

**LEGGETE
SUBITO**

nelle pagine che seguono

**2 ambizioni
allo specchio**



**Tutto sul
CONVEGNO
CSAI**



**La REGENT
in umido**

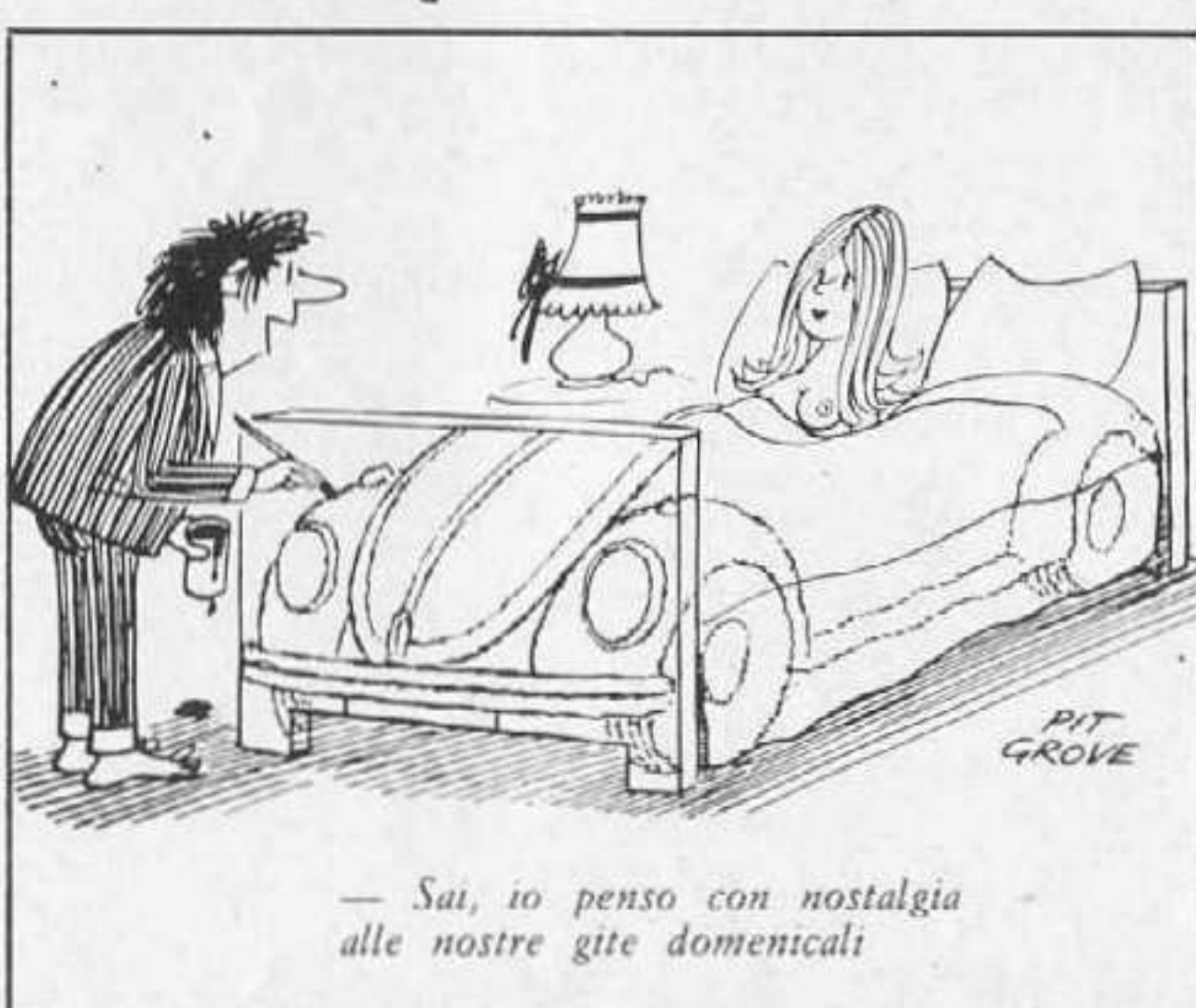
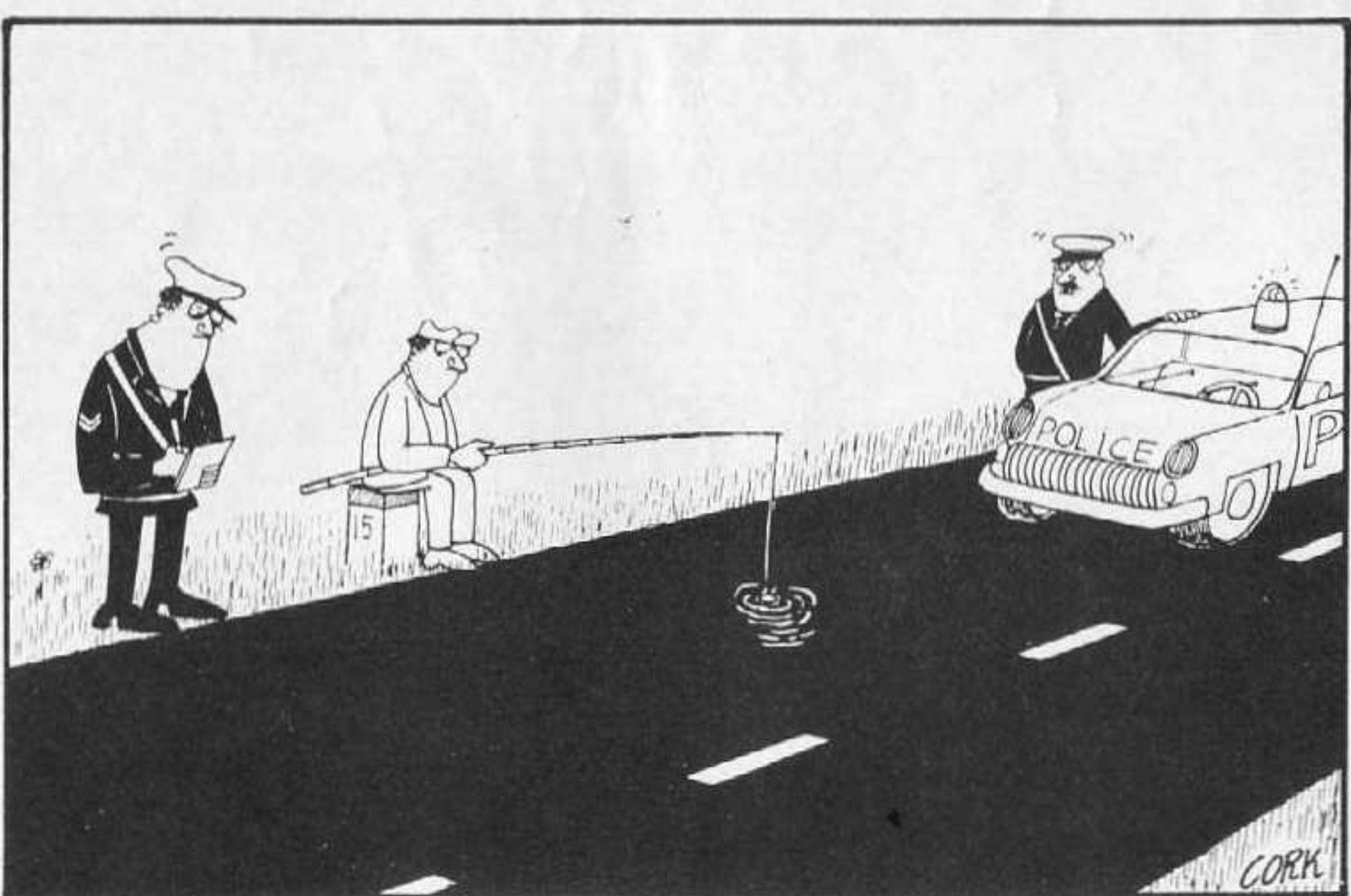
il pallottoliere
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

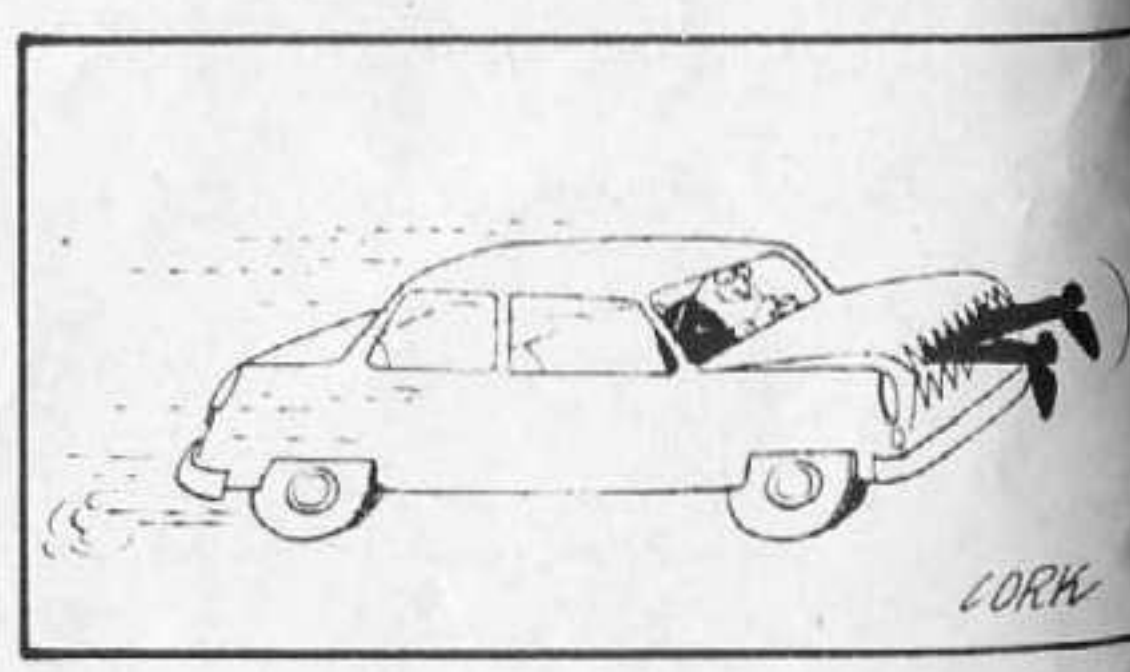
- 8 IL CALENDARIO DELLE CORSE
- 33 MOTORAMA
- 34 KARTING
- 48 TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO MARKET
- 51 COMPRAVENDITA



— Sai, io penso con nostalgia alle nostre gite domenicali



— Non so di cosa stia parlando. Io sono un velista!



LA TURBO-ZANZARA è NELLE PAGINE CENTRALI



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

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



Le corse in calendario dal 13-12 al 30-12-73 in Italia e all'estero

DICEMBRE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
13-16	Safari di Caledonia	Francia			●●●	Rally	
15-16	Goodyear-Kocaeli Rally	Turchia			●●●	Rally	
15-16	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Circuiti di Misano e Vallelunga			Scuola di pilotaggio	
16	3 Ore di Roy Hesketh	Sud Africa	Pietermaritzburg			Annulata	
22-23	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Circuiti di Misano e Vallelunga	ore 8-13		Scuola di pilotaggio	
22-23	1. Rally del Golfo di Salerno	Az. Autonoma di Soggiorno di Salerno	Part. p.zza Amendola Arr. p.zza Amendola tot. km 423,5	ore 20 (22) ore 5 (23)	●	Rally	Si effettua per la prima volta
28-30	5. Rally del Bandama	Costa d'Avorio	Part. e arr. ad Abidjan tot. km 4.000		●●●	Rally	Nessun concorrente all'arrivo
29-30	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Circuiti di Misano e Vallelunga	ore 8-13		Scuola di pilotaggio	
30	Corsa a Bay Park	Nuova Zelanda			●●● Tasmania Cup	Velocità in circuito	

LEGENDA: ●●● = Internazionale; ●● = nazionale e part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



Mentre stanno arrivando in redazione le battute (dalla punta d'argento) per la foto (d'oro), ecco quella vincente relativa all'immagine di Helen Stewart, pubblicata due settimane fa. Vince il Giubbotto Marlboro la signora o signorina Giusy Bertoni, via Massarotti 32 - Cremona con la battuta: « Certo che gli faccio pubblicità, è lui che mi... sponsorizza ».

Battuta - slow per il taxi-sprint



Per questa settimana vi proponiamo questa fotografia di grande attualità. Siamo a Bologna, domenica 2 dicembre alle ore 18,30 circa. La macchina è quella che ha fatto da taxi-sprint per i redattori (direttore compreso), nella prima domenica-slow. Taxista eccezionale, per l'occasione, il nostro Canetoli che in perfetto orario ha funzionato da raccogliitore. E ora a voi la battuta!

BATTUTA

Nome

Cognome

Indirizzo

Pensano già
al '74
(sceicchi
permettendo)

i
protago
nisti



Il nuovo numero 1 di Tyrrell, il 23enne Jody Scheckter, a colloquio con il suo caposquadra. Forse discutono sul futuro delle corse? Ad ogni modo, si sono già premuniti di bicicletta! Sotto, durante le recenti prove al Paul Ricard, Scheckter ritratto con Ronnie Peterson davanti alla sua nuova Formula 1



L'irresistibile e rapido Jody SCHECKTER, il della squadra TYRRELL

LONDRA - Mentre altri piloti hanno faticosamente salito la scala che porta al successo nelle gare di Grand Prix, sudando gradino per gradino mentre facevano il loro apprendistato, stando attenti di chiamare « signore » persone come Colin Chapman e Ken Tyrrell, a quanto pare Jody Scheckter ha preso l'ascensore e ha premuto il pulsante per arrivare subito in cima. Fin'ora nella sua breve carriera di pilota la sua scalata è stata praticamente verticale.

Arrivò in Inghilterra una settimana prima della Corsa dei Campioni del marzo 1971, un ragazzino campagnolo dall'andatura dinoccolata, impressionato dalla grande città, dalle vetture e dalla gente. A

vederlo, si aveva l'impressione che per lui portare le scarpe fosse ancora un esperimento interessante. Era il più rozzo dei « sud afrikaner », però possedeva le doti magiche necessarie per pilotare vetture da corsa. In quella prima indaffarata settimana in un nuovo mondo, comprò una usatissima Merlyn di Formula Ford che era già stata utilizzata da personaggi quali Emerson Fittipaldi e Colin Vandervell. Fece il suo primo saggio in corsa sotto la pioggia, in prova e finì col conquistare la posizione al palo. Durante la gara, sul bagnato, incappò in un testa-coda però riuscì comunque a piazzarsi secondo. A metà stagione prese a correre in F. 3 e la McLa-

Il più a deco vertic

Gli ho detto che per ora non deve vincere dei Gran Premi per me. Voglio che mi procuri un punto di campionato nel GP d'Argentina e due in Brasile — dice Ken Tyrrell, che ha ingaggiato il ventitreenne Scheckter, per sostituire Stewart, il quale dopo avere portato il team alla vittoria nel campionato mondiale 1973, ha rinunciato alle competizioni. Scheckter avrà come compagno il trentenne francese Patrick Depailler, che il « talent scout » Tyrrell tiene in molta considerazione. « Se Scheckter può mantenere quel ritmo, in fatto di punteggi, aumentandolo nel corso della stagione, non dovrebbe essere avventato prevedere che vinca un Gran Premio verso la fine dell'anno. »

Per un giovane come Scheckter un posto nella squadra Tyrrell è l'occasione che si presenta una sola volta nella vita, però lui è senz'altro consapevole di trovarsi in una posizione di grande responsabilità. Sono sparite la tracotanza e quell'aria quasi indifferente del giovane superdivo che ha condotto in

due dei suoi tre primi Gran Premi, entrando tempestosamente nella F. 5000 per vincere poi il campionato L&M in America quest'anno. Mettetevi nei panni di Scheckter: dalla sua prima gara in monoposto, al volante della Formula Ford nel 1971, la sua ascesa è stata quasi verticale.

Arrivano gli incidenti

Superdivo sembrava un appellativo molto modesto, per un giovane che si faceva strada tanto in fretta, ma poi arrivarono gli incidenti. Il primo verso la conclusione del GP di Francia, quando Emerson Fittipaldi lo fece uscire di pista in un disperato sforzo per portarsi al comando, dopo che Scheckter era stato in testa per tutta la gara. Fu riconosciuto all'unanimità che la colpa era di Emerson. Due settimane dopo, invece, la responsabilità per l'incidente poggiò decisa sulle larghe spalle di Jody David Scheckter, che uscì slittando per traverso dalla curva di Woodcote, al primo giro del GP

La ascesa di nuovo leader ELL di F. 1

ren, all'inizio del 1972, lo ingaggiò con un contratto di tre anni per affidargli la sua vettura di F. 2, che era però meno veloce di Scheckter. Si videro molte sopracciglia inarcate, quando gli fu data la terza McLaren per il G.P. degli Stati Uniti a Watkins Glen, sopracciglia che continuarono ad inarcarsi mentre Jody si accodava al leader del team, Hulme, occupando un regolare quarto posto, finché non fu investito da un inatteso acquazzone che inondò una curva della pista.

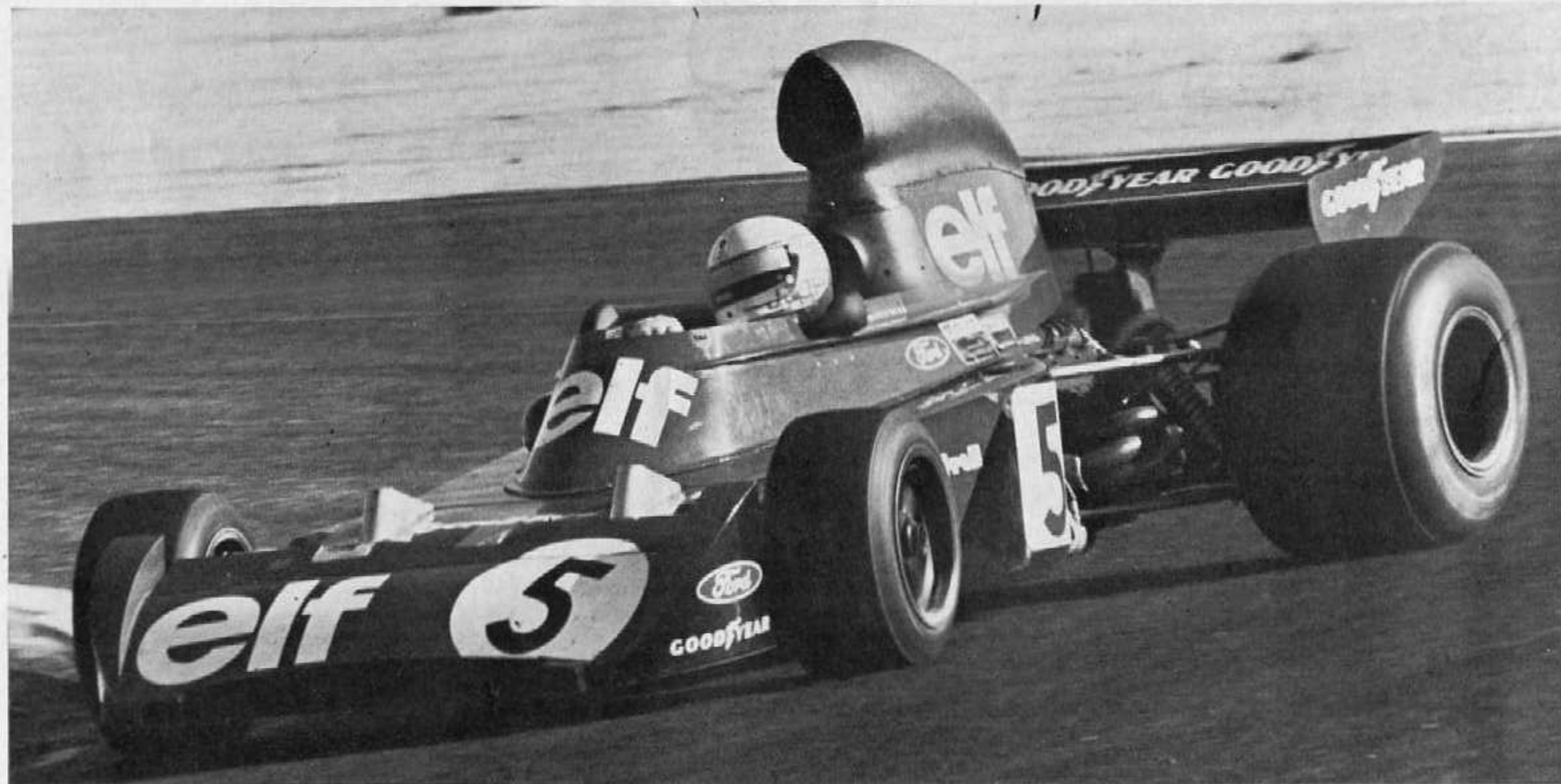
Fu questo l'inizio. Dopo la F. 1, tutto il resto parve facile e anche la formula maggiore non sembrò poi essere una cosa tanto difficile per Jody Scheckter, allora 22enne.



