CLASSIFICA

1. Gordon Johncock (Eagle STP); 2. Wally Dallenback (Eagle STP); 3. Billy Vukovich (Sugarloaf Prune); 4. Roger McCluskey (Lindsey Hopkins); 5. Lee Kunzman (Eagle) a 1 giro.

Ha vinto il derby lo specialista McCAIN

## Tutti «demoliti» i big di INDY

LOS ANGELES - Nell'immenso campo erboso del Coliseum di Los Angeles, presenti sugli spalti oltre 25 mila spettatori, ha avuto luogo l'ultimo «Demolition derby» della stagione con la partecipazione di 20 vetture, comprese una Rolls Royce ed una Continental, il cui valore complessivo superava i 45 mila dollari.

cassa oltre 3 mila dollari è uno solo.»

Non ci meravigliammo se prima dello scendere del 1973, si verificò uno «showdown», un atto di forza da parte dei piloti i quali parleranno a nome del loro «patron e sponsors». Le nuove regole stabilite dal comitato tecnico USAC fanno acqua. E AL UNSER, compagno di scuderia di Andretti, lo conferma: «Durante le prime prove, subito dopo l'ordine di eliminare il serbatoio di destra e immettere 40 galloni in quello di sinistra, abbiamo avuto difficoltà nella guida. La macchina non è bilanciata, tanto che prima di Pocono Maurice Philippe dovette compiere un lavoro «stabilizzatore». Se vogliono ridurre la velocità, basta togliere il turbocompressore e far costruire la scocca del tipo Formula Uno. A quasi tutti noi della USAC piacerebbe gareggiare in competizioni mondiali, ma con questi bolidi non è possibile.»

Anche i costruttori avranno a giorni un «meeting» per discutere le proposte da sottoporre ad i forzati alla USAC. Essi, abbiamo appreso in esclusiva, produrranno un piano per il 1975, quando le scocche dovrebbero essere del tipo F. 1, senza turbocompressore, 5 litri di cilindrata, con pneumatici a seconda delle gare in programma. Di fronte a questo ultimatum, i vecchi soloni della USAC o scendono a patti, accantonando la gelosia puerile e la bramosia di comando o verranno a trovarsi soli, a giocare a scopa, sui tavoli della federazione.

Effettivamente le velocità cominciano ad essere incontrollabili. Quando Bobby Unser sfiorò 201 miglia sull'ovale di Ontario, si parlò di «performance» sbalorditiva. Quando il 4 ottobre scorso, Mario Andretti, in prova di qualifica sull'anello del Texas marciò a 214 miglia orarie e sfiorò 234 miglia sul rettilineo, qualcuno scosse il capo ed affermò: «Stanno entrando in lotta con la folgore. E' pazzesco.»

Mario sorride, vuol restare un po' estraneo dalle fregole della USAC ma afferma: «Insomma, si vuole vedere una gara di sprint, come fanno le «dragsters» o vogliono una corsa automobilistica dove si osserva la forza del motore e la bravura del pilota?»

I. m.

Tra i concorrenti anche Al Unser, a bordo di una Dodge 1973 donata dal capo della polizia di Torrence, in California, la cittadina dove sorge l'officina di Parnelli Jones, costruttore dei bolidi con i quali Unser corre insieme ad Andretti e Leonard. Non poteva mancare, naturalmente, Bobby Unser che con una Ford 1974 — incendiata dopo 10 minuti — ha tenuto testa mettendo K.O. vari avversari. C'erano anche Joe Leonard, Bill Vukovich, Parnelli Jones e Roger Wards, ambedue assi di Indy, usciti dalla naftalina.

Le macchine al via hanno cominciato a marciare all'indietro con l'intento di salvare il muso e fracassare quante più vetture possibili onde rimanere indisturbati in gara e vincere i 7 mila dollari in palio. Le più sfortunate hanno subito ricevuto colpi al radiatore, mentre le altre hanno proseguito, per circa 25 minuti nel diabolico carosello.

Alla fine del derby, Jim McCain su Ford 1972 è rimasto solo, dopo aver messo fuori uso la Lincoln Continental di Tom Zunwolt, esperto in questa categoria e Vukovich che si è piazzato terzo.

