

L'ITALIA ferrarista impreca, ma...

(una lettera che vale
le centinaia ricevute
da MONZA in poi e
con le quali nel pros-
simo numero archi-
vieremo l'amarezza)

Il momento d'inerzia

«Peccato! con i soldi del Glen, i quasi trenta che si è pappati Reutemann, avrei voluto comprarci l'aereo!...». Se si volesse dar retta ad ogni frase che a caldo delle emozioni di corsa dicono un po' tutti i protagonisti, ci sarebbe da concludere, con queste pronunciate da Lauda dopo la sua nuova delusione del Glen, che egli non avesse troppa intenzione nemmeno lì di far buon gioco per Regazzoni. Ma stavolta non è così. Si è visto anche in tivvù che il suo rallentamento alle spalle di Pace per qualche giro iniziale mostrava l'intenzione di aspettare che Regazzoni uscisse fuori dalla mischia. Invece il luganese, dopo la partenza lampo (a proposito: vuol dire grazie a Watson che si è fatto bene da parte?), quando dopo aver infilato Fittipaldi si è ritrovato alla curva successiva di nuovo col brasiliano davanti mentre lui era lì che ancora smanicava, affondò man mano nelle retrovie. Depailler, Mass e C. che lo seguivano — lo hanno confessato — avevano persino pudore a attuare lo sgarbo e hanno aspettato un po' prima di decidersi a dargli l'umiliazione di infilarlo, loro che se lo aspettavano in lotta convulsa con l'ormai involatosi brasiliano. Ma tant'è. Al primo giro è finita l'avventura mondiale della Ferrari, così malamente portata alla angoscia finale per le note rivalistiche ragioni. E' finita tanto male (e amaramente) che si ha voglia di dimenticare subito, di evitare ulteriori analisi, tanto... il prodotto non cambia. Anche se fa una rabbia matta ripensare all'incredibile epilogo. Proprio nella corsa decisiva, lo ammettono anche i responsabili ferraristi, è stato assurdo presentarsi così depauperati tecnicamente, svuotati, con le macchine ridotte a pezzi! L'altra faccia dello scialo. La grande Ferrari, la squadra che ha rinunciato quest'anno a qualsiasi altra velleità agonistica e che aveva puntato tutto su due monoposto, con una spesa che si dice si aggira sul miliardo e 600 milioni, ti arriva al Glen, con gli ammortizzatori che fanno frullato d'olio nella camera

Se qualcuno a metà luglio (prima del GP inglese, per intenderci) mi avesse detto che quest'anno la Ferrari non avrebbe vinto il mondiale gli avrei riso in faccia, tanto mi sarebbe sembrata una cosa davvero assurda.

Adesso che Fittipaldi è campione del mondo, non so più cosa pensare. Invochiamo la sfortuna? Oppure diamo addosso alle varie case che forniscono gli accessori (gomme, ammortizzatori, spinterogeno, candele ecc.)? Oppure è colpa della direzione tecnica o sportiva che sia?

O forse sono stati i piloti che non hanno saputo sfruttare a fondo le indubbe qualità del motore e della macchina?

Dopo il Glen, Ferrari, secondo il suo stile, ha annunciato che giovedì 10 sarebbero ricominciate le prove della nuova 312 T.

Non si guarda al passato, non si recrimina. Ma, porca miseria, si analizzeranno le ragioni di una sconfitta che non sta nè in cielo nè in terra, sì o no?

Almeno per non commettere gli stessi errori l'anno prossimo!

Danièle Pagnutti - Padova

«elastica»? Sembra persino provocatorio.

Di tutti gli errori commessi fino al Glen, tattica o chiamatela come volete, quello delle macchine sciabordanti con gli ammortizzatori ormai inutilizzabili, è stata la più grossa! E adesso diventa anche arduo capirci qualcosa. A Monza, molle o non molle, 12.400 o 12.200 giri toccati dai piloti, la faccenda sembrava ancora rimediabile. Al Glen, in mezzo giro tutto è diventato irrimediabile. Tanto irrimediabile da lasciare l'amaro in bocca anche a



Lauda è fermo ed i meccanici lavorano attorno all'ammortizzatore. Il signore in completo da passeggio è Ed Alexander, gran capo della Goodyear, che sta chiamando Forghieri per chiarire che le gomme non hanno avuto alcuna colpa...

Fittipaldi. Come segnare un autogol all'avversario nella finale di Coppa al primo minuto e marcare un rigore dopo due!

Ferrari mostra di consolarsi: «Sono contento perché il bilancio '74 si chiude in attivo, speriamo di migliorarlo ora nel '75. Regazzoni ha dimostrato di essere diventato più redditizio, si è inquadrate in uno standard molto elevato. Il biondino fa con rapidità il giro veloce e impone il suo ritmo. Fittipaldi lo hanno favorito gli avvenimenti, sì, però che abbia messo insieme tanti punti, specie nei mo-

menti del campionato quando appariva più svantaggiato significa qualcosa: che è un pilota di tutto rispetto. E' andata così, la delusione è cocente. Ma non faccio drammi. Se c'era da svegliare qualcuno assopito, meglio...».

Non dice altro, ed è già tanto. Difficile individuare l'assopito. Che il dramma sia o no stato fatto resta affidato al segreto del suo studio, a pianterreno di Maranello, nella riunione-chiave del mercoledì post Glen. Qualche vetro ha tremato, c'è chi dice. Certo che il lunedì mattina stesso,

bon, è stata una specie di scoperta. In effetti è stato l'adattamento in via sperimentale di una innovazione che qualche frutto dove aver dato, se è stato corso il rischio di impiegarli (non per la prima volta ma certo non tra moltissime) proprio nella corsa-chiave. Sulla questione non si sbottonano in molti. I responsabili della Casa olandese, o meglio i tecnici che in genere seguono la Ferrari, proprio stavolta non c'erano. E ora non hanno molto da dire. E non vogliono.

L'ing. Forghieri è franco. Ancora venerdì scorso diceva: «Debbo ricevere indietro le macchine da Francoforte dove son tornate con l'aereo del circo. E poi soltanto potremo smontare anche gli ammortizzatori di Regazzoni. Per ora possiamo solo giudicare per certo solo sull'ammortizzatore anteriore destro di Lauda che abbiamo già constatato al Glen inutilizzabile. Però da questo a dire che la colpa è in assoluto degli ammortizzatori... Può capitare di tutto. Può essere che li abbiamo "chiusi" o "aperti" troppo, come diciamo noi in gergo. E certo che ci son mancate delle prove al Glen, eravamo troppo affogati con la storia delle macchine da ricomporre. E così Clay con la sua prova di pieno negli allenamenti liberi di domenica mattina deve essersi trovato con il colpo di grazia ai suoi ammortizzatori, con il carico pieno di carburante, mentre Lauda ha risentito più tardi del problema perché il sabato aveva usato il muletto e quindi erano stati sollevati meno i suoi ammortizzatori».

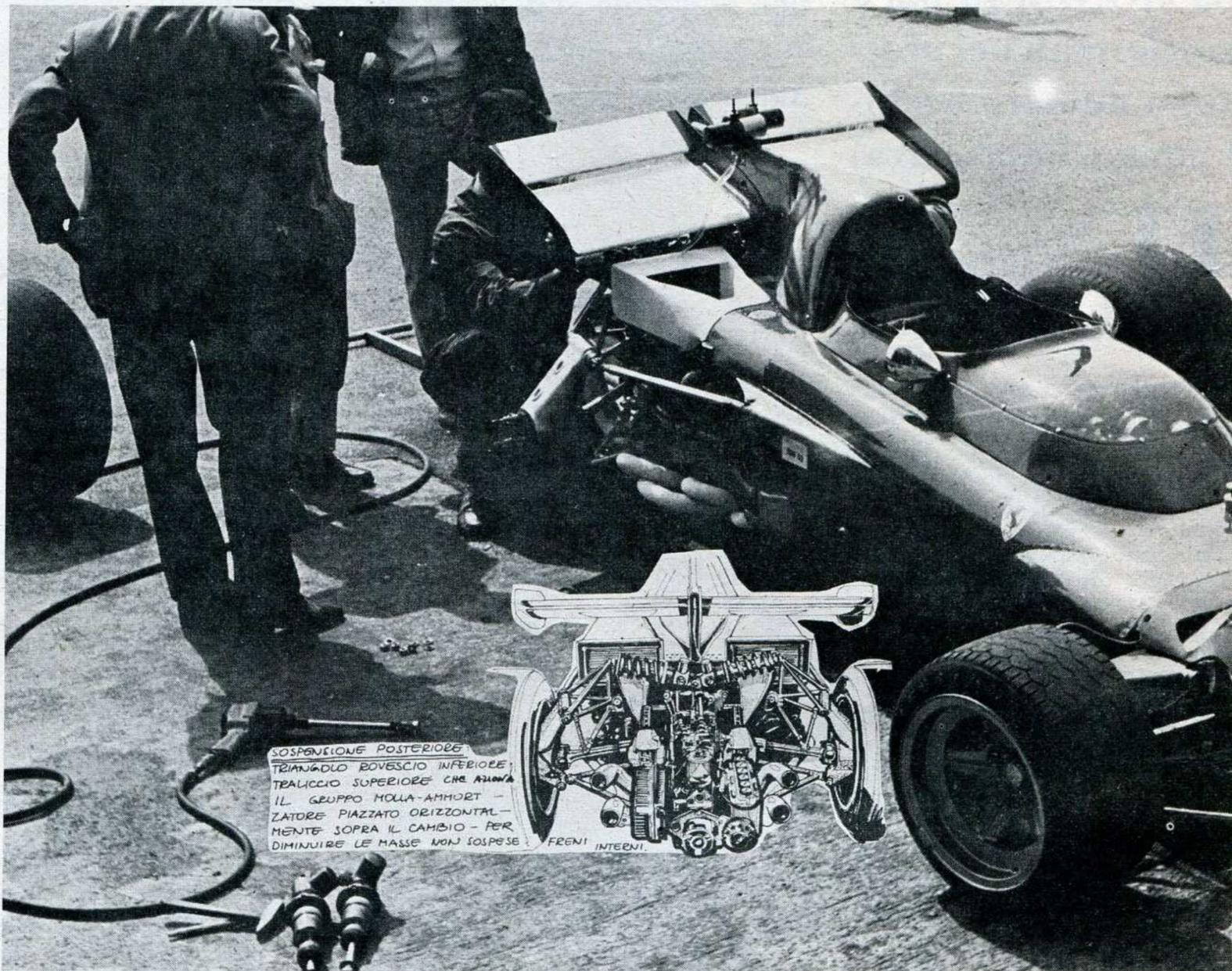
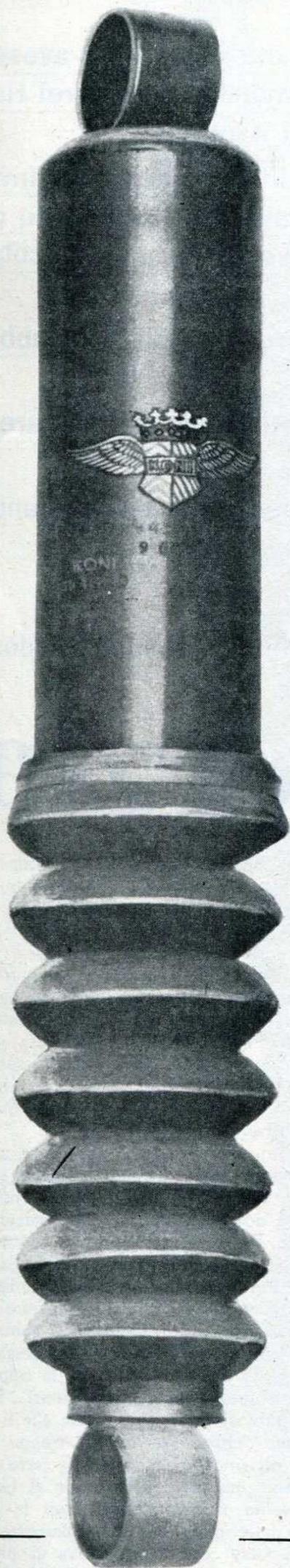
«Non recriminiamo, guardiamo avanti, — insiste Ferrari — l'importante è adesso che c'è la T a promettere soluzioni inedite (e fa capire di sperare anche in un avvenire meno discusso). La "T" che ha momenti d'inerzia del 13-14 per cento inferiori alla non fortunata B.3 ultima versione».

E dire che bastava un soffio d'inerzia (psicologica) in meno al Glen, perchè il risultato non fosse di un vice-campionato del mondo...

Marcello Sabbatini

Purtroppo ancora una volta dietro una sconfitta FERRARI c'è il timore di una scelta d'azzardo

Il «GIALLO» degli ammortizzatori



Facciamo qualche passo indietro, precisamente tre anni fa a Monza, interprete la Famosa B2; quella con gli ammortizzatori per aria, per intenderci. Vediamo nella foto che sopra l'alettone sono montate due scatolette cilindriche misteriose, mentre eravamo convinti che ci fossero (vedi il disegno di Buhner inserito) solo due cilindretti inseriti nella parte interna degli ammortizzatori: un chiaro ricettacolo per i gas inerti compressi

La differenza c'è ma non si vede

Sei anni fa la KONI produceva, ci sembra in collaborazione proprio con la Ferrari, il qui riprodotto machiavello, in apparenza l'immagine della semplicità. La sua definizione ufficiale era «Self levelling hydro-pneumatic suspension unit». Nonostante l'innocenza dell'aspetto, l'oggetto compendia in sé caratteristiche come:

- autolivellamento automatico ai vari carichi
- frequenza naturale costante ai vari carichi
- elemento sensibile alle variazioni di carico incorporato
- ridottissimo carico specifico.

Tutte doti che andrebbero perfettamente d'accordo con i problemi della Formula 1, accennati nel testo.