...continuavano a chiamarlo «pertraverso»

Fra queste due foto non c'è molto, in termini di tempo «automobilistico»: nemmeno tre anni. In alto, il giovanissimo e sconosciuto sudafricano al suo debutto a Brands Hatch con la Merlyn Formula Ford. Appena trentun mesi dopo, eccolo al Ricard al volante della Tyrrell campione del mondo di Stewart. «E' molto maneggevole — ha detto — la si mette bene di traverso...». Ed infatti, lo stile di Jody non è cambiato: e si capisce perché lo chiamano «pertraverso»

ota llo ale



d'Inghilterra a Silverstone, mentre occupava la terza posizione, facendo scattare il più grosso incidente nella storia della Formula 1. Dopo ci furono incidenti vari in F. 5000 e una collisione con la Tyrrell di Cévert nel GP del Canada, incidente che mise fuori gara entrambe le vetture e che può avere indotto la direzione del team McLaren a lasciare libero il suo ostinato giovane pilota, dall'anno che gli restava ancora per contratto. Sembrava quasi che Scheckter avesse gareggiato basandosi sulla propria fama, anziché sfruttare l'iniziale sprazzo di doti innate di cui tutti avevano parlato.

La fine del contratto con la McLaren significava che Scheckter era stato buttato a mare, nel mondo delle corse, improvvisamente quanto era apparso all'orizzonte? Una serie di eventi fece sì che risalisse non solo a galla, ma fuori dall'acqua. Come altri piloti, aveva pensato che Stewart potesse ritirarsi alla fine della stagione, per cui fra i Gran Premi del Canada e degli Stati Uniti tentò di mettersi in contatto con Tyrrell in Inghilterra,

ma invano. La sua prima conversazione seria con Ken avvenne in segreto, nella stanza di un motel a Watkins Glen, e Scheckter fu ingaggiato il mattino della prima sessione di prove.

Primo: non domandare

«Gli fu detto che sarebbe stato parte di una squadra di due vetture, ma che non doveva porre altre domande perché non avrebbe ottenuto risposte — ricorda Tyrrell — il quale sapeva già che Stewart aveva in animo di abbandonare, ma aveva giurato di mantenere il segreto. L'ideale di Tyrrell era di conservare Cévert quale pilota numero uno, cioè la nave ammiraglia azzurra francese della flotta Elf-Tyrrell, e di addestrare Scheckter, «allevandolo» con cura, come aveva già fatto con Cévert.

La tragica fine di Cévert, nell'ultimo giorno di prove, indusse il Team Tyrrell a rinunciare alla gara in segno di rispetto, ma ebbe anche l'effetto di promuovere Scheck-

ter pilota numero uno della squadra, se Ken non fosse stato in grado (o non avesse voluto) ingaggiarne un altro. E così, l'accurato piano di Tyrrell andò tragicamente all'aria. Come dice Ken «ora equivarrà a ripartire da zero, in F. 1. Non ci aspettiamo certamente di vincere di nuovo il campionato, l'anno prossimo, e l'ho detto ai miei piloti.»

Per Scheckter la prospettiva di essere il numero uno della squadra nel 1974 è preoccupante e lui si rende d'un tratto conto che gareggiare non è il gioco, né le mattate con Hulme, di un tempo. «Sarà maledettamente dura — dice. — In fondo mi sarebbe piaciuto passare un anno come numero due di Jackie, o di qualcuno che avrebbe potuto insegnarmi... adesso dovrò farmi la mia strada da solo.»

Ora ha una responsabilità, nei confronti della squadra, che superano le semplici prodezze personali e lo sa. «Tutti contano su di me, e devo pensare a mille cose come non dimenticare i guanti, le tute, le visiere e roba simile. Adesso se dimenticherò qualcosa non sarà sol-

tanto una seccatura, potrei rovinare un giorno di prove per la squadra, dopo che i meccanici hanno lavorato sodo per approntare le vetture. Ora tutto si concentra attorno a me e tutti, in squadra, sperano che me la caverò bene. Sono molto consapevole che Jackie, il quale mi ha preceduto, era un grande professionista, mentre ora si trovano con un tizio dalla scarsa esperienza. Ken dice che non si aspetta molto in questa prima stagione, lo so, però ciò non toglie che ho preso il posto del miglior conduttore del mondo... sarà maledettamente dura.»

Un anno come un secolo

La carriera di Scheckter in F. 1 è stata così rapida e immediata che l'anno scorso sembra piuttosto il secolo scorso. Fu però nei giorni della sua formazione in F. 1 che venne adottato da Hulme, il quale probabilmente vide molto di se stesso, nella goffa innocenza del sudafricano. In Jody c'era parec-

chio del rozzo Kiwi arrivato in Inghilterra nel 1960, grazie a un premio ottenuto in patria e con una certa quantità di doti innate. A lui mancava però qualsiasi traccia di organizzazione e, quindi, la sua carriera ne soffrì. Pilotò la sua prima F. 1 a Snetterton, quel primo anno, ma ce ne vollero quattro, di anni, prima che si rimettesse al volante di un'altra F. 1. Il Denny Hulme dei nostri giorni è un pilota che ha superato ostacoli, finendo sulla cresta dell'onda, però sa che le sole doti non bastano: si deve anche saperle sfruttare al massimo.

Fu Hulme a presentare a Scheckter una «borsa di studio» analoga alla sua (la «Driver to Europe», cioè Pilota per l'Europa) durante un pranzo in Sud Africa nel 1972, però allora non poteva sapere che quel giovane dinoccolato, dalla pesante ossatura, si sarebbe allineato accanto a lui sugli schieramenti dei Gran Premi prima che quella stagione finisse.

e. s. y.

CONTINUA A PAGINA 8



Il pilota a decollo verticale



Jody Scheckter a Mantorp Park, lo scorso anno, al volante della McLaren M20 di F. 2 costruita praticamente solo per lui dalla McLaren

CONTINUAZ. DA PAGINA 7

Scheckter è nato il 29 gennaio 1950 a East London, una città balneare sudafricana che fino dagli anni trenta, aveva ospitato gare internazionali. In una chiara battaglia fra le vetture e la risacca, le vetture vincevano di stretta misura. Hulme era cresciuto a Te Puke in Nuova Zelanda, passando tutto il suo tempo libero sulle vicine spiagge. Entrambi erano dei coloniali e pareva, dunque, esserci un legame.

Oggi Scheckter capisce quanto aiuto abbia avuto da parte di Hulme. «Ha fatto tutto Denny — dice. — La mia vettura veniva messa a punto a seconda delle cose che Denny scopriva, durante le prove private e in quelle delle corse. Avrei potuto fare a meno di provare e balzare nella macchina, sapendo che sarebbe stata pronta per gareggiare... no, scherzo, ma capite che cosa voglio dire. Adesso è tutto diverso. Questa prima stagione per me equivarrà a un corso accelerato e so che potrei non fare bella figura, come farei se avessi qualcuno che mi guidi. Mi occorrerà un paio di giorni, per scoprire qualcosa che un pilota come Jackie o come Denny mi avrebbero detto in un paio di minuti. Provando al Ricard, mi sono però reso conto che posso lavorare bene con Ken. E' un uomo pratico e possiamo discutere in maniera soddisfacente.»

Non guido liscio ma non son matto

Quando si diventa bravi di colpo, come è successo a Scheckter, è facile supporre che qualche avversario non abbia la stessa lusinghiera opinione della stampa e Jody dice: «Mi occorre un anno e mezzo per passare dalla F. 3 alla F. 2 e alla F. 1. Progredivo rapidamente e, questo è ovvio, in pista non davo sempre l'impressione di una guida 'liscia' come quella di Hulme. La gente diceva 'è matto, cerca di mettersi in luce'. Bè, entro certi limiti è vero. Lo facevo perché cercavo di passare alla formula seguente, ma la F. 1 è il massimo, nelle corse, e se cominci ad andare bene gli altri tendono ad accettarlo, invece di cercare di denigrarti, perché sanno che sei tu che vai bene, e non loro ad andare male, col rischio di perdere il posto. Credo che accettino le cose come sono, cioè tutti fanno il loro lavoro e gareggiano.»

Era difficile denigrare un giovane pilota con doti tanto ovvie, che gareggiò nel GP degli Stati Uniti del 1972, come se avesse corso sempre in F. 1 anziché soltanto in quel week-end. Scheckter

occupava un comodo quarto posto, dietro alle due Tyrrell e alla Yardley-McLaren, quando un improvviso e inatteso acquazzone lo colse di sorpresa, sicché perse un giro e si piazzò nono. La sua successiva corsa di F. 1 fu il GP del Sud Africa, a Kyalami, e quando Hulme si fermò per una foratura, con la nuova M23, Scheckter condusse per due giri prima di essere superato da Stewart, che proseguì portando la Tyrrell alla vittoria. Scheckter restò aggrappato al quarto posto, finché il suo motore lo tradì a soli quattro giri dal traguardo. Ora sapeva come ci si sente in testa, con tutto lo schieramento di grand prix alle spalle. La volta successiva avrebbe fatto in modo che quella sensazione durasse più a lungo. Invece la volta successiva tardò ad arrivare e ci volle il GP di Francia, sul riarso circuito Ricard nel sud della Francia, per dargli un'altra guida in un Gran Premio, mentre Revson restava a Pocono per partire dal palo nella «500», con la Gulf-McLaren M16C.

Più minaccioso di una pistola

Scheckter divide i campioni del mondo, Stewart e Fittipaldi, partendo al centro della prima fila dello schieramento, al volante di una nuova M23 per la prima volta e quando si abbassò la bandiera andò in testa. Condusse per quarantun giri, prima che Fittipaldi lo urtasse compiendo una manovra di sorpasso che non riuscì. Fittipaldi era più minaccioso della pistola di un bandito brasiliano, ma quando il fracasso si quietò la colpa per l'incidente non fu addebitata al sudafricano.

E così la scena era pronta per Silverstone e il suo GP d'Inghilterra. Nel frattempo Jody aveva gareggiato con una Trojan e con una Lola per Sid Taylor, nella serie americana di F. 5000, vincendo senza sforzo quattro delle prime cinque gare del campionato, intasandosi 100 mila dollari, in attesa di prendere il via nel suo prossimo Grand Prix.

In prova a Silverstone, Hulme e Revson avevano qualificato le loro Yardley-McLaren in prima fila, mentre il «numero tre», Scheckter, era più indietro, in terza fila. La sua partenza fu perfetta e si trovò subito dietro ai leaders. Hulme lo vide arrivare nello specchio retrovisore, chiaramente sempre più veloce, e mentre giungevano dalla curva di Abbey, sotto il ponte, Denny si spostò, facendo segno a Jody di passare, entrando a Woodcote, fatto che gli diede una visione da vicino dell'inizio di un immenso incidente.



Scheckter e Tyrrell. Il nuovo binomio restituirà a Ken la sua qualifica di 'fabbricante di campioni', cosa che ha fatto con Ickx e Stewart?

Dalle prime descrizioni la colpa venne addebitata a un pneumatico, ma Hulme disse con riluttanza che era stato invece un errore da parte del suo protetto. Ripensandoci, Scheckter sembra essere d'accordo, però sottolinea che c'erano circostanze attenuanti per esempio olio e acqua lasciati sulla linea di partenza, da una vettura ferma, poco più di un minuto prima.

«Discussi dell'incidente a lungo con quelli della squadra, perché a quel punto della mia carriera volevo parlarne per vedere se era stata colpa mia e infatti era così, perché qualsiasi cosa avesse provocato l'incidente, mi colse di sorpresa e non sono sicuro che sarebbe successo a Denny... forse, se avessi avuto più esperienza, non sarebbe accaduto a me, ma qualunque cosa fosse non credo che si trattasse soltanto del fatto che abbordavo quella curva troppo velocemente...»

La Tyrrell non è mai stata ritenuta una delle vetture più facili da pilotare, anche se il calibro dei suoi piloti la pone a parità con la Lotus 72 e la McLaren M23. Il progettista, Derek Gardner, dice che la vettura pesava circa kg. 50 di troppo e quando Amon fu assunto come «numero tre», per i due ultimi Gran Premi in questa stagione, disse di trovare la vettura molto difficile, aggiungendo che non «perdonava facilmente».

Dopo avere provato con il team Tyrrell per la prima volta al Ricard, verso la fine di ottobre, Scheckter disse di avere trovato la macchina decisamente leggera, scoprendo che rispondeva bene quando la si metteva per traverso, tanto per tornare ai «vecchi tempi», cioè a tre anni fa in Formula Ford quando gli avevano dato il nomignolo «Scheckter Pertraverso».

Ammette, però, che durante le prove i tempi sul giro furono comodi, più che veloci, e che la vettura potrebbe avere in serbo delle sorprese quando lui comincerà a rosicchiare le ultime frazioni di secondo che rappresentano la differenza fra guidare e correre.

I «piedoni» anti-frizione

Alle officine Tyrrell a Ripley, nel Surrey, alle quattro cala già il buio nel mese di novembre e si stanno prendendo le misure a Scheckter per l'abitacolo; lui ha l'aria quasi imbarazzata, seduto in calzini, senza scarpe in una vettura da corsa, col nome «Jackie Stewart» sulla fiancata. Tyrrell scherza, sulle dimensioni immense delle scarpe alla moda di Jomfy, mentre lui si lamenta perché Gardner, che osserva tutto, con notes e matita alla mano per annotare i suoi commenti, gli vieta di muovere i pie-

di attorno ai pedali. «L'abitacolo è talmente piccolo — dice. — Si è pensato alla trasmissione automatica, perché eliminando il pedale della frizione ci sarebbe posto per i piedoni di Jody! I meccanici, avvezzi a lavorare con piloti che vincono Gran Premi, ora si accingono a preparare una vettura per un conduttore che non ha mai preso neppure un punto di campionato, non solo, ma che ha avuto istruzioni di prenderne soltanto uno nel suo primo Gran Premio della prossima stagione.

Caro case e Porsche Carrera

Scheckter si lamenta per il prezzo delle case, nei pressi della sede della Tyrrell, poi parla di comprarsi una Porsche Carrera nel 1974. Ha tutti i diritti di essere in stato confusionale. Nei due anni, da quando pilotò per la prima volta una F. 1, ha assaporato l'eccitamento di prendere la testa in gara ed è piombato disperato nella più nera mortificazione, per essere stato causa di un incidente che ha coinvolto l'élite del mondo delle corse.

Al di fuori delle competizioni, Scheckter sta esplorando nuovi territori scoprendo nuove situazioni, conoscendo nuova gente e cercando ancora di adattarsi alla magia di un nuovo mezzo di comunicazione: la televisione. Se gli capitasse mai di stare eretto sulla persona, sarebbe alto circa m. 1,75, pesa più o meno kg. 85 e ha sempre un'aria indifferente che deve conservare probabilmente con un certo sforzo. In effetti è un salutista maniaco, assorto in attività intese a tenerlo in forma, quale sollevamento di pesi, corse a piedi, partite di squash e ingestione infinita di pillole vitaminiche. Ora ha comprato una cassetta a Sandhurst e come vettura personale ha una station-wagon Cortina. E' fidanzato con una sudafricana, Pam, che lo accompagna alle corse.

Questa vita, in fondo modesta, risale però a 100.000 sterline fa e sarà interessante vedere se il successo gli farà cambiare abitudini. Ha veramente chiesto 100.000 sterline all'anno, discutendone con Tyrrell? Ken non si pronuncia. «Il denaro non è mai stato un problema — dice. — Quella questione richieste meno di un minuto, per essere definita...». E così, o Tyrrell giudica che 100.000 sterline sono una bazzecola, oppure Jody non le prende.

Non lo invidia certamente all'idea che, ficcato nei panni di Stewart, prenderà il via in Argentina il 13 gennaio... mirando alla sesta posizione in classifica...

Eoin S. Young

Jacky Ickx accasato Lotus, guarda così all'anno prossimo: una stagione limite per le sue voglie di campione

Fra i tanti cambiamenti di squadra dei principali piloti da Gran Premio, il passaggio di Jacky Ickx alla Lotus-JPS è stato forse il più inatteso, e per questo il più sensazionale. Anche perché non erano un mistero le critiche che il belga aveva riservato alle vetture costruite da Chapman. In questa, che è la prima intervista rilasciata da Ickx dopo la comunicazione ufficiale del suo contratto con la nuova squadra, egli fa una panoramica sul suo passato ma nello stesso tempo affronta i temi-chiave dell'immediato futuro agonistico suo e dello sport automobilistico.

Il prun

— Quali sono le modalità del suo contratto con la Lotus?

«Ho firmato per Colin Chapman il 15 ottobre, ma purtroppo, per motivi di affari, la cosa non poteva essere resa ufficiale prima del 31 ottobre. L'ingaggio è valido per due anni e su ogni circuito disporrò di due vetture (un muletto e quella da corsa) e di tre motori.»

— Chi sarà il «numero uno» della scuderia JPS?

«Non ci sarà un pilota numero uno. Peterson ed io saremo a parità.»

— Quando spera di potere disporre della nuova Lotus?

«Penso che apparirà al GP di Spagna.»

— Lei ha soltanto ventotto anni ed è già alla sua settima stagione in Formula 1. Ne ha disputate cinque per la Ferrari, una per la Brabham. Quali sono i suoi ricordi, buoni e cattivi?

«Agli occhi del pubblico il campionato del mondo per conduttori rappresenta il genere di corsa più importante, dato che riunisce le vetture più sofisticate e il meglio dei piloti su piano mondiale. Io ho avuto la possibilità di debuttare con Ferrari nel 1968 e fu un ottimo debutto, dato che vinsi il G.P. di Francia a Rouen, in condizioni atmosferiche pessime. In complesso ebbi una buona stagione, piazzandomi secondo e terzo in altre prove. Purtroppo nel G.P. del Canada ebbi un incidente, dovuto all'acceleratore bloccato, e non potei così partecipare alle ultime gare della stagione. Nel 1969 non potei continuare a correre per i colori del Commendatore, dato che mi voleva in esclusiva. Non potevo firmare di nuovo l'ingaggio, avendo già un contratto con Wyer per pilotare la Ford GT40. Ci lasciammo dunque in ottimi rapporti, infatti tornai a Maranello nel 1970. Proprio un avvenimento speciale, dato che in passato nessun pilota che aveva lasciato la Ferrari vi era mai tornato. La stagione 1969 fu assai importante. Correrò come pilota numero uno della Brabham, con Tauranac come tecnico, mi servi moltissimo per la messa a punto. Brabham-Tauranac formavano un binomio indivisibile. Per il 1974 non era da escludere che entrassi in una squadra di cui Tauranac sarebbe



Ickx rilassato su di un praticello assieme a Chapman. E' probabile stessero parlando del contratto...

to del settimo anno

stato il tecnico, fatto che avrebbe avuto un'importanza capitale.

« Nel 1969 fu però frenato da Brabham, dato che disponeva delle vetture e dei motori la cui messa a punto era migliore.

« Nel 1969 vinsi due Gran Premi, quindi non ho ragione per lamentarmi. Quando Brabham rimase immobilizzato per varie settimane (essendosi rotto una caviglia, in prove private a Silverstone) ebbi a mia disposizione un servizio migliore. A quell'epoca era normale, visto che avevo accettato il ruolo di secondo pilota, posizione che non crea troppe responsabilità. Nel 1970 rinnovai il contratto con Ferrari per quattro anni. In quella squadra ebbi momenti buoni e momenti cattivi. La fine fu dura, la stampa italiana fu pesante nei miei confronti, alla conclusione, Ferrari ed io ci lasciammo in buoni rapporti, tanto che quelli di oggi sono migliori di quanto lo fossero in principio. »

— Sul piano sentimentale ha influito su di lei, il fatto di lasciare la Ferrari?