Dopo il «demolition derby», gli spettatori hanno assistito allo spettacolare volo di Evil Kenivel, il motociclista che con la sua moto ha sorvolato 50 vetture allineate di fianco. Il sensazionale saltatore, che praticamente ha quasi tutte le congiunture ossee attaccate da fili d'acciaio applicati nelle sale operatorie, al termine, visibilmente bianco mentre la folla lo acclamava letteralmente impazzita, esclamava: «Credo che questo sia il mio ultimo salto. Voglio passare alle automobili. Sono meno pericolose.»

man.

## REUTEMANN sta provando una nuova BT 42 a Baires

LONDRA - Le intenzioni della BRABHAM per il 1974 sono ancora incerte. Ecclestone dice che non ha ancora un secondo pilota (Wilson Fittipaldi, a proposito, ha detto che se non otterrà un contratto con la Brabham potrebbe anche ritirarsi in Brasile per un anno e che, in fondo, le vetture sport non lo interessano molto). A quanto pare la grand prix BT44 non sarà pronta per le prove prima di Natale (da quel che si può capire Reutemann è in Argentina per provare una BT42 modificata). Ecclestone non è ancora sicuro di quello che farà con la BT43 di F. 5000; prima dice una cosa, poi l'altra, a questo proposito, ma per lo meno la vettura è stata provata ancora, mentre il «patron» si chiede se farne correre una ufficialmente, se vendere quella che è già costruita, se costruirne un numero limitato per la vendita. Intanto due BT42 sono state vendute in Italia, per cui ne restano due. Si presume che il team possa averne bisogno, finché non sarà dimostrato quanto vale la BT44. Si dice però che la Hexagon avrebbe intenzione di fare correre Watson con una Brabham F.1 nel 1974... ma Bernie borbotta che potrebbero invece non esserci Brabham indipendenti (a parte le due italiane, forse?) e non si può fare a meno di chiedersi se il risultato non potrebbe essere quello di vedere Reutemann e Watson su vetture di colori diversi.

## Anche LELLA in F.1 col team di FINOTTO?

MILANO - Non ancora ben chiara la situazione nella nuova scuderia Finotto, per la quale dopo le ventilate candidature si ricerca tenacemente un direttore tecnico. Sfumata la candidatura di Mike Parkes, non giunte a termine le trattative con l'ing. Marelli dell'Autodelta, si sta ora ricercando in Italia un ingegnere che possa seguire il futuro agonistico del team, che come è noto sarà composto per la F. 1 di tre vetture Brabham, più una appendice in F. 2 (due macchine) i cui piloti pare ormai certo saranno GAUDENZIO MANTOVA e ALBERTO COLOMBO e ancora qualche monopoista di F. 3. Intanto si vanno chiarendo le candidature per le guide alle F. 1: dopo CLAUDIO FRANCISCI, voluto decisamente da Dario Fiorelli (anche per le sue «sicure» condizioni economiche) pare la volta di un giovanissimo, PAOLO BOZZETTO che

porterebbe un solido sponsor (cucine Elba) che già aveva deciso per lui la F. 2 (ed ha allungato un attimo il «passo» raggiungendo le monopoiste da Grand Prix). Si vanno anche consolidando i rapporti con diverse ditte che sono interessate in questo programma: manca ancora uno sponsor veramente grosso, ma intanto pare che, collaborino con discrete somme la STP italiana, la CDS accensiori elettroniche e l'API, la nota casa di carburanti nazionale. Ma ancora tutto è molto fluido; tra le altre possibilità c'è quella di rivedere una donna di nuovo al volante di una F. 1: è il caso di LELLA LOMBARDI, che già ha corso in F. 3 per la scuderia Italia e che è impegnata per un programma di F. 5000 per il prossimo anno; che potrebbe con molta probabilità salire al volante di una delle tre Brabham del team Finotto.

• LELLA LOMBARDI ha recentemente provato sul circuito corto di Brands Hatch la Lola T330 Shell-sport. Ha girato molto regolarmente, senza episodi drammatici, in 46", tempo competitivo per questa classe. Anche molti altri piloti hanno provato la vettura. Le decisioni della Shell-sport per il 1974 sono all'esame e non si prevede di averle prima di un mese.

• A quanto pare la nuova McLAREN M25 di F. 5000 è destinata soltanto al team ufficiale.

• L'anno prossimo PENSKE costruirà una vettura di F. 1 alle officine di McRae, che l'americano ha com-

prato. Del resto se n'era già parlato come di una cosa molto probabile.

• L'associazione inglese dei giornalisti dello sport ha designato JACKIE STEWART e l'amazzone Ann Moore sportivi inglesi dell'anno.