Se aggiudicarsi il Campionato Mondiale Piloti dipendesse da una giustizia forense, con facoltà di ricorso in Cassazione e in Appello, Fittipaldi «o Rato» avrebbe oggi più che mai di che preoccuparsi. Ma per nostra disgrazia (?) lo sport che ci appassiona ha, fra i pregi che lo distinguono una componente essenziale rigorosamente meccanica: vale a dire che sarà sempre giusto e magari piacevole ascoltare la voce del cuore, ma solo a condizione che si esprima con cognizione di causa.

E qui c'è da farsi venir subito un coccolone, se la facondia è d'obbligo, perché il tema è fra quelli che inibiscono anche i più smaliziati specialisti del controsterzo verbale; ma anche se il rimedio c'è e consisterebbe semplicemente nell'occuparsi d'altro, non abbiamo registrato assenze di rilievo nel coro di cui attualmente rimbomba questo paese di Santi, di navigatori e di idraulici.

Ci risulta che a Maranello siano in corso, mentre scriviamo, quegli scambi di vedute necessari e sufficienti a trasformare una sconfitta in una esperienza. Non ci aspettavamo quindi alcun comunicato ufficiale da parte della Ferrari anche se, a questo punto, varie voci han fatto in tempo ad attraversare l'Atlantico.

Ci meraviglia invece l'esito di una nostra domanda al Rappresentante per l'Italia della KONI ammortizzatori: con la sua ben nota cortesia, il signor Ugo Weiss si è fatto in quattro per documentarsi e saperci dire se, come corre voce, le unità montate sulle 312 al Glen fos-

sero di tipo particolarmente adatto a quella pista e diverse da quelle impiegate in precedenza.

Con un sì o con un no si liquidava la faccenda ed era tutto ciò che ci interessava per il momento; viceversa, venivamo a sapere, sarà necessario procedere alla ricognizione sulle vetture di ritorno dalle Americhe onde stabilire che tipo di ammortizzatori avessero sotto. Dato e non concesso che ne facessero uso.. ci vien da aggiungere, ma fin qui va ancora tutto bene in quanto un fornitore non è tenuto a conoscere i fatti di ogni suo cliente.

Piuttosto, non ci tornano i conti quando la Casa di Oud Beijerland ci favorisce sua sponte un supplemento non richiesto di informazioni: classifica «annotata» del G.P. USA, dalla quale riapprendiamo che, salvo il terzo (Hunt) ed il sesto (Depailler) che montavano Armstrong, tutti i primattori facevano capo a KONI.

Inoltre, il Campionato Mondiale Piloti, il Mondiale Costruttori, il Mondiale Marche, l'Europeo F. 2 e giù giù fino, forse, allo slot-record di Danilo Baggio facevano tutti parte dello stesso curriculum vitae.

E questo, scusate signori della KONI, non ci sta bene: non solo perché non ve lo avevamo domandato ma anche (e soprattutto) perché ci costringe a pensare al Carducci, alla sua «Faida di Comune» e allo sconcio suon di risa che manda «en vache» le buone maniere.

Se ci riferiamo alla prima notizia, strapelata da fonte ineccepibile che di più non si può, l'avaria lamentata sulla macchina di Lauda consisteva nella lesione (o nel difetto di tenuta) della « camera che contiene l'azoto compresso ». Pel Clay, stesso discorso. Alto là: prima di correre col pensiero alla « *Self-levelling hydro-pneumatic suspension unit* » della KONI, tanto vale che vi fermiate ai più quotidiani « De Carbon » re-inventati praticamente da tutti gli attuali costruttori. Può darsi benissimo che gli ammortizzatori standard sulla 312B siano proprio di questo tipo, nel qual caso la scagogna più nera sarà l'unico responsabile di un colpo gobbo assolutamente imprevedibile.

Come può darsi — il che è gratuita opinione di chi firma — che la

te variabili con la velocità. Se pensiamo a un frenatore modello chicane di Monza, quattro conti in croce ci dimostreranno che l'alettone alleggerirà la sua azione di schiacciamento di un'ottantina di chili quale semplice conseguenza della decelerazione. Pari pari come se un robusto passeggero scendesse al volo perché lui è bersagliere e l'hanno abituato così. Capito perché, Chapman ed altri, preferivano l'ala appiccicata sui portamozzoli?

Naturalmente occorrerà fare ben qualcosa nei confronti dell'omaccione che sale e che scende: visto che non si riesce a coglierlo sul fatto — il furbacchione — e a cacciarlo a pedate, il minimo indispensabile acciocché la « biposto » non strofini la panza per le terre saranno molle matrimoniali in luogo di quel-

Niente di strano se l'altezza da terra aumenterà di tre bei centimetri o qualcosa del genere nel corso della gara, cosa che è sufficiente ad elevare del doppio i centri di rollio con festose variazioni nel comportamento del carro. Correndo al N'ring, questo potrebbe significare una macchina diversa per ogni giro di pista.

Tutto sommato, cominciamo a intravedere la convenienza di un qualche marchingegno auto-livellante inserito nella sospensione. Cosa che altri hanno rilevato ben prima di noi, dedicando tempo e fatica alla soluzione di questo problema. Fra questi, quando si dice la combinazione, ecco la Ferrari di qualche anno fa che su alcune vetture di produzione sperimentava un sistema KONI idropneumatico atto a mantenere il vei-

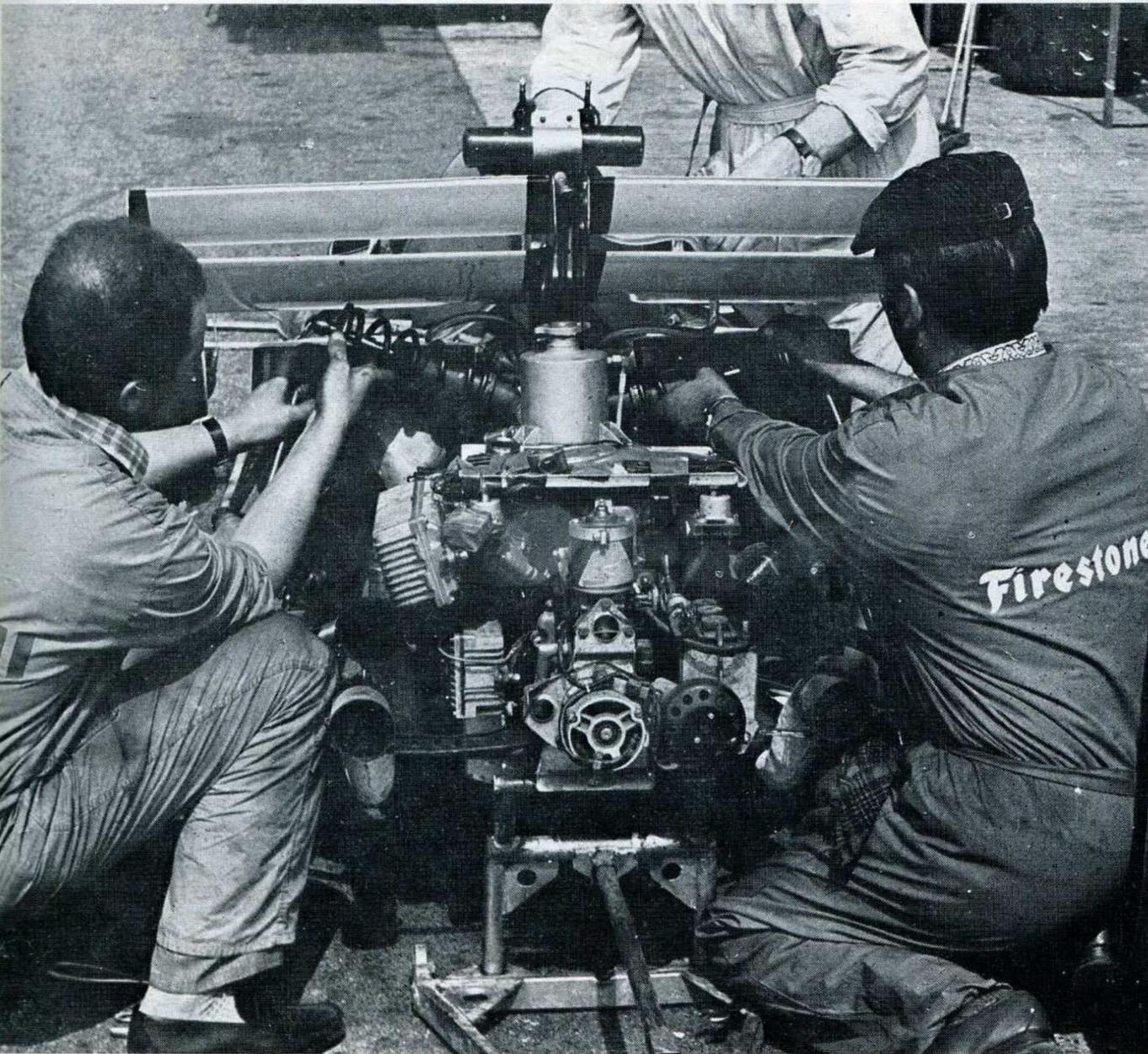
Per non parlare della sospensione « Roll-Free » della Automotive Products, oggetto di manifesto interesse da parte della famiglia corsaiola fin dalla sua nascita, avvenuta agli inizi del '72. Le garanzie offerte vanno da un'altezza invariabile al mantenimento delle quattro ruote in contatto col suolo in ogni istante e cogli angoli dovuti, in ossequio a madama motricità. Premio di consolazione, un marcato e regolabile effetto anti-dive/anti-squat.

Non è neanche, badiamo bene, che queste idee ci vengano così perché piove o, tanto meno, perché siamo bravi. Stiamo anzi andando piuttosto sul sicuro, poiché non è la prima volta che registriamo aspirazioni idropneumatiche da parte di chi sa bene il fatto suo in Formula Uno e lo dimostra.

A sinistra, un'altra vista, più dettagliata della vecchia Ferrari B2. Si notano, uscenti dalle carcasse dei due Koni, un paio di tubetti che collegano gli ammortizzatori alle camere cilindriche sopra



O bella, ma non era olio? Ecco che nelle parti centrali dei cilindretti, si introduce — e se ne misura la pressione — aria compressa ad un congruo numero di atmosfere. Solo per evitare « bolle »?



Ferrari avesse rinunciato fin dalla B2/1 alle « camere a gas » in omaggio al solito vecchio principio del « ciò che non c'è non si rompe ».

Fatta la doverosa professione di ignoranza, tanto vale esporsi ad ulteriori brutte figure: vediamo per quale motivo si possono verosimilmente desiderare i servizi di un gas in pressione, visti il pro ed il contro implicati nella faccenda.

Lo « snervamento » dell'olio dovuto all'aerazione ci sembra un inconveniente più temibile nelle gare tipo Le Mans, dove fra l'altro un cambio di ammortizzatori può non pregiudicare il risultato.

Quando invece si debbono percorrere 400 km, sia pure alla morte e con 2 « G » di accelerazione inerziale sempre presenti lungo uno dei tre assi, ma dopodiché si montano unità nuove, ci pare che una maggior semplicità possa costituire un vantaggio per il motivo già detto.

Se finalmente consideriamo altri piccoli problemi che si presentano al progettista, tel li che incominciano i « però ».

Tanto per gradire, cominciamo a considerare il fatto che sulla massa sospesa gravano carichi allegramen-

te a una piazza che basterebbero per scarrozzare il cocchiere. Non tutto il male viene per nuocere, d'accordo, poiché le molle dure permetteranno una minor altezza da terra senza spanciare in frenata o in atterraggio. Si dà il caso tuttavia che la maggior robustezza delle molle implichi una maggior frequenza naturale di oscillazione e ciò non solo detrae dal comfort di Ponzio Pilota — fatti suoi...! — ma, perdindirindella, va direttamente a scapito della tenuta di strada.

Ormai siamo lanciati e c'è posto per un'altra considerazione. Al passeggero schizofrenico appena visto faremo bene ad aggiungere un altro clandestino dalle abitudini più sedentarie, ma non per questo meno fastidioso.

Ci riferiamo a quel 20 per cento di peso-macchina nel quale possiamo riassumere la variazione che ha luogo nel corso della gara a causa dello svuotamento dei serbatoi benzina. Si tratta di un valore medio riferibile alla F. 1 e non è neanche il peggio di ciò che può capitare a questo mondo: a Indianapolis — pare — siamo sul 25 per cento ma con minor varietà di situazioni dinamiche.

colo sempre alla stessa altezza da terra mediante il mantenimento a un valore predeterminato della distanza centro-centro di ciascun ammortizzatore... pardon, suspension unit.

Ecco, sotto questo aspetto saremmo pronti ad apprendere l'eventuale esistenza di celle pressurizzate che (purtroppo) hanno fatto « Pffft » con le spiacevoli conseguenze del caso. Naturalmente utilizzandole in corsa dopo averne pienamente determinato il comportamento nelle più diverse e probanti condizioni di carico, come dire a serbatoi pieni, cosa che forse al Glen non è stata fatta sulle B3.

Sarebbe forse il caso del sistema KONI ripetutamente citato, visto che il tempo di portarlo a maturazione è più che trascorso. Come non mancano eventuali alternative in commercio, alcune addirittura standardizzate come il sistema Armstrong già di serie sull'Austin 3000 felice memoria.

E siccome non c'è due senza tre, citeremo ancora il sistema Boge in dotazione agli aristocratici posteriori della Range Rover nonché delle grosse BMW.

Insomma, non pretendiamo di fare scoperte brillanti rimarcando ancora una volta che lo stato attuale dell'arte riesce solo a standardizzare delle mostruosità (e ci riferiamo solo alle migliori F. 1) per il semplice fatto che non c'è il tempo — e il finanziatore rischiatutto — che permettano di uscire dal compromesso.

Quando poi si battono strade diverse da quella standard, con soluzioni che non sono quelle della « cooperativa », abbiamo sotto il naso l'esempio BRM per ricordarci che andar forte può sembrare più facile di quanto sia in realtà.