« E' certo che quando si collabora per cinque anni con una marca tanto prestigiosa, ci si affeziona. Se si chiede a un uomo qualunque di nominare una vettura da corsa, nove volte su dieci si avrà come risposta "Ferrari". Durante la sua storia, la Ferrari è sempre stata una piccola scuderia, e il termine non ha nulla di spregiativo. Con mezzi economici relativamente modesti, Ferrari ha attaccato giganti come la Ford. Ha sempre goduto dell'affetto del pubblico, il cui sentimento vanno invariabilmente al più debole. Non ho dunque lasciato la Ferrari allegramente, dopo cinque anni di collaborazione con i tecnici e con i meccanici. Anche se il "patron" è un uomo difficile, ci si affeziona lo stesso a lui. Non sono andato via sbattendo la porta. Ho potuto intendermi con Ferrari, che del resto mi ha ceduto la F. 1 dell'anno scorso. Quanto a lui, ha trovato nuovi piloti e potrà ripartire su nuove basi. Gli auguro molto sinceramente di avere successo. »

— L'anno prossimo gareggerà per un team inglese. Che differenza di

atmosfera c'è, fra una squadra britannica e la Ferrari?

« L'atmosfera è altrettanto simpatica e in entrambe si trova lo stesso spirito di fedeltà. Un campionato del mondo si vince mediante una società formata da pilota-meccanico-direttore di squadra. Non esistono più campioni che si vincano individualmente. Bisogna avere una squadra omogenea che, disponendo di atouts sufficienti, possa vincere il campionato. Le squadre inglesi non si entusiasmano mai, mentre gli italiani si estasionano e non sanno nascondere questa loro euforia. In caso d'insuccessi, però il morale degli italiani ne risente molto più in fretta. »

— In passato le gare di durata le hanno dato molti successi. Suppongo che l'anno prossimo le piacerebbe partecipare a queste gare, ma con quale vettura?

« Dopo avere svolto un gran numero di stagioni coi prototipi, mi sarebbe piaciuto continuare. Purtroppo, però, i miei patrocinatori di F. 1 non possono accordarsi con quelli che patrocinano le buone scuderie per le gare sport. Ora, io non desidero correre su qualsiasi cosa. Spero comunque di trovare un accordo, per potere disputare qualche gara del genere. (n.d.r.: non saremmo sorpresi di vedere Ickx sulla seconda Ferrari). »

— Quali saranno le buone sport, l'anno prossimo?

« Con la sua nuova vettura, Ferrari svolgerà il ruolo dell'outsider. La macchina da battere sarà la Matra, ma credo che anche l'Alfa sarà da prendere in considerazione. Si parla pure di Porsche Carrera con compressore, che erogherebbero 500 HP. Queste vetture saranno indubbiamente molto veloci, ma non potranno battere i prototipi, perché la loro tenuta di strada sarà inferiore. »

— Ha contatti, per disputare il campionato europeo turismo?

« Sono attualmente in trattative con la Ford e con la BMW. In questa categoria sono messo meglio che nella sport, dato che ha meno importanza la questione del patrocinatore. Personalmente adoro quel tipo di competizione perché per me rappresenta una

cosa rilassante, che oltre tutto mi diverte. Posso in ogni modo dire che ci sono molte più possibilità di vedermi al volante di una turismo che di una sport, l'anno prossimo. »

— Molti piloti di Grand Prix hanno fatto il tentativo d'Indianapolis. Lei no. Per quale motivo?

« Tutto sommato, non sono poi tanti quelli che hanno tentato sulla celebre pista ovale. Ci sono andati più che altro i conduttori della Lotus negli anni 1964, 1965 e 1966. A quell'epoca a Indy furono molto brillanti, perché disponevano di vetture la cui concezione tecnica era assolutamente nuova. Erano macchine talmente superiori che non ebbero difficoltà per battere l'esperienza dei piloti americani. Oggi, invece, gli americani hanno copiato benissimo le monoposto costruite in Inghilterra. Grazie alla loro esperienza su quel tipo di circuito, sono di nuovo imbattibili. Se un europeo vuole correre là, deve disputare altre gare dello stesso genere e, di conseguenza, è costretto a rinunciare a una parte del programma europeo, ciò che è praticamente impossibile. Attualmente Revson è il solo a correre in quella famosa gara, ma è americano. »

— Che cosa pensa della campagna di Stewart e di Hulme contro la stampa?

« Secondo me la campagna è stata svolta in maniera molto poco abile. Si sarebbe detto che quei due volessero segare il ramo sul quale sedevano e ciò dimostra con che grado di intelligenza è stata svolta l'operazione. E' indubbio che oggi i patrocinatori danno molto allo sport automobilistico e, come contropartita, hanno piacere che la stampa parli di loro. Se questa non avrà la possibilità di lavorare in buone condizioni, a poco a poco i patrocinatori abbandoneranno lo sport automobilistico. E' un fatto, però, che davanti ai boxes c'è troppa gente e che è necessaria la disciplina, oltre a una concessione più oculata dei lasciapassare. In ogni modo, secondo me lo spettatore e il giornalista sono le persone che si devono rispettare nel mondo delle corse. Senza di loro, non è più possibile il lavoro promozionale. »



Quando rinuncerà...

— L'autorità della CSI s'indebolisce sempre più. Che cosa pensa della progressiva presa di potere dell'associazione dei costruttori?

« L'autorità della CSI s'indebolisce fatalmente, perché in passato si è sempre riconosciuto un solo potere. Le corse non sono più un banco di prova come in passato, questo è certo. La vettura da competizione si è talmente allontanata da quella odierna di serie che sono ormai poche le soluzioni da potere applicare alla macchina di tutti i giorni. Si fa ancora qualche lavoro di sviluppo industriale, ma le corse sono diventate prima di tutto uno spettacolo. In simili condizioni ci vorrebbe un governo supremo, ma è assolutamente normale che le parti interessate abbiano sempre più la loro da dire. Piloti e costruttori devono essere ascoltati dalla CSI per realizzare cose costruttive; occorre lavorare in tre. E' impensabile che una sola persona possa esprimere su suo parere il modo di utilizzare le 'potenze' senza chiedere l'opinione dei costruttori. Per concludere, sono loro che costruiscono i motori. E' innegabile che in seno alla CSI esiste una situazione fluttuante, perché non ha saputo adattarsi all'idea di condividere il potere e che siano in tre a reggerlo. »

— Lei ha sempre difeso il circuito di Francorchamps. Ora che quanto richiesto nel 1970 è stato fatto, i piloti l'hanno fatto vietare per la F. 1 in futuro. Pensa che un giorno quel circuito rivedrà quelle monoposto?

Francorchamps per « maestri »

« Io ho sempre difeso Francorchamps perché è il circuito ad alta velocità più difficile d'Europa. Non si può neppure pensare di svolgere corse automobilistiche senza parlare di Francorchamps, dato che rappresenta una maggiore difficoltà, per il fatto che tutte le curve si abbordano fra i 240 e i 270 orari. Ho sempre sostenuto la causa di questo circuito con accanimento, perché in origine la GPDA è stata molto vaga nelle sue richieste. Esigeva certe modifiche, ma il mese dopo non andavano già più bene e così via. Alla GPDA non c'era politica e questo non ha certamente fatto migliorare l'atmosfera... Ora bisogna riconoscere che i responsabili belgi non hanno preso il toro per le corna. Le modifiche non sono state svolte in tempo e la GPDA ha dovuto aizzare i responsabili, perché fossero montati doppi guard-rails tutt'attorno al circuito. A Francorchamps si è sempre fatto tutto in ritardo e adesso più che mai. Ci deve essere una squadra, diretta forse da Leon Sven, la quale si renda conto che la pista è assolutamente superata e che sopravviverà soltanto se si farà un circuito permanente, che risponda alle attuali norme di sicurezza. E' chiaro che un circuito fiancheggiato da case e da pali telefonici non può più esistere nel 1974. Ritengo, dunque, dubbio il futuro

di Francorchamps finché non sarà diventato permanente. »

— E questa sarebbe un'utopia?

« Non lo credo, ma ci vorrebbe un uomo abbastanza forte per mantenere i contatti a tutti i livelli. E' praticamente impossibile realizzare qualcosa senza l'aiuto dello Stato e speriamo che questo se ne renda conto, perché non è in ballo soltanto il circuito, bensì anche tutto lo sviluppo economico della regione delle Ardenne. Bisognerebbe però presentare un progetto concreto al governo e in questo campo non è stato fatto niente. »

Tra due corse come Cincinnati

— Da poco tempo lei vive in un meraviglioso luogo di campagna. Ha scoperto in sé altre passioni, oltre alla moto?

« La campagna mi ha sempre attirato e ho sempre vissuto piuttosto lontano dalla vita pubblica. Qui mi trovo molto bene; posso rilassarmi completamente fra due corse, ed è molto importante essere lontano da tutto. »

— Il giorno in cui abbandonerà le corse, come prevede di organizzare la sua nuova vita?

« L'automobile rappresenta una grande parte della mia esistenza, ma per fortuna non tutta. Potrei adattarmi a un'altra vita senza troppa difficoltà, come del resto faccio già da parecchi anni. Quando rinuncerò alle corse, avrò molte altre possibilità. Forse un'impresa edile, oppure un lavoro promozionale, ma per ora non c'è niente di preciso. »

— Che cosa sono per lei le corse? Un mestiere o una passione?

« Una passione senz'altro no, diciamo che sono un'occupazione. Per me non si tratta di una passione, ma di una cosa che mi piace fare e che mi dà molto godimento. Non commetterei follie, per tenere in mano un volante. Ho sempre avuto la fortuna di trovarmi in buona posizione al momento buono e fin'ora mi è andata bene. Nel campo automobilistico ho avuto la fortuna di compiere cose fatte bene. Per me è molto importante, perché è un modo di vivere diverso da quello della media gente. Una vita che comporta rischi, che ho scelto. Li giudico minimi, in rapporto alla rapidità dell'esistenza che si conduce e al piacere che questa procura. Quando vorrò farlo, non credo che avrò difficoltà a rinunciare alle competizioni. »

Eric della Faille

1

FRANCIA

7 giorni
C. S. I.

Con una riunione svoltasi domenica 9 dicembre, è cominciata a PARIGI la « settimana lunga » della CSI, la commissione sportiva internazionale dello sport automobilistico, che si concluderà sabato prossimo — dopo le varie riunioni di sottocommissioni tecniche e regolamenti — nella giornata di sabato con la premiazione dei campioni FIA '73. La riunione di domenica ha avuto lo scopo di fornire le prime indicazioni ai preoccupati soloni della dirigenza sportiva internazionale per eventuali soluzioni del problema del petrolio. Oltre gli impegni previsti con la CSI, gli stessi componenti delle due associazioni costruttori da corsa principali, quelli della F. 1 e delle vetture sport, hanno deciso di convocarsi per discutere, oltre l'iscrizione di nuovi membri e problemi interni anche la questione del carburante. L'ASSOCIAZIONE F. 1 si riunisce mercoledì 12 dicembre a Londra, quella SPORT invece avrà il suo meeting a Parigi venerdì 14. Ma probabilmente in quel momento la CSI avrà già fatto conoscere i suoi indirizzi...



Cominciate già a PARIGI le riunioni consultive: la proposta italiana del METANOLO trova incerto solo il Presidente METTERNICH mentre costruttori francesi e inglesi sono già pronti ad adottarlo per le corse

In aprile F.1 ad alcool?

(per i rallies il blocco è serio)

PARIGI - La prima ufficializzazione, in sede internazionale, della proposta italiana, avanzata dagli ingegneri Chiti e Ferrari e poi rilanciata dall'ANCAI che l'ha imposta al Convegno CSAI di Mantova, sulla necessità di ricorrere all'alcool come carburante per le corse, nel timore del perdurare della crisi petrolifera nel 1974, è stata presa nella giornata di domenica 9 dicembre nella capitale francese. Per iniziativa del segretario CSI Leguezec, era stata organizzata una riunione consultiva che doveva essere riservata ai costruttori F. 1 ma che poi è stata allargata a tutti i realizzatori europei di motori. Così si sono trovati a Parigi per gli inglesi Ducworth della Cosworth, Myer della McLaren, Mosley e Hulme come osservatore; per i francesi Martin della Matra e per gli italiani gli ingegneri Forghieri e Carlo Chiti.

Sono stati proprio gli italiani che hanno portato avanti la proposta dell'alcool che ha fornito spunti per una serrata e valida discussione. La parte francese è stata subito d'accordo mentre da parte degli inglesi erano venute alcune perplessità e riserve soltanto per ragioni di prezzo. Ma dopo che Chiti ha meglio specificato certe sue recentissime esperienze, ogni dubbio si è dissolto e lo stesso Myer ha tenuto a dire: « Il problema tecnico non esiste. E' solo quello di portarsi le botti di metanolo... ». Sull'alcool metilico appunto, più che sull'etilico si sono dichiarate le preferenze, anche perché le esperienze non lasciano dubbi. Di contrappunto si è anche parlato dei problemi di consumo che questo tipo di carburante comporterebbe e quindi della necessità di ridurre i chilometraggi, facendo disputare per esempio i Gran Premi su due manches.

Gli inglesi si sono battuti per non dare alla questione una immediatezza totale. Si è molto puntato sulle relative entità di consumo delle corse rispetto ad altri sport e quindi sulla opportunità di fare pressioni sui Governi perché certi ostracismi vengano risparmiati alle macchine



Il Presidente della CSI principe di Metternich con il Presidente CSAI ing. Rogano a Mantova, dopo la commemorazione di Nuvolari. Il dirigente tedesco è ripartito da Mantova prima della conclusione del Convegno italiano, quando con Rogano avevano già concordato una linea dilatoria sul tema dei carburanti succedanei per le corse. Sarà per questo che dopo la riunione parigina di domenica ha cambiato un po' le carte in tavola...

da corsa. Gli inglesi in realtà sono tranquilli per quanto li riguarda, ma hanno anche compreso le preoccupazioni di altri presenti europei, come gli italiani, che temono giustamente il diktat « moralistico ». E la stessa decisione presa dal Presidente francese ha avallato queste preoccupazioni. E' stato spiegato che la Francia non avrebbe avuto alcuna ragione di agire così, cioè di sospendere le corse, visto che non ha attuato altre restrizioni, se non fosse stato per le pressioni degli altri Paesi del MEC, sinistratissima Olanda in testa. Da questa angolazione ci si è convinti che nel quadro comune è necessario perciò essere pronti al peggio, anche se gli inglesi insistono nel sollecitare una opera di convinzione verso i vari Governi.

Il segretario della CSI Leguezec ha sottolineato la pericolosità della situazione, ha detto che la CSI farà e deciderà qualcosa, rinviando a un comunicato di fine settimana. Ma il curioso è avvenuto più tardi, mentre i vari partecipanti all'incontro erano già ripartiti. Il Principe Metternich presidente CSI ha dichiarato alla France Press che la consultazione dei costruttori di motori non ha risolto tutti i dubbi e che « ci vorranno alcuni mesi per mettere a punto l'adattamento al nuovo carburante. Prima del Gran Premio di Spagna del 28 aprile non potremmo correre con alcool ».

Ma essendo state ben diverse le conclusioni dei costruttori, si ha l'impressione che il principe Metternich abbia voluto ancora lasciare la situazione fluida e indecisa (come è nelle tradizioni CSI) affidandosi intanto alle trasferite già programmate in Argentina e Brasile, nel dubbio che a marzo in Sudafrica si corra. Di qui ad aprile, avrà pensato, ci sarà tempo per decidere. Tenuto conto che anche il mondiale Marche prima di aprile non scatterà! Questo vorrebbe dire che l'obiettivo CSI è per il momento salvare soprattutto le grosse corse. Come si sussurra nei corridoi parigini, dove peraltro si dà per scontata la seria impossibilità di poter far disputare i rallies.



**RAPPORTO
CRISI**

2

GERMANIA

**E' lo stesso Governo
tedesco a garantire:**

Le corse non moriranno!

STOCARDA . La decisione degli sceicchi arabi che ha gettato, o sta gettando, in crisi l'economia di molti paesi, non poteva mancare di avere profondi riflessi anche nel mondo dell'automobile e in quello delle competizioni automobilistiche. Dopo lo stop alle corse imposto dal governo francese ed alle analoghe, o quasi, decisioni di altri paesi, anche l'O.N.S. (la CSAI tedesca per intenderci - n.d.r.) ha raccolto l'appello lanciato dal governo di Bonn ed ha sospeso immediatamente qualsiasi attività sportiva per il resto del 1973.

Negli ambienti dell'ONS una certa tal quale perplessità è seguita alla decisione presa e già si sta pensando a quale sarà il modo migliore per regolamentare l'attività 1974. Intanto il lavoro di preparazione del calendario della prossima stagione prosegue regolarmente, anche se si dà per certo una decisa riduzione dell'attività sportiva per i primi mesi del prossimo anno. La riduzione riguarderà soprattutto le competizioni poco interessanti, come, ad esempio, i rallies regionali, le corse in salita, gli slaloms e gli auto-cross, alcuni dei quali potrebbero venire addirittura soppressi. Si pensa, inoltre, che il modo migliore per iniziare l'attività 1974 si possa basare sulla concessione di permessi singoli, senza per questi dover scomodare il governo, e che a circa metà dell'anno i programmi ridotti possano riacquistare la loro integrità.

Naturalmente questi sono pareri ufficiosi visto che ancora nessuna comunicazione ufficiale, tranne quella della sospensione delle restanti corse '73, è uscita dagli ambienti dell'ONS. Tuttavia siccome la questione riveste un interesse generale che tocca gli ambienti sportivi e quelli dell'industria automo-

numero di spettatori che vada dalle 50 mila alle 150 mila unità. Credo che le piccole manifestazioni ed i rallies debbano essere ridotti, ma che questa riduzione non possa applicarsi ai grandi eventi. Intanto, l'affitto della pista per le prove dell'industria e per quelle dei privati continua tutti i giorni, salvo le domeniche.»

Herr Schrank, direttore dell'organizzazione a Hockenheim è molto preoccupato ed insiste, come Lachner, sul tema delle grandi competizioni. «Se nel 1974 non potremo fare effettuare almeno 6 grandi gare, andremo incontro ad una grossa perdita. Il circuito appartiene per il 51% alla municipalità di Hockenheim e per il 49% al DMW Motorclub. Sino ad oggi continuano i tests per l'industria e le prove dei privati, ma ciò non è sufficiente. Penso che all'inizio della prossima stagione dovremo ottenere dei singoli permessi d'organizzazione dal governo e dall'ONS e che, qualora perdurassero le limitazioni alla circolazione, dovremo organizzarci in modo da potere trasportare il pubblico istituendo un numero di treni straordinari e di grossi pullman.»

Dal canto suo Manfred Jandtke, direttore dell'ufficio pubbliche relazioni della Porsche, ci ha dichiarato: «Possiamo comprendere la sospensione delle corse automobilistiche sino a che la crisi energetica non sia terminata. Ma se questo di fatto dovesse invece rappresentare un pretesto per polemizzare contro lo sport del volante, allora tutto ciò non potrebbe essere tollerato dall'industria automobilistica tedesca. Ad ogni modo, le corse automobilistiche hanno bisogno di una quantità così minima di carburante che non v'è neppure da discutere su questo. Comunque gli spettatori e i privati cittadini partono lo stesso dalle loro case per il fine settimana, sia per una corsa, o per un picnic, o per una riunione di atletica, o per qualche altra ragione e ciò dà il medesimo risultato: consumo di carburante per il week-end. Nonostante l'attuale situazione i programmi di sviluppo presso le grandi costruttrici tedesche BMW, Ford, Mercedes e Porsche continuano normalmente perché crediamo che una qualsiasi formula per rinforzare in avvenire i rifornimenti, sarà comunque trovata.»

Anche negli ambienti governativi la questione corse è molto sentita e seppure la sospensione delle corse per la fine della stagione 1973 è ritenuta molto salutare, dichiarazioni ufficiali affermano che «non vi sarà alcun problema per l'avvenire dello sport automobilistico. Esso non sarà sospeso! Probabilmente si limiterà a ridurre il numero dei rallies e quello di piccole corse nazionali. Presso il governo vi sono già dei piani in proposito. Non si può togliere il fascino dello sport dell'automobile e l'interesse che destano i grandi eventi. Si dovranno impiegare maggiormente i trasporti pubblici che dovranno avere la priorità sulla circolazione normale in direzione dei circuiti e viceversa.»