• La LOLA T370 viene costruita soltanto per la squadra Embassy di Graham Hill, cioè il modello non sarà disponibile per nessun altro concorrente in F. 1.

• La questione della GRD... è piena di voci e controvoce. La verità è che probabilmente ci sarà. Cioè la GRD... certamente una F. 1 e... esiste nel fatto che si chiam...

Perché MERZARIO

ha rinunciato

alla BRM

per la ISO F.1

Prima che giovedì mattina a Balocco Arturo Merzario salisse per la prima volta al volante di un'Alfa Romeo 33tt12 la stessa macchina aveva riportato il sorriso pieno nel clan Autodelta quattro giorni prima. In una domenicale seduta di giornata piena di allenamento il tedesco Stommelen e Facetti si erano alternati alla guida della tre litri che affronterà la sfida con la Matra nel mondiale Marche '74 riuscendo per la prima volta a percorrere circa 1500 km. senza problemi a pieno ritmo sulla pista di collaudo! Gli ultimi aggiornamenti del motore, con una nuova «testa» che avrebbe portato la potenza a 488 cavalli a 11.400 giri avevano dato i frutti tanto attesi. Ed ora già si parla di debutto nella «seconda» del mondiale Marche a Road Atlanta (esclusa Daytona che sarà 24 Ore). La buona novella è stata una di quelle che ha contribuito anche a riportare il sorriso sul volto del dr. Luraghi sempre impegnato in questi giorni nel difficile braccio di ferro con quel certo esponente di Governo che vorrebbe portare fabbriche al SUD senza energia elettrica!

Giovedì dunque, come la nostra foto a colori «rubata» e presentata in copertina, documentata, Merzario ha effettuato i primi test a Balocco con la vettura che ha preferito alle amarezze Ferrari. Pochi giri ha effettuato anche il giorno dopo (undici per l'esattezza) andando già molto vicino al record su una pista (stretta) come Balocco che non aveva mai visto. Ha anche chiesto alcune modifiche per la sua posizione in abitacolo, che adesso ven-

# L'ALFA 12 «tiene» 1500 Km.

gono subito effettuate perché entro questo fine settimana la troupe Alfa si trasferisce a Vallelunga per tentare già le prime comparazioni dirette con le rivali.

Merzario, anche se con cautela, nel timore che il suo dire sia interpretato solo polemicamente, si è dichiarato colpito dalle qualità della sport milanese. Ha ripetuto quello che disse Regazzoni: «Il telaio è eccezionale. Si guida con facilità, in appoggio come la Osella due litri. Non è come la Ferrari il cui anteriore non si sa mai dove va. Anche il motore, io ho provato solo l'ultimo tipo, è fortissimo. Non trovo differenze di potenza con il boxer modenese. Solo che bisognerà un po' curare la messa a punto perché vi sono dei buchi di potenza in basso. Ma è il lavoro che si deve fare, no? Certo però che la Matra non può dire di avere il titolo mondiale in tasca. Noi potremmo provarci...»

Merzario era reduce da una puntata in Inghilterra dove era andato per un contatto con mr. Stanley della BRM. Ma non si è messo d'accordo perché ha trovato l'ambiente un po' confuso. Stanley ha parlato facile di soldi (si parla che le BRM '74 siano bianconere — whisky? — o blu — sigarette Rothmans? —) ma nemmeno i suoi collaboratori abituali sono tranquilli. Ha voluto a tutti i costi che Merzario facesse qualche giro a Silverstone, ma Arturo dopo 5 tornate molto piano perché l'abitacolo non gli era stato sistemato e non arrivava ai pedali, ha preferito smettere. Però ha avuto modo di apprezzare molto il telaio della monoposto inglese.

Test a VALLELUNGA

in attesa

che FITTIPALDI

decida

C'era anche Beltoise, che però si lamentava del motore modificato in prova. Il francese pare rimanga per il '74 con la BRM, ma intanto ha già mandato tramite gli avvocati una lettera di sollecito per avere i suoi soldi di quest'anno. I giornalisti francesi comunque hanno fatto presto a scrivere che Beltoise girava in 1'19" mentre Merzario è stato cronometrato in 1'25". Un modo come un altro per pescare nel torbido. Ma tanto Merzario aveva già deciso di non firmare nonostante che Stanley l'avesse lasciato con l'impegno di rivedersi in questa settimana. Ma non andrà: ché — rientrato in Italia — ha avuto l'abboccamento decisivo con la ISO. E, dopo alcuni giochetti di prestigio economici di Frank Williams, l'accordo, auspice il dr. Sala della Iso è stato raggiunto e viene firmato lunedì. Merzario sarà la prima guida del team Marlboro mentre è saltata il progetto Vittorio Brambilla, perché il suo sponsor Beta non ha potuto essere combinato con la Marlboro e fino a primavera '74 l'ing. Dallara non sarà in grado di iniziare la F. 1 Iso vera e propria essendo impegnato nei programmi di serie della Casa (leggi Varedo).