E la Ferrari quanto a questo sfugge ad ogni catalogazione come ben sanno i fornitori. Scoprire che è diversa dalle altre compilando una lista di referenze ci sembra ozioso anche perché, guarda caso, dalla lista mancano due Ferrari che hanno avuto noie agli ammortizzatori; una delle quali, magari, sarebbe stata inserita al primo posto fra i clienti soddisfatti se, proprio per questo motivo, non avesse perso il Campionato Mondiale.

Giuliano Orzali

Molto sportivamente il vice campione del mondo ha chiarito la «fortuna»

REGAZZONI rende giustizia a FITTIPALDI

CLAY REGAZZONI alla TV svizzera-italiana e lo interista Pablo Falletti. Siamo tre giorni dopo il Gran Premio degli Stati Uniti e c'è da credere che le idee siano decantate, chiarite. Udiamo ripetere pressapoco quello che abbiamo udito da Regazzoni e dalla gente della Ferrari da domenica pomeriggio in poi. Cose scontate, o risapute. Però ci capita di drizzar le orecchie, per qualche « novità » insospettabile.

A proposito della macchina, infatti, Regazzoni dice:

« Il vero handicap della Ferrari è costituito dal fatto che molti suoi pezzi (telaio, cambio, motore) vengono costruiti in casa e dunque spesso non c'è il tempo materiale per un collaudo accuratissimo... ». Parla, Regazzoni, di un leggero stato di inferiorità dovuto a questo fatto.

Questa è proprio nuova! Fino ad oggi la gente che sa delle corse, e che ne conosce i problemi, aveva creduto proprio tutto il contrario. La gente che sa come sono le cose nel mondo tecnico legato alla F. 1 sa che in stato di inferiorità sono quelli che debbono rifornirsi al « supermarket » dello sport, alla Cosworth, alla Hewland, (cambi), eccetera. Se questa gente chiede una modifica la ottiene... ma dopo mesi e mesi e soltanto dopo che i fornitori hanno affettuato collaudi e collaudi, e dopo che ci sia stato il tempo di farlo compatibilmente con gli impegni produttivi.

Alla Ferrari, invece, possono far prestissimo e cambiare qualcosa, appunto perché non sono legati a nessun altro, per moltissime cose, e possono rapidamente trasferire sulle macchine che vanno in pista le esperienze d'officina. Parliamo soltanto dei motori, e vedremo come certe modifiche alle testate siano state eseguite in tempi sbalorditivi.

Circola una leggenda, a proposito di una certa testata del motore 12 cilindri a V che parla di una settimana dal momento in cui l'idea disegnata fu approvata a quello in cui la testata di nuovo disegno era montata su un motore che girava al banco di prova. Un procedimento che è costoso, ma non certo lento, e che mette la Ferrari in posizione di privilegio, non di svantaggio. Il discorso vale per i campi per le trasmissioni, per moltissimi altri particolari.

Ci meraviglia che Regazzoni, ragazzo intelligente, abbia tirato fuori un argomento del genere, perché proprio non sta in piedi.



« Prima che un avversario Emerson è un amico », ha tenuto a ribadire Regazzoni alla TV Svizzera. E questa foto, scattata dopo la conclusione del decisivo (per il titolo a Fittipaldi) Gran Premio USA, lo sta a confermare

Meno sorprendente (per AUTO-SPRINT) invece la rivelazione che a Montecarlo esistessero « precise disposizioni di scuderia perché chi partiva doveva essere protetto dal secondo » (nel caso LAUDA). Fa un poco anche a pugni con le dichiarazioni ufficiali della squadra, secondo le quali non sono mai stati impartiti ordini, ma lasciamo perdere... (e vi rimandiamo ad altra nota in proposito n.d.r.).

Quello che è importante è che Regazzoni smentisce la possibilità di sabotaggi (ma quale mente può averla partorita, una idea simile?) e che, alla fine, confuta la leggenda del Fittipaldi fortunato. Ci ha fatto tanto piacere, registrare quel che Regazzoni ha detto perché, venendo dal diretto interessato il chiarimento è in pratica un punto fermo, sul quale speriamo che nessuno ritorni.

« Fittipaldi, lo vorrei chiarire ancora una volta per tutte, prima che un avversario è un amico. Sì, è probabile che quest'anno sia stato più fortunato di me, ma non dimentichiamo che per sfortuna perse il mondiale dell'anno scorso. Dunque la sorte gli ha restituito quello che gli aveva tolto. Peccato che lo abbia fatto a spese mie ».

● A LUCA MONTEZEMOLO deve bruciare il fatto di non essere riuscito a concludere vittoriosamente il suo primo anno di direzione sportiva, se sta ripensando al progetto di chiudere con Maranello per lanciarsi nell'empireo Fiat, così da restare con Ferrari anche per il 1975.

● Confidenze dei boxes Ferrari nelle ore della vigilia. MONTEZEMOLO: « Regazzoni si è scaricato psicologicamente con l'incidente delle prove private ». FORGHIERI: « Abbiamo un difetto ai freni che proprio non riusciamo a risolvere. Clay dovrà partire svantaggiato ». LAUDA: « Troppi guai, non saprei cosa suggerire per mettere a posto la macchina di Clay ». Non c'è che dire, l'atmosfera ideale per tenere su il morale dello svizzero.

● Detta sempre da quello che ad HOCKENHEIM F. 2 aveva confidato

« con Mayer o Tyrrell alla direzione, la Ferrari sarebbe stata campione del mondo a Monza »: « Alla Ferrari dicono che statisticamente i favori vanno a 21 motori Cosworth contro due motori Ferrari e due BRM. Però a Maranello in un anno spendono quanto spendono tutti e dieci i team con il motore Ford messi assieme. Date una Fiorano ed i soldi per gestirla anche agli altri e poi vedremo ».

● HELEN STEWART avrebbe scommesso dei bei soldi sulla vittoria di Regazzoni. All'insaputa del marito però. Per l'esattezza, 1000 franchi svizzeri.

● PAPA' FITTIPALDI avrebbe voluto una classifica del « G.P. USA » così: « Scheckter in volata su Lauda, Emerson e Regazzoni ». Come dire che anche le radiocronache hanno la loro esigenza.

In queste parole c'è ancora, velata, l'accusa di « fortuna », ma con l'implicito riconoscimento della « normalità » di queste cose. C'è comunque il punto finale a una diceria che nelle ultime gare aveva preso ampiezza notevole, e del tutto gratuita. Ve ne parliamo in altra parte del giornale.

Siamo d'accordo con Regazzoni per quanto riguarda il G.P. d'Argentina, durante il quale egli è stato sublime, anche se se ne sono accorti in pochini. Dice che « In condizioni normali avrei sicuramente vinto »; non siamo del tutto d'accordo, perché in condizioni normali, vale a dire con Reutemann non svantaggiato nel finale (come è stato) sarebbe stato l'argentino a vincere. E con quei punti il suo gruzzolo sarebbe stato migliore, nella fase finale. I punti non guadagnati in Argentina, insieme con quelli perduti in Austria, sono — secondo Regazzoni — quelli mancanti alla somma totale che avrebbe portato al titolo mondiale. Ci sono, a mio avviso, anche quelli di Monza, da tenere in conto.

Comunque adesso è inutile riproporre queste recriminazioni, alle quali non c'è rimedio.

f. l.

Il gran sospiro MARLBORO

● L'unica grossa paura di quelli della Marlboro era che fosse SCHECKTER a vincere il casco iridato. Con Emerson o Clay i programmi di conferenze già preparati in anticipo, non sarebbero cambiati, perché entrambi sono legati alla casa di sigarette, ma il sudafricano no. Stewart apprezza Lauda forse anche perché Niki in fatto di soldi non ha nulla da invidiare allo scozzese. Infatti l'austriaco come manco distribuisce le sue foto, pagate tra l'altro dalla Ferrari e dalla Marlboro, con autografo.

● Dato che a comandare il « Jumbo-jet » dell'Alitalia che ha riportato in Italia tutti i componenti della spedizione ferrarista oltreatlantico, oltre ad Arturo Merzario, c'era MARIO RADICELLA, Niki Lauda ha potuto togliersi la soddisfazione di assistere al decollo e all'atterraggio. Per un perfezionista come « Bunny » il cockpit di un aereo è il massimo della soddisfazione, una « bella donna » secondo i maligni.

Meno tenero il campione del mondo nel giudicare le «sfortune» FERRARI

«Non mollare» la ricetta di EMERSON



L'abbraccio di Maria Helena Fittipaldi al marito, nel «winner circle» del Glen. Come si può notare, Maria Helena ha tempestivamente calzato un cappello con la scritta «Campione del Mondo 1974», preparata dalla Marlboro

JACQUES LAFFITE è stato ancora bravo al Glen, si è ben qualificato con la macchina di Williams. Pare che resterà davvero come compagno di Merzario, se tutto va per il verso giusto nelle trattative che Williams sta conducendo con sponsor importanti. Laffite non è stato quasi mai a bighellonare con gli altri, durante i tempi morti della permanenza a Watkins Glen, ma è andato a pescare trote nei ruscelli della zona. Non avendo portato con sé l'attrezzatura che ha di solito, si è comprata una canna in loco. E' accanito pescatore e durante i suoi spostamenti si ferma spesso a tentare la cattura di trote, come aveva fatto in Val d'Aosta tornando da Monza. Solo che quella volta si era messo a pescare in un torrente protetto e dove la pesca era proibita...

● A MOSLEY la mancata qualificazione di Stuck e l'uscita di strada di Brambilla nel corso delle ultime prove non ha fatto piacere. A chi gli chiedeva cosa fosse successo a Vittorio, l'avvocato inglese (pare sia diventato il titolo di studio obbligatorio per dirigere un team di «Formula 1», Mayer e Montezemolo testimoniano) risponde gelido «Non lo so e non lo voglio sapere. Andate a chiedere a Brambilla».

ANDRETTI non gradisce più MERZARIO

● Il MERCATO PILOTI è fermo. L'unico posto libero oltre a quello della McLaren, coperto da Mass, potrebbe essere quello della seconda Parnelli. L'impressione è però che dopo gli ultimi exploits di Merzario, Andretti, anche se riuscisse a risolvere i suoi problemi con la Firestone, non sia più molto sicuro di volere il «fantino» come compagno di squadra.

● ARTURO MERZARIO: «Non lo avrei mai creduto che proprio un estintore avrebbe "mandato in fumo" i 18.000 dollari che stavo per guadagnare con il mio quarto posto».

● Pare che la nuova F. 1 di Wilson Fittipaldi abbia delle soluzioni tecniche innovatrici, ma soprattutto dei colori molto originali e con pretese artistiche. A guidare l'équipe tecnica del team Fittipaldi, è stato chiamato il messicano Joachino Ramirez, che lascia così la Tyrrell.

NEW YORK - Emerson Fittipaldi ha dedicato poco tempo al relax, dopo la conquista del secondo titolo mondiale. A Watkins Glen, alle undici di sera, dopo la corsa, era ancora in tuta, ad accogliere con un bicchiere di champagne in mano la notizia del ritiro dalle competizioni del suo compagno Denis Hulme, al cocktail della Goodyear. Qualche minuto dopo, giusto il tempo di fare una doccia e cambiarsi d'abito, era già ad un pranzo dato in suo onore dalla Texaco.

Sono stati i primi dei molteplici impegni pubblicitari cui il neo campione del mondo dovrà dedicarsi nei prossimi mesi. Dire che non avrà un minuto di sosta è forse poco, se si considera che dopo essere andato in questa settimana ad Indianapolis a provare la «McLaren» di Rutherford, con la quale forse sarà al via della «500 miglia» del 1975, per accompagnare la moglie e la fi-

stanza, con inclusa reazione di cordoglio per Regazzoni.

— Dovendo fare dei conti, chiediamo, quanta fortuna hai avuto tu quest'anno, e quanta sfortuna ha avuto la Ferrari?

Gli occhi del «rato» si fanno piccoli: «Posso rispondere solo se mi si dice quanta sfortuna ho avuto io l'anno scorso, e quanta fortuna ha avuto Stewart. Perché se la sfortuna della Ferrari si calcola in base alle undici pole positions, ricordo che lo scorso anno Peterson con una Lotus eguale a quella che guidavo io ne fece nove, mentre un paio le feci io. Nelle corse la fortuna o la sfortuna sono appigli troppo facili. Certo delle volte qualcosa non va e non si sa con chi prendersela, perciò si preferisce addebitare il tutto alla sorte. E' una cosa tipicamente latina d'altronde. Gli anglosassoni in queste cose sono differenti. Potranno sbagliare nell'indicare un colpevole, però non si mettono mai con le mani conserte ad aspettare che le cose cambino da sole. Sia chiaro che io parlo per me, perché i fatti della Ferrari non li so e non li voglio sapere.

«Se dovessi fare il punto posso dire solo che loro avevano un buon motore su una ottima macchina. Perciò, fatta eccezione per il Nurburgring, dove come colpevole si può indicare solo il «vecchio» Hulme, per non ricorrere alla sfortuna, diciamo che nel campionato su alcune piste gli italiani si sono adattati meglio della nostra squadra, mentre su altre il vantaggio è passato a noi. La mia opinione però è che in questo campionato non è esistita una macchina vincente in senso assoluto, come poteva essere la Lotus '72" due anni fa, ma tante buone macchine, da mettere a punto circuito per circuito. Quattro volte ci siamo riusciti noi della McLaren, mentre tre volte ci sono riusciti quelli della Ferrari, della Brabham e della Lotus.

«Quello che io considero il mio vero "asso nella manica" nella lotta contro le Ferrari è invece un altro. Cioè il fatto che dopo il Nurburgring e l'Austria, quando tutto sembrava perduto, nella squadra McLaren nessuno ha perso l'entusiasmo, ma anzi l'ha raddoppiato. A Monza, in Canada e a Watkins Glen, Mayer e Coppuck mi hanno dato sempre la macchina in condizioni perfette».