Intanto che la situazione si evolve, è giunto sentore dall'Italia delle proposte avanzate dall'ing. Ferrari e dall'ing. Chiti circa l'impiego di un carburante succedaneo, alcool-metanolo, per le competizioni automobilistiche. E' un tema tutt'affatto nuovo che dovrà essere preso in seria considerazione al vertice dei grandi organismi sportivi mondiali, FIA, CSI, CSAI, ONS, FFSA ecc., così come dai costruttori di motori da competizione. Con questa nuova formula si potranno preparare motori per le corse di corta distanza, come i Gran Premi di F. 1 e le competizioni F. 2, F. 3, Sport 2000 e 3000, Can-Am e Interserie. Per le corse di 1000 km, invece, si potrebbero fare correre, a benzina, vetture di produzione di serie, mentre pensiamo che non abbiano più ragione di vita le competizioni di 24 ore. Il problema sull'uso dell'alcool metanolo è senz'altro molto interessante e dovrebbe essere posto in discussione il più presto possibile.

E' di vitale importanza che tutti i paesi europei si mettano d'accordo sulla questione delle corse automobilistiche: ne va della vita di molti team's e del sostentamento di molte famiglie. Al lavoro, quindi, per trovare una soluzione accettabile da tutti i governi.

Gerhard Härle

La BMW intanto ingaggia PETERSON ed ICKX

MONACO - La BMW aveva previsto di organizzare una grande festa in dicembre per celebrare i successi ottenuti in questa stagione, che è stata ricca di affermazioni. In questa occasione sarebbero stati annunciati anche i programmi del 1974 insieme con la composizione della sua squadra. I recenti avvenimenti legati alla crisi del petrolio hanno consigliato di rinviare questa celebrazione a più tardi. I successi della BMW nel 1973 sono stati notevoli con il campionato europeo della F. 2 e con quello delle macchine turismo, oltre al campionato del mondo dei sidecars che è da molti anni appannaggio fisso della marca tedesca. In Europa sono stati inoltre registrati 17 campionati nazionali ottenuti con vetture BMW.

Per quanto riguarda il 1974, anche se il programma non è stato definito nei particolari, la BMW conta di partecipare direttamente alle gare del campionato europeo turismo, ai rallies ed alle corse della F. 2 con la preparazione e la manutenzione dei suoi motori.

I piloti finora scelti sono: Derek Bell, Jacky Ickx, e Hans Stuck per le gare turismo; altri due piloti sono attualmente in contatto con la BMW, e pare che uno di questi sia Ronnie Peterson.

Per i rallies è confermato Achim Warmbold, che avrà come navigatore Jean Todt. Il che smentisce le voci di passaggio di Warmbold alla Fiat.

Il campionato mondiale sidecars sarà ancora disputato da Klaus Enders e Ralf Engelhardt campioni del mondo in carica.

La GULF-MIRAGE anche nel 1974

LONDRA . La Gulf Mirage continuerà a partecipare alle gare del Campionato Mondiale Marche, nel 1974, con almeno una macchina in tutte le gare. Una seconda vettura potrà essere allineata almeno dopo le gare di avvio. Il programma preciso di attività della Gulf Mirage sarà reso noto ai primi del 1974, ma si sa già da ora che Derek Bell e Mike Hallwood faranno coppia fissa sulla prima macchina ufficiale che è stata modificata notevolmente rispetto a quella del 1973.

bilistica, ci è parso cosa utile richiedere alcuni commenti a personaggi rappresentativi di questo mondo.

Richard Loehr, del Consiglio direttivo dell'ADAC, ci ha detto «I programmi per il 1974 debbono proseguire normalmente e le decisioni sulla effettuazione delle gare dovranno essere prese in brevissimo tempo. Una riduzione del calendario automobilistico si impone, e ciò può anche stare bene. Tuttavia gli organizzatori e i piloti, così come il popolo, dovranno reagire ai decreti ed agli appelli del governo. Dal momento nel quale la situazione del rifornimento del carburante, che ora è alquanto incerta, sarà definita, il programma dovrà mettersi in marcia: molto piccolo, moderato o molto esteso. Le grandi competizioni avranno senz'altro la priorità su quelle piccole. Ad ogni modo, io credo che la crisi energetica avrà termine agli inizi del 1974.»

Ed ecco il pensiero del signor Lachner, general manager del Nurburgring: «Il programma per il 1974 va avanti normalmente. Le migliorie e le ricostruzioni dei 23 km del circuito portate avanti in questi ultimi sei anni, saranno terminate alla fine del mese d'aprile 1974. Sono costate nel complesso 6 milioni di dollari. Il circuito appartiene ora al 100% al governo e pertanto le spese sostenute e quelle del servizio e dell'organizzazione per la pista debbono rientrare attraverso le corse. V'è bisogno pertanto di 5 o 6 grosse corse con un



In attesa di volare a Bruxelles, per un altro Car-Show, Stewart è stato ad Essen, nella Germania Federale, per un'occasione analoga. Sono con lui Manuel Fangio, Alfred Neubauer, il leggendario direttore sportivo della Mercedes, e Nina Rindt, amica della famiglia Stewart

Il BELGIO non rinuncia al RACING CAR SHOW

BRUXELLES - Le restrizioni in materia di carburante non avranno ripercussioni sulla nona edizione del Racing Car Show in programma a Bruxelles. Sarà infatti Jackie Stewart, il 13 dicembre, ad inaugurare il Salone alla presenza di numerose personalità del mondo automobilistico e del governo belga.

Alla show saranno presenti numerose vedettes, come la Tyrrell-Ford del campione del mondo, la Ferrari di Jacky Ickx, la McLaren di Peter Revson, la BRM di Niki Lauda, la

Surtees di Mike Hallwood oltre alle vetture monoposto di de Adamich, Jarrier, Bourgoignie, Bratland ed altri. Vi sarà esposta anche la Formula 5000 di Teddy Pilette così come molte vetture di formule promozionali e vetture Turismo e Gran Turismo. Le motociclette avranno anch'esse un posto d'onore con una serie di modelli da competizione, da cross e da trial. Il Racing Car Show belga, organizzato da Paul Deetens, durerà fino al 23 dicembre nei locali del Centre Rogier vicino alla Stazione Nord della capitale belga.

3 STATI UNITI

NEW YORK - Si è fatto tanto parlare in questi ultimi giorni che a stento l'uomo della strada riesce a puntualizzare la situazione precaria, ma non drammatica, della crisi energetica negli Stati Uniti. A Washington si continua ad insistere che il razionamento non ci sarà o tutt'al più, in caso gravissimo.

Intanto l'aumento record del gasolio e di altri derivati del petrolio è salito al 35 per cento, mentre il « consiglio per il carovita » ha autorizzato un altro aumento di 2 cents del carburante. Le grosse raffinerie americane hanno ricevuto ora l'ordine di produrre un milione e mezzo di barili d'olio al giorno onde supplire alla mancanza dell'olio arabo e ciò verrà fatto a malincuore poiché per quelle ditte la benzina rende sul mercato molto di più dell'olio per riscaldamento.

Ma che cosa bolle nel calderone del futuro automobilistico statunitense per il 1974? Come rieverete da questa rapida inchiesta tra i personaggi direttamente interessati del mondo delle quattro ruote, la situazione non è rosea, ma neppure nera. Ci saranno delle modifiche, forse dei tagli, ma si spera che l'anno nuovo vedrà uno svolgimento pressoché normale. E' certo intanto l'annullamento della gara Sport di Road Atlanta, nella quale erano in pochi ad aver creduto. Nessun pericolo per Can-Am ed Indianapolis, comunque.

Jim Foster, direttore stampa del circuito di Daytona dopo aver smentito che Bill France abbia avuto un colloquio col presidente Nixon (ma chi le tira fuori queste notizie??). Foster ha detto: « Come ti ho comunicato, la 24 Ore di Daytona è stata rimandata alla settimana dopo quella di Watkins Glen, ma vi è di più. Per venire incontro alla crisi energetica — volontariamente, s'intende — stiamo studiando un progetto per una gara di 6 Ore, come a Watkins Glen, riducendo le prove ad un giorno e limitando il numero di gallerie di benzina per ogni vettura. Le ditte che ci forniscono carburante ci hanno assicurato che tut-

Daytona mondiale in estate o.k. alle prove Can-Am e Indy

Lo Sport Car Club of America ha diramato questi dati comparativi sui volumi effettivi dei consumi di carburante dei vari sport negli Stati Uniti. Ecco quanto per le varie attività, si è consumato in milioni (o miliardi) di litri benzina annui nel 1972:

VIAGGI E VACANZE	It. 24.589.275.000
AVIAZIONE DA TURISMO	3.795.910.000
CINEMA E TEATRI	3.407.584.300
FOOT-BALL	2.575.420.700
BASKET-BALL	1.083.741.300
IPPICA	443.339.430
AUTOMOBILISMO (compr. consumi in gara)	425.686.050
RUGBY	400.048.000
BOWLING	181.840.000
BASE-BALL	153.005.630
LOTTA LIBERA	123.233.780
GOLF	66.189.760

to procederà regolarmente, salvo un piccolo (previsto) aumento di prezzo del carburante.»

Mr. Smity, presidente della USAC: « Se si pensa che per effettuare due 500 miglia e prove di qualifica si consumano 8500 galloni (34 mila litri) di carburante, mentre per trasportare una squadra di Football da New York a Los Angeles se ne consumano 18 mila galloni (72 mila litri) nessuno avrà il coraggio di parlare di sospensioni di gare automobilistiche, che in fondo rappresentano un'industria e come tale tenuta in considerazione dal governo. Non credo che ci sarà il razionamento. I guidatori americani hanno accettato la riduzione di velocità, i distributori sono chiusi la domenica e molte gare di minore importanza — specie nella USAC — verranno abolite poiché non richiamano abbastanza folla. »

Frank Del Roy, direttore tecnico della USAC: « La proposta italiana di carburante alternativo alla benzina come ad esempio l'alcool, arriva troppo tardi. Nella USAC usiamo il metanolo al cento per cento che è un alcool estratto da diverse fonti, anche se

costa un pochino di più della benzina. Col metanolo si percorrono meno miglia (2 a gallone) contro le quattro miglia con la benzina, ma il risultato è lo stesso. Questo tipo di alcool però non può essere usato dalle macchine diverse da quelle del tipo Indianapolis. La crisi energetica si farà sentire di più nelle gare Stock, sia nella USAC che NASCAR ed anche Can-Am, comunque se dovesse perdurare a lungo la crisi, le macchine normali cambieranno il sistema del carburante e faranno uso del metanolo. In tal caso però verrebbe a mancare metanolo e noi saremmo nel guai. Nel futuro si potrà fare anche uso dell'idrogeno, immettendo aria nel 'regenerators' che trasformerebbero l'aria in idrogeno. Questo sistema potrebbe essere attuato nel 1975. »

Giorgio Bignotti, costruttore: « Basta scorrere le statistiche per convincersi che nel 1972 le gare automobilistiche hanno richiesto meno carburante di qualsiasi altro sport equivalente. Infatti con quel carburante si sarebbe rifornito un solo distributore per un anno. Un granello di sabbia nell'oceano. Speriamo che l'epidemia»

europea, di sospendere le corse, non spinga qualche solone di Washington a far sospendere le nostre corse. Nel 1974 faremo a meno di qualche gara che del resto abbiamo ignorato anche prima perché di poca importanza. La USAC col metanolo è a posto. Dovremo osservare le altre categorie che, temo, soffriranno un po' con la benzina. Vedremo meno spettatori, ma molti riattiveranno i treni, i quali una volta tanto si prenderanno la rivincita. Sempre in tema di statistiche, ho visto che in Florida, nonostante il caldo che richiede l'aria condizionata nelle auto, lungo la costa atlantica, il consumo del carburante è sceso del 30 per cento.»

Richard Petty, pilota NASCAR: « Forse noi saremo tra i pochi che subiranno riforme, anche il programma dovrà subire tagli, abolendo corse minori. Comunque la benzina che noi consumiamo è molto inferiore a quella consumata dai 'leaders' di Washington a bordo di grosse Cadillac. Lo sport automobilistico, è calcolato, frutta 600 milioni di dollari all'anno. Deve morire? »

Dunque salvo un cataclisma, le corse americane per il 1974 avranno luogo. In formato ridotto, ma non malato. C'è chi prevede che entro la fine di marzo la situazione si normalizzerà e c'è chi crede che dietro le pressioni dei democratici — che vogliono porre fine ai guadagni balena degli industriali repubblicani, si ricorrerà al razionamento, cosa molto delicata per una infinita serie di situazioni. Comunque se non potranno riparo, per quella data, la benzina in America dicono, verrà a costare un dollaro al gallone (160 lire al litro) e dovranno cambiare le pompe dei distributori i quali possono conteggiare il costo sino a 99,9 centesimi al gallone. Ed anche questa sarebbe una operazione « dinosauro » pressoché impossibile in quanto dovrebbero smontare le pompe degli Stati Uniti per farle modificare in fabbrica.

Ve lo immaginate un fatto simile?

Lino Manocchia

domenica sprint

In SPAGNA non si parla di stop

Si è corso un rally (1. SEAT)

ALMERIA - Ultima prova valevole per il Campionato Spagnolo, il « Rally Costa del Sol » si presentava quest'anno come l'ultimo confronto tra le due Seat ufficiali di Canellas e Babler le due macchine più veloci nei Rallyes spagnoli, e l'Alpine Porsche 2,5 del veterano ma esperto Reverter, con l'incognita della Porsche 911/5 di Gargallo.

L'ultimo confronto, nelle due prove disputate in Catalogna, il Rally 2000 e il Giro di Catalogna era stato favorevole alle Seat. Poca rappresentanza straniera a questo Rally Costa del Sol che tutti gli anni aveva qualche pilota italiano ed europeo, come lo scorso anno Munari con la Stratos. La sola presenza del portoghese Figueiredo con la Datsun 240Z e del tedesco Klauke su BMW 2002 Gr. 2 dava a questa prova una scarsa rilevanza internazionale.

Con due tappe identiche di 350 Km., una di notte e l'altra di giorno, il Rally aveva quattordici prove speciali con un totale di 140 Km. Dopo la prima prova speciale le due macchine favorite si ritirano: Gargallo con la catena di distribuzione rotta e Reverter con il cambio grippato. La sfida Porsche-Seat è ora fra Canellas e Babler e dopo la prova di Ergal sono a poca distanza, ma Babler esce di strada e Canellas rompe il cambio poco prima della fine del Rally, cedendo la vittoria a Pradera-Komijn che si piazzano primi con la Seat 124/1600.

Per il secondo posto, lotta fra Guillaume con la rapida Renault e « Krady » (Porsche 914/6) e Juncosa (Seat 1430). La spunta la Renault di Guillaume a pochi secondi da « Krady » e da Juncosa, che per tutta la corsa ha lamentato noie al motore.

L. G. Canomanuel

CLASSIFICA GENERALE

- Pradera-Komijn (Seat 124 1600 Gr. 5) penalità 5232,4;
- Guillaume-Luke (Renault 1600) p. 5331,7;
- « Krady » - Fernandez (Porsche 914-6) p. 5377,8;
- Franckef-Arnella (Seat 1430-1600) p. 5444,3;
- Figueiredo-Aral (Datsun Gr. 4) p. 5485,7;
- Juncosa-Adell (Seat 1430 Gr. 5) p. 5539,4;
- Cortez-Gomez (Datsun Gr. 2) 5640,1;
- Palakios-Pons (Seat 1430-1600 Gr. 2) 5677,3;
- Folgado-Dalma (Renault R 12 S Gr. 5) p. 5685,9;
- Tarres-Ventura (Seat 1430-1600 Gr. 2) 5724,8;
- Alemann-Deocour (Opel Gr. 2) 5743,8;
- Forrillia-Dorno (Seat 1430-1600 Gr. 2) 5789,6;
- Travado-Bertrand (Seat 1430-1600 Gr. 2) p. 5849,6;
- Rois-Sabater (Seat 1430-1600 Gr. 5) 5849,6;
- Gomez-Federico (Seat 1430-1600 Gr. 2) 5855,5;
- Munos-Petisco (Simca 1200 Gr. 1) 5950,9;
- Ortis-Onoro (Simca 1200 S Gr. 1) 5998,5;
- Blanco-Fuente (Seat 1430 Gr. 1) p. 6067,3;
- Ron-Ron (Mini Minor 275 Gr. 2) 6203,6;
- Suarez-Avan (Simca 1200 S Gr. 1) 6592,0.

Uno sponsor « ceramico » non si arrende

MODENA - Le incertezze del momento, legate alla crisi energetica, non spaventano gli imprenditori più dinamici dal continuare a rivolgere i loro interessi all'automobilismo sportivo. E' il caso della Ceramica Costi di Sassuolo che, dopo la non felicissima esperienza con il baseball, sembrerebbe intenzionata per il '74 a patrocinare una vettura sport per i campionati internazionali 1974. Si tratterebbe di una 2 litri Lola, per le gare del campionato 2000, da affidare a Beppe Schenetti, ma non è improbabile che si pensi addirittura ad una vettura in grado di prendere parte al Mondiale Marche, almeno per le prove che si svolgeranno nel nostro continente.

4 AUSTRIA

La benzina c'è, ma qualche rally salta

GRAZ - Per il momento in Austria non ci sono restrizioni per la benzina, anche se a volte c'è qualche difficoltà per ottenere sufficiente gasolio per il riscaldamento. Il limite di velocità di 100 orari sulle strade fu adottato il 25 novembre, ma risulta, pare, che questa misura non abbia portato a una sensibile riduzione nel consumo di benzina. Per ora sono state avanzate diverse proposte, per ridurre tale consumo se la situazione dovesse richiedere di prendere provvedimenti. Il Ministro dell'economia, dottor Staribacher, che è anche quello dei trasporti, ha annunciato più volte che non voleva arrivare al razionamento e per ora non è neanche previsto il divieto di circolare la domenica, questo perché si teme che le ripercussioni sul turismo invernale sarebbero gravissime.

Fra le proposte c'è la misura seguente: ogni automobilista potrebbe scegliere un giorno la settimana in cui astenersi dall'usare la sua automobile, però si tratta di un provvedimento piuttosto difficile da controllare. Altre proposte riguarderebbero il permesso di circolare per le vetture sulla cui targa i numeri finiscono con 2, 4, 6 e 8 in un week-end, in quello successivo per le altre. Anche questa è una misura di difficile applicazione perché spesso qualcuno ha bisogno della macchina per un particolare week-end e non potrebbe quindi attenersi al numero della targa.

Altra proposta, quella di vietare la circolazione il lunedì alle vetture con targa che abbia 0 o 1 come numero finale, il martedì a quelle con 2 e 3 e così via. Per questa restrizione vale

lo stesso commento fatto sulle altre e si deve aggiungere che i proprietari di vetture il cui ultimo numero di targa è 8 o 9 potrebbero mai circolare il venerdì, cosa che in Austria viene ritenuta ingiusta.

Al momento, dunque, niente problemi per la benzina, alcuni per il gasolio e per il carburante che viene usato soprattutto nelle industrie l'unico non prodotto al cento per cento dall'unica raffineria austriaca a Schwechat nei pressi di Vienna. Infatti a Schwechat se ne produce soltanto il cinquanta per cento, mentre il resto veniva fin'ora importato soprattutto dalla Germania e dall'Italia.

In Austria la situazione è piuttosto diversa da quella degli altri Paesi dell'Europa occidentale, infatti qui si producono due milioni e mezzo di tonnellate di greggio all'anno, e ciò significa che circa il 20-25 per cento della domanda per il greggio viene dall'estero. La differenza è di nuovo importata. Fra i paesi europei l'Austria è quello che occupa il secondo posto nella produzione locale, preceduto soltanto dalla Germania Federale (con sei milioni di tonnellate l'anno).

Le autorità austriache preposte allo sport motoristico, attaccate con violenza in questo momento paiono un poco smarrite. Qualche tempo fa l'OSK aveva confermato tutti i rallyes e le corse già in programma, ma la prova valida per il campionato è stata soppressa per la prima volta dalla sua nascita.

La commissione dell'OEAMTC, il maggior club motoristico, che conta più di mezzo milione di soci, ha tenuto una riunione e ha diviso tutti

gli sports motoristici in due gruppi: quello che consuma un po' meno carburante e quello che ne consuma molto.