Per Merzario resta ora da sapere solo chi sarà il suo partner sulla Alfa Romeo 33tt12. Fittipaldi ha chiesto ancora un paio di giorni all'ing. Chiti prima di dare una risposta definitiva (che è però al 90 per cento). Se non sarà lui però è in serbo una grossa carta (che non è Reutemann).

m. s.

PROVE finite presto

## Tempi «doppi» della FERRARI

LE CASTELLET - Quasi alla chetichella, ed in un clima tutt'altro che euforico, la squadra Ferrari ha lasciato l'autodromo Paul Ricard dopo un paio di giorni di prove — agli inizi della scorsa settimana — definiti, da alcuni testimoni del Castellet, non certo esaltanti.

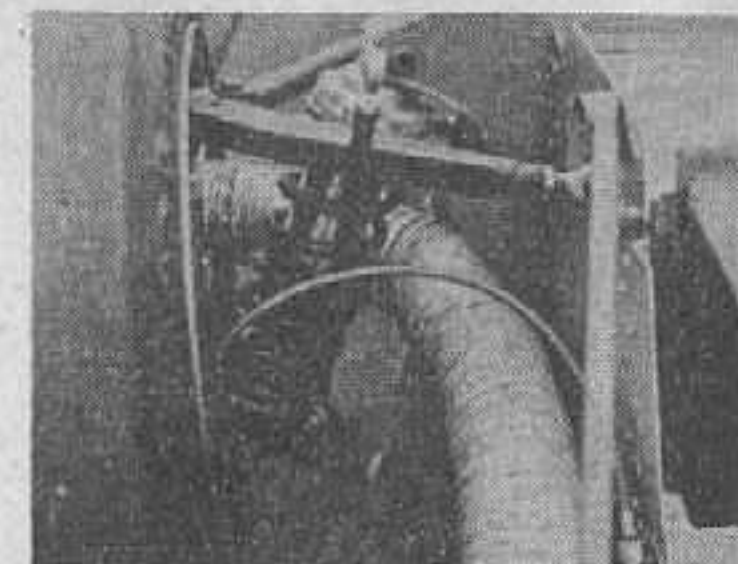
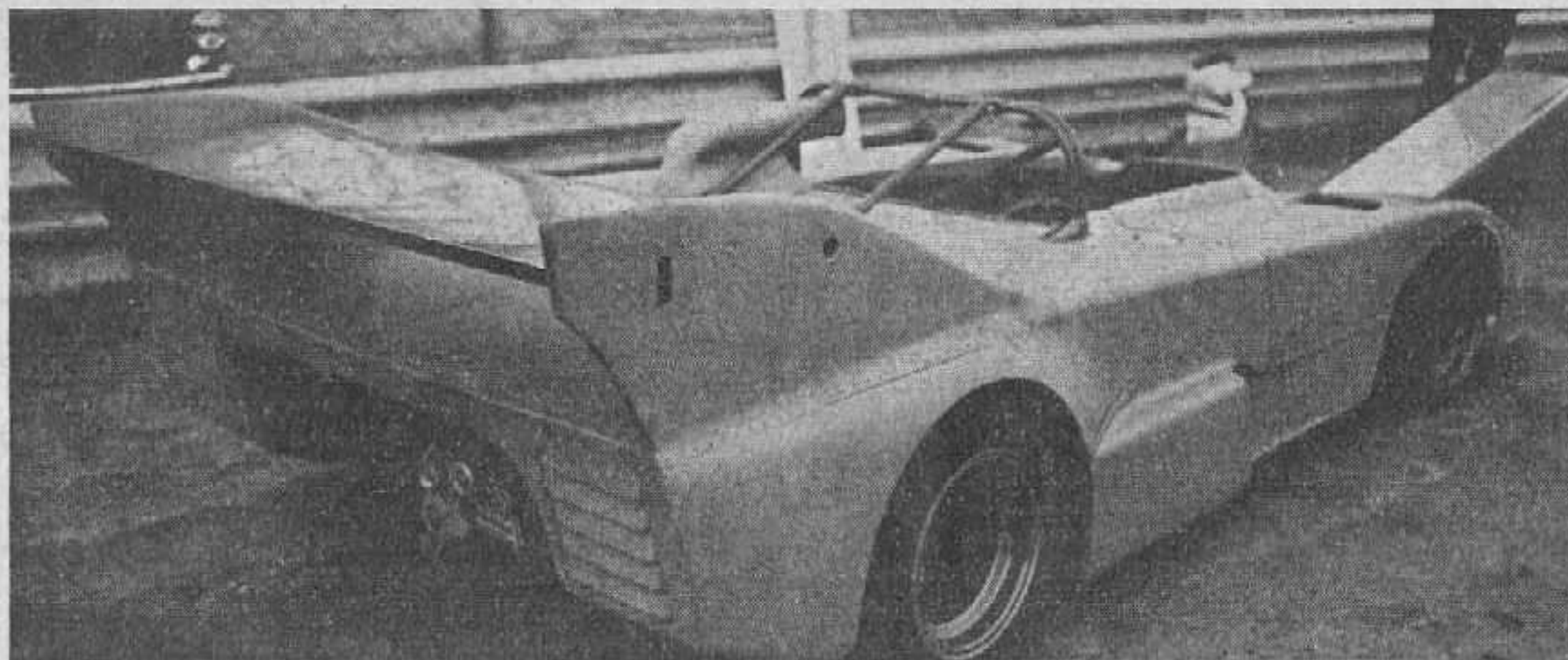
Le prove Lotus, Tyrrell e McLaren della settimana precedente, erano troppo vicine per non poter fare dei paragoni. Ed anche se la squadra italiana ha forse volutamente disertato la sessione «comune» di prove Goodyear, il confronto con i risultati dei suoi prossimi competitori è inevitabile, anche se la Ferrari ha provato con calma praticamente un solo giorno, dato che l'altro è stato disturbato dal maltempo.