— Però la faccenda che tu di sorpassi ne hai fatti pochi, ha fatto dire a qualcuno che in fatto di «ragioniere del volante» (il titolo che contraddistinse Fangio ed in altre occasioni Stewart) Fittipaldi è superiore a chiunque.

Gli occhi di Emerson cambiano espressione «Se come corro io vuole dire essere più bravi di Fangio o di Stewart accetto il complimento. Altrimenti sono io a chiedere: in Brasile chi ha passato Peterson, in Spagna che è risalito fino al terzo posto, in Belgio chi ha passato Regazzoni, in Olanda chi ha passato Scheckter e Hailwood, a Monza chi ha passato in variante Peterson? a Watkins Glen è ovvio che con Regazzoni fuori corsa e Jody davanti a me non ho corso rischi, ma in altre occasioni, come a Montecarlo o a Brands Hatch o a Monza stessa, cosa avrei dovuto fare uscire di strada per fare contenti questi critici? Oggi in F. 1 si sorpassa solo se si ha un mezzo decisamente superiore a quello degli avversari, altrimenti un pilota deve contare solo sulla possibilità di avere sempre la macchina nel modo migliore, di guidare sempre al limite delle sue possibilità e di arrivare in fondo. Personalmente cerco di attenermi a questa ricetta ad ogni corsa. E se ho vinto il campionato del mondo non deve essere proprio sbagliata!».

Tito Zogli

VITTORIA delle VERGINI

trovare i motivi per giustificare il proseguimento delle richieste finanziarie (se non gli aumenti).

Honny soit qui mal y pense. Il nostro è discorso generico e qualsiasi riferimento a fatti e personaggi realmente accaduti ed esistenti deve essere considerato non soltanto casuale, ma addirittura voluto da chi si identifica o identifica certi fatti suoi.

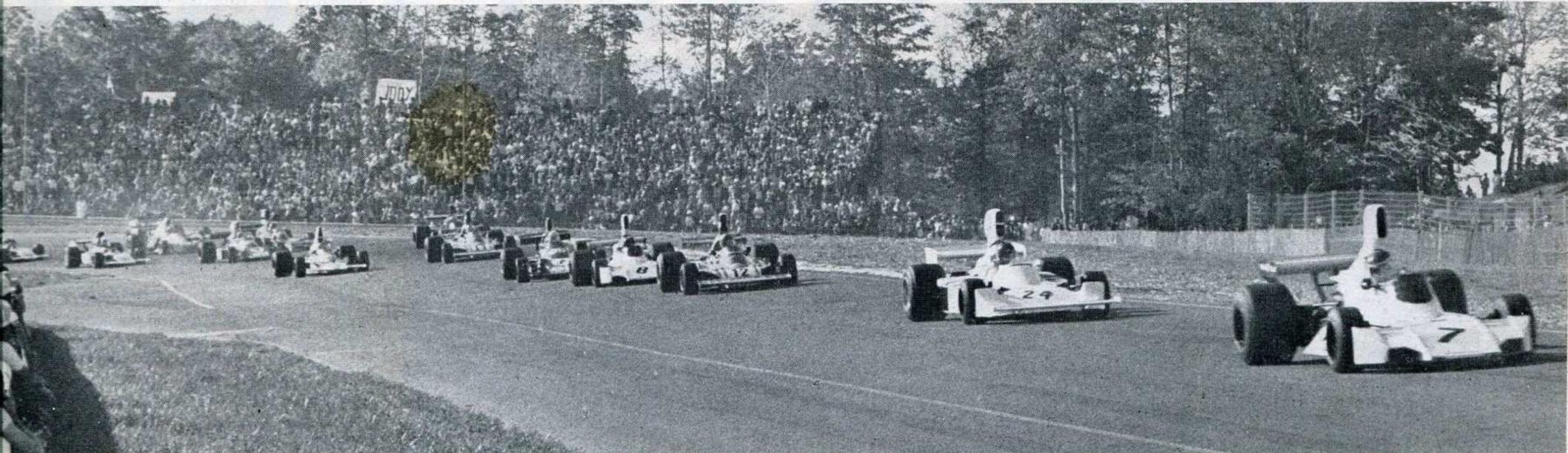
Resta il fatto incontestabile. Bernie Ecclestone (Brabham) non ha finanziatori e tiene in piedi la sua squadra, concedetemelo, in maniera piuttosto buona. Guardate un poco quel che ha ottenuto quest'anno. L'estroverso e molto « chiacchierato » Lord Alexander Hesketh si rifiuta ostinatamente di aver finanziatori, e regge la sua

Con un solo tecnico, con una squadra di meccanici ridotta all'essenziale, per via degli stipendi da pagare, Ecclestone ed Hesketh conducono la loro stagione in maniera piuttosto brillante. James Hunt, pur se con qualche battuta a vuoto, è sempre tra i primi; Carlos Reutemann (ed anche Carlos Pace, oltre che John Watson), è della pattuglia di punta in ogni Gran Premio, e con tre vittorie è primatista di vittorie insieme con Peterson e Fittipaldi. Senza sponsors, senza far tanto baccano, senza innescare o alimentare polemiche. Meditate, fratelli.

Che ci faccia piacere, quanto sopra, non vi son dubbi. Noi siamo dei semplici, e probabilmente sono le affinità elettive che ci avvicinano alla gente

ciato a temere che finisse come in Argentina. Si era rotta la cuffia di gomma che protegge il giunto del semiasse di destra, e col polverone che c'era su questa pista c'era il rischio di un grippaggio, che poteva diventare rottura della trasmissione. Figurati che non eravamo ancora a metà corsa, quando è successo. E l'ho visto, nello specchietto, il pezzo di gomma che sfarfallava. A parte la mia paura, questo fatto ha provocato il successivo distacco di Hunt, perché il grasso del giunto, quasi liquefatto dal calore, uscendo dalla cuffia rotta gli è andato in faccia. E così ha dovuto di nuovo mollare. Meno male che è finita bene ».

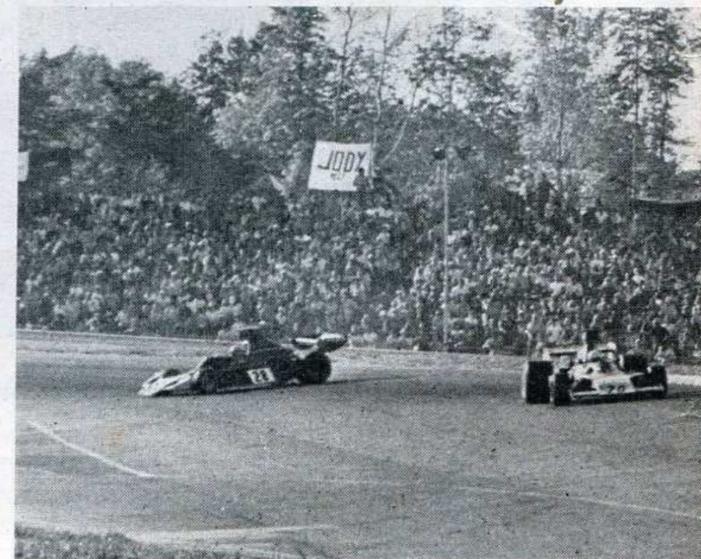
Altrettanto semplicemente ci ha rac-



Gran Premio degli USA, uscita dalla prima curva: Reutemann è in testa, e scruta nello specchio chi lo insegue. Sono Hunt, Lauda, Pace, Scheckter e Regazzoni, che ha affiancato Fittipaldi che è alla sua destra. Ottima la partenza dello svizzero, e mettendosi davanti al rivale sembrava gioco fatto



Qui sopra, al quinto giro Merzario, uscito dal gruppone, aveva già superato Regazzoni, seguito da Laffite, Jarier, Ickx e Depailler. A destra, Watson, cercando di resistere a Merzario, si è girato



DALL'INVIATO

WATKINS GLEN - Prima, seconda terza, tra le 25 macchine che hanno corso nel Gran Premio degli Stati Uniti, si sono classificate le macchine nude di pubblicità, quelle che non hanno « sponsors » più o meno importanti e danarosi. E' una constatazione che può essere soltanto divertente ma che potrebbe anche essere di significato più importante della semplice annotazione statistica.

Brabham ed Hesketh hanno macchine « vergini » di iscrizioni pubblicitarie. Non hanno quindi finanziamenti esterni che permettano la famigerata « quadratura dei bilanci » che viene tanto sbandierata da tutte le parti, a giustificazione delle pretese (spesso esose e talvolta ricattatorie) che la « mafia » dei cosiddetti costruttori della F. 1 avanza; oppure viene agitata da chi, non ottenendo risultati pari alle enunciazioni, o alle promesse fatte ai finanziatori, deve

gioiosa banda, al di là delle manifestazioni appariscenti e stupefacenti, nel modo migliore. Guardate un poco ai risultati.

Tutto questo vuol dire che anche nella Formula uno si possono fare le cose per benino, ottenendo risultati di primo piano, anche con mezzi limitati. Non è necessario, in altre parole, che il dispendio sia enorme, perché le cose si facciano bene. E' invece necessaria, in qualunque caso, la organizzazione, vale a dire idee chiare e programmi precisi. Le scalmane superagitate, i grandi discorsi retorici, l'ammantare tutto di paroloni, servono spesso a dar la polvere negli occhi a chi l'accetta (o la vuole accettare), ma la sostanza delle cose non cambia: per ottenere risultati occorrono fatti concreti. Ed i fatti concreti non presuppongono forzatamente i dispendi.

Quella delle tre macchine « vergini » di Watkins Glen può essere una buona lezione. Che offriamo alla meditazione di chi lo voglia.

dalle cose semplici, chiare. Gente che non ha tendenza a infiocchiarti, e che ti dice sempre quel che è vero, tacendo pochissime volte e comunque non raccontandoti mai cose sbagliate. In fondo questa gente è furbissima; ha letto poco machiavelli, ma ha fatto tesoro del « il miglior modo di essere furbi è l'onestà ».

Molto semplicemente; senza alcun complesso, Carlos Reutemann ci ha raccontato la sua corsa di Watkins Glen. Lui non aveva dubbi sul come le cose erano andate. Aveva vinto ed avrebbe potuto tirar fuori qualsiasi cosa. Invece, a domanda sull'andamento « a fisarmonica » delle posizioni tra lui e HUNT è stato esplicito:

« Sono partito bene, ho staccato tutti, meno James che era il più duro. Pian piano però ho preso vantaggio anche su di lui. Fino a quando ho tolto un poco il piede, e lui si è fatto sotto un'altra volta, ma non mi preoccupava perché avevo visto che potevo andar più forte di lui. Poi ho avuto una paura del diavolo, ed ho comin-

contato le sue peripezie James Hunt. Confermando i fatti raccontati da Reutemann ed aggiungendo che anche quest'anno, come l'anno scorso, le cose gli sono andate un poco male nel finale: « L'anno scorso erano stati i freni, a impedirmi di attaccare Peterson nel finale, per tentare di vincere. Quest'anno, dopo la faccenda del grasso in faccia, avevo deciso di tentare l'attacco negli ultimi giri. E negli ultimi giri, invece, ho temuto di fermarmi. Stavolta è stata la alimentazione. Forse un po' di polvere, forse qualcos'altro. Il fatto è che la benzina arrivava a spizzichi, e così la macchina andava a sobbalzi. Sui rettilinei la facevo un poco ondeggiare, per aiutare il pescaggio, e ce l'ho fatta a finire. Ero tanto preoccupato che non mi sono accorto dei segnali dei giri, e ad un certo punto stavo per entrare nel box a far mettere benzina, quando ho invece visto che c'era la bandiera a scacchi. Il che vi spiega la mia manovra ondeggiante sull'ultimo pezzo di strada ».

Il terzo uomo, secondo classificato, è Carlos Pace. Che è contento del risultato ovviamente, ma lo dice con una smorfia. Ha un male del diavolo sulla sinistra del torace: « Si è staccato un poco il seggiolino, e così il bordo più alto mi premeva sulle costole di sinistra. Ho dovuto fare tutta la corsa così, ed il male era tanto ». Solleva la tuta e sotto è bluastro, proprio ammaccato.

Così i tre piloti delle macchine « vergini ». Semplicemente e senza drammi o entusiasmi rumorosi. Hanno sempre accettato con filosofia le cose storte, ed ora accolgono con pacatezza quelle giuste. Misurati anche i loro uomini, dai capi ai meccanici; persino Alexander Hesketh, che più

ve aver fatto almeno quelli importanti, visto che i punteggi li ha avuti. Eppoi, di grazia, quando uno è primo o tra i primi, quali sorpassi deve fare, oltre quelli dei doppiati? In Brasile, prima vittoria, era in testa o sbaglio? Dice: gli hanno messo la bandiera a scacchi sotto il naso proprio mentre era primo, accorciando la corsa per « due gocce d'acqua ». Quelli che erano a Interlagos lo sanno bene cosa erano, le « due gocce d'acqua, con tutti a marciare a dieci all'ora perché non si stava in piedi ».