Al momento sembra dunque certo che per l'anno prossimo motocross, gare automobilistiche, slaloms e così via non saranno in pericolo. D'altro canto, quale organizzatore del più importante rally austriaco, quello delle Alpi, l'OEAMTC sembra intenzionato ad annullare la gara, per via della crisi internazionale del petrolio. In effetti, ciò non ha nulla a che fare con la scarsità di petrolio, bensì con gli alti costi, con la mancanza di personale e così via. Per ora sembra anche probabile che vengano annullati il Rally Semperit e il Monaco-Vienna-Budapest.

D'altro canto non si può negare che la crisi abbia già avuto ripercussioni sullo sport motoristico austriaco, infatti sembra sicuro che quasi nessuna ditta sarà interessata a patrocinare corse, in un momento in cui le automobili in generale, e il solo fatto di guidare una macchina, sono tanto criticati. Ciò significa che forse l'anno prossimo si correrà in Austria, però su un budget « da fame ». In questo paese altre idee, come quella di usare per esempio alcool anziché benzina, non sono prese molto sul serio. I serbatoi per benzina e il macchinario per utilizzarla col normali motori a combustione si vendono più che mai, ma è comunque già abbastanza difficile rifornirsi a sufficienza, dato che in tutta l'Austria esistono soltanto sei depositi di carburante.

Hannes Steinmann

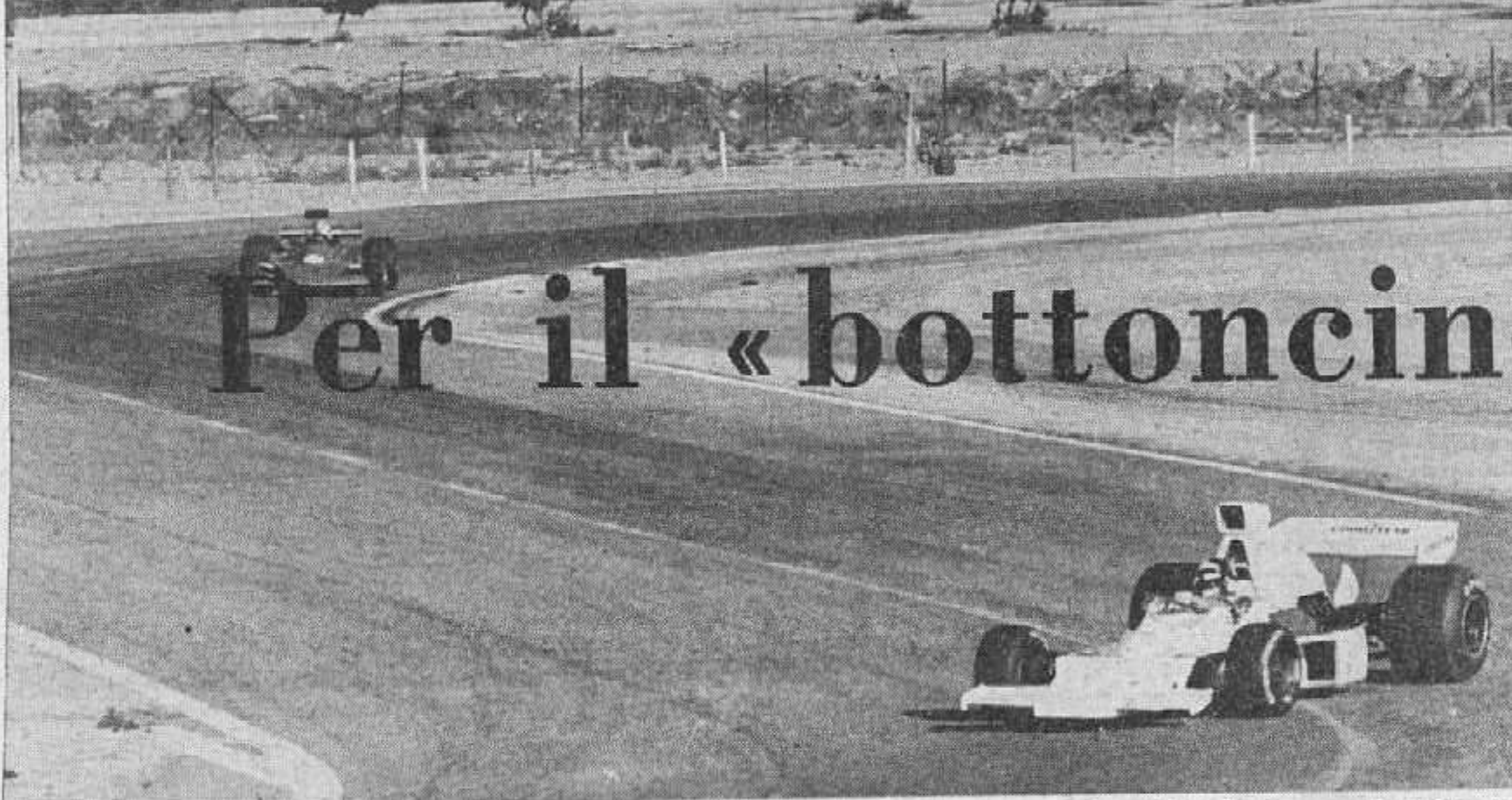
DONOHUE
tranquillizza
la PORSCHE

STOCCARDA - Mark Donohue è stato a Stoccarda nei giorni scorsi per gli accordi con la Porsche relativi alle gare del 1974. Nella sua veste di neo direttore sportivo ed amministrativo della Roger Penske Ent, Donohue ha soprattutto discusso le linee generali delle attività anche alla luce delle recenti decisioni della SCCA di modificare i regolamenti delle gare Can-Am.

Secondo Donohue la decisione di Bill France di non far disputare la 24 Ore di Daytona alla prevista data di febbraio non è tanto in relazione alle difficoltà petrolifere, quanto alla non partecipazione delle maggiori squadre. Infatti soltanto la Matra aveva annunciato di voler correre in questa gara mentre Ferrari ed Alfa Romeo avevano fatto sapere di non aver intenzione di andarci. Di qui la decisione di rinviare la effettuazione della corsa.

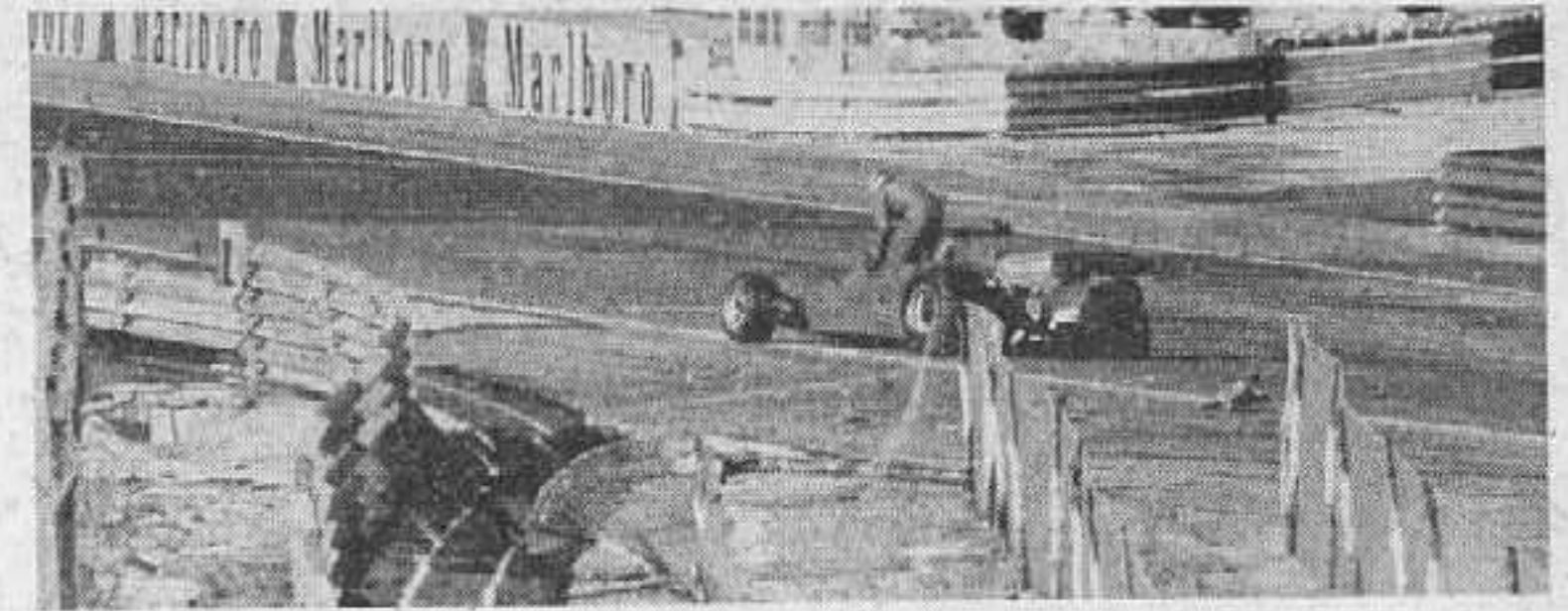
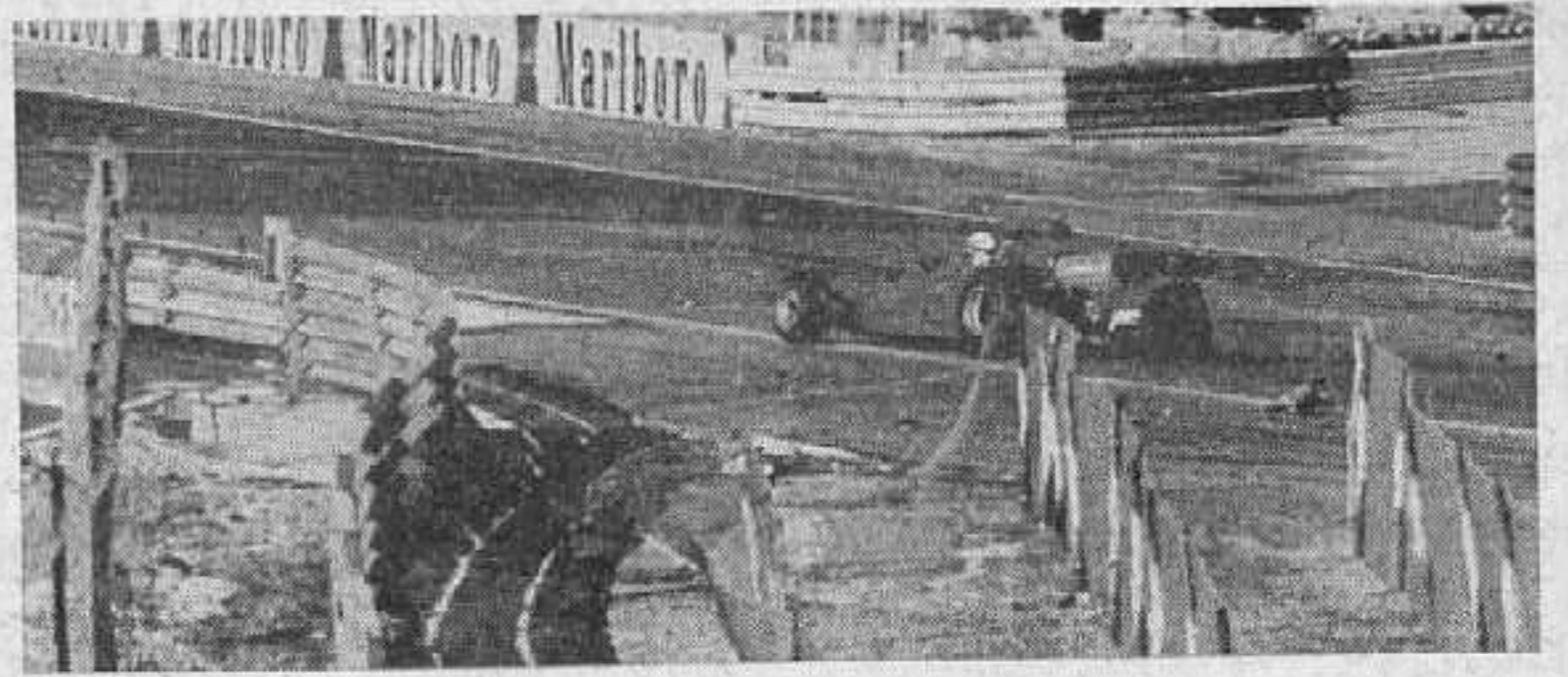
La famosa gara di 500 miglia per le Stock Cars, prevista per il 17 febbraio avrà, invece, luogo regolarmente e, di conseguenza, il 15 febbraio potrà svolgersi anche la finale della famosa Gara dei Campioni, con le Porsche Carrera RS, che ha avuto le sue prime fasi a Riverside alla fine di ottobre.

IL CAROSELLO DELLE PROVE



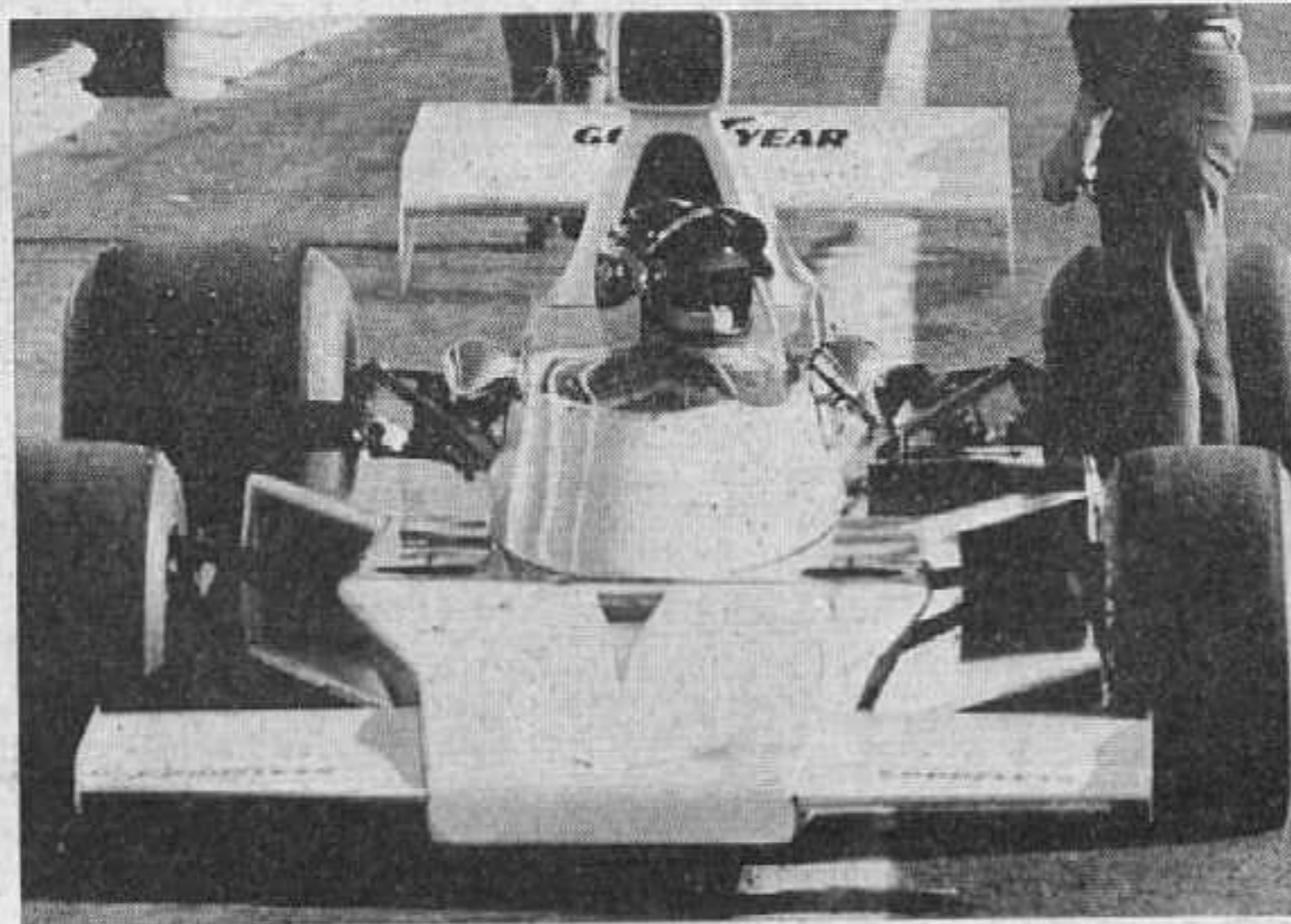
Per il «bottoncino» REGAZZONI

Nei suoi primi giri di prova, Regazzoni al «Ricard» ha seguito per un bel po' la McLaren di Fittipaldi



FITTIPALDI «brucia» subito l'ICKX nero

● Le prove Goodyear al Castellet saranno seguite da quelle già annunciate della Firestone, che porterà pneumatici nuovi per Iso-Marlboro, BRM e Shadow, oltre che per la Sport Alfa Romeo. Queste prove Goodyear sono state valide solo parzialmente, perché sulla zona del Paul Ricard, come dappertutto, si è abbattuto l'inverno. Anche se la poca neve caduta qualche giorno prima era scomparsa dalla pista (ne restava ai bordi), faceva molto freddo. I pneumatici quindi non riuscivano a raggiungere le temperature minime necessarie per dare il minimo rendimento, e lo si è visto comparativamente. Fittipaldi infatti aveva già provato nei giorni precedenti, ottenendo tempi di rilievo, tempi che non



Emerson ha fatto faville, al Ricard, con la versione rinnovata della McLaren M23, con la quale sembra ora essere entrato in piena confidenza. Le nuove Goodyear hanno però, molto sentito il freddo



Al Ricard c'era anche Ickx, che ha iniziato i suoi allenamenti con la Lotus-JPS ancora in versione '72. Ne è rimasto entusiasta! A sinistra, alcune delle molte gommature enormi portate dalla Goodyear

ha potuto ripetere quando in pista erano anche la Ferrari e la Lotus. Le indicazioni, quindi, che sono state ricavate dalle prove dei giorni scorsi, sono poco attendibili.

Quello che è interessante è che la Goodyear ha approntato, per la prossima stagione, gomme di dimensioni ancor più grandi di quelle che sono state usate finora e che erano state tanto criticate.

Siamo arrivati, adesso, a canali da 18 pollici, vale a dire di 46 centimetri. La larghezza totale dei pneumatici, ai fianchi, va ai sessanta centimetri! E pare che, almeno per una marca (McLaren) se ne prevedano addirittura da 19 pollici. Più larghe e più alte, queste gomme sono davvero mostruose. Nel tempo in cui la CSI annuncia di aver deciso di ridurre le di-

mensioni regolamentari di gomme e alettoni, questa scallata alle larghezze, che i fabbricanti di gomme continuano, ci pare piuttosto curiosa, se non provocatoria. Staremo a vedere cosa succederà, nel 1974. Registriamo, ad ogni modo, queste dimensioni pazzesche, uguali a quelle delle macchine Can-Am, che hanno potenze di oltre il doppio di quelle delle F. 1.

DALL'INVIATO

LE CASTELLET — Prove cortissime per la nuova Ferrari di F. 1, venuta sul circuito Paul Ricard per le prove organizzate dalla Goodyear. Prove che dovevano permettere di constatare la adattabilità della macchina ai nuovi pneumatici messi a punto per la stagione 1974, ed alle quali hanno partecipato anche la McLaren con la macchina rinnovata e la Lotus con la macchina del 1973 sulla quale è salito per la prima volta Jacky Ickx.

Prove cortissime perché dopo pochi giri, che sono serviti più al controllo delle condizioni generali di macchine e pista che a vere e proprie esperienze utili, Clay Regazzoni è stato protagonista di un incidente che ha provocato molti danni alla nuova monoscocca, danni che non hanno permesso di continuare il programma di prove previsto.