Poiché i tempi sul giro in questi tests privati non sono ovviamente ufficiali, ci si deve fidare delle dichiarazioni dei vari responsabili delle squadre nel caso non si riesca a prendere tempi personalmente. Comunque, ecco quanto siamo riusciti a raccogliere.

Nel corso della scorsa settimana, Peterson con la sua solita JPS Lotus era arrivato senza sforzo a 1'11"3, non ostante un eccesso di sovrasterzo attribuito ai nuovi pneumatici da lui sperimentati (non dimentichiamo che si trattava di una sessione di prove organizzate dalla Goodyear).

Scheekter, che prendeva confidenza con la Tyrrell, è rimasto sull'1'13", mentre Fittipaldi è arrivato facilmente ai limiti del suo ex-compagno Peterson guidando la McLaren M 23 che userà nella stagione entrante. Ma complessivamente il brasiliano non è rimasto molto soddisfatto della macchina. «Credevo meglio» avrebbe detto. A proposito di questa Formula 1, quasi nello stesso momento Hulme era a Silverstone a collaudare la versione '74 della M 23, che ha solo modifiche di dettaglio fra cui una presa d'aria NACA al centro del muso un poco più grande della precedente.

Per quanto riguarda la Ferrari, il box italiano parlava di un tempo limite di 1'11"7, ottenuto da Lauda. I tempi migliori della B3 sarebbero, a detta degli osservatori francesi, 1'12"6 per Lauda e 1'12"8 per Regazzoni. Nella giornata successiva, Clay ha provato anche con la pista bagnata girando in tempi attorno all'1'25", mentre Peterson si è spinto a 1'22"5. Secondo la Ferrari proprio nel giorno di pioggia era stato montato come nei programmi, un motore nuovo. Comunque il ritorno in Italia è stato anticipato. A titolo di cronaca, ricordiamo che la Matra Sport 670 ha un questo traiciato di 3.300 Drag. 1'13"4, mentre Ickx con di tito scorso anno 1'13"2 e fantomatico 1'11"6 con in questo stesso periodo anno.



A sinistra, la nuova vistosa pin-natura posteriore della nuova Osella '74. Qui sopra, molla ed ammortizzatore anteriori sono quasi verticali. Alle prove ha assistito anche il conte Zanon, «allenato» da Giorgio Pianta su una Osella-Abarth modello '72

## In 20 esemplari il «delfino» di Osella

TORINO - I programmi '74 del team Osella prevedono la partecipazione all'Euro-Marche con la nuova vettura Abarth-Osella PA 2 a passo lungo (15 cm più della PA 1) recentemente realizzata in via Guastalla. Le vetture ufficiali saranno due e correranno esclusivamente con solo nome ABARTH in ottemperanza al nuovo contratto '74 in fase di definizione con la ex-casa di Carlo Abarth.