Fortuna, di certo, non è stata quella dell'Argentina, con la candela staccata, almeno per quanto lo riguarda personalmente. E' stata una disgrazia della squadra, una carenza di prepa-

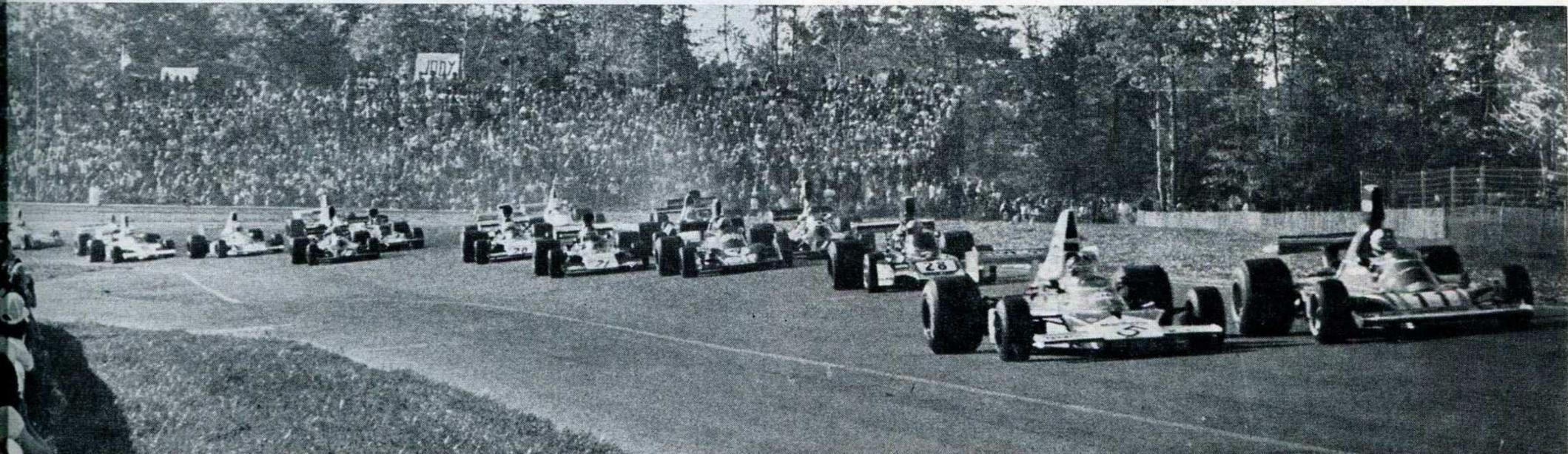
ciò fosse possibile — solo in funzione delle qualità personali. Ed a questo punto verrebbero fuori delle graduatorie curiose. Farne una sulla base delle sole doti di guida, cioè aggressività, velocità, coraggio? Vi troveremmo in testa Ronnie Peterson che è il più veloce di tutti; ma ha la remora del non essere proprio tanto bravo a mettersi a posto la macchina, almeno non come altri (Amon, Lauda, anche Fittipaldi).

Farne una sulla base delle doti complessive? Prescindendo ovviamente dal materiale a disposizione al momento? Saltirebbe magari fuori, accanto a Lauda e Fittipaldi e Reutemann, anche Arturo Merzario, che invece nella graduatoria finale è tra gli ultimi.

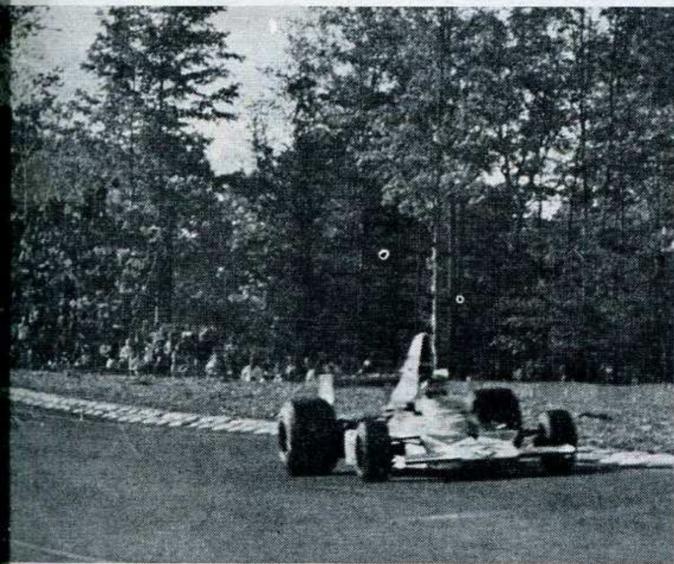
to. La differenza dei motori era enorme, ma non riuscivano a perdermi, e quando c'era da rischiare ero io a farlo meglio. Potevo passare Fittipaldi, ma proprio non me la sono sentita di correre il rischio di danneggiare Emerson. E' anche un amico, ma chiunque fosse stato non avrei mai fatto qualcosa che potesse danneggiare un pretendente al campionato. Ho preferito rinunciare all'attacco, e mi sono accontentato della posizione. Che comunque non era male, vero? ».

Non era male? Era favolosa!

Laffite come lui. Si somigliano nel fisico, e nel modo di guidare. Se appena appena Frank Williams riesce a trovare il finanziamento per aggiornare la macchina, ed avere motori u-



Seguito della foto alla sinistra, si vedono ora in primo piano i due grandi rivali nel mondiale, Regazzoni e Fittipaldi. Ora Clay ha un poco di vantaggio ed alla curva successiva sarebbe riuscito ad entrare per primo. Invece, poco dopo, deve cedere. Seguono Watson, Depailler, Laffite, Pryce



Lauda, retrocesso (dice lui) per aspettare Regazzoni, ha alle costole Fittipaldi e Merzario che non ha tentato di superare il brasiliano. Poi, anche per Lauda intervengono i guai di assetto

di tutti sa le buone maniere. Meditiamo, fratelli.

Watkins Glen felice per taluni, amarissima per altri. Fittipaldi, naturalmente. E' un concetto che vi abbiamo già espresso a caldo, la settimana scorsa. Val la pena di riprenderlo adesso. Fittipaldi volevano contrabbandarlo come « superfortunato », non si capisce perché. Si potrebbe già ribattere che se è stato fortunato quest'anno ha avuto, in fondo, il compenso per la sfortuna dell'anno scorso. Ricordiamoci che ha perduto il campionato 1973 per una uscita di strada in prova a Zandvoort, che gli ha impedito di correre, non tanto ma abbastanza da lasciar via libera a Stewart. Non è però necessario, perché noi di eccezionali fortune di Fittipaldi, quest'anno, non ce ne ricordiamo. Ho letto, in qualche posto, una curiosa storiella del Fittipaldi che sarebbe soltanto un profittatore, talché sfrutta soltanto le disgrazie altrui. Non ha compiuto molti sorpassi, dicono. De-

razione; e compensa quelle accadute ad altri.

In Belgio, seconda vittoria, non è stato particolarmente fortunato, visto che Regazzoni, anche se non veniva rallentato da Larrousse, sarebbe rimasto senza benzina.

In Germania non è riuscito nemmeno a partire, tamponato da Hulme, e in Austria gli è esploso il motore. A Monza le Ferrari si sono fermate e lui è stato battuto da Peterson. Però che sia stato soltanto a succhiare ruote non lo può affermare nessuno, e lo ha ben visto la gente che ha assistito al suo tentativo di superamento, quando si è fatto qualche decina di metri paurosamente in bilico su due ruote.

Beh, gente, piantiamola con questi discorsi. Che non stanno in piedi. Diciamo che Fittipaldi il campionato l'ha meritato, per tutto l'insieme del suo comportamento e di quello della sua macchina nel corso dell'anno. Si potrebbe fare un lunghissimo discorso, volendolo, sul chi avrebbe dovuto vincere il campionato mondiale — se

Questi discorsi, quindi, è meglio lasciarli perdere. Perché non possono essere che accademici.

Facciamone invece uno sui « diseredati », quelli che debbono far tanta fatica per difendersi con materiale non eccelso. E salta fuori di nuovo Merzario, insieme con Laffite e Jarier. Merzario, credetemi, è stato superlativo anche a Watkins Glen. Come lo era stato a Monza. Stavolta ha corso non soltanto con la grinta solita, ma anche con molta intelligenza. Ed anche con ammirevole dimostrazione di ragionare sempre e di essere estremamente corretto. Ha fatto una gara superba, schizzando fuori dal gruppo subito ed accodandosi ai primi. Ha « spinto » Watson tanto da farlo scorporare. Poi si è accodato al trio Lauda-Scheckter-Fittipaldi. Via Lauda è rimasto alle ruote di Fittipaldi e chi lo ha visto ha capito che poteva anche tentare di passarlo. Invece non l'ha fatto. Dice: « Con staccate e frenate al limite riuscivo a recuperare quello che mi davano in accelerazione e sul dirit-

guali agli altri, sarà una bellissima coppia, per il 1975.

Il problema dei motori è stato avvertito anche alla Shadow. Jarier e Pryce non avevano visibilmente le stesse potenze dei migliori, e quindi non hanno potuto ripetere le belle cose viste nella stagione. Ora parrebbe che sia in ballo una soluzione mista, con motori Cosworth per Pryce e con il motore Matra-Simca per Jarier, l'anno venturo. Sarebbe interessante, ma il motore Matra è un poco ingombrante e pesante, rispetto ai Cosworth. Come è stato verificato per quelli Alfa Romeo, che interessavano parecchia gente ma che richiedono non un adattamento, ma la costruzione di una macchina apposta. Nessuno, a quanto pare, vuol tentare l'esperimento.

Stiamo però sconfinando nel 1975. Un discorso che è presto farlo adesso. Anche se in sostanza manca poco, alla ripresa delle ostilità.

Franco Lini

La tragedia di KOINIGG (e le avarie agli ammortizzatori della FERRARI) nella replica di Mr. CURRIE proprietario della pista

Le accuse al GLEN per la sicurezza ritorte sulla CSI

WATKINS GLEN - Il Glen è sotto accusa, ma il suo rappresentante legale Malcolm Currie (padrone e direttore) respinge le critiche ed ha detto di essere pronto a fare « tutto quanto è necessario a rendere la pista sicura e perfetta ».

Questo week-end una mezza dozzina di piloti « Grand Prix », capitanati da Denis Hulme hanno ispezionato il punto dove il povero Helmut Koinigg ha perso la vita. In un primo tempo si era parlato di una vespa che, entrata con forza sotto il casco, aveva punto il collo del pilota che avrebbe perso il controllo. Poi l'ipotesi del cedimento dei freni apparve come la più probabile, non essendo visibili, sul luogo, alcun segno. Ciò che condusse all'uscita fuori strada, forse lo si saprà tra 15 giorni. Un portavoce della Surtees ha detto che la macchina apparentemente non presentava « cedimenti tecnici ».

Tuttavia Koinigg uscì fuori strada, il muso della Surtees si infilò sotto l'ultimo guard rail (non ben fissato a terra) e la scocca rivoltata tagliò nettamente il collo al giovane pilota.

Il sopralluogo di Hulme ha dato questi risultati.

1 Koinigg sfondò soltanto una rete, l'unica posta dopo l'incidente che costò la vita a François Cevert, ed avente la funzione di ridurre la velocità prima che una macchina urti il guard rail. Tuttavia la rete non rallentò affatto la velocità del bolide.

2 Apparentemente il guard rail era difettoso. Quando la macchina lo urtò ed il bullone cedette, il palo che sostiene le tre file di protezione, si sradicò facilmente dal suolo, sollevandosi insieme all'intera struttura. Ciò consentiva alla macchina d'infilarsi come un cuneo sotto il guard rail.

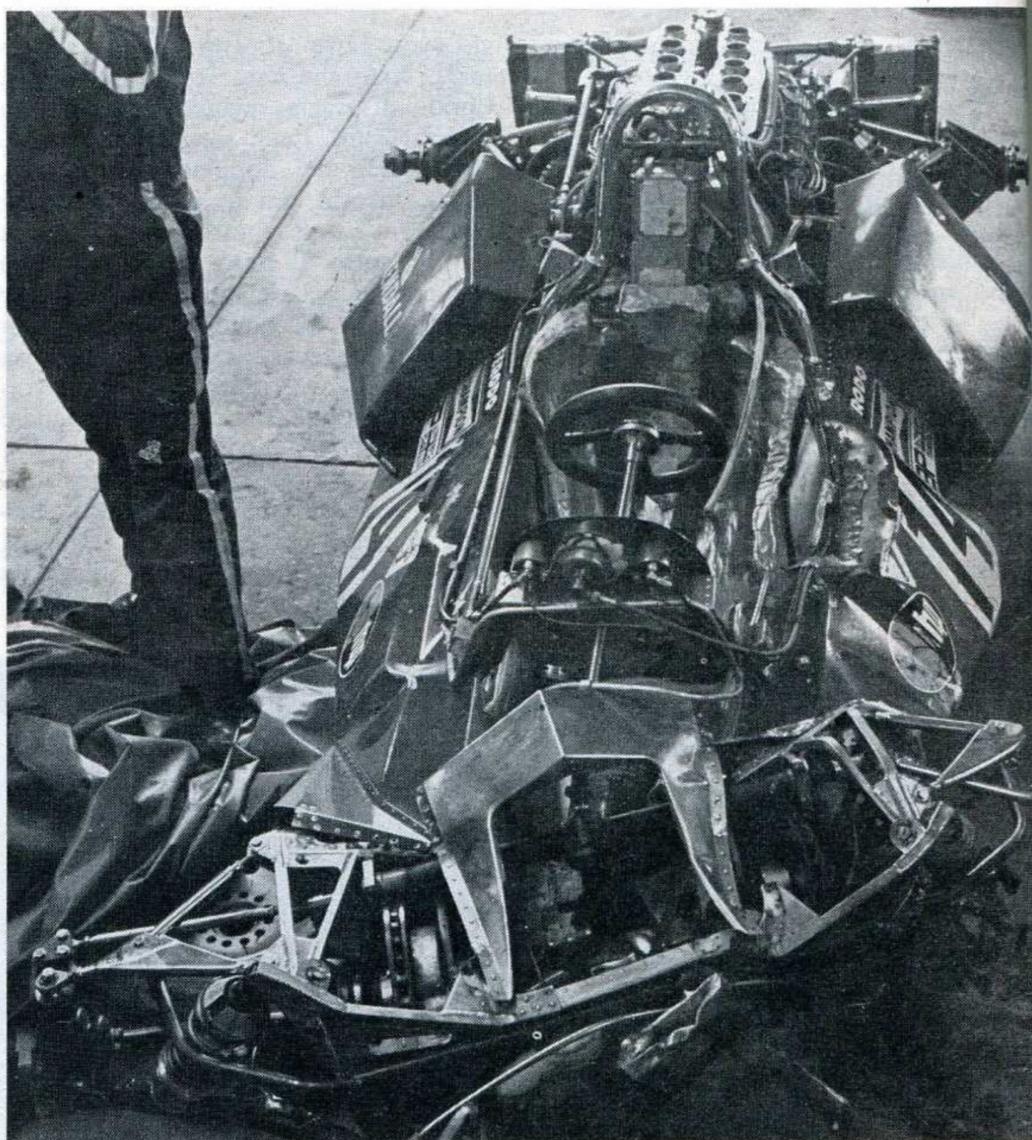
Di fronte a questo atto di accusa, Currie ha proposto che una commissione speciale della « Commissione Sportiva Internazionale » compia un sopralluogo al Glen indicando un più adatto, moderno sistema di protezione.