La meccanica dell'incidente, svoltosi sotto i nostri occhi, è stata abbastanza semplice: alla uscita da una curva a novanta gradi, la stessa in cui si è verificata la collisione tra Fittipaldi e Scheckter durante l'ultimo Gran Premio di Francia, la Ferrari guidata da Regazzoni ha sbandato al momento della uscita, quando il pilota stava riportando le ruote dritte per iniziare il rettilineo davanti al box. La parte posteriore della macchina ha accennato a sbandare verso l'esterno, ed il pilota l'ha richiamata controsterzando. Si è iniziato così un ampio sbandamento contrario, che ha condotto la macchina in un quasi completo testa-coda e contemporaneamente l'ha fatta slittare verso l'esterno. La velocissima traiettoria è terminata subito, per l'urto della macchina contro la barriera di guard-rails esterni, urto che è stato subito dalla ruota anteriore destra che ne è risultata completamente divelta. Nel contraccolpo tutto il peso della macchina è finito sulla ruota posteriore destra, che è stata danneggiata col piegamento di un braccio della sospensione.

Le cause dello sbandamento, invece, non sono chiare. Il pilota afferma che gli è mancato il motore, spentosi, per cui al momento di disporre di forza di spinta per terminare la traiettoria curva, si è trovato all'improvviso senza questa componente importantissima che normalmente bilancia la direzione delle ruote anteriori. E' la spiegazione più plausibile, perché non vi era nessuna ragione esterna capace di provocare l'incidente. La pista era asciutta e Regazzoni la stava percorrendo allo stesso modo con cui aveva già compiuto parecchi giri. Dato per scontato che sia stato appunto l'arresto improvviso del motore a far sbandare la macchina, bisogna cercare il perché di questo improvviso fenomeno. Ed a pensarci sono stati il pilota ed i tecnici, che lo hanno individuato in un minuscolo bottoncino posto su una razza del volante, bottoncino che serve a permettere al pilota di spegnere il motore in caso di incidente. E' un semplice contatto che interrompe l'erogazione di corrente alla accensione e che è stato realizzato per volontà dei piloti. Su altre macchine questo spegnimotore è costituito da una levetta a scatto, mentre sulla Ferrari è stato ottenuto con un bottoncino a pressione diretta, molto semplice. Tanto sensibile che basta quasi sfiorarlo. E' lo stesso che le Ferrari sport hanno utilizzato nel 1973 e che serviva a far lampeggiare le luci. Ricordiamo che Carlos Pace, in qualche gara, era sorpreso di constatare come talvolta gli si accendessero le luci, senza che lui lo volesse. Probabilmente gli accadeva quel che è accaduto adesso

a Regazzoni: nelle manovre in curva, che portano talvolta a spostare una mano nella posizione superiore del cerchio del volante, il braccio viene a trovarsi a sfiorare questo bottoncino, mettendolo in azione. Cosicché Regazzoni, involontariamente, ha interrotto lui stesso il contatto elettrico, col risultato che gli è mancato il motore. Meccanica semplice, cause spiegabili, e risultati catastrofici.

Infatti le conseguenze dell'urto della macchina sono state rilevanti. La nuova sospensione, che vedete in una delle nostre foto, ha resistito benissimo, segno che i tecnici hanno fatto un buon lavoro nell'irrobustimento di quel braccio oscillante che nella stagione passata aveva dato dei fastidi a Merzario, ma la violenza dell'urto ha fatto piegare la monoscocca, subito dietro il fulcro del braccio della sospensione. Oltre che strappare lateralmente tutta la sospensione e la ruota.

Cosicché non vi è stata nessuna possibilità di rimettere la macchina in condizioni di riprendere la pista e non vi è stata altra soluzione che ricaricarla sul camion per riportarla in Italia.

Niki Lauda, che era venuto in Francia con Regazzoni, non ha potuto salirci sopra, ed ha dovuto accontentarsi di qualche giro con la macchina sport, compiuto quando le altre F. 1 erano ferme, perché sia i piloti delle squadre concorrenti, sia i tecnici della Goodyear, non vedevano di buon occhio che sulla pista vi fosse la più ingombrante macchina sport Ferrari.

Adesso la macchina è in riparazione, e probabilmente sarà riparata prima della fine del mese, in modo da permettere altre prove, a Vallelunga, prima di spedire le macchine per l'Argentina, per il Gran Premio.

La macchina provata al Paul Ricard, infatti, era il muletto, che è servito per le molte prove effettuate a Fiorano. Le macchine per le prime gare della stagione sono attualmente in costruzione a Maranello e dovrebbero essere pronte tra una decina di giorni, comunque prima di Natale.

Le innovazioni, rispetto alla macchina del 1973, sono molte. Sia nella forma aerodinamica sia nella struttura. Sono da considerare definitive, anche se suscettibili di altre modifiche. Cosa valga la nuova macchina, purtroppo, non è ancora dato di sapere, anche se le prime impressioni sono buone. Prima dell'incidente, Clay aveva fatto una ventina di giri assieme a Fittipaldi, girando nei suoi tempi, 1'13"1 - 1'13"3.

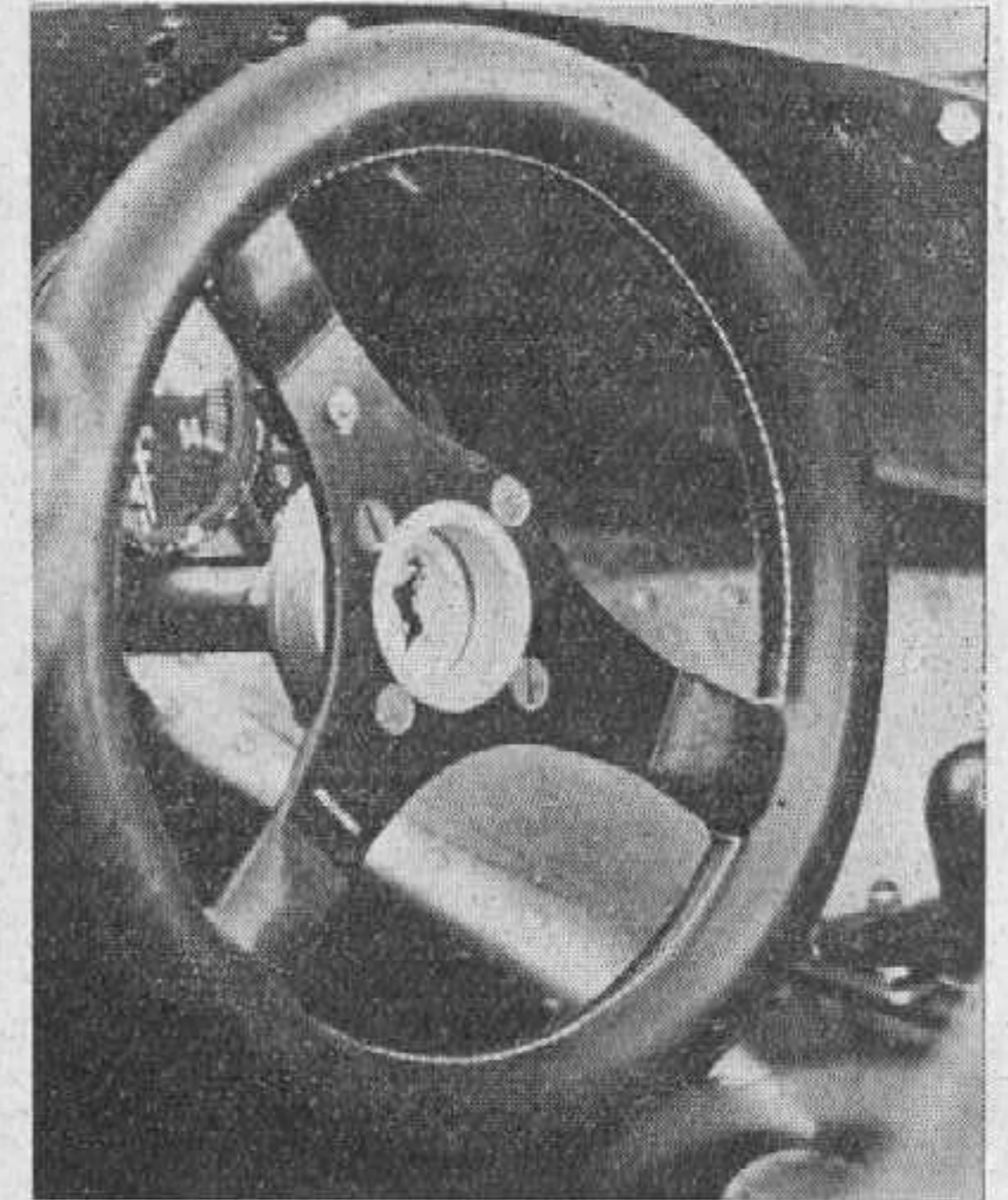
Insieme con la Ferrari, come abbiamo detto, c'era anche la nuova McLaren guidata da Fittipaldi. Nuova

Finite subito al CASTELLET le prove comparative della nuova FERRARI F. 1 a rete!

Nelle foto a sinistra, ecco la Ferrari di Regazzoni subito dopo l'urto contro il guard-rail oltre la rete di protezione. Lo svizzero è pronto a scendere dall'auto, che ha subito gravi danni alle sospensioni del lato destro, ed anche alla scocca



Il piccolo mondo presente al Castellet attorno alla Ferrari di Regazzoni dopo l'incidente. Si riconoscono Fittipaldi, Caliri, Lauda, Warr e Forghieri. Qui sotto, sulla razza di sinistra del volante si vede il bottoncino di massa «colpevole»



Ancora «lenta» la Sport 312P '74

LE CASTELLET - Dopo le prove ripetute sulla pista privata di Fiorano, durante le quali sono state sperimentate molte nuove soluzioni, soprattutto aerodinamiche, la nuova Ferrari sport destinata alle gare del campionato marzo 1974, ha assunto una veste precisa che, anche se sarà suscettibile di ulteriori modifiche (cosa del tutto normale), dovrebbe essere quella definitiva.

Con la fisionomia e le caratteristiche derivate appunto dalle prove precedenti, la nuova macchina si è presentata sulla pista del circuito Paul Ricard, per un collaudo molto importante, anche se non ha potuto essere molto lungo. Infatti la vettura sport è stata portata in Francia insieme con quella di F. 1, per sfruttare la disponibilità della pista, che era stata impegnata dalla Goodyear per i collaudi preventivi delle gomme destinate alle monoposto. Di modo che la Ferrari sport era una «intrusa» tra le monoposto, e non ha avuto molte possibilità di girare a lungo; oltre tutto non aveva nemmeno molte disponibilità di gomme, dovendo utilizzare quelle del 1973, dato che appunto la Goodyear non aveva portato in Francia che quelle delle F. 1.

I collaudi, anche se brevi, hanno comunque permesso di constatare come gli scopi ricercati, nella progettazione delle modifiche rispetto al 1973, siano stati raggiunti. Le nuove soluzioni infatti tendevano ad eliminare i fenomeni di beccheggio e di instabilità del treno anteriore, che sono state la ragione principale delle prestazioni ri-

dotte delle Ferrari nelle gare del campionato 1973.

Da quel che si è potuto constatare questi fenomeni sembrano se non del tutto scomparsi almeno notevolmente attenuati. Ovvio che per poter avere elementi per un giudizio più consistente occorra vederle all'opera in condizioni differenti e soprattutto a confronto con le macchine avversarie, specie le Matra-Simca che nella stagione appena passata sono state superiori. Ed anche che occorrerà attendere le prestazioni su circuiti veloci, per giudicare se le soluzioni aerodinamiche scelte sono valide; soprattutto ai fini della stabilità alle velocità elevate, oltre che naturalmente a quelli della aderenza.

Le modifiche nella forma aerodinamica sono largamente evidenti nelle nostre fotografie. Le innovazioni più radicali sono quelle che interessano la parte posteriore, con soluzioni inedite che dicono come i tecnici abbiano cercato di ottenere determinati rendimenti senza che ne scapitassero altre qualità.

Come è il caso della presa d'aria alla alimentazione, abbastanza voluminosa ma che non ha effetti negativi importanti sulla linea generale ed ai fini delle turbolenze negative, data la intelligente soluzione della carenatura larga e sottile sopra il roll-bar, che serve da condotto per la alimentazione.

Sul piano meccanico le innovazioni sono più importanti. Conservata la soluzione dei radiatori spostati a destra, già vista nella stagione passata, è stato conservato anche il passo corto che



Ecco le linee posteriori della 312 P 1974, più bassa della precedente, con le pinnature verticali che sorreggono l'alettone regolabile

la macchina aveva nelle ultime apparizioni. Tuttavia è stato possibile ottenere un notevole spostamento dei pesi in avanti, con l'avanzamento del motore, ottenuto con un largo distanziamento davanti al cambio. Naturalmente vi sono anche altre piccole modifiche, ovvie nella continua ricerca del perfezionamento tipica delle macchine da corsa. La modifica più importante tuttavia è questa.

Chiaro che le prove continueranno, e che quindi è possibile che vi siano altre novità. Anche perché data la situazione non si sa bene quando si correrà per la prima volta, e perciò di

tempo per la messa a punto ve n'è parecchio. La gara di Daytona, in ogni caso, non era prevista dalla Ferrari, il che significa che fino a primavera ci sarà tempo per fare ancora meglio. La macchina è stata provata principalmente da Lauda, che ha ottenuto un tempo di 1'14"2. Poi l'ha provata anche Regazzoni, appiedato dal suo incidente con la Formula 1, che ha fatto una ventina di giri. I tempi di riferimento dell'Alfa quando provò la sua 12 cilindri lo scorso anno, sono di 1'13"8.

f. l.



Ecco Regazzoni, con uno dei meccanici della squadra, controllare i tanti danni irreparabili

per modo di dire, perché in sostanza si tratta della macchina del 1973 con ulteriori perfezionamenti, con qualche modifica alla forma della presa d'aria alla alimentazione, e con l'alettone in regola con le norme regolamentari. Qualche modifica di minor conto è stata apportata ai vari impianti (alimentazione, raffreddamento, elettrico). Unica novità, sulla McLaren, la apparizione di una fascia colorata, rossa, sulla parte superiore piatta della carrozzeria. Si comincia a intravedere la veste definitiva estetica delle McLaren 1974, che porteranno i colori della Marlboro e della Texaco, ma che non possono ancora metterli perché le ragioni contrattuali lo impediscono, soprattutto in questo momento di conflitto giuridico con la Yardley. La presentazione delle McLaren in veste 1974 ufficiale, cioè con tutti i colori e le scritte previsti, avverrà il 4 gennaio in Brasile, non essendo possibile farla prima. Quando si è messa a tirare, Emerson ha ottenuto prima 1'12"2 con le gomme vecchie, poi è sceso fino ad un incredibile 1'09"8 con le ultime.

La giornata sfortunata della Ferrari è coincisa con la prima comparsa di Jacky Ickx al volante di una Lotus. Ha fatto soltanto pochi giri, per prendere contatto con la nuova macchina, che era del tipo 1973, e la sua reazione, senza attribuirgli intenzioni polemiche, è stata di entusiasmo. «Che macchina!», ha esclamato, racchiudendo in queste due parole molta soddisfazione. Chiaro comunque che tanto entusiasmo non può essere che la conseguenza di un confronto personale diretto con la Ferrari che ha guidate fino a Monza; ed è comprensibile perché Ickx non deve avere un ricordo confortante delle ultime prestazioni delle Ferrari. Dal tempo attorno all'1'13", il belga è poi sceso progressivamente fino ad un buon 1'12"3. Ickx ha girato anche sul percorso di 5.800 metri, ottenendo 1'51", mentre Fittipaldi sullo stesso tracciato aveva ottenuto 1'49". Quanto ad Hulme, è stato un po' più lento di Fittipaldi ed un po' più veloce di Ickx. Peterson ha girato pochissimo.

MISANO - Proseguendo nel suo intenso programma invernale di messa a punto, l'Alfa Romeo sport 12 cilindri si è finalmente espressa, a Misano, al meglio delle sue qualità, scendendo a tempi di valore assoluto per l'autodromo adriatico. Presenti Merzario e Facetti, a metà della scorsa settimana, l'Alfa sport reduce da Valtellunga ha girato molto a lungo, senza che il motore evidenziasse delle noie. In una sola giornata sono stati compiuti oltre ottanta giri, di cui una cinquantina Merzario ed una trentina Facetti.

A coronamento di questa sessione di prove, Merzario ha raggiunto il limite di 1'13" netti (anche se sembra che il tempo migliore sia stato di 1'12"9), che è molto significativo se si considera la bassa temperatura della pi-



Merzario con l'Alfa Romeo 33tt12 durante i proficui tests a Misano. Questa settimana, l'Alfa è andata alle prove Firestone al Ricard

sta e l'uso delle solite Firestone «vecchie», non certo l'ideale per fare i tempi con questa temperatura. A titolo indicativo, segnaliamo che nello stesso periodo dello scorso anno, in preparazione alla 9 Ore di Kyalami, Merzario con la Ferrari non era andato sotto all'1'15", mentre in maggio, prima della 6 Ore di Digione, la Sport Ferrari era arrivata a 1'13"4.

Il record ufficiale di Misano appartiene alla Porsche 917 turbo di Kinnunen con 1'12"1, mentre il miglior tempo di Merzario su questa pista è 1'12"6 ottenuto con la Ferrari monoposto B 3.

Dopo queste prove, la squadra Autodelta si è spostata al Paul Ricard al seguito di Merzario, che proverà sia la Iso Formula 1 che la Sport Alfa sul tracciato francese.

PROVE doppie anche per MERZARIO



Arrivati al round finale del campionato marche due litri di quest'anno, svoltosi a Barcellona, c'erano ancora due marche in lizza per la vittoria assoluta: Chevron e Lola, vecchie avversarie fino da quando ebbe inizio il campionato, quattro anni fa. Diversamente da quattro anni fa, però, la Lola era nettamente favorita, avendo già ottenuto quattro vittorie assolute. Quella di Barcellona fu la quinta e così la Casa si aggiudicò il titolo per la seconda volta. La Chevron occupò il secondo posto assoluto, però più per regolarità che per prestazioni assolute, dato che in tutto l'anno aveva ottenuto un'unica vittoria, e quella soltanto dopo che la maggioranza delle vetture di testa aveva avuto noie.

Fin dall'inizio fu l'affusolata piccola Lola T292 la vettura da battere e, benché durante l'anno la Chevron fosse notevolmente migliorata, non era comunque in grado di tenere il ritmo della macchina progettata da Eric Broadley. Terza, benché avesse meritato di essere seconda, l'Abarth Osella, le cui vetture dall'aspetto pratico e curato ottennero due vittorie assolute; non avevano però la sicurezza delle macchine che montavano motori Ford.

Ancora una volta la serie ruotò attorno a queste tre marche, ma in più c'erano altre cose che rendevano questo campionato più interessante di quanto fosse mai stato, cioè le March-BMW, le Alpine Renault, le GRD e le AMS. Soltanto otto delle nove gare previste furono disputate, ma ciononostante sia iscrizioni, sia corse furono sempre appassionanti. Aggiungiamo che, come negli anni passati, anche nel 1973 nella maggioranza dei circuiti l'afflusso di pubblico fu però scarso.

Per il '74 si attende un'alternativa al solito predominio LOLA, CHEVRON, ABARTH

Avanti MARCH?

Al round finale del campionato 1972, a Jarama, il più recente modello due litri di Broadley, la T292, debuttò affidato a Richard Scott e da quel momento la LOLA ha dimostrato di essere la migliore vettura partecipante al campionato. Broadley aveva costruito la sua macchina per il 1973 elaborando il telaio monoscocca T290, che ebbe tanto successo. Le principali modifiche comprendevano la nuova interessante carrozzeria, col muso a cuneo e l'alettone posteriore a tutta larghezza. Si era anche provveduto ad altre modifiche di particolari nel settore delle sospensioni, e dalle prestazioni di Scott in Spagna, lo scorso anno, era chiaro che la Lola era davvero una gran macchina.

Purtroppo quelli che avevano deciso di comprare CHEVRON con cui gareggiare si preparavano a tempi duri, perché Derek Bennett aveva modificato di pochissimo il suo modello B21; la migliorata principale, che ne giustificava la nuova sigla B23, consisteva in cambiamenti alla sospensione anteriore per potere alloggiare pneumatici a profilo basso. A metà stagione poi era stato aggiunto un alettone posteriore a tutta larghezza per migliorare l'aerodinamica, seguendo la moda già imposta dalla Lola e dall'Abarth.

Al Nurburgring l'acuto di Osella

Enzo OSELLA aveva costruito la sua vettura 1973 assai prima che avesse inizio il campionato e il suo pilota numero uno, Arturo Merzario, svolgeva già un intenso programma di prove, preparandosi per la stagione. Derivata dal modello 1972, la PA1 aveva subito modifiche alle sospensioni anteriore e posteriore, e la scocca completamente nuova incorporava un alettone posteriore a tutta larghezza. Nella prima parte della stagione si vide la squadra alle prese con problemi dovuti alla flessibilità delle molle e così via e, per migliorare la maneggevolezza, furono svolte varie modifiche, a mano a mano che l'annata seguiva il suo corso. Il punto saliente della stagione dell'Abarth Osella, e dei pregi del suo telaio, si vide alla 500 km del Nurburgring, ove Merzario, il «divo» della squadra, dominò durante tutto il week-end.

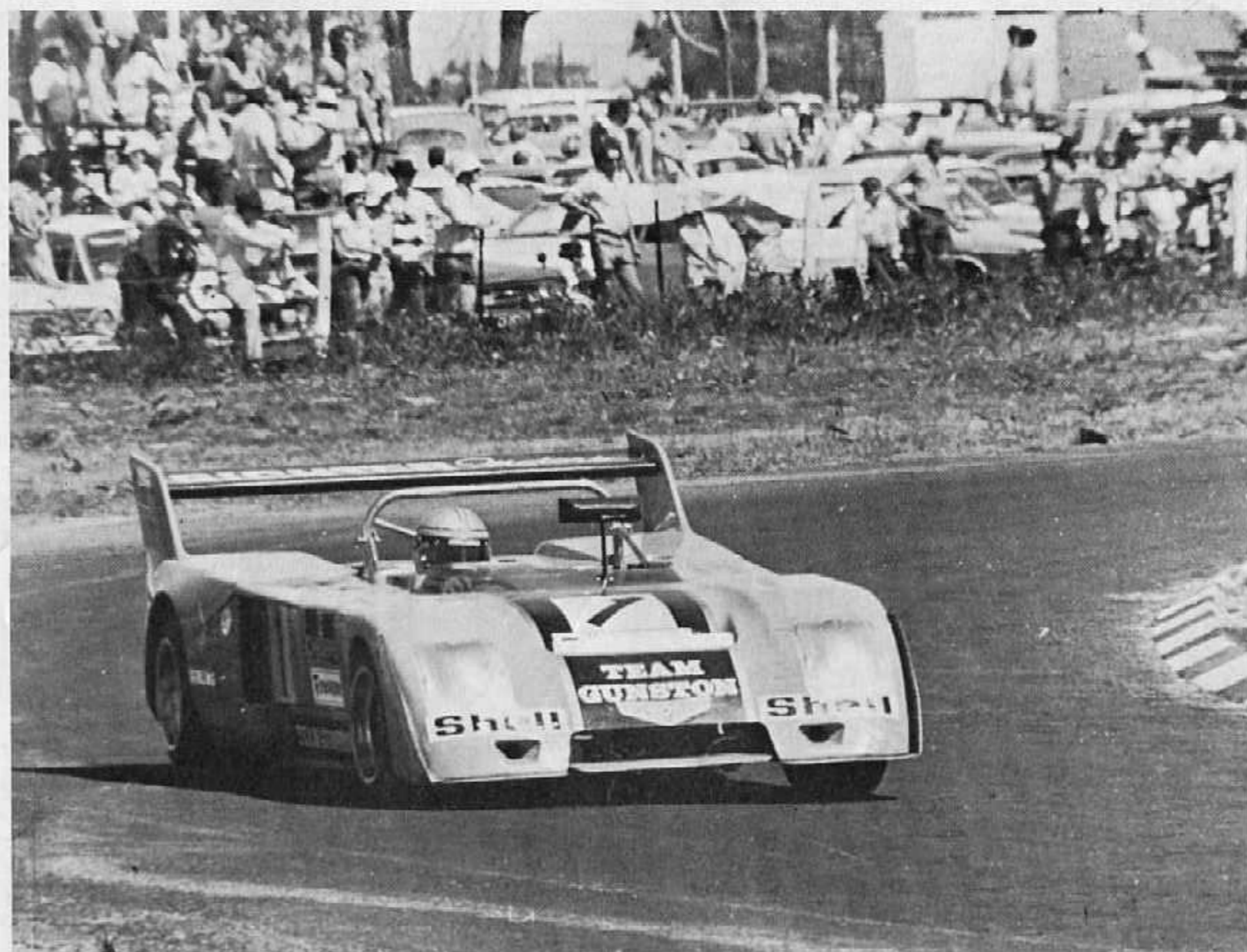
Nonostante una stagione di sviluppo, durante la Serie Springbok, lo sforzo in corsa della MARCH-

BMW non fu molto incoraggiante. La vettura era molto più ingombrante di tutte le altre e dava l'impressione di essere assai pesante. Doveva, del resto, essere vero perché anche con il vantaggio di un motore BMW la March 73S non riusciva ad eguagliare le prestazioni della Lola e dell'Abarth ed era a parità soltanto con la Chevron.

Altre marche che non hanno avuto il successo previsto sono state la GRD e la Alpine-Renault. Miles iniziò la stagione come pilota ufficiale della DART, patrocinato dal team GRD, ma dopo varie settimane dedicate al lavoro di sviluppo, che diede pochi seri risultati, fu sostituito con Dave Walker. Questi riuscì a fare andare la vettura abbastanza bene e nella unica gara di campionato europeo, ad Imola ottenne un buon quarto posto, dando così al team dieci punti. Purtroppo anche Walker uscì di scena un paio di mesi dopo, in seguito a un grave incidente stradale, e la vettura non gareggiò più in Europa. La GRD decise invece di concentrarsi, sul miglior mercato giapponese, facendo correre la sua vettura in varie competizioni nipponiche, con Schenken e Schuppan. Durante questo periodo ci fu un ulteriore lavoro di sviluppo riguardante soprattutto l'aerodinamica.

La storia dell'Alpine-Renault è ancora più triste, dato che questa vettura con telaio tubolare prometteva molto, durante la sua prima gara a Imola. Conduceva, finché il motore Alpine V6 ebbe guai alla distribuzione. Ovviamente il motore era molto veloce, anche se forse questo dipendeva dalla leggerezza della vettura, dato che non sembrava assolutamente rispondere al peso minimo e nessuno la vide effettivamente sulla bilancia. Dopo il suo promettente debutto a Imola, corse un altro paio di volte, ritirandosi però per guai al motore e al Nurburgring il team aveva portato due vetture, pur avendo soltanto Jabouille come pilota. Proprio dopo quella gara Jabouille disse: «La macchina è imprevedibile, saltella come una pallina da ping-pong». Dopo quella corsa la vettura non si rivede più.

Un'altra macchina che avrebbe meritato riconoscimenti maggiori di quanto abbia avuto, è la piccola AMS costruita in Italia, affidata al tedesco Mohr, che diede alcune prestazioni veramente ottime finché il motore Tecno reggeva, fatto che accadde piuttosto di rado. Questo motore sembrava per



La nuova Chevron B26, qui a Capetown alla guida di Paul Watson, avrà temibili concorrenti nell'Euro 2000

lo meno buono quanto quelli degli avversari Ford, però non migliore, ma il peggior problema di fronte al quale si trovava la squadra era rappresentato dalla sua mancanza di sicurezza. Mohr riuscì a portare a termine una sola corsa, ove fece ottenere al team i suoi due soli punti di campionato, con un nono posto. La vettura stessa sembrava andare molto bene e, se fosse stata equipaggiata con un motore più sicuro, Mohr avrebbe indubbiamente ottenuto più punti per la marca italiana, di quanto abbia fatto.

Assistenza ai teams privati

Come in passato, la Lola aveva continuato con la sua politica di non fare gareggiare una vettura ufficiale, dando piuttosto assistenza ai principali teams privati. Quest'anno fu di considerevole aiuto alle due squadre con sede in Inghilterra, quella di Edwards patrocinata dalla Banca Barclays e quella nuova alla quale ha dato vita il ricco imprenditore edile Martin Birrane, che iscrisse la vet-

Europeo Marche 2000 (finale)

	Paul Ricard	Misano	Imola	Auvergne	Enna	Nurburgring	Zeltweg	Barcellona	Totale punti validi
LOLA	12	20	20	20	10	2	20	20	112
CHEVRON	20	15	15	12	8	15	15	12	92
ABARTH-OSELLA	—	12	12	2	20	20	10	6	80
MARCH	10	10	8	6	15	—	6	—	55
GRD	—	—	10	—	—	—	8	—	18
AMS	—	—	2	—	—	—	—	—	2

Classifica piloti

	Paul Ricard	Misano	Imola	Auvergne	Enna	Nurburgring	Zeltweg	Barcellona	Totale punti validi
Chris Craft	—	20	20	15	—	—	—	15	70
John Burton	15	—	15	12	8	—	12	—	62
Guy Edwards	—	4	—	20	10	—	20	—	54
Martin Raymond	3	—	—	—	—	15	15	12	45
John Lepp	20	15	—	—	—	—	—	—	35
Dieter Quester	—	12	—	—	—	—	10	—	22
José Juncadella	—	8	—	—	—	6	—	8	22
Toine Hezemans	—	—	—	—	15	—	6	—	21
Fred Stalder	6	6	—	8	1	—	—	—	21
Vittorio Brambilla	—	—	—	—	20	—	—	—	20
Arturo Merzario	—	—	—	—	—	20	—	—	20
Giorgio Pianta	—	—	—	—	6	10	—	—	16

tura per Craft, con il nome *Crowne Racing*.

Furono queste due squadre a fare ottenere i migliori successi alla Lola: Edwards conquistò due belle vittorie a Clermont Ferrand e all'Osterreichring, mentre anche Craft faceva altrettanto a Imola e a Misano; avendo ottenuto anche un secondo posto, sia a Clermont che a Barcellona, Craft si assicurò l'ambito titolo per conduttori.

Per Edwards questa è stata una delle sue stagioni migliori, da quando cominciò a correre nella due litri, dalla nascita del campionato. In tutto questo tempo è quasi sempre rimasto fedele alla Lola e, piano piano, è migliorato fino a diventare un conduttore di prim'ordine, infatti si può veramente dire che il giovane londinese sia sempre stato nel gruppo di testa. Il Crowne Racing Team colse di sorpresa la maggioranza delle squadre non inglesi, ma chi conosceva Craft e il suo direttore, Green, prevedeva che le vittorie non sarebbero mancate. La storia di Craft come pilota è interessante, col passaggio dalle gare turismo, all'Interserie, alla F. 3, al campionato mondiale mar-

che e pure alla F. 1, anche se negli ultimi due anni non ha mai avuto la vettura giusta al momento giusto, per potersi mettere veramente in luce. Chi ha grande fiducia in lui è il suo amico e direttore di squadra, Keith Green, lui stesso ex pilota di F. 1, il quale proprio quest'anno ha rinunciato al suo lavoro, quale direttore di squadra della Brabham, per raggiungere Chris. Nelle otto corse di quest'anno, Craft ottenne due vittorie e due secondi posti, nelle quattro gare portate a termine. Se la sua vettura reggeva, era sempre nel gruppo di testa e si può dire che fosse realmente uno dei migliori piloti in lizza.

A «formaggio» la Lola di Larrousse

L'altro principale rappresentante della Lola nella serie era il «divo» della Matra tre litri, Gerald Larrousse, il quale con denaro fornito dall'*Archambeaud* e da una ditta

Jeff Hutchinson

CONTINUA A PAGINA 44



Avanti MARCH?

CONTINUAZ. DA PAGINA 43

svizzera di formaggi era il numero uno della squadra Lola, con due vetture con motori Schnitzer-BMW. Con la potenza dei loro motori, queste macchine avrebbero dovuto essere notevolmente più veloci di quelle coi Cosworth BDG pilotate da Craft e da Edwards, ma purtroppo la poca sicurezza dei Schnitzer mise Larrousse fuori gara, mentre conduceva, o se non altro lottava per la prima posizione, in quasi tutte le corse. Gli toccò aspettare l'ultima gara, a Barcellona, perché la fortuna cambiasse quando, con un motore che aveva già partecipato a tre gare non di campionato, ottenne una vittoria di stretta misura su Craft, l'unica dell'anno per la BMW.

Per Merzario problemi di motore

Il team Abarth-Osella, vincitore del campionato dello scorso anno, aveva le premesse per rappresentare una minaccia anche nel 1973, e lo era infatti, però la iella e problemi di motori l'hanno ostacolata anche se avrebbe meritato un miglior piazzamento del terzo poi ottenuto. Ancora una volta Merzario era il numero uno della squadra e tenne fede alla sua fama. In quasi tutte le gare cui partecipò era sempre nel gruppo di testa, oppure addirittura al comando, ma purtroppo il motore Abarth non reggeva abbastanza alle sollecitazioni che il pilota esigeva, per poter restare in testa. Una gara dopo l'altra, il focoso piccolo « Art » si fermava o con la pressione dell'olio che scendeva, o per surriscaldamento o per qualche altro guaio che lo eliminava dalla competizione, anche se una volta, alla 500 km del Nurburgring, tutto rimase in sesto, permettendogli di conquistare la più convincente vittoria mai ottenuta da qualsiasi pilota nella stagione. Anche a Enna si preparava a vincere, prima che il motore gli desse altri fastidi, ma in quella corsa il suo « numero due » era un Vittorio Brambilla molto migliorato che si fece avanti per dare la vittoria al team Abarth Osella. In ogni competizione la squadra schierava parecchie vetture, ma soltanto i piloti scelti « ufficiali », quali Merzario, Brambilla, Quèster e Pica misero in luce il vero potenziale delle vetture. I privati, con accordi di « noleggio », rappresentavano soltanto denaro in più per aiutare a fare gareggiare le vetture ufficiali, mentre anche l'Abarth sborsò una buona parte delle spese. Il signor Truffo fece un ottimo lavoro nel dirigere il team, con le vetture sempre in bell'ordine e tutto che precedeva senza confusione.

Per il secondo anno di fila il direttore della Chevron, Bridges, si assunse il compito di dirigere un team semi-ufficiale, col suo ben organizzato Red Rose Racing, che disponeva di due vetture. Iniziarono la stagione bene, con una fortunata doppietta al Ricard, dopo che le più veloci Lola erano sparite, ma nonostante il successo la squadra stessa fu la prima a capire che la Chevron B23 non sa-

rebbe mai stata alla pari con la Lola. Per il resto della stagione non ci fu mai l'ombra di una speranza di vittoria, anche se Burton e Lepp diedero alcune buone prestazioni. Burton era sempre ben piazzato al termine della competizione e, arrivati all'ultimo round a Barcellona, aveva un netto vantaggio nel punteggio per il titolo conduttori. La sua fortuna finì, tuttavia, per un guasto all'impianto elettrico che lo mise fuori lizza a pochi giri dalla fine, quindi senza punteggio, mentre Craft, ottenne il titolo.

Burton conservò il secondo posto, ma fu una magra consolazione dopo un anno di delusioni, tanto che il pilota se ne andò, dopo la gara, con poca voglia di continuare a gareggiare l'anno prossimo. Fu un giorno triste per tutto il team in generale, perché Bridges aveva annunciato che si era trattato dell'ultima corsa per il Red Rose, visto che le spese per fare correre due vetture durante tutta la stagione erano state tanto alte da impedire la continuazione dell'attività nel 1974, se non si fosse trovato un grosso patrocinatore, che Bridges aveva cercato invano durante tutto l'anno.

L'unico altro pilota della Chevron a essere in buona forma fu il dotato Martin Raymond. Gareggiando come privato, era regolarmente fra i più veloci benché avesse noie al telaio, e più di una volta precedette vetture ufficiali.

Il punto saliente della stagione di Raymond fu un magnifico secondo posto sul difficile circuito del Nurburgring, mentre il terzo a Barcellona fu ottenuto dopo un'altra lodevolissima gara, che aiutò Raymond a piazzarsi quarto, nella classifica per piloti. Si è senz'altro dimostrato uno dei migliori « nuovi » dell'anno.

Altri piloti presenti al campionato erano due nuovi italiani, Cosimo Turizio e Gabriele Serblin, entrambi su March-BMW. Nonostante il chiaro svantaggio in cui si trovava il telaio March, in paragone con le altre vetture, i due italiani diedero alcune buone prestazioni e quella di Turizio a Imola e di Serblin in Austria risvegliarono molto interesse. Con vetture adatte, l'anno prossimo questi due conduttori potrebbero diventare importante « materiale » internazionale. Pica fu un altro italiano a suscitare interesse, quando gareggiò un paio di volte per la squadra Abarth Osella e si può dire che quest'anno la maggior parte del nuovo talento veniva dall'Italia.

Attacco massiccio della March '74

Fra gli altri piloti della March c'erano Hezemans, con la vettura patrocinata dalla Voxson, ed Elford che correva per la sua Scuderia Elford di nuova creazione, ma nessuno di questi due piloti già famosi diede prestazioni molto convincenti, altra dimostrazione che le vetture, e non i conduttori, non erano in grado di vincere. Per l'anno prossimo la March ha intenzione di sferrare nella sport due litri un attacco massiccio come ha fatto quest'anno in F. 2 e ci sono forti probabilità di vederla in cima alle classifiche.

Nutrendosi di speranze, la GRD imiterà la March nel 1974. L'unico privato europeo regolare era il tedesco Obermoser, che diede prestazioni discrete con la vettura, dopo che ebbe modificato l'aerodina-

mica posteriore e le sospensioni, montando un più potente BMW-Schnitzer.

Dal punto di vista dei motori, la situazione era in complesso a parità, e si trattava più di sicurezza che di potenza, per quanto riguardava i risultati. In termini di successo il migliore si dimostrò il Cosworth BDG. Questo motore, che erogava si dice circa 275 HP, vinse quattro delle otto gare, l'Abarth ne vinse due, con prestazioni molto simili a quelle del Cosworth, anche se la sicurezza era inferiore.

In complesso il migliore è stato il BMW, tanto per potenza che per coppia, ma quelli ufficiali non ebbero veramente la possibilità di « brillare », sui più lenti telai March. Il motore Alpine-Renault sembrava molto più complicato degli altri, nonostante la sua configurazione V6. I problemi principali riguardarono le valvole, problemi che parevano provenire dal complicato sistema di alberi azionati a cinghia, dissimili dai Ford e dai BMW azionati a ingranaggi. Quando il motore francese funzionava, andava molto forte, emettendo un bel suono, ed è un peccato che non sia successo più spesso.

Un altro motore non a quattro cilindri era il Teeno 8, usato come gruppo propulsore sperimentale sull'AMS. Purtroppo non andò molto meglio del fratello di tre litri a 12 cilindri, dal quale era stato copiato. Quando andava il massimo che si poteva dire era che emetteva un bellissimo rumore, in confronto con i motori a quattro cilindri, ma finì raramente una gara senza avere problemi. Si tratta di un motore che ha certamente un avvenire, ma la spesa e i problemi per le riparazioni potrebbero renderla un'impresa antieconomica per il « cliente di tutti i giorni ». Questo certamente, finché non avrà dimostrato di poter vincere, come il Ford.

