

LEGGETE
SUBITO

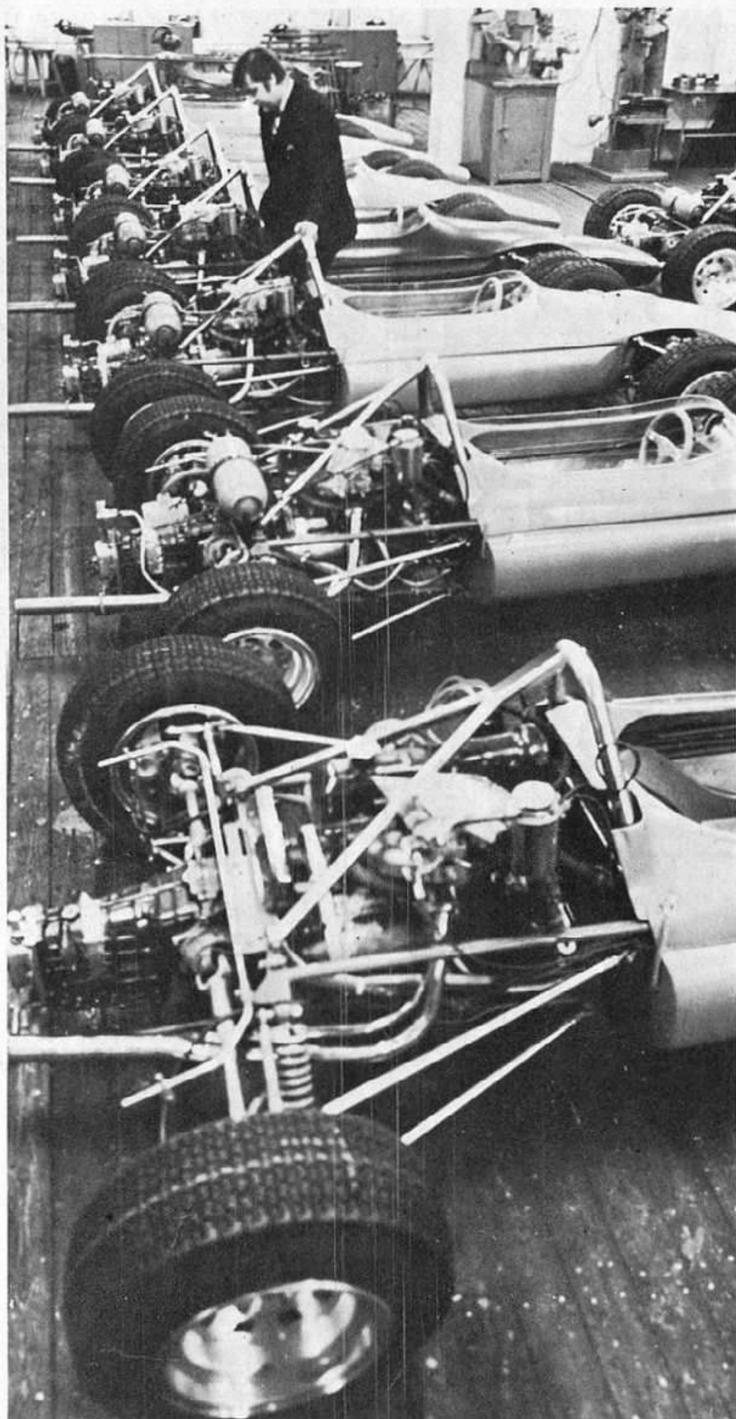
VENERDÌ 29 MARZO: KYALAMI CHIAMA MARANELLO...

... ED ORA...
UNA BRUTTA
NOTIZIA...
... EHM...
PURTROPPO
ABBIAMO
MERZARIO A 2/10
... HA IL 3°
TEMPO ASSOLTO!



La FORMULA URSS

(con motori Fiat Zhiguli)



● Mentre la iconoclasta Italia dei nuovi modelli di sviluppo propaga il ritorno alla società oscurantista e condanna l'auto in tutte le sue espressioni, in URSS sono approdati alla monoposto scuola. Ecco un'infilata di « Estonia 18 », la nuovissima vetturessa che si avvia a diventare per i sovietici quella che la Formula Ford, la Formula Renault e la Formula Italia sono per gli altri paesi europei. Il motore standard è quello di 1198, monoalbero a catena, che viene montato sulla berlina (Fiat) « Zhiguli » della VAZ, a Togliatigrad. Il telaio, che è stato costruito dalla sezione sperimentale automobilistica di Tallin in Estonia, deriva da quello di un'altra monoposto da addestramento, la 16 M. Il telaio è tubolare, e ricalca gli schemi resi classici dalle formula 3 inglesi qualche anno fa. Si vede che nella vecchia Europa capitalista non è poi tutto sbagliato (a cominciare dallo sport automobilistico...). (foto TASS)

● Per decisione della GPDA è cambiato di nuovo il via nei G.P. Raggiunta la posizione di partenza, le macchine vengono messe in moto e poi si parte per un giro di ricognizione in allineamento dietro la macchina staffetta. Tornati alle griglie di partenza, con la pista già sgombra, i motori non si spengono più e, entro 10 secondi dal rinnovato allineamento da fermo, lo starter abbassa la bandiera! Anche se a Kyalami ha tardato un po' (e l'acqua delle F. 1 di Lauda e Fittipaldi era già a 100 gradi) pare sia andata bene. Si evita meglio il pericolo che ci sia qualche concorrente rimasto col motore spento, creando il famoso pericolo di ostacolo improvviso.

● Il direttore generale della Lancia ing. Gobbatto viaggia in Autobianchi A 112. Forse in attesa di una Beta coupé in uscita dalla catena?

● Ha destato meraviglia il secondo posto della BRM di BELTOISE in Sud Africa, ma si è saputo che il francese ha rischiato grosso decidendo di montare per la corsa le gomme « da tempo ». La temperatura relativamente bassa ha dimostrato la giustezza della scelta, anche se altri piloti avevano decisamente rifiutato una soluzione del genere, perché la stessa Casa costruttrice garantiva che le gomme duravano solo 20/30 giri...

● Prima del G.P. a Kyalami. Il direttore di corsa vuol ascoltare i piloti su una richiesta dei responsabili delle varie squadre: « Mi si chiede di anticipare la partenza di un paio d'ore, perché sembra che le previsioni meteorologiche diano pioggia dalle 16 in poi. Voi cosa ne pensate? » Perplesità generale, dal fondo la voce di Ickx: « ... Propongo di partire alle 16... ».

● Sempre a Kyalami. Il maltempo del primo giorno vide la Ferrari isolata (con Williams) a chiedere agli organizzatori la sessione di allenamenti di recupero al venerdì (inizialmente la vigilia della corsa era prevista senza prove). Di malincuore gli altri (che avevano messo a punto le macchine nelle pre-prove costate la vita a Revson) accettarono la deroga (ma di una sola ora e mezza, contro le tre perse il primo giorno). Poi però, quando Chapman ebbe tutti quei problemi sulle sue macchine, andò subito a protestare dagli organizzatori. Ora era lui che pretendeva fosse dato più tempo!

● James Hunt aveva solennemente promesso a Kyalami che, se avesse vinto il G.P., avrebbe fatto un giro d'onore « streaking » (alla moda NUDA, cioè) davanti alle tribune. Luca Montezemolo sospira: « Io non so cosa farò il giorno che vincerà la Ferrari... ».

● Sarà forse per indorare la (indigesta) pillola della sempre più chiara (ma non dichiarata) intenzione dell'Automobile Club d'Italia di ritirarsi dall'impegno per il fantautodromo di Modena, che il settimanale dell'ente ha pubblicato un vistoso panegirico sul Sindaco della (ex) capitale delle auto veloci, che ha cacciato le macchine dall'intero centro della Ghirlandina per trasformare tutti i modenesi in pedoni sprint?

● Intanto, c'è chi dice che i compagni modenesi sono pronti anche alla conquista dell'ente automobilistico locale, defenestrando l'attuale Presidente Orlandi con la scusa che... è stato troppo tiepido per la realizzazione dell'autodromo.

● Qualcuno in redazione si è preoccupato quando si è saputo che il nostro Franco Lini aveva scoperto, dopo un vino col suo stesso nome, anche un paese: Francolini, presso Folgaria nel Trentino. E ora chi lo ferma più?...

● Abbiamo letto sul notiziario informativo della direzione della pista di Brands Hatch ai giornalisti, durante la recente corsa F. 1 dei Campioni: « Sunday 17 March '74 — Weather conditions: Raining, track dry ». Cioè: domenica 17 marzo — Condizioni del tempo: Pioggia, pista asciutta! E poi ci lamentiamo del nostro Bernacca!...



Questa è una foto certo eccezionale, mai pubblicata finora. La scattò lo scorso dicembre il nostro Franco Lini a Londra nella festa d'addio alle corse di Jackie Stewart promossa dalla Ford Europa. C'era anche la Principessa Anna d'Inghilterra, già allieva di Jackie in una lezione di guida sportiva qualche mese prima. E la sorridente figlia della Regina Elisabetta ha confermato la sua simpatia per le corse entrando nell'abitacolo della Tyrrell F. 1 Mondiale '73. Non deve stupire poi se ha dato prova di notevole sangue freddo nel recente tentativo di rapimento e poi, qualche giorno dopo, di sicura perizia cimentandosi alla guida di un carro armato SCORPION durante le manovre delle truppe britanniche in Germania. Meno male che c'è qualcuno che non si vergogna del piacere motoristico...

● Gli inglesi continuano a entusiasinarsi per Lella Lombardi. Adesso la chiamano già, dopo averla vista in gara con le F. 5000: « la tigre di Torino ».

● Anche lo sponsor della « Etienne » è molto soddisfatto dei primi risultati della erede '70 di Maria Teresa de Filippis nelle maxiposte. Pare che già le abbia detto di cominciare a fare un... pensierino alla F. 1 per il 1975.

● Ickx non si è fatto vivo alle prove Alfa della scorsa settimana a Monza. E allora l'ing. Chiti ha chiesto alla Ferrari di poter dividere la pista con Regazzoni (e una F. 1 modificata) nelle prove previste a metà settimana. Ci sarà anche Merzario che, il giorno dopo Pasqua, sarà a Goodwood per provare la versione rinnovata della sua Iso destinazione Jarama.

● E' durata poco, molto poco, la possibilità che Merzario tornasse al volante di un'Abarth (Osella) 2000 nell'Euro Marche. Un po' perché da Corso Marche non si è riusciti a ottenere l'attenzione che Arturo aveva richiesto per il suo protetto Duilio Truffo (per altrettanta utilizzazione) e un po' perché il « fantino » si è intestardito sulla forma del rapporto: corro con una macchina di Osella e non « ufficiale » Abarth! Dice l'ing. Carlo Abarth filosoficamente: « Lui è così; ha avuto dei torti e ieri stava zitto; ora che non deve stare zitto, ora che lui è sicuro, forte, e può, tira calci: contro le macchine o contro chi gli rese difficile la vita... Lui può ora... ».

● ... E Tomaini continua a realizzare la F. 2 di Osella...

● Il 19 aprile l'Associazione Costruttori F. 1 discute i problemi della sicurezza per le nuove monoposte. Le idee sono molto contrastanti. Come sono state contrastanti quando Ecclestone e Mosley hanno avanzato la proposta che fosse l'Associazione-Circo a organizzare il G.P. del Belgio a Nivelles. Per l'occasione, al NO deciso della Ferrari si è associato con durezza anche Chapman. Per fortuna... Altrimenti questo sport avrebbe già imboccato la strada della fine (a proposito: leggete quello che scrive HUNT a pag. 5, corredato dal gustoso disegno tratto da « Parabras Corsa »).

● Lauda e Regazzoni ora viaggiano Fiat: con delle fiammanti (grige) 132: GSL, ci tiene a precisare « Rega ».

Marcellino



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

Quest'anno, più che mai, il nostro SERVIZIO TELEFONICO sulle corse può risultare utile a tutti. E non solo agli appassionati che chiedono informazioni sull'andamento e sui risultati delle gare, ma anche ai concorrenti per conoscere la sorte delle corse alle quali hanno intenzione di partecipare. Telefonate perciò al numero 051-465624 di AUTOSPRINT. La nostra Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione. Vi ricordiamo inoltre che il calendario viene aggiornato ogni settimana e annulla quindi quelli pubblicati in precedenza.

DOVE corriamo domenica?

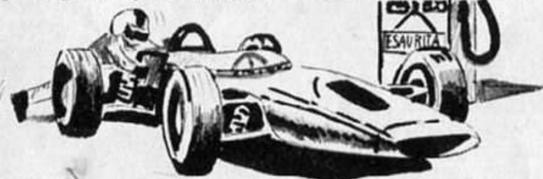
Le corse in calendario dall'11-4 al 20-4-1974 in Italia e all'estero

APRILE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
11/14	Total Rhodesia Rally	Rhodesia			●●●	Rally	
11/15	East African Safari	Kenya			●●●	Rally	Metha-Drews (Datsun 240Z)
12	Corsa a Oulton Park	Gran Bretagna	Circuito di Oulton Park di km 4,426		●●● F. 5000, T1	Velocità in circuito	Pilette (Chevron) 42'25"6, media 169,640
12/16	Circuit of Ireland	Gran Bretagna			●●●	Rally	Tordoff-Short (Porsche Carrera)
14	Trofeo d'Austria	Austria	Circuito del Salzburgring di km 4,238		●●● T2, Camp. Europeo Turismo	Velocità in circuito	Glemser-Fitzpatrick (Capri) media 181,830
14	Corsa a Bay Park	Nuova Zelanda			●●● T1, T2, FF	Velocità in circuito	
14	Rallycross Glosso	Belgio			●●●	Rallycross	
14	Rallycross di Melk	Austria			●●●	Rallycross	
14	Autocross di Schluchtern	Germania			●●● T1, T2	Autocross	
14	Coppa Scuderie Torinesi Gara a Casale	AC Torino	Autodromo di Casale di km 2,460	ore 13,30 ore 18,30	Riservata T1, T2, GT3, GT4, S F. Monza, 850, F. Italia, F.3	Velocità in circuito	Si effettua per la 1.a volta
14	Trofeo Nazionale "Rallypista"	Rallypista S. Spirito di Gropello	Pista di Gropello Caironi (Pavia)		● T1, T2, GT3, GT4, S.	Rallycross	
14/15	2. Pasqua del Pilota	Sc. Carpine	Autodromo di Magione di km 1,650	ore 10 (14-15) ore 18 (14-15)	● T1, T2, GT3, GT4, S, FF e Mexico II 15	Velocità in circuito	Gr. 1: Campisani (Alfa 2000) Gr. 2: Sacchini (A.R.) Gr. 3: Vannini (Pantera) Gr. 4: Carter (Alpine) Gr. 5: Anastasio (AMS) Mexico: Negro, F.F. Ciccozzi
15	Coppe di Pasqua a Nogaro	Francia	Circuito di Nogaro di km 1,800		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in circuito	
15	Corsa a Mallory Park	Gran Bretagna	Circuito di Mallory Park di km 2,170		●●● F. 3	Velocità in circuito	Jones (GRD) 35'21"2 media 147,320
15	Corsa a Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch di km 4,260		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Thompson (Chevron) 1.01'48" e 2, media 126,530
15	Easter Races Zandvoort	Olanda	Circuito di Zandvoort di km 4,193		●●● FF	Velocità in circuito	
15	Salita di Spa Barisard	Belgio			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in salita	
15	Slalom di Wolfenbuttel	Germania			●●●	Slalom	
15	Salita di Lorentzweiler	Lussemburgo			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F. 1, F. 2, F. 3	Velocità in salita	
15	Trofeo Fruvit	Autocross Occhiobello	Pista di Occhiobello di m 900	ore 14,30	●	Autocross	Si effettua per la 1.a volta
15	Autocross a Maggiore	Sport Club Maggiore (NO)	Pista di Praggiarolo di km 1,180		●	Autocross	Vetture cross: Fontanili Vetture di serie: Tagliabue Vetture elaborate: Gorbelli
18/20	Rally Isola d'Elba	AC Livorno	Part. Porto Ferraio Arr. Porto Ferraio	21,01 (18) 9,20 (20)	●●● Camp. Europeo Piloti Rally	Rally	Warmbold-Haggbon (VW 1302 S)
18/20	Trans-Kalahari Rally	Sud Africa			●●●	Rally	

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

DOVE non corriamo domenica?



DATA	CORSA	
15 Aprile	Corsa a Thruxton - F. 2	ANNULLATA
15 Aprile	Gara a Varano	RINVIATA a data da destinarsi
21 Aprile	Riverside Continental F. 5000	RINVIATA al 27 ottobre
28 Aprile	F. 5000 Laguna Seca	RINVIATA al 13 ottobre

Cominciano a venire
al pettine dei NODI
difficili per il
futuro delle corse

Dove va la F. 1?

GIOVANNI LURANI propone
la sua SOLUZIONE TECNICA

Monoposto per G. P. da

Nonostante la attuale «Formula 1» appaia ancora vitale e interessante, occorre già pensare accuratamente a quella «Formula Grand Prix» che dovrà, prima o poi, sostituire quella di oggi. Credo indispensabile che nuovi concetti e nuovi parametri debbano essere alla base di una nuova «Formula 1», per non eternare uno schema ormai esaurito e, al tempo stesso, proporre nuovi temi ai costruttori, permettendo loro soluzioni che non siano tremendamente costose pur essendo varie e interessanti. Soprattutto quando si voglia, molto opportunamente e giustamente, istituire una Formula che possa essere valida sia in Europa, sia negli Stati Uniti, unificando quindi gli sforzi dei costruttori con evidente vantaggio di tutti.

Per tradizione, la Formula Grand Prix, ossia l'odierna «Formula 1», (almeno nelle lodevoli intenzioni dei legislatori del nostro sport) ha sempre proposto ai costruttori dei problemi tecnici semplici che potevano essere risolti in vario modo. Mentre per le regolamentazioni delle Vetture Sport e Turismo le norme sono sempre state molto restrittive, per la macchina GRAND PRIX si è sempre intenzionalmente voluto lasciare la massima libertà ai costruttori, impedendo solamente la licenza e il conseguente rischio.

Quando le autorità sportive erano a corto di idee, esse hanno sempre fatto ricorso, dal 1914 ai nostri giorni, alla comoda e semplicistica Formula della Cilindrata, più o meno spesso teoricamente compensata con realistiche (un tempo) o ipotetiche soluzioni con motori sovralimentati.

Dal 1952 ad oggi, dopo aver

giucato prima con la 2000 cc e poi con le 2500 cc e più tardi (per ridurre le prestazioni...) con la 1500 cc per poi ritornare, con amabile incongruenza, alle 3000 cc si è sempre praticamente parlato di cilindrata senza sovralimentazione.

Tuttavia la Formula attuale (a parte le norme di sicurezza più che mai necessarie) impone anche diversi parametri che, fra l'altro, riguardano il carburante, il numero massimo dei cilindri, la larghezza massima della carrozzeria, il peso minimo (tanto irrealista da non essere mai stato raggiunto neppure dai più temerari costruttori), ecc.

In altre parole, la Formula Grand Prix, che dovrebbe per sua origine e tradizione essere la più libera e quella che maggiormente spinge i costruttori a ricercare nuove e ardite soluzioni tecniche, sembra invece essere tanto limitata da poter suggerire addirittura la produzione di «kits» pre-fabbricati per montaggio delle vetture di «Formula 1» quasi come dei «monotipi» delle Formule minori e addestrative!

Comunque io non credo che la CSI possa ancora ricercare e trovare una «nuova Formula alla cilindrata» senza ricadere in soluzioni vecchie e già esplorate in tutti i modi dai tecnici e dai costruttori.

Secondo me una nuova e moderna Formula Grand Prix dovrebbe avere le seguenti finalità:

- 1 Aumentare i coefficienti di sicurezza diminuendo i fattori di rischio.
- 2 Lasciare ai costruttori la massima latitudine di soluzioni del problema proposto, pur sempre limitando le esagerazioni.
- 3 Riportare i Grand Prix ad una funzione tecnica e non solo spet-

tacolare, come sembra invece sia sempre più di moda.

4 Dare la possibilità ai costruttori di impiegare, almeno nel primo periodo di applicazione, le costose vetture attuali con modifiche di poco conto.

5 Essere valida ed applicabile in tutto il mondo.

Credo che nei limiti del possibile questi parametri siano raggiungibili.

Anzitutto una premessa: io vorrei che nei Grand Prix ci fossero ancora le soste per i rifornimenti di carburante. Molti grideranno all'aumento del rischio di incendio ai rifornimenti ma l'esperienza dice il contrario. Su moltissimi dei circuiti dove si corrono i Grand Prix attuali (con circa 25 concorrenti quando tutto va bene) si corrono anche delle grandi prove di lunga durata in cui partecipano da 40 a 50 o più vetture Sport Prototipo e GT (che spesso sono più veloci delle vetture «F. 1» stesse) e che si riforniscono più volte senza danno. Gli esempi di Monza, Spa, Nurburgring, Brands Hatch, Digione, Watkins Glen, Zeltweg, ecc., parlano chiaro.

Molti costruttori, che accanitamente si oppongono ai rifornimenti non contestano affatto che a Indianapolis, per esempio, si debba sostare almeno tre o quattro volte o quattro volte per questa operazione!

La proposta di prevedere rifornimenti proviene dal fatto che io ridurrei la capienza dei serbatoi di carburante a 120 litri al massimo. Se la CSI, nella sua saggezza, aveva ritenuto che 120 litri fossero sufficienti alle assetate macchine Sport di 5000 cc., io penso che la stessa debba ritenersi sufficiente per una moderna vettura Grand Prix. Finiamola

una volta per sempre con le così dette «cisterne a quattro ruote».

Da sempre i costruttori hanno cercato la leggerezza nelle loro costruzioni, qualsiasi fosse la formula, ma non si è mai arrivati ai limiti attuali in cui s'impiegano metalli rari e costosissimi quali il titanio e berillio e si realizzano vetture di una fragilità impressionante.

Si dovrebbe essere più realistici nel fissare un peso minimo che potrebbe essere di 600 kg. e permettere anche una più solida protezione dei serbatoi che, dato il formato ridotto, potrebbero essere meglio alloggiati e molto meglio difesi.

A parte l'aspetto spettacolare delle fermate ai boxes con le relative emozioni, si eviterebbe in questo modo la formazione di «gruppi» di vetture che si succhiano la scia e che sono fonte di inevitabili pericoli di collisione. Quindi la prima premessa, ossia quella di aumentare i coefficienti di sicurezza diminuendo i fattori di rischio, sarebbe almeno parzialmente soddisfatta con la diminuzione sensibile del carburante portato a bordo, con una maggiore solidità della vettura ottenuta con l'aumento del peso minimo e quindi maggiore protezione dei serbatoi in caso di incendi, con la diminuzione della possibilità della formazione di folli gruppi di concorrenti, necessariamente sgranati dalle soste ai boxes.

Per lasciare poi ai costruttori la massima latitudine di soluzioni tecniche, io propongo, come una norma, un peso minimo (abbiamo detto 600 kg. circa) e un peso massimo (che potrebbe essere di 700 kg. circa) oltre che, ben inteso, la capacità dei serbatoi dei carburanti (120 litri), una

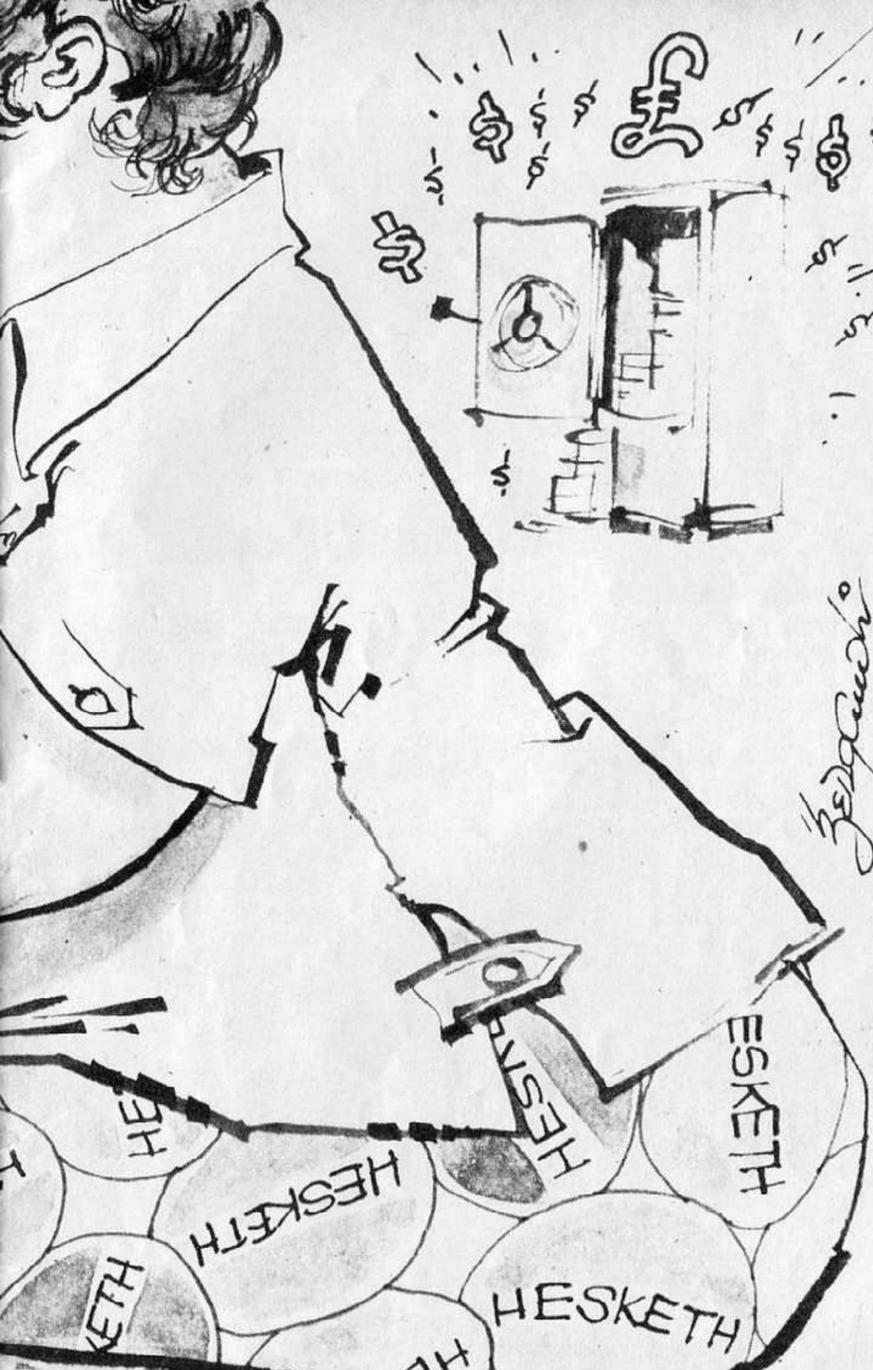
lunghezza massima della carrozzeria, che potrebbe arrivare alla tangente esterna dei cerchi della ruota e non a quella interna. E naturalmente vorrei ancora tutte le norme di sicurezza previste come i serbatoi di materiale speciale, l'impianto antincendio; il «roll-bar», ecc. ecc.

Quindi nessun limite di cilindrata, nessun limite nel numero dei cilindri o nel sistema di aspirazione. Libertà assoluta per chi voglia impiegare magari i compressori (perché non quelli a gas di scarico?) o i motori Wankel o altri. Si potrà naturalmente concedere l'uso di Kerosene invece di benzina normale oppure anche quello di gasolio se qualcuno volesse impiegare motori Diesel! Ricordiamoci che la necessità di temperare i consumi (dettati dalla capacità dei serbatoi) con le percorrenze (per non perdere troppo tempo con fermate supplementari per motori troppo assetati) e i pesi, costringerebbe i costruttori a realizzare delle vetture efficienti, equilibrate nelle loro caratteristiche.

E finalmente si potrebbero ancora impostare strategie di corsa, tattiche che prevedono minori consumi di carburante, di gomme, e meno arresti ai boxes, e si potrebbero anche rivedere dei recuperi sensazionali di posizioni perdute (chi non ricorda la rimonta di Jim Clark in un GP d'Italia negli anni recenti e quella di Stewart nel 1973?) e quindi fasi emozionanti, mentre oggi, come è noto, la minima fermata è inesorabilmente fatale ad ogni risultato.

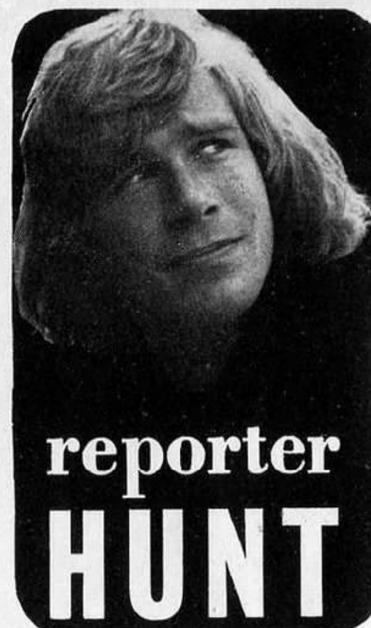
La mia terza premessa vorrebbe riportare i Grand Prix ad una funzione tecnica e non solo spettacolare.





V8/Blog Scans

Il pilota di lord HESKETH svela il boicottaggio contro i veri superstiti della passione



reporter
HUNT

I padrini del «CIRCO»

500 KM.

E' evidente che le attuali grandi corse di «Formula 1», che spesso si esauriscono in meno di due ore, non hanno più una funzione tecnico-sportiva sufficiente.

I Grand Prix devono essere corse serie e quindi, mentre per Montecarlo potrebbero bastare i 100 giri classici (invece degli 80 o meno, oggi in auge) per tutti i circuiti veramente validi (e fra questi non possiamo annoverare quello di Jarama così come è) vorremmo una percorrenza minima di 500 Km.

Le corse avrebbero un substrato tecnico ben maggiore, obbligherebbero i costruttori a realizzare delle vetture più resistenti sotto ogni punto di vista, i rifornimenti (lungi dal diminuire l'interesse della corsa) ne farebbero aumentare le emozioni senza creare pericoli non vi sarebbero più i gruppi che appaiono sempre più probabili con l'equilibrio dei valori in campo e l'impiego delle scie livellatrici delle prestazioni, e anche i pneumatici dovrebbero essere studiati con nuovi criteri ed essere più solidi e funzionali.

Ecco dunque la proposta Formula Grand Prix presentata così come è, e naturalmente passibile di modifiche e di aggiustamenti tecnici.

- 1 «Formula 1»: Vetture con un peso minimo (misurato come è attualmente ma dopo la corsa per evitare certe discussioni) non inferiore a kg. 600 e con un peso massimo non superiore a kg. 700.
- 2 Apprestamenti di sicurezza ancora più sviluppati (se è possibile) in fatto di serbatoi di carburante, apparecchiature antincendio, «roll-bar», alettoni, ecc.
- 3 Carrozzerie di una larghezza massima che non oltrepassi la tangente esterna dei cerchi delle

ruote. Sporgenza massima posteriore della vettura, o di qualsiasi sua parte, dietro all'asse delle ruote posteriori: metri 1.00.

Larghezza massima della vettura fuori tutto: metri 2.00.

4 Le ruote gommate dovrebbero essere interamente visibili lateralmente e dall'alto.

5 Serbatoi di carburante della capacità complessiva di litri 120.

6 I rifornimenti fatti esclusivamente a caduta e con altezza limitata e non a pressione, equiparazione delle capienze dei serbatoi della benzina (sempre 120 litri) con quelli che siano destinati al gasolio, date le differenze di calorie specifiche.

7 Si dovrebbe anche vietare la trazione sulle quattro ruote, dato che si tratta di una inutile e costosa complicazione che anche nella produzione corrente più raffinata non ha trovato alcun seguito.

8 Corse di una percorrenza minima di km. 500 fatta eccezione per il Grand Prix di Montecarlo, limitato a cento giri come già in passato. Ricordiamo, per inciso, che 120 litri di benzina per 500 km. rappresentano un consumo specifico di 24 litri per 100 km., consumo che appare accettabile per una vettura sportiva moderna di alta prestazione, soprattutto nel clima attuale.

Con una simile Formula nulla potrebbe dividere l'automobilismo nord americano (tipo Indianapolis) da quello dei Grand Prix di tipo europeo ed è evidente che i costruttori potrebbero ricorrere a molte svariate e interessanti soluzioni, senza dover ricorrere a realizzazioni eccessivamente costose con grande vantaggio per il progresso e l'interesse tecnico e sportivo.

Giovanni Lurani

LONDRA - Da molto tempo, ormai, esiste una situazione potenzialmente sgradevole dietro le quinte della F.1, fra l'Associazione Costruttori e gli altri. Senza dubbio chi ne ha sofferto di più è stata la Hesketh Racing, dato che finora siamo stati i soli «non soci» a imbarazzare l'Associazione sui circuiti. Per via del «cappio» che mettono i costruttori (che rende la situazione ancor più pericolosa). Alexander (Hesketh) e Bubbles hanno conservato, seguendo una data politica, un dignitoso silenzio sull'argomento, preferendo di concentrare le loro energie nel tentativo di sconfiggerli in pista (proprio lì dovrebbe essere più doloroso) anche se ho spesso dei dubbi... Non stenta a venirmi in mente almeno un costruttore che sembra dedicare molta più energia al gioco delle politiche dell'Associazione che alla direzione della sua squadra, tanto che si comincia a chiedersi quali siano i motivi che lo spingono ad agire così.

Noi ci lamentiamo per il fatto che, ostacolando le squadre private che tentano di gareggiare contro di loro su basi eque e giuste, i costruttori insidiano il carattere «aperto» delle corse di Grand Prix e l'autorità della CSI, la quale (mi risulta per averlo sentito dire da vari costruttori) riflette molto, prima di discutere con l'Associazione perché nutre un vero timore di trovarsi in una situazione che distruggerebbe tutto il sistema delle corse internazionali quale lo conosciamo oggi, probabilmente con conseguenze disastrose. La Formula 1 potrebbe diventare un circo chiuso e professionista e né piloti né squadre indipendenti — se non fossero invitati — potrebbero sperare di arrivare agli alti livelli.

L'arma principale dei costruttori, contro le squadre private, è rappresentata dal denaro. Quando saremo tornati dal Sud Africa, Alexander avrà speso oltre 12.000 sterline in più di quanto avrebbe dovuto, o di quanto fosse stato previsto dagli organizzatori delle nostre ultime cinque corse, quando hanno dato ai costruttori grosse somme globali per spostare per via aerea vetture e personale. Il loro è un sistema semplice. Spremono tutto il denaro possibile dall'organizzatore della corsa, come contropartita di portare sul circuito tutte le loro vetture, e se questo organizzatore osa non collaborare, lo minacciano semplicemente di disertare la sua corsa.

Per esempio, se un organizzatore insistesse per avere Graham Hill o Mike Hailwood, piuttosto che Roberts e Migault, potrebbe rinunciare alla sua gara, sicché viene strozzato, però sa che le squadre ci saranno comunque, per via dei loro obblighi verso i patrocinatori. E così l'organizzatore ha già più di venti vetture e quando ci mettiamo in contatto con lui, per parlare delle nostre spese, prima è stupito che non siamo compresi, poi deve a malincuore rifiutarci il denaro, perché ha già uno schieramento da Grand Prix e non possiede più un soldo. E a noi tocca dunque andare alla corsa a spese nostre, se vogliamo gareggiare, e ci forzano così la mano, dato che cerchiamo di ottenere punti di campionato.

E qui si arriva alla spiacevole faccenda: i costruttori ci offrono posti sul loro aereo charter, già pagato, a qualsiasi prezzo ritengano da noi accettabile, piuttosto che prendere un volo di linea. In una occasione (il viaggio in Sud America) il prezzo richiesto era più alto di quello delle linee normali, perché i costruttori non ignoravano che le difficoltà amministrative implicite nei voli di linea erano troppo grandi e sapevano, quindi, che avremmo accettato di pagare di più per semplificare. E dove va il denaro che versiamo? In Sud America ho notato le signore Ecclestone, Roberts e Murray... non so come ci fossero arrivate, però so che Alexander dovette mettere la mano in tasca per pagare i biglietti per me e per tutto il personale indispensabile! So di sicuro che una squadra aveva in programma di incassare soldi su due biglietti in più, mentre i paria pagavano. Mi chiedo se lo sapessero gli organizzatori...

Un altro grave problema, sempre a proposito dei costruttori, è la stesura dei regolamenti. L'attuale politica della CSI consiste nel consultare le persone interessate e, finché continuerà a farlo, tutti i concorrenti dovrebbero potere dire la loro nelle raccomandazioni inviate alla CSI. Ma fin tanto che questa avrà paura dei costruttori, è improbabile che ascolti i concorrenti privati. Esistono numerose armi minori, per renderci la vita difficile, ma non volendo rischiare di diventare noioso, ne citerò soltanto una.

Una squadra di due vetture richiede soltanto due meccanici in più di quanto richieda un team di una sola vet-

tura, cioè i due meccanici che dovranno occuparsi della seconda vettura. Tutto il resto è uguale, cioè direttore di squadra, progettista, capo meccanico, altri meccanici, conducente del furgone e così via.

Ora sono i costruttori a rilasciare e lasciarsi passare a tutte le squadre e alla stampa e secondo il loro «regolamento», si danno dieci lasciarsi passare per vettura, sicché ce n'è venti per ogni squadra di due vetture, mentre noi ne abbiamo soltanto dieci — insufficienti — tanto che Bubbles finisce sempre per sprecare il suo tempo prezioso, nel tentativo di ottenere i necessari lasciarsi passare in più per la squadra. Gli organizzatori trovano strano — nella migliore delle ipotesi — che i nostri amici costruttori non ci diano neppure biglietti a sufficienza.

Dopo avere detto tutto questo, sarebbe facile osservare «se non potete sconfiggerli, unitevi a loro». Anche i costruttori ci hanno pensato, però e, che lo volessimo o meno, non abbiamo potuto farlo per via dei loro «regolamenti», perché non è trascorsa una intera stagione da quando abbiamo costruito e usato la nostra vettura (neanche per Rob Walker, che è però socio). Ne abbiamo comprata una... be', anche la Marlboro Texaco in certo qual modo, a quanto pare ha avuto la macchina dalla McLaren, eppure fa parte dell'Associazione e la povera vecchia, McLaren Cars, che costruisce e assiste la macchina di Hailwood, non ne fa invece parte, anche se in qualche modo riesce a viaggiare sui charters dell'Associazione.

Ora che mi sono tolto di dosso il peso, dovrei dire che sono perfettamente d'accordo, in teoria con tutto ciò che fa l'Associazione Costruttori. Discuto soltanto il modo in cui funziona. Hanno fatto molto per i concorrenti, migliorando gli accordi finanziari con i promotori delle corse che ora pagano assai di più e, ovviamente possono permetterselo, altrimenti non ci sarebbero tanti paesi a fare la fila per organizzare grandi premi. Svolgono anche un lavoro molto utile per quanto riguarda la sicurezza e la semplificazione dei regolamenti, mediante consigli alla CSI. Secondo me, il problema è questo: essendo, l'Associazione per natura democratica, le squadre più deboli hanno la maggioranza in qualsiasi votazione e l'avranno sempre, perché non si possono avere più di una o due squadre di primo piano in un sol tempo, quali Tyrrell e Lotus nei recenti anni, per cui l'organizzazione agisce in modo da proteggere i suoi soci più deboli. Per questo cerca di tenere lontani gli intrusi, che potrebbero mettere fuori scena gli altri. Ecco un esempio: dovendo scegliere fra due clienti, che volevano occupare l'unico posto libero rimasto sul volo per gli Stati Uniti, lo scorso anno, la March optò per quello che aveva meno probabilità di metterla in imbarazzo, cioè la vettura di Beutler. La Hesketh Racing dovette pagare.

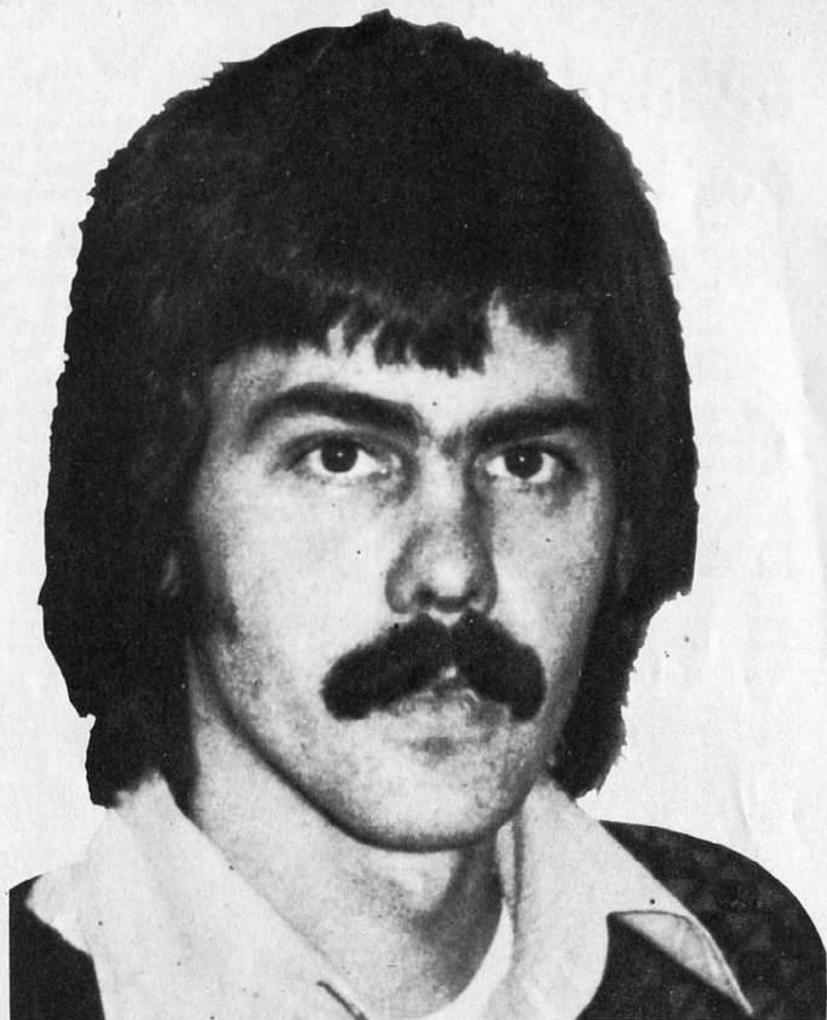
La soluzione è semplice. Ogni concorrente dovrebbe potere associarsi, se lo desidera (come accade per i piloti alla GPDA), e i pagamenti, da parte degli organizzatori che vogliono spendere per sole venti vetture, dovrebbero avvenire sulla base del merito. Questo esempio potrebbe funzionare su uno di tanti principi. Per esempio le precedenti prestazioni del pilota, la qualificazione sul posto, oppure fornire il denaro per la trasferta alle venti vetture più veloci in prova. Si potrebbe anche ricorrere a un altro sistema, purché fosse equo per tutti e ogni concorrente fosse d'accordo. Verrebbe a crearsi una situazione più competitiva, che potrebbe essere soltanto salutare per lo sport automobilistico.

Per concludere, vorrei ripetere quali sono i miei motivi personali per esprimere questi giudizi. Il mio desiderio ① di proteggere il mio patrocinatore, e quindi la mia personale posizione, da spese inutili ed eccessive, imposte in un modo che ci fa somigliare senz'altro a delle vittime, proteggendo naturalmente al tempo stesso tutti gli altri patrocinatori quali Embassy, Hexagon, Von Opel e così via da un trattamento che potrebbe facilmente condurre a un ritiro dalle corse, indotto dalla delusione; ② di vedere la CSI riacquistare il suo potere, per evitare situazioni catastrofiche; ③ di salvaguardare e conservare l'integrità e lo spirito sportivo, di cui gode lo sport automobilistico agli alti livelli ④ e perché ho pensato che, per mezzo di questa mia rubrica, sono in ottima posizione per esporre il problema ed ho quindi il dovere di farlo.

James Hunt

Un sudafricano profeta in patria ha guastato a KYALAMI le ambizioni FERRARI offrendo a REUTEMANN un'arma da «mondiale» come le BT 44

GORDON '74



SPECIALE PER AUTOSPRINT

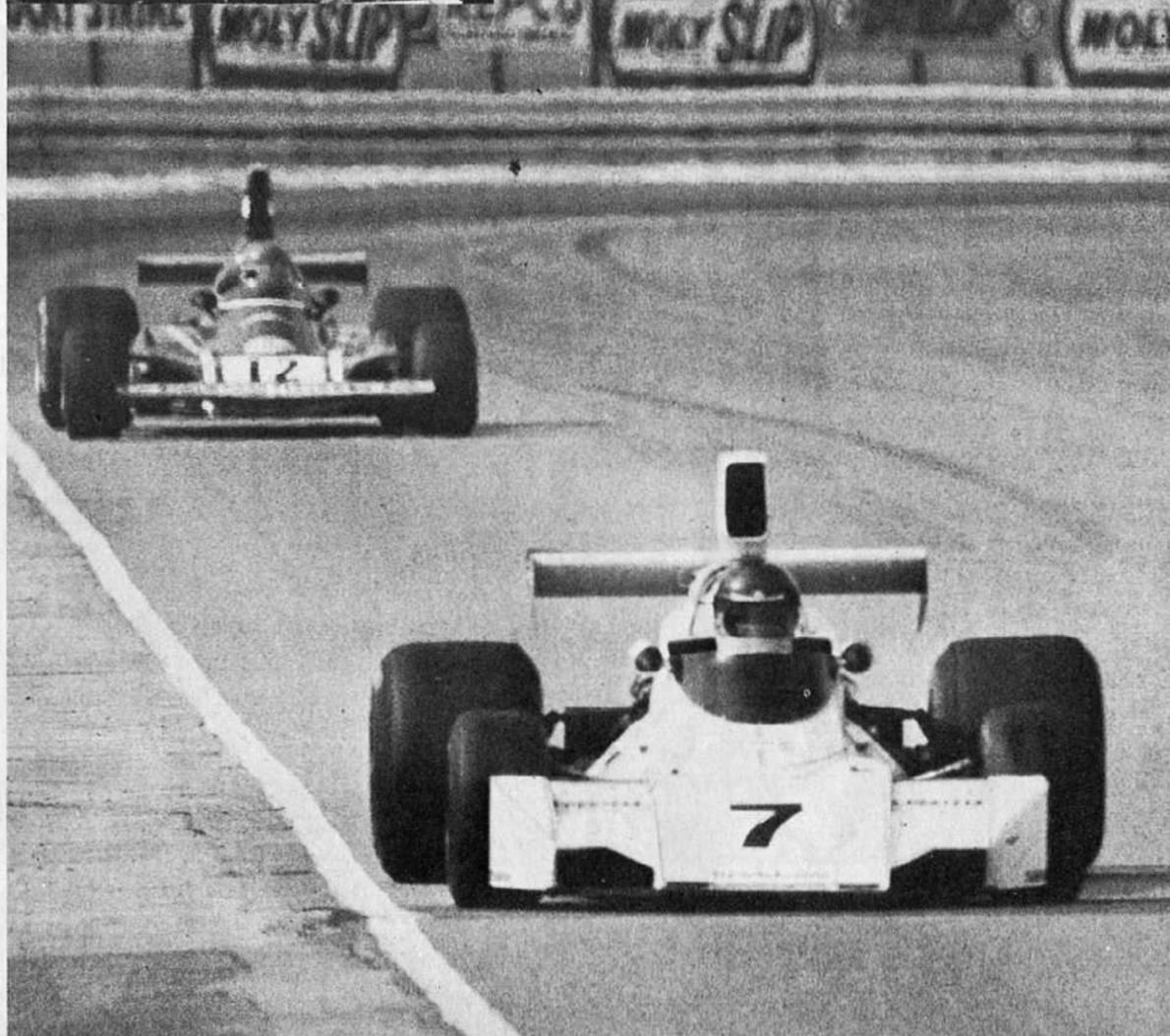
LONDRA - Se si chiede a qualsiasi appassionato di automobilismo «chi è il cittadino preferito del Sud Africa?» quasi certamente la risposta sarà «Jody Scheckter, quello dai capelli lanosi», anche se con Tyrrell non sta al momento spopolando. Ha indubbiamente lasciato un marchio incancellabile sulla scena internazionale, come del resto fece contro la barriera dei boxes a Silverstone, scatenando la più grande e caotica collisione mai vista nella storia dei Grandi Premi. D'altro canto, Jody non è l'unico «Springbok» in F. 1. Ce n'è un altro, meno in vista, ma che, caso mai, quest'anno ha un maggiore influsso sulla formula.

Si tratta di GORDON MURRAY, il più giovane progettista di una squadra ufficiale, il responsabile delle Brabham con cui gareggia Carlos Reutemann, vetture che per ora, in questa stagione, hanno condotto in ogni gara di F. 1: G.P. di Argentina e di Brasile, Brasilia e Brands Hatch, arrivando ora finalmente al trionfo di Kyalami.

Ian Gordon Murray, nativo di Durban — l'ultima parte inglese del Sud Africa — è un ventiseienne spilungone, dalla voce sommessa e dal carattere introverso. Attualmente tutti i tecnici delle squadre che vincono Grandi Premi tengono d'occhio il suo lavoro. Murray ha infatti un'abilità fatta d'intuito che ha dato vita alle vetture più leggere, più semplici e più veloci che ci siano oggi, un trionfo smentito dal suo aspetto di una eleganza che si potrebbe definire «delicata» dai suoi abiti sempre all'ultimo grido (glieli fa la moglie), dai suoi moderni baffi «alla mongola».

Abbiamo parlato con lui nell'ufficio progetti dell'MRD, la società fondata da Jack Brabham e da Ron Tauranac nel 1961, che da allora ha prodotto a dozzine monoposto da corsa che hanno avuto

Anche Gordon Murray (foto sopra) merita il successo di Kyalami della sua BT 44, che Reutemann ha finalmente condotto alla vittoria. Il «Lole» ha comunque rischiato grosso, arrivando con i pneumatici alle tele, come Fittipaldi ad Interlagos nel G.P. Brasile, con buchi nel battistrada



grandi successi. Nel 1971 Ron vendette il complesso a Bernie Ecclestone e adesso si è accantonata la produzione di serie e l'ufficio progetti, spartano e prefabbricato, lavora soltanto per la F. 1. Si trova dietro un edificio amministrativo dall'aspetto efficiente, accanto a un'officina grande ma dall'aria modesta, su un lato di un cortile fangoso e pieno di buche, a New Haw, nel Surrey. Sul cartello appeso alla porta dell'ufficio c'è soltanto scritto «Non disturbare». Ai tempi d'oro dell'MRD là dentro lavoravano sei disegnatori, adesso c'è soltanto Gordon.

Ha serie cognizioni, per quanto riguarda automobilismo e tecnica meccanica, infatti suo padre era appunto un tecnico motoristico, oltre che un appassionato di corse, e Gordon studiò al Collegio Tecnico di Natal prima di cominciare a lavorare come disegnatore-progettista. Questo gli serviva per guadagnare soldi e la seconda mossa consistette nello spenderli...

«Avevo cominciato a lavorare da poco, quando progettai la mia prima vettura, durante il mio tempo libero — racconta —. Era una specie di sport per gare di club. Impiegai due anni per costruirla, poi la usai per altri due anni per gareggiare e vinsi un paio di corse minori. L'avevo battezzata "IGM", per via delle mie iniziali. Costruii anche il motore, che era uno strano miscuglio di blocco Ford Anglia e pistoni Peugeot. Andò abbastanza bene, ma poi arrivai al massimo cui si può arrivare in quel campo, in Sud Africa, e circa quattro o cinque anni fa decisi che volevo dedicarmi alla progettazione a tempo pieno. In effetti avevo scritto alla Lotus, ma proprio quando arrivai in Inghilterra la Casa stava passando un brutto periodo e mi trovai praticamente a piedi. Fu al-

Doug Nye

CONTINUA A PAGINA 8



GORDON '74 non ha paura degli errori

CONTINUAZ. DA PAGINA 7

lora che Tauranac mi offri di lavorare qui e balzai sull'offerta...».

Gordon iniziò il suo lavoro durante l'ultima stagione della grande carriera di Jack Brabham. Naturalmente, sotto le direttive di Tauranac, imparò in fretta. «Ron non passava molto tempo nell'ufficio progettazioni — dice — si li-

serie. Un mattino, all'epoca in cui faceva questi «lavoretti vari», Ron entrò nell'ufficio e gli buttò un fascio di regolamenti d'Indianapolis dicendo: «Tieni, progetta una vettura Indy...».

«Per due o tre mesi lavorai da solo — dice — e non so se Ron avesse già un cliente, comunque il progetto era praticamente finito, e pronto per la costruzione, quando l'accordo andò a monte e la vettura non fu mai costruita».

Gordon è un tipo reticente, quindi non ha aggiunto altro, alla descrizione della Indy nata morta. Quando gli abbiamo chiesto come sarebbe stata, ha risposto: «Oh, strano a dirsi, sarebbe stata una specie di Eagle, con i radiatori subito dietro le ruote anteriori». A

conta — che limitavano la forma del telaio e non c'era molto di nuovo nella vettura, salvo i montanti. Nel 1972 non si sviluppò la macchina, ma era già bene a punto così. Badate, la 37 non era scadente, come è stato a volte detto... piuttosto leggera, non aveva difetti speciali, semplicemente non presentava niente fuori dell'ordinario, ecco tutto...».

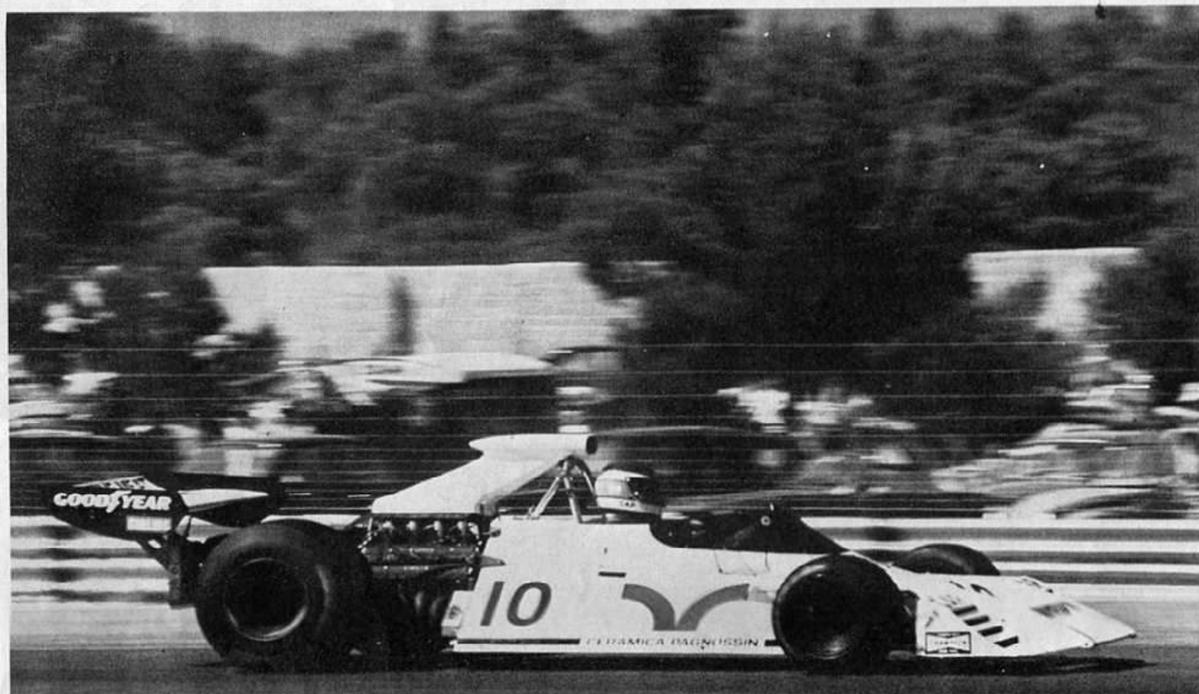
Gordon occupò il suo tempo libero progettando e costruendo quattro MinBug speciali, cioè coupés stradali con parti della Mini e carrozzeria in alluminio di semplice fattura. Iniziò il lavoro sulla prima perché la sua vecchia Elan gli costava troppo e le tre successive furono costruite su ordinazioni di amici. Possiede ancora la sua, che ha coperto

quarta posizione, superando così le più ottimistiche previsioni di Gordon. In autunno, poi, Bellamy se ne andò alla Player Lotus e Bernie disse al suo giovane progettista sudafricano di mettersi al lavoro, partendo ex-novo, spiegando soltanto che voleva vedere costruire da zero una grand prix vincente, praticamente senza badare a spese. Non doveva essere usata nessuna parte delle vecchie vetture, che potesse limitare in alcun modo il progetto.