« Il Glen era e deve essere il circuito più moderno, più bello e soprattutto più sicuro del mon-

do — ha detto Currie ad Autosprint —. Intanto farò rivedere dai tecnici gli eventuali punti dove si sono lamentati gli avvallamenti, a causa del cedimento del terreno sottoposto a lunghe nevicate e piogge violente. Dal 1971 ad oggi ho speso 3 milioni di dollari per apportare modifiche di sicurezza alla pista. Non ho paura a spendere altrettanto onde rendere il Glen il « Super Circuito ».

Il Glen è conosciuto come il circuito che coopera al massimo con i piloti per la loro sicurezza. « Mi sono giunte accuse perché le Ferrari avrebbero rotto gli ammortizzatori a causa di avvallamenti. Come mai debbo dire, a proposito, questi ammortizzatori non si sono rotti la settimana prima nelle prove libere, ma hanno ceduto poco dopo la partenza ufficiale? »

« Si sono avute diverse noie alle sospensioni, male generale,



I maledetti guard-rail del Glen hanno fatto molti danni, oltre che costare la vita ad Helmut Koinigg. Vediamo nella foto come era ridotta la BRM 201 che Jean-Pierre Beltoise ha urtato nei primi giri di prova, il venerdì

ma vorrei sapere se i circuiti europei sono meno ondulati e più levigati del Glen. Su questo ci terrei molto a saperlo. Comunque ci deve essere un sistema migliore dei guard rail. Se occorrerà allargheremo l'area di sicurezza. Abbiamo tanto spazio a disposizione e non vi saranno problemi a proposito. Quello che abbiamo fatto negli ultimi tre anni praticamente è ormai antiquato, ma se qualcuno dall'alto non verrà a dirci cosa dobbiamo allo stesso modo ».

Forse mister Currie ha messo proprio il dito sulla piaga. Avendo spazio a volontà è stato il solito gruppo di esperti CSI a imporgli la politica dei guard rails.

Il Glen è pronto a « riparare ». Staremo a vedere se e come la C.S.I. farà sentire la sua « autorevole voce ».

Lino Manocchia

Anche la Goodyear stringe la borsa...

NEW YORK - Negli USA circolano molte voci che vogliono che anche la Goodyear, dopo la Firestone, faccia molti passi indietro nel 1975 rispetto a quanto ha fatto fino ad ora per le corse. Ci è stato detto che per la prossima stagione la Casa di Akron « taglierà » tutti i benefici di cui godono piloti e Case che hanno a che fare con la Formula 1.

Il che significa che la Goodyear continuerà a fare pneumatici da competizione, ma d'ora in avanti chi li vorrà (meno qualche privilegiato) li dovrà pagare. La situazione di monopolio in cui la GY è ormai rimasta, le concede il coltello dalla parte del manico.

Il rovescio della medaglia potrà essere costituito da una maggiore uniformità di gomme, poiché certamente la Goodyear non avrà più intenzione di continuare a produrre una miriade di tipi specializatissimi, e la maggior standardizzazione porterà a minori sperequazioni fra squadre e squadre.

La FIRESTONE farà gomme ... PARNELLI

WATKINS GLEN - Coloro che non credono al destino, si ricedano. Chi invece crede nella « scalogna », è nel giusto. Badate che non stiamo parlando delle streghe delle montagne d'Abruzzo. Parliamo per convinzione. Convinzione dettata dai fatti, dalle circostanze che non sono opugnabili.

Avrete capito che mi riferisco ai « crash » degli ultimi due giorni di prove, quando Regazzoni, nelle prove libere, Beltoise, il primo della serie durante le « officials » Brambilla e quindi Andretti hanno saggiato il brivido del testa-coda, dei botti contro il guard-rail, alcuni dei quali sono stati spettacolari, altri meno sensazionali e quindi meno rovinosi.

La curva numero venti, è stata la peggiore per i piloti, i quali hanno dato ragione a Jackie Stewart che alla vigilia aveva dichiarato: « Non vi è curva più pericolosa e difficile della "20" ».

Infatti vi si giunge in seconda dopo un breve tratto, si abborda la curva a destra e immediatamente si innesta la terza infilando una discesa che passa ad una salitella con pendenza a sinistra che ha la tendenza di buttarti fuori strada per la forza centrifuga. E' molto difficile, richiede prontezza ed una immensa concentrazione. Tuttavia anche piloti come Regazzoni ed Andretti sono andati contro il guard-rail, per motivi indipendenti dalla loro bravura.

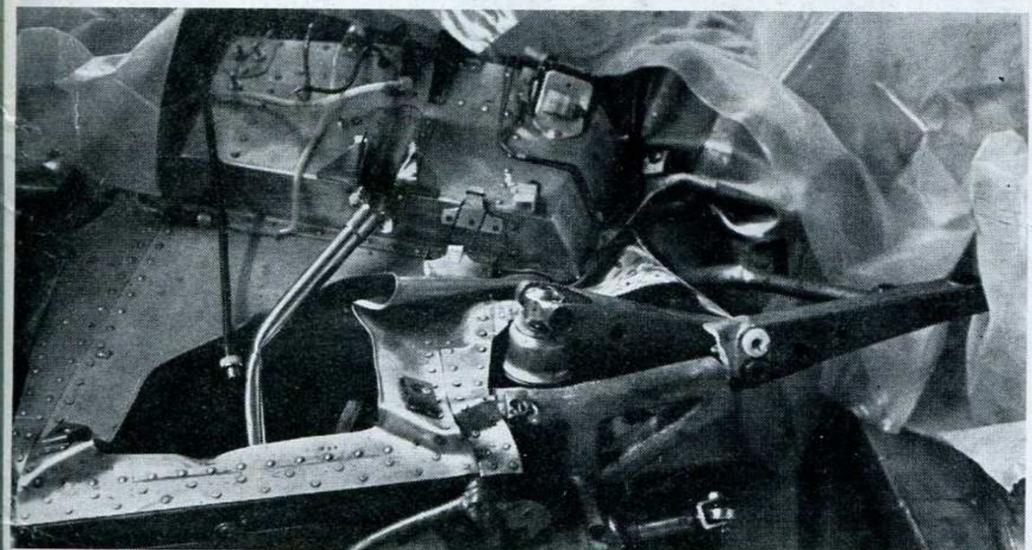
ANDRETTI a ruote bloccate

Prendiamo il caso di Mario. Dopo il « colpo » di venerdì pomeriggio, quando Andretti era riuscito a stracciare il record della pista facendo registrare l'1'39"200 che ha lasciato di stucco tutti, nel pomeriggio di sabato, a circa 40 minuti dal termine delle prove, i meccanici della Parnelli Jones hanno cambiato le pastiglie soltanto dei freni posteriori che, frenata, in quel preciso punto, hanno



Lord Hesketh non rinuncia alle stravaganze: eccolo vendere personalmente una sua pubblicazione

Dopo la pole position di Reutemann, alla Brabham hanno alzato il prezzo delle magliette con il loro nome...



La parte anteriore della scocca della Ferrari B3 incidentata da Regazzoni nel corso delle prove la settimana precedente il Gran Premio. Le lamiere piegate e il piantone dello sterzo contorto danno un'idea dell'impatto

bloccato le ruote. Di qui un testa-coda che Mario ha saputo contenere terminando contro il guard-rail col baffo destro che si è contorto. Comunque Mario non ha potuto continuare ed il suo tempo è stato scavalcato da Reutemann e da Hunt.

« Sfortuna », commenta mestamente Mario che vorrebbe proprio dimostrare come la sua nuovissima macchina, messa su in sei mesi e definita eccellente da tutti gli esperti, Regazzoni incluso, fosse stata competitiva. « E' destino che io non debba essere in grado di competere sul medesimo piano, con gli avversari che, noto, sono in lizza da moltissimi anni ».

La vettura di Mario, che Parnelli Jones ha preparato, con due « muletti » azionati da motori Ford-Cosworth, e con scocca progettata da Maurice Phillippe il quale l'ha resa molto simile alla Lotus « anni d'oro », per dirla con l'inglese, è senza dubbio un bell'exploit dell'industria automobilistica americana, che vuole entrare con forza nell'ambito dell'agone mondiale.

Ci riuscirà il colosso americano? Dai primi segni sembra di sì. Dopo la Parnelli Jones, anche Roger Penske ha intrapreso la strada della F.1, sia pure con minore successo e con non poche difficoltà. Non è che Penske non abbia i soldi — pur avendone di meno di Jones e Miletich — ma il progettista della Pennsylvania non ha alle sue dipendenze esperti in materia, pur essendo ormai « arrivato » nel settore delle Stock, Indy e GT.

« Dobbiamo trovare ciò che la macchina vuole » — dice Mark Donohue — « soltanto allora potremo dire di essere sulla giusta via. Stiamo collaudando solo adesso il mezzo, per cui abbiamo bisogno di tempo. Tuttavia noi non intendiamo entrare nell'agone con l'intenzione di strafare e di stracciare gli avversari. Sarebbe troppo presuntuoso ».

Inoltre, aggiungiamo noi, Donohue, che aveva annunciato il suo « addio alle armi » otto mesi fa, dopo essersi laureato campione delle Can-Am, sta passando la cartina vetrata sulla ruggine del riposo ed ha

bisogno di molto lavoro per tornare nella giusta forma, ammesso che questa forma, a 37 anni suonati, possa tornare a sussistere. Comunque da encomiare il tentativo del costruttore e del pilota i quali da molto tempo avevano fatto capire di accarezzare il sogno della Formula Uno.

Era stato annunciato tempo fa che anche Gurney voleva tentare la F.1. Precisammo che il biondo californiano ex-pilota e costruttore era interessato soltanto nella Formula 5000 e che, se tutto andava bene, avrebbe iniziato a costruire macchine da vendere, come ha fatto per la Eagle di Formula Indy. Per cui, per Gurney (divenuto papà per la seconda volta dalla seconda moglie) niente da fare nel campionato iridato.

Un nuovo team tutto americano

Ma già si parla nei circoli bene informati di una grossa industria americana interessata a formare una « Racing Team » con vetture costruite in America. E se tutto andrà la Parnelli Jones potrebbe costruire e vendere i suoi modelli anche ad estranei.

Ma come la metterà Mario Andretti con la Firestone, dopo l'annuncio-bomba di un mese fa?

Risponde Parnelli Jones: « Se la casa di pneumatici intende chiudere anche con noi, dovrà versare somme non comuni, oppure dovrà continuare. Intanto, io non mi preoccupo, poiché nelle mie fabbriche sto costruendo pneumatici che portano il mio nome. In meno di un anno io sarò in grado di sfornare gomme altamente competitive ». Per dirla all'italiana, piove sempre dove c'è bagnato.

In realtà il problema è già risolto. Andretti avrà comunque gomme Firestone per tutto il 1975 e le sue partecipazioni non sono quindi dubbie. Per salvare la faccia sulle gomme F.1 di Andretti ci sarà scritto VEL-PARNELLI.

L'officina (venduta) di Surtees «base» europea per ANDRETTI

● John Surtees ha ceduto tutto il complesso delle sue officine di Edenbridge alla scuderia di Parnelli. All'accordo manca solo la firma dei due interessati, che però verrà la settimana prossima. « Big John » però non ha intenzione di mollare, infatti si trasferirà in un complesso più piccolo. Il suo programma è fare ancora e solo la F.1. A questo proposito ha intenzione di provare qualche pilota giovane in prove private, poi affidare la guida al migliore.

Fra i candidati Leclere, un inglese e Serblin. John, se il candidato prescelto avrà anche un buon sponsor alle spalle, è disposto a fare contratti di tre anni. Per Serblin ha detto che tutto dipende dall'appoggio che la Fina Italiana è disposta a dargli.

I commenti della stampa anglo americana

Più spiaciuti gli inglesi della débâcle FERRARI

WATKINS GLEN - La sala stampa da dove questo cronista trasmise — insieme al collega De Adamich — la cronaca diretta del Grand Prix di Watkins Glen sembrava una bolgia infernale: fragorosa, calda, snervante. L'altoparlante col suo suono nasale continuava ad annunciare fatti e chi riusciva a capire qualcosa era bravo.

C'erano tanti colleghi americani. Alcuni alle prime armi, altri esperti, i quali per la « disfatta Ferrari nel mondiale » così definita in USA, hanno emesso pareri pungenti se non pesanti. Tralasciamo il poco autorevole cronista del cosiddetto autorevole « New York Times », il quale ha scritto cose quasi comiche, è interessante spulciare da qualche giornale del Mid West e della costa Atlantica, giunti a New York dopo la gara. Intanto è convinzione generale che Fittipaldi abbia vinto « per merito e non per fortuna » il titolo mondiale del quale si cinse già nel 1972. Il MIAMI SUN scrive tra l'altro: « Disfatta della Ferrari, sconfitta prevista, non solo dal cronista, ma anche da Jackie Stewart, che poche ore prima della corsa ai giornalisti presenti aveva detto che Fittipaldi era superiore tecnicamente a Regazzoni ». (AUTOSPRINT lo riferì nel numero scorso n.d.r.).

MIKE KATZ cronista barbuto, panciuto e completamente ignaro delle più elementari nozioni automobilistiche, dice « Fittipaldi è un pilota astuto e, come Stewart, fa fruttare la sua posizione ». Poi riporta una frase di un collega brasiliano secondo il quale « Fitti » guadagnerebbe 2 milioni di dollari all'anno. Ed aggiunge il Katz: « Emerson è nato da padre italiano e madre russa ecco perché è bravo ». Di Ferrari Katz dice soltanto: « Deludente la prova delle grandi Ferrari, una prova che ha fatto piangere molti "paisà" venuti al Glen ».

La « CHICAGO STAR » non lesina strali al « cavallino rampante » reo di aver fatto intendere di essere « Super Car » quando invece non era nemmeno una « Soap box ».

A difendere la casa di Maranello è il « fedele » GEORGE BIGNOTTI, al quale a suo tempo venne negato un motore Ferrari da applicare nelle sue frecce di Indy.

« Se Regazzoni non rompeva gli ammortizzatori, se Lauda rimaneva in gara (quanti "se") forse avrebbero potuto dire la loro parola. Non dimentichiamo che il circuito di Watkins Glen ha ceduto molto in alcuni punti ed ha fatto strage di ammortizzatori di numerose macchine ». Sembra che Bignotti abbia compiuto una attenta esplorazione tecnica onde preparare un bolide, come hanno fatto Parnelli Jones e Roger Penske.

Anche PARNELLI JONES, commentando la gara, con una punta di amarezza diceva: « Che roba ragazzi. A momenti con Andretti ed un mezzo fresco di sei mesi, avremmo dato scacco matto a tutti se non avessero squalificato Mario. E' stato un misero cavetto accavallato a creare il corto circuito. Abbiamo pagato lo scotto, per-

LONDRA - Prima del GP degli Stati Uniti, si leggeva sulla rivista « AUTO-SPORT »: « La nostra redazione è concorde nel dire che vogliamo Regazzoni come campione, anche se ce la farà per un pelo con il sesto posto. Dopo tutto Avthorn si aggiudicò il campionato mondiale del 1958 avendo vinto un solo Grande Premio ».

Si ha l'impressione che questo fosse un pensiero generale in Inghilterra, perché come abbiamo già avuto occasione di dire in questo paese la Ferrari ha molti seguaci e per di più oggi tutti sanno che la Casa ha bisogno della spinta che le darebbe una vittoria di campionato. Lo stesso discorso vale probabilmente anche per le persone a Torino, che firmano quei pezzi di carta rettangolari chiamati assegni...

Detto questo, non si può completamente soffocare la sensazione che la Ferrari avrebbe dovuto assicurarsi il campionato prima delle due gare in Nord America. Quali osservatori abbastanza imparziali (forse dalle cronache delle gare inglesi avrete notato che cerchiamo di esserlo sempre) a metà stagione è stato un po' triste vedere svolgersi il vecchio gioco della Ferrari, quello dei favoriti.

Prima del GP degli Stati Uniti, qualcuno ha osservato: « questa sarà la prima e l'ultima occasione per Clay di vincere il campionato ». Oppure, come diceva la rivista « Motor »: « Regazzoni è arrivato a un punto che difficilmente raggiungerà di nuovo ». E' implicito che Regazzoni non ha la stoffa del vero campione, ma somiglia diciamo a Phil Hill. Non c'è da dubitare invece che Lauda abbia messo in luce un potenziale da campionato decisamente superiore a quello altrui.

Non fraintendeteci, non vogliamo denigrare Regazzoni, un pilota con ottime qualità e che ha messo insieme un bel numero di punti.

Nel 1974 la squadra Ferrari sembrava bene organizzata, avendo addirittura un meccanico di esperienza responsabile per ogni vettura, ma a parte questo lasciava dubbiosi gli outsiders. Anche prima, una delle massime della Casa pare essere stata il machiavellico « dividi in modo che nessuno comandi ». Quest'anno ai boxes di segnalazione c'erano due persone e sappiamo che avevano compiti diversi, però sospettiamo che una fosse lì per « ordine venuto dall'alto ». Per quale scopo utile?

Si direbbe che sarebbe occorso un direttore corsa. Può darsi che non esistano in abbondanza uomini come Ken Tyrrell, ma se si facesse una votazione fra gli osservatori inglesi si scoprirebbe probabilmente che tutti sono d'accordo nel ritenere che fra i « co-direttori » della Ferrari, quest'anno, si potevano trovare doti leggermente diverse, però altrettanto valide.

Parlando del materiale, le Ferrari, a detta di tutti, quest'anno erano leggermente carenti sotto certi aspetti della maneggevolezza. Forse voci pre-gara da fonti sicure, circa guasti ai motori in prova,

CONTINUAZ. DA PAG. 27

hanno indotto la gente a pensare che dopo tutto il Ferrari 12 non era il massimo, in fatto di motori 1974. E' certo che chi utilizzava i DFV ha acquistato nuova fiducia, dato che non aveva certamente ottenuto DFV maggiorati! A metà stagione la ricerca per alternative — 12 italiani, 12 francesi, per quanto ne sappiamo V7 1/2 mongoli — era piuttosto urgente. Poi la frenesia è parsa calmarsi. Forse perché il motore Ferrari dava l'impressione di peggiorare?

Ci saranno rallegramenti per i vincitori, ma nel caso del costruttore tali rallegramenti possono suonare un poco forzati, perché chi è al corrente della situazione non può facilmente trascurare le miserevoli manovre della McLaren per mettere a tutti i costi le mani su Fittipaldi e, per conseguenza, sul denaro che sarebbe arrivato con lui. Questo comprende il modo spietato con cui sono stati trattati Revson e la Yardley, uno sgradevole capitolo delle politiche di corsa che pare avere aperto la porta a una quantità di contratti non rispettati. Da tutto ciò, fra parentesi, si deve escludere Phil Kerr che ha sempre svolto un ruolo da galantuomo. Un peccato che il « suo » team McLaren non sia stato ricompensato con almeno una vittoria.

Indubbiamente la Ford si rallegherà con se stessa, e quantomeno perché corse un rischio quando accettò di appoggiare il DFV, permettendo che il suo nome vi apparisse. Ancora una volta il motore DFV era montato su una vettura che ha vinto un campionato e questo coincide con quella che chiamano la centesima vittoria di tale motore.

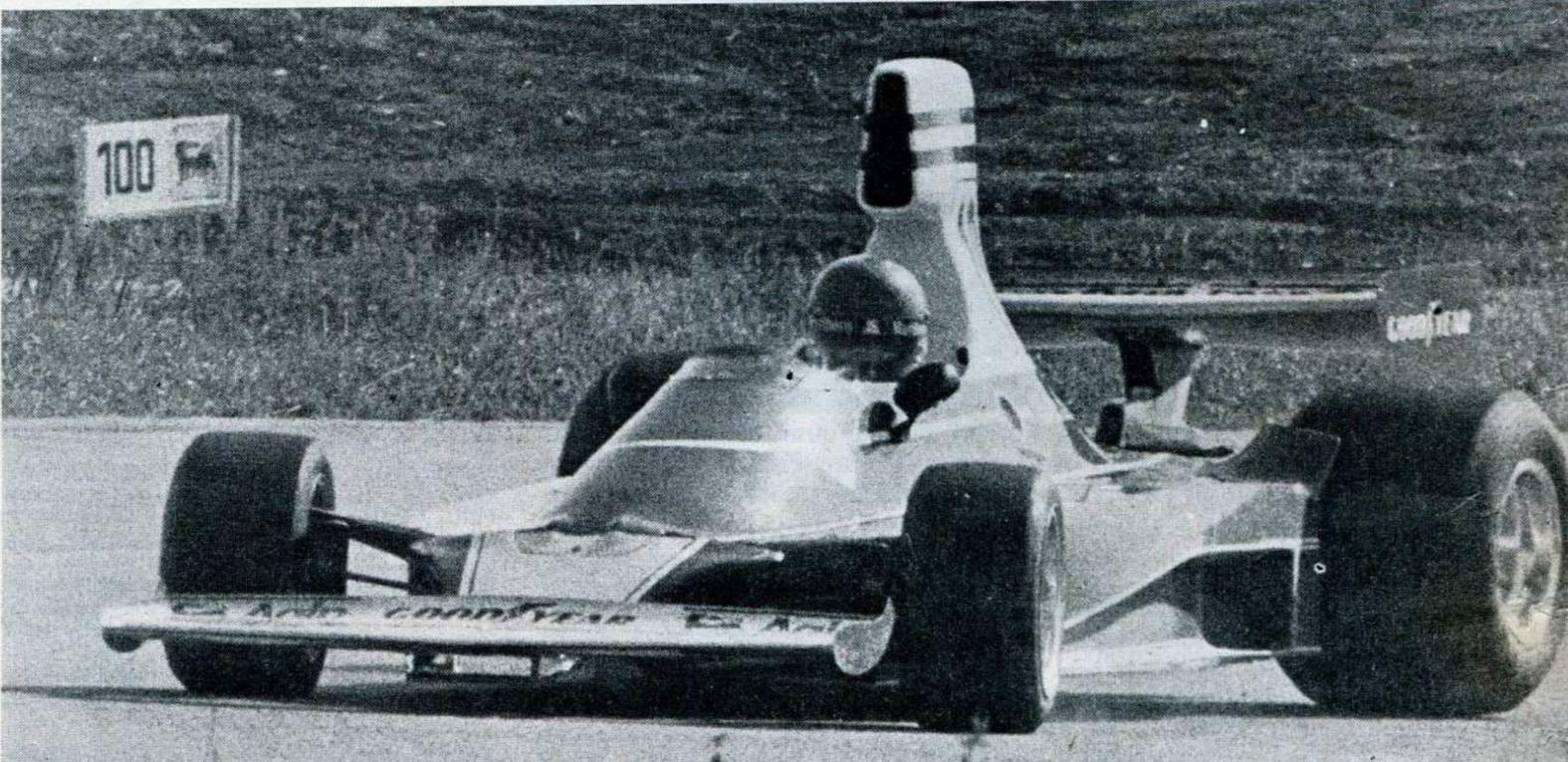


Anche gli zingari al battesimo della nuova FERRARI 312-T

Il pubblico non è mancato, vicino alle reti o aggrappato ai tralicci vicino alla pista privata di Fiorano, alla prima uscita della Ferrari 312 T che Lauda si è incaricato di collaudare, in attesa che anche Clay la provi. Anche un gruppo di zingari (qui sotto) ha assistito interessato all'evento



Colin Chapman ha ricevuto da Keith Duckworth (a destra) il 200. motore Cosworth DVF fino ad ora costruito



CONTINUAZ. DA PAG. 27

ché siamo giovani in questo settore. Ma non succederà più».

Il costruttore milionario ha proseguito: «Credevo proprio di poter ammirare un superbolide, mentre son rimasto deluso. E' stato un disastro tecnicamente e agli effetti della classifica. Dicono che nel 1975 farà vedere rosso. Ma noi non saremo da meno».

I soliti colleghi, venuti dall'Italia hanno accusato i cronometristi della FIA di aver assegnato il miglior tempo ad Andretti perché americano e di aver tolto qualche decimo di secondo alle Ferrari, ma il tutto, lo avrete compreso bene, è soltanto una sciocca considerazione senza base, ammenoché non parlino così ricordando certe conoscenze di episodi monzesi...

L'«ELMIRA STAR» scriveva: «Tanto chiasso alla vigilia per nulla. Tutti gli sguardi su due vetture soltanto, le Ferrari che però non hanno vinto neppure la pole position. Tutto da rifare per la casa di Maranello e speriamo per bene. Altrimenti un altro anno al Glen non vedremo più un italiano».

«The biggest illusion of my life». La più grande disillusione della sua vita l'ha provata un collega di Indianapolis il quale si aspettava il «Miracolo Ferrari che non è mai venuto».

L'unica consolazione, anche per le migliaia di «paisà» presenti, è stato Arturo Merzario.

«E' un gran pilota — commentava Biggotti — non lo considero uno scavezzacollo come certi altri. Possiede padronanza nella guida e nei riflessi».

Come base c'è, giura NIKI

FIORANO - La Ferrari 312-T ha superato, sulla passerella della pista di Fiorano, il primo giudizio. Una «giornata di lavoro in tranquillità» era stata definita quella di giovedì scorso. Quindi off limits tutti i giornalisti.

Anche noi, abbiamo dovuto arrangiarci percorrendo l'esterno della pista al di là della rete. Non ci è mancato tutto, ma quel pizzico di avvicinamento alle cose segrete e semisegrete che potevano completare la mattinata di sole, sì.

«La macchina, — ha insistito Montezemolo — non ha percorso un metro nemmeno nel cortile interno della fabbrica; capirete che, a questo punto, è bene che queste faccende ce le sbrighiamo in famiglia. Ci dispiace, abbiamo fatto pari tutti. Anche Barendson mi ha chiamato per la TV, ho dovuto dirglielo chiaramente, non possiamo fare delle differenze».

Ma l'attesa e la curiosità hanno fatto muovere gente anche da lontano; tanto che si notavano spettatori dappertutto; sugli alberi, sui tralicci dell'alta tensione, sui tetti. Persino da un accampamento di nomadi nei pressi della pista si muovevano donne, uomini, ragazzi, bambini. Era una primizia notevole. E ne son saltate fuori delle belle da questa gente che non aveva mai visto una Ferrari. «E' Fittipaldi che prova?». «Quanto fa quella macchina? I 400?».

In attesa dell'inizio della seduta stabilita per le II, si son notati che si eseguivano lavori alla pista. Camion

ed escavatori operavano nella area a sud. Sapremo che è in costruzione un anello un po' disagiato per velocità elevate soprattutto in relazione al collaudo delle sospensioni. Finalmente ecco con l'ing. Ferrari, con i tecnici delle fabbriche di accessori che collaborano con la Casa e l'ing. Dondo i primi tre o quattro giri che si svolgevano senza problemi. Poi Niki si fermava ai box e ne ripartiva soltanto verso mezzogiorno mentre qualcuno nella attesa incominciava a spazientirsi.

Niki si fermava ancora; si credeva che fosse finita, ma c'era una ripresa non prima che fosse provveduto a far chiudere una larga breccia che era stata aperta nella rete metallica di recinzione della pista.

La macchina appariva e scompariva alla nostra vista; le lancette del cronometro si arrestavano per noi sugli 1.18 e 1.17. Pare comunque che sia stato realizzato in 1'13" (il record è di 1.12 e rotti). Niki dirà poi che «la impressione sul funzionamento base» è soddisfacente.

Nel pomeriggio è arrivato Regazzoni di passaggio, per andare a Torino a provare la X1-9 per il Giro d'Italia. Lo svizzero non ha provato la macchina. Si propone di farlo il prossimo lunedì, dopo il Giro d'Italia.

I prossimi appuntamenti della Ferrari F1 312 T saranno a Fiorano da lunedì, poi a Misano, Vallelunga e Castellet.

m. m.

Una sola BRM nel '75 (e se ne va PARNELL?)

LONDRA - Continuano a circolare voci circa la difficile situazione della BRM. Si dice che l'organizzazione stessa non sia più disposta a reggere le perdite provocate dal team, al punto che tutto il futuro della squadra potrebbe essere in pericolo. Se l'attività del team continuerà, e in aria la possibilità che gareggi una sola vettura nel 1975 anziché due, cioè un «Team dell'economia», come è già stato battezzato. Continuano pure le voci sulle dimissioni di Parnell.

• Si sente dire in giro che **PESCAROLO** potrebbe forse entrare alla Surtees (Bell ha confermato che anche se svolgerà altro lavoro di prove e sviluppo per la Surtees non correrà più per la Casa).

• Un'altra voce, che al momento sembra meno plausibile è quella secondo la quale **WATSON** entrerebbe nel team Lotus. Quanto a Ickx, pare che preferirebbe abbandonare le competizioni piuttosto che fare un'altra stagione con la Lotus.

• Il «progetto **MAKI**» non è morto; Walker infatti svolgerà un altro programma di prove, come si era del resto già ventilato.

LONDRA - La gente importante, che ci viene assicurato legge il «Times», può essere rimasta sconcertata, leggendo durante la prima colazione il seguente annuncio economico: «**CAMPIONATO MONDIALE**. Vorresti diventare campione del mondo 1975? Un team di F. 1 di primo piano offre una guida competitiva in ogni gara del campionato mondiale piloti 1975». Segue il numero di una cassetta postale. Chi ha pubblicato l'annuncio? E per quale squadra? La mente vacilla. Saltano subito in mente la March e Max Mosley, anche se la frase riguardante il fatto di diventare campione del mondo somiglia più a Luis Stanley e alla BRM. Ricordate la promessa fatta da «Big Lou» a Regazzoni, di farlo diventare campione nel 1973? Ma poi si pensa che tanto March che BRM in questo modo cercherebbero rogne, per via della legge sulle Descrizioni Commerciali, per via della parola «competitiva». Che si tratti di Bernie Ecclestone, un trafficante di prim'ordine? D'altro canto sembra soddisfattissimo dei suoi due sudamericani e in fondo non gli occorrono le complicazioni derivanti da un campione ignoto, che stringe eccitato la sua copia del «Times». A pensarci bene, in un annuncio del genere si rileva un tocco del lieve, mesto desiderio che aleggia attorno a Frank Williams. E' quasi come mettere un annuncio matrimoniale. Mi risulta che Frank si sia sposato da poco, per cui non ha bisogno di cercare moglie con un annuncio su un giornale, però si sussurra che un gelido venticello spirava nella zona del patrocinio di Williams, per cui è possibile che ci attenda lo spettacolo di un campione ignoto seduto nell'abitacolo di una delle sue vetture, il prossimo anno? Affascinante. Chissà chi è stato...



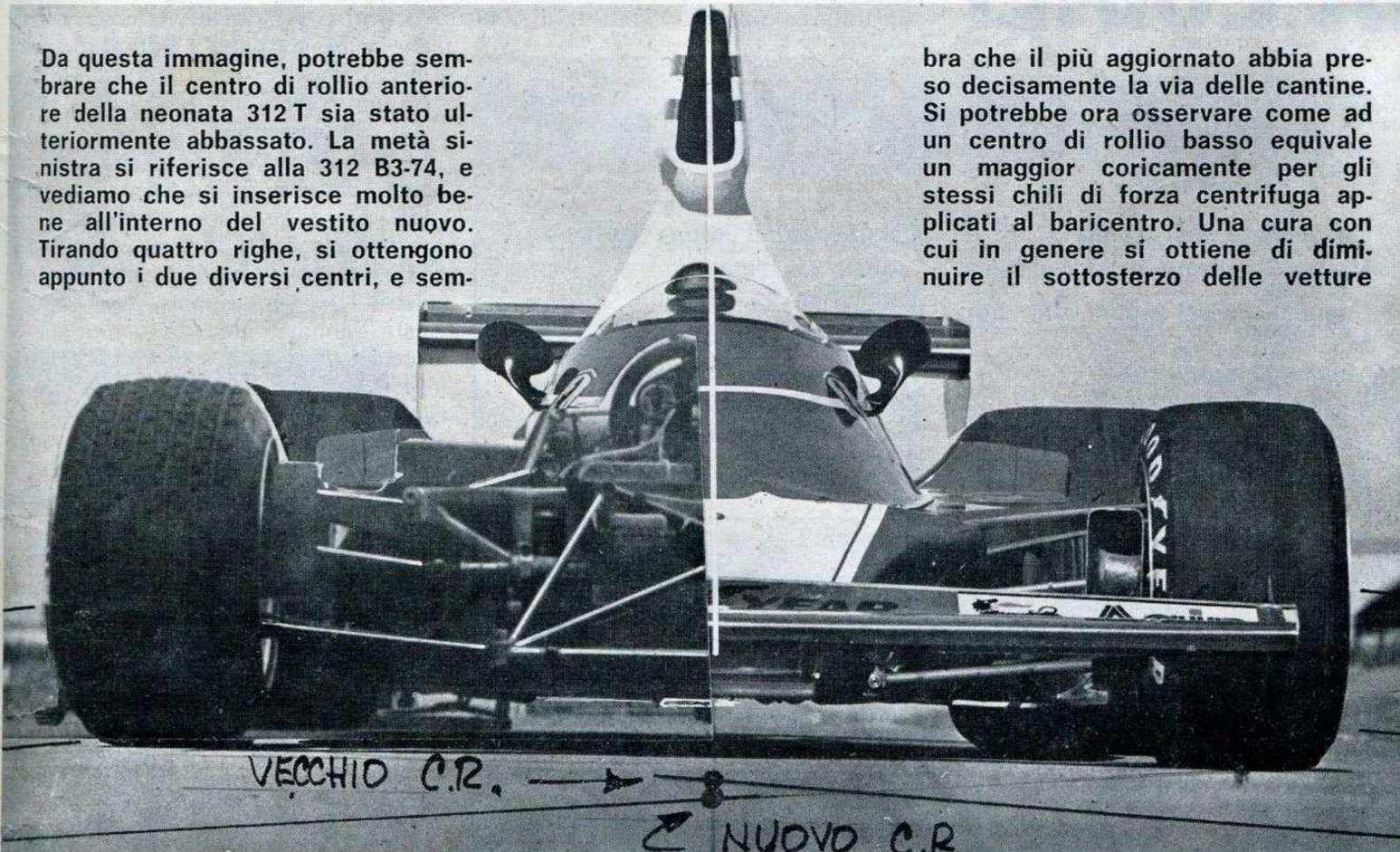
LE CONFIDENZE
di Eoin S. YOUNG

Il cambio automatico «ritardato» di Gardner

• Il progettista del Team Elf Tyrrell, **DEREK GARDNER** — suppongo come molti altri progettisti — è pieno di idee di avanguardia che vorrebbe concretare, se gli ostacoli maggiori non fossero tempo e denaro, però alcune di queste idee richiederebbero ben dodici mesi e dubito che Tyrrell ci tenga a inseguire la tecnologia. Probabilmente preferirebbe alcune vittorie in gara. Una delle idee di Gardner è lo sviluppo di un tipo di trasmissione con convertitore di coppia, di genere molto nuovo, che non ha ancora lasciato il tavolo da disegno. Quello di Keith Duckworth. Si tratta di una specie di segreto pubblico. Il concetto di Gardner consiste in una sorta di ritardatore idraulico che potrebbe essere accoppiato alla «trasmissione automatica» (lo scrivo fra virgolette perché i progettisti sono un poco permalososi circa l'indiscriminato uso di parole quali «automatico» quando in fondo si vuole parlare di una cosa assai più complicata) e usato come parte principale del sistema di frenaggio. Non deriverebbe completamente dall'attuale impianto di frenaggio, ma nel pensiero di Gardner il ritardatore svolgerebbe la parte più importante nel lavoro di frenaggio, con complesso di freni più piccolo nelle ruote o entro bordo.

Da questa immagine, potrebbe sembrare che il centro di rollio anteriore della neonata 312 T sia stato ulteriormente abbassato. La metà sinistra si riferisce alla 312 B3-74, e vediamo che si inserisce molto bene all'interno del vestito nuovo. Tirando quattro righe, si ottengono appunto i due diversi centri, e sem-

bra che il più aggiornato abbia preso decisamente la via delle cantine. Si potrebbe ora osservare come ad un centro di rollio basso equivale un maggior coricamento per gli stessi chili di forza centrifuga applicati al baricentro. Una cura con cui in genere si ottiene di diminuire il sottosterzo delle vetture



La MARCH tratta il boxer ALFA

MILANO - Il motore 12 cilindri boxer 3000 dell'Alfa Romeo farà tutta la stagione 1975 di F. 1 con la Lola-Embassy di Stommelen. In Inghilterra è già pronta una vettura col motore manichino di legno già montato (o.k. per gli «ingombri»). Intanto, mentre AUTOSPRINT va in edicola, all'Autodelta c'è Max Mosley il patron della March, venuto (da Roma F. 2) per vedere il motore: lo vorrebbe montare almeno sulla March di Brambilla per la stagione '75. Anche Ecclestone il patron delle bianche Brabham dominatrici del finale di stagione F. 1 '74 resta sempre interessato alla possibilità di avere una alternativa al Ford e sta provando il manichino.

Il «Servizio Potenza MATRA»

• Il programma **SHADOW-MATRA V12** è ora in fase avanzata, anche se si arriverà forse a novembre prima che si raggiunga finalmente un accordo. A quanto pare obblighi contrattuali nei confronti della Gitanes, che ha patrocinato il team di vetture sport con grossa spesa, in questa stagione, significano che tutti gli sforzi devono essere incanalati negli MS670C fino al termine della stagione. Mi risulta che la Matra non renderà i suoi V12 disponibili per la vendita come fa la Cosworth, bensì offrirà una specie di servizio «potenza grand prix» alla gente della UOP-Shadow. Fornirà (e ne curerà la manutenzione) un motore per la vettura di Jarier, in cambio di un compenso che dovrebbe rimettere l'economia francese in piedi in breve tempo.

Il progettista della Shadow, Tony Southgate, era a Brands Hatch per le prove della British Airways 1000 e ha trascorso quasi tutto il tempo parlando fitto con il capo tecnico della Matra, George Martin. Southgate non ha voluto dire quanto costerà al team l'affare, però ha dichiarato che la spesa per un motore V12 per la stagione sarà per lo meno superiore del 40% al costo necessario per fare gareggiare due vetture Ford-Co-

sworth per la stagione!

Questo tipo di spesa, vale la giocata d'azzardo grand prix, per il team UOP-Shadow? Secondo Southgate sì; dice che alcuni Cosworth sono a quanto pare più uguali fra loro di altri e che la Shadow ha perso circa nove motori in tre gare, verso la fine di questa stagione. Secondo il comunicato stampa del team francese il Matra V12 eroga 480 HP a 11.200 giri/min. e Southgate asserisce di avere visto la cifra corretta in 484 sui fogli del dinamometro! Si direbbe che i costi per il programma V12 saranno astronomici, però trattandosi di un motore sport per lunga distanza, che ha avuto successo e si è dimostrato molto resistente, ha la capacità di andare bene per oltre 24 ore.

• Solo parlare del genere di somma necessaria per montare un **MATRA V12**, su una vettura di F. 1 supera le possibilità della maggioranza della squadra, però è interessante scoprire quali sono alcuni effettivi costi impliciti nelle gare di grand prix. Il direttore squadra di Hesketh, Bubbles Horsley, ritiene che per un team sarebbe possibile prendere a nolo una vettura di F. 1 (come fecero loro l'anno scorso con la March, che pagarono soltanto al termine della stagione europea)

e riuscire a farcela finanziariamente se il pilota riuscisse a qualificarsi in ogni gara e a piazzarsi in media al quinto posto. Questo servirebbe per coprire le spese in pista, ma non gli stipendi, il riscaldamento, la luce e così via, quindi è probabilmente un'asserzione piuttosto ipotetica. Per mettere in piedi una vera e propria organizzazione da corsa, per progettare e costruire la propria F. 1, come ha fatto Hesketh quest'anno, senza fare economia nella costruzione e pagando ai meccanici stipendi medi, ci vorrebbero oltre 270 milioni di lire. Bubbles ammette che forse non è proprio necessaria una organizzazione dispensiva come quella della Hesketh e che un team «secondario» potrebbe costare fra i 95 e i 125 milioni per una stagione. Sottolinea, però, che queste cifre non fanno che aumentare, essendo direttamente legate all'inflazione e ai sempre crescenti costi dei materiali. Facendo notare l'importanza di essere parte dell'associazione dei costruttori di F. 1, Bubbles dice che al team Hesketh il fatto di portare due vetture in America del Nord è costato oltre 22 milioni, mentre se la squadra facesse parte dell'associazione la spesa sarebbe stata inferiore.

Eoin S. Young