Fidato F/VC per il Red Rose

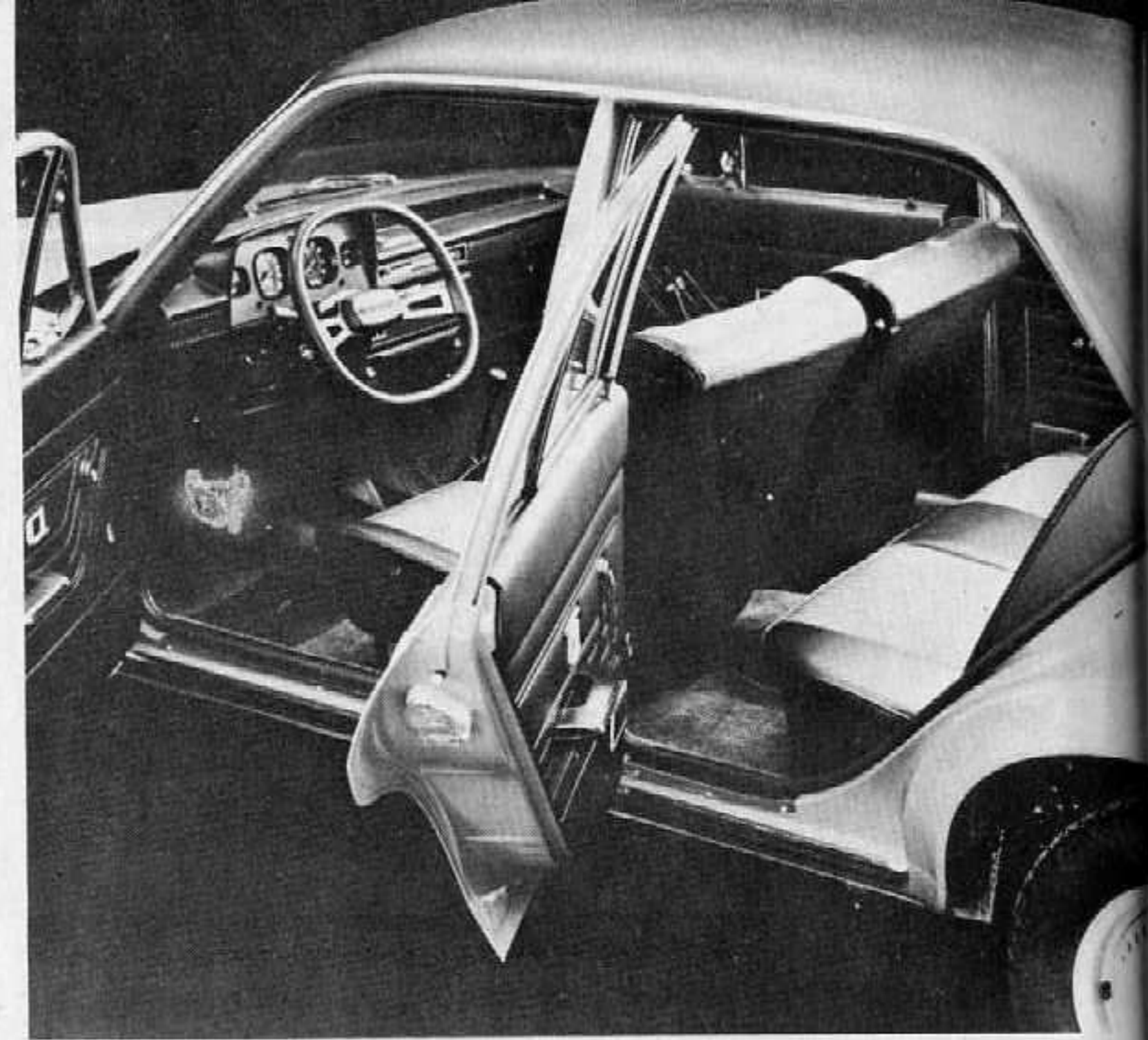
Il fidato vecchio FVC era una scelta diffusa avendo il preparatore Alan Smith, costruito una versione di 1970 cc, che pareva in grado di stare al passo con i più recenti motori Cosworth. Era inoltre molto sicuro e tanto il Red Rose che Raymond non ebbero mai problemi.

Anche Brian Hart aveva costruito un paio dei suoi BDA due litri in alluminio, per un paio di corse con la Crowne Racing. Il motore si dimostrò molto competitivo, contro i Cosworth BDG, ma avendo molti impegni in F. 2 Hart rinunciò poi a quel tipo di competizione.

Dopo la gara di apertura in Francia, il progetto Cosworth Vega alla conclusione defunse (avendo già dovuto essere morto da tempo) e la Cosworth riprese a sviluppare il più sicuro BDG. La Casa aveva adempiuto agli obblighi assunti con la Chrysler e il Cosworth Vega fu presentato in America quale il miglior piccolo motore sul mercato, anche se dubitiamo che Duckworth sarebbe stato d'accordo.

Il campionato di quest'anno è stato più vario che mai, ma quello del 1974 si annuncia ancora migliore, con una forte possibilità che un'altra marca faccia la parte del leone, anziché Chevron, Lola o Abarth Osella.

j. h.



Tutto cominciò con un equivoco. Nella conferenza introduttiva sulla Regent — come si chiamerà in Italia la BLMC « Allegro » — era stato fatto osservare che il volante a « quadratura del cerchio » presentava — non solo — certi vantaggi, ma che lo stesso motivo si riserbava nello styling delle ruote.

E noi, ai sette cieli per aver finalmente inciampato nella vettura con le ruote quadrate che sognavamo da tanto tempo, figuratevi la delusione quando abbiamo dovuto constatare che non era vero niente e che l'incessante andare filava via bello liscio nonché ultralivellato da quattro nuvolette di azoto.

Via, facciamo le persone serie e riferiamoci innanzitutto alla sospensione Hydragas, aggiornamento della Hydro-elastic ripresentata nell'occasione e senza dubbio fra gli aspetti più interessanti della neonata lambratese.

Sono in molti a definirla « nuova », questa sospensione, senza badare al colpo d'ariete che in tal modo viene indotto in più di una gallica circolazione sanguigna. Ricordiamo di aver letto a suo tempo da Parigi i commenti più scandlezzati e concordi nel definire indefinibile l'annuncio BLMC « Siamo i primi a proporre una sospensione OLEOPNEUMATICA », emesso venti anni dopo l'ormai storica Citroën « 15 CV SIX » del 1953.

Ora, o noi siamo distratti o gli amici francesi hanno scambiato una soluzione acquosa per olio minerale. Il quiproquo ha fatto da innesco e alcuni hanno deflagrato in una fiamma blu, prima assai di poter affermare una distinzione assai simile, ammettiamolo, a una sottigliezza. Comunque, dobbiamo confessare di non aver trovato il termine « oleopneumatica » e nemmeno « oleodinamica » nel non indifferente malloppo di letteratura distribuito dalla Leyland-Innocenti.

La Moulton Developments (madre della Hydragas) ci propina — è comprensibile — un cantico dei cantici volto, semmai, a distinguere meglio il

suo prodotto da altri sotto l'aspetto della grande semplicità, dell'assenza di pompe e — dice lei — del comfort da grande vettura, che assicura una buona maneggevolezza senza ricorrere a barre antirullo.

Su questo saremmo anche pronti a dichiararci d'accordo, col conforto romantico della nota distinzione fra « buono » e « ottimo ». Ma ci farebbe da scrupolo il ricordo piacevolissimo del misto stretto di Filadelfia (Calabria, non Pennsylvania), tredici chilometri tutti storti sui quali abbiamo constatato di poter tener giù oltre ogni nostra più rosea previsione.

Una barra o due, per contro, pensiamo non farebbero che bene riferendoci a classiche situazioni autostradali o parimenti veloci, ove sorga necessità di passare svelatamente dall'una all'altra corsia. In questi casi il dondolio, prescindendo dall'ampiezza comunque sopportabile, tende a una certa longevità o ripetizione ciclica sul ritmo (orecchiabile) di certi pezzi boccheriniani.

La « cicca » provvidenziale

Era evidentemente destino che dovessimo provare la « 1300 » e non la « 1500 » con la quale eravamo riusciti ad emergere dal pigiapigia delle richieste (a me, a me...). Ma la pimpante bialbero rosso fuoco ci accompagnava ahinoi per soli sette chilometri, appodiché ammutoliva improvvisamente ed ovviamente a metà sorpasso di un recalcitrante GS, in un dritto di cinquanta metri fra due curve in salita.

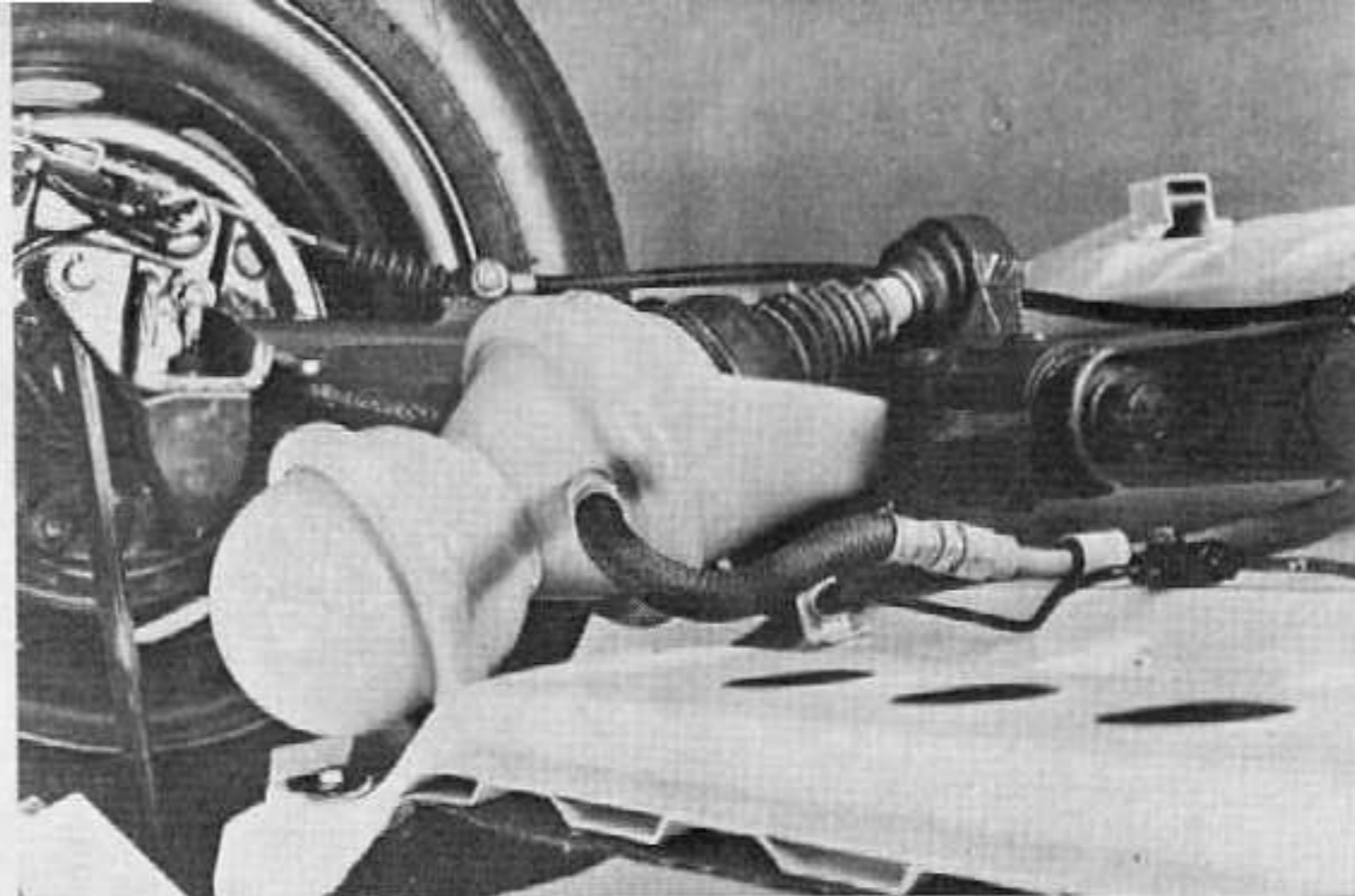
Filo dell'acceleratore rotto, situazione imbarazzante. Una cicca, oggetto che ogni diseredato butta via senza rimpianti, si rivelava un insperato capitale, consentendo di usare il filtro come spessore per mantenere il motore accelerato.

In tal modo risultava possibile un'inversione di marcia sul pendio e l'inizio del viaggio di rientro.

Poco dopo incrociavamo una spedi-

i 3 volti delle REGENT

1300	1300 L	1500 L
CRUSCOTTO E STRUMENTI Struttura in lamiera schiumata con rivestimento in ABS gofrato. Quattro strumenti (tachimetro, contagiri, livello carburante, temperatura acqua) e spie (direzione, generatore, fari abbaglianti e pressione olio).	come 1300	come 1300, più cassetto porta-oggetti con chiave.
VOLANTE Inglese, con inserto di sicurezza in espanso con scritta L-Innocenti.	A due razze, in acciaio verniciato, con corona e mozzo rivestiti in schiuma integrale.	come 1300 L
MASCHERINA RADIATORE In ABS nero con fregio centrale e scritta Regent 1300	Come 1300, ma con scritta 1300 L.	Come 1300, ma con scritta 1500 L.
MARCHI Regent: anteriormente sulla mascherina, in posizione analoga alle altre vetture di nostra produzione e sul cofano baule, parte verticale destra. L-Innocenti: rettangolare, sul cofano baule, parte verticale	Regent: nelle stesse posizioni della 1300. L-Innocenti: come 1300	Regent: nelle stesse posizioni della 1300. L-Innocenti: come 1300



La Regent, l'auto con il volante « quadrato », ha delle belle sospensioni Hydragas, di chiara origine BLMC, consistenti in un elemento idropneumatico singolo per ciascuna ruota. Questa è la post. destra



L'ALLEGRO (British Leyland Innocenti) ha cambiato nome per l'Italia (forse per i tempi che corrono)

La REGENT

si gusta in umido

sinistra. Quadro, sul fianco destro, tra passaruota e porta anteriore.

PORTATARGA ANTERIORE Staffe in lamiera fissate alla scocca.	come 1300	come 1300
PORTATARGA POSTERIORE Supporto in ABS nero centrale, con spostamento bloccetto apertura cofano baule.	come 1300	come 1300
LUCI TARGA Inserite nei paraurti posteriori	come 1300	come 1300
LUCE RETROMARCIA	Montata al centro, sotto il paraurti	come 1300 L
TETTO Verniciatura stesso colore vettura	Verniciatura opaca in colore nero o beige.	come 1300 L
PROFILATO INFERIORE FIANCATA	In acciaio inox	come 1300 L
BATTICALCAGGIO	In acciaio inox	come 1300 L
PROFILATI TELAIO VETRO PORTE	In acciaio inox	come 1300 L
PROFILATO GRONDINA TETTO	In plastica, con inserto in alluminio.	come 1300 L
BRACCIOLI In schiuma integrale.	come 1300	come 1300
PANNELLI INTERNI IN COLORE In masonite, rivestiti di p.v.c. imbottiti, meno pannello sotto lunotto.	Come 1300, salvo pannello sotto lunotto imbottito.	Come 1300 L
TAPPETI ABITACOLO In gomma nera	In moquette	come 1300 L
TAPPETO BAULE In gomma nera, solo parte orizzontale.	come 1300	come 1300
COPERTURA PARETE DIVISORIA ABITACOLO BAULE In cartone viplato.	come 1300	come 1300
POSACENERE POSTERIORE Incorporato nei pannelli porta (corpo in acciaio inox con inserto in finta pelle nera imbottita).	come 1300	come 1300
RIVESTIMENTO SEDILI In finta pelle.	In finta pelle e velluto.	In finta pelle e velluto, con bracciolo centrale al sedile posteriore.
MANIGLIE APPIGLIO PASSEGGERI Tre, fissate alla base del padiglione.	come 1300	come 1300
RETROVISORE INTERNO Con posizione giorno-notte (tipo Mini).	come 1300	come 1300

zione di soccorso che, in cambio del nostro mezzo claudicante, ci favoriva quello impiegato per raggiungerci: manco a dirlo, una « millitre ».

Rassegnati a goderci l'impressione di trainare una roulotte a rimorchio di un Minicooper, la... mini-Regent ci dava subito una piacevole smentita poiché, anche se il rumore era quello inconfondibile del 12H-753-X (leggi M. Cooper 1300 Export), non si aveva affatto la sensazione di portare a spasso l'elefante.

Al contrario, percorrevamo il chilometro da fermo in 35"2/10 sullo stesso dritto che, in senso inverso, stoppavamo a 24"6/10 sul chilometro lanciato. Questa dei due sensi è l'osservazione astuta che ci permette di non regalare al primo che passa il nostro amato cronometro: i 39"4 (saranno a pieno carico?) dichiarati dalla Casa sui mille metri da fermo, ci insinuerebbero altrimenti il sospetto di aver fatto le prove in un tratto in discesa degno di Thoeni.

Ne uscivano molto bene sia il motorino, d'altronde non bisognoso di presentazione, sia il cambio pronto all'innesto (con qualche riserva per la terza propenza a puntare e la retromarcia a « tiramisulaleva ») nonché scalato secondo i nostri gusti.

Gradite sorprese nel tratto nevoso

Le gradite sorprese non finivano qui ed affioravano in ulteriore sequenza nel tratto successivo, da noi scelto con una certa nequizia. Si trattava della Strada Statale 109, tratto Lamezia-Nicastro-Soveria Mannelli, comprendente il Passo di Acquabona, tanto bona che dal quattordicesimo dei suoi venticinque chilometri era neve e della più sdruciolosa. Non ci aspettavamo, sinceramente, una così notevole stabilità in traiettoria e soprattutto in decelerazione da parte di un veicolo col baricentro situato a 98 cm dall'avantreno, su 244 cm di passo.

Iniziamo pertanto in un regime di austerità pedalesca, per arrivare gradualmente ad appoggiare sul chiodo con fede adamantina, certi che le reazioni sarebbero rimaste controllabili. Percezione confermata dal fatto che siamo qui, a snocciolare la filastrocca, dalla solita scrivania e non dal Policlinico.

Ci balenava in queste condizioni l'idea che la Regent sia un piatto da gustare in umido, visto appunto il suo modo di comportarsi sul bagnato. Ci portavamo così fino al punto oltre il quale un certo nonsoché ci faceva presente che era in gioco l'estetica della carrozzeria e ritornavamo quindi sui nostri solchi dopo un'altra inversione a « U » da fare invidia a una grancevola, nonostante la trazione anteriore.

Il nostro vagabondaggio si concludeva quindi col rientro, che avveniva però con la già ricordata digressione a Filadelfia, favorita da sole e strada asciutta. Approfitando anche del traffico pressoché inesistente, potevamo così scatenarci in salita senza complessi ma anche senza alcun timore di ritrovarci involontariamente contromano, mentre altrettanto avveniva sulla discesa del ritorno. Aumentando la confidenza col mezzo, raggiungevamo in certe curve il « nirvana » della guida veloce consistente nell'azzeccare l'esatto punto di frenata e « puntare » come un'arma il muso della vettura verso il punto di traiettoria prescelto, con una semplice sbracciata di « quadrante ».

Non vorremmo sembrare prevenuti, ma dall'esperienza di Tropea non possiamo che uscire maggiormente perplessi a proposito di quanto osservato da « L'Equipe », cui non bastò a suo tempo una sola puntata per giustificare con inuffili confronti la complessità del sistema Citroen. La Casa parigina fu definita per l'occasione « pionnier de la suspension hydraulique » dopo vent'anni di onesta fatica nell'arduo campo dell'oleodinamica-oleopneumatica. A questo punto la Moulton potrebbe dire: « Nossignori, l'idraulico sono me! ».

Forti del fatto di non essere stati i primi a giocare, accogliamo quindi con

un sorriso la scoperta dei colleghi francesi per cui l'Allegro (Regent di casa nostra), « che vuol essere la prima vettura inglese del M.C. », non sosterrebbe il confronto con la GS a meno di non procedere « très doucement ». E saremmo tentati, fra un po' di tempo, di eseguire una piccola indagine demoscopica fra conduttori di GS per appurare se è vero che basta un'accelerata per trasformare la Regent in un puntino sul retrovisore.

Nel nubifragio la prova « 1500 »

Non ci rimane che dichiararci completamente soddisfatti del sistema Hydragas, come d'altronde facemmo a suo tempo dopo aver provato a Monza la GS 1220 e rimaniamo convinti una volta di più che la concordia, anche fra rivali, è più facile da reperire fra i tecnici che fra i sicofanti del progresso. Pronti, questi ultimi, a far leva su chiunque sia ingenuo abbastanza e quindi minchionabile con una perfettamente simulata preoccupazione per gli interessi altrui.

Potevamo finalmente provare la 1500L, ma solo nel pomeriggio quando su tutta la Calabria si scatenava un nubifragio di quelli che si vedono al cinema. In conseguenza, non potevamo mettere in cifre la sensazione di maggior virilità data dal nerboruto bialbero MAXI-14H da 79 CV/5600', sempre a corsa lunga ma un po' più prossimo all'aspetto « quadro » (76,2 x 81,3).

Ritenendolo interessante, ci riproveremo di ritornare su questo argomento dopo aver dato alla produzione il tempo materiale di assestarsi e metter riparo agli immanicabili malanni della dentizione. Però bisognerà anche vedere se gli interessi nazionali del mese prossimo, della prossima estate o, magari, di domani l'altro, non includeranno la stampa dell'automobile fra quelle sequestrabili per motivi di buon costume.

Giuliano Orzali