Per i piloti ufficiali, poiché Merzario ha chiaramente detto che «non intende più guidare vetture del gruppo FIAT», si fanno i nomi di Brambilla, Lafosse ed eventualmente Chris Craft. Merzario non ha voluto essere a Casale per provare l'ultima creazione di TOMAINI e così lo stesso Enzo Osella, molto soddisfatto per il rinnovo con l'Abarth, ha provveduto al primo test. Per quanto riguarda l'accordo rinnovato egli ha accennato che lo scopo iniziale era di poter continuare in un programma di intenso sviluppo tecnico e produttivo (di telai soprattutto) che si era prefissato fin dall'inizio dell'attività; in particolare l'idea principale era riuscire ad affermarsi nel difficile campo dei costruttori di vetture non solo prototipi due litri, con una solida veste finanziaria alle spalle (Osella-Abarth sul tipo Autodelta-Alfa) che oggi in Italia rappresenta l'unica possibilità per sviluppare concretamente e in modo reale sostanziali piani di sviluppo potendosi permettere una intensa e costosa attività di ricerca e prove altrimenti impossibili.

Da notare che la presenza all'Abarth

dell'ing. Lampredi ha reso tutto più facile. Con questo, Osella non dimentica affatto l'unico vero sponsor del team che in particolare negli anni difficili le ha sempre aiutato e cioè la Motul nella figura del dott. Rivetti: sicuramente anche nel '74 tutti i motori del team useranno l'olio 300 V della Motul e il nome Motul sarà presente sulle vetture del geom. Osella anche nell'Euro-Marche (sempre che però Rivetti non s'impunti sul nome Merzario).

La nuova vettura appena terminata ha avuto un proficuo collaudo a Casale (driver lo stesso Osella) alla pre-

senza di un pubblico numeroso ottenendo a più riprese il tempo di 1.01", nuovo record ufficioso e restando spesso sotto 1'02" pur non disponendo di un super motore (solo 8300 giri) e col disturbo di un noioso sottosterzo dovuto agli ammortizzatori. Risolvendo il sottosterzo e migliorando la ripartizione dello sforzo frenante il minuto netto è a portata di mano senza rischiare, il che fa ben sperare.

Tutto bene per la nuova carrozzeria a delfino e la nuova coda lunga che hanno migliorato penetrazione, stabilità e sicurezza di guida (in parallelo al passo più lungo che ha tolto

il «nervosismo» d'ingresso in curva). Ne fanno fede la costanza dei tempi sul giro. L'Abarth-Osella PA2 interamente realizzata in via Guastalla è la prima di venti telai che saranno realizzati a tempo di record e in grado di ospitare ogni tipo di motore anche con più di quattro cilindri.

Il cambio è ora uno Hewland FG 400, i cerchi posteriori sono di 16", i freni Girling o Lockheed. E' in fase di realizzazione un cerchio speciale Osella ultra leggero, le gomme usate saranno le Firestone. Contatti sono in atto con molti piloti per attività nell'Euro-Marche ecc. vedi Pica, Andruet, Queser ed altri.

Grande è la soddisfazione e molte le speranze del mister Osella che reduce da un '73 sfortunato illuminato verso la fine dalla prestigiosa vittoria al Nurburgring, spera ora in un buon '74 grazie agli accordi aperti in atto con la Casa di Corso Marche e all'anticipo di tre mesi sull'anno precedente sul programma motori: a questo riguardo la realizzazione e il progetto sono dell'Abarth nella figura dell'ing. Iacononi in collaborazione con Osella, il montaggio e la messa a punto e le modifiche eventuali sono responsabilità dello stesso Osella.

Da precisare che se ora si punta sul quattro cilindri con nuova testata non si trascura di lavorare per il futuro. E proprio guardando il futuro è in programma lo stabilimento con pista annessa di prova ad Alpignano.

Giorgio Rossotto



Nel corso della giornata a Casale, ha fatto qualche giro anche un esemplare di Fiat-Abarth 124 prototipo con il posto di guida molto arretrato, assieme a pedaliera, volante e cambio. Lo scopo è quello di riuscire ad ottenere una distribuzione dei pesi pari al 50 per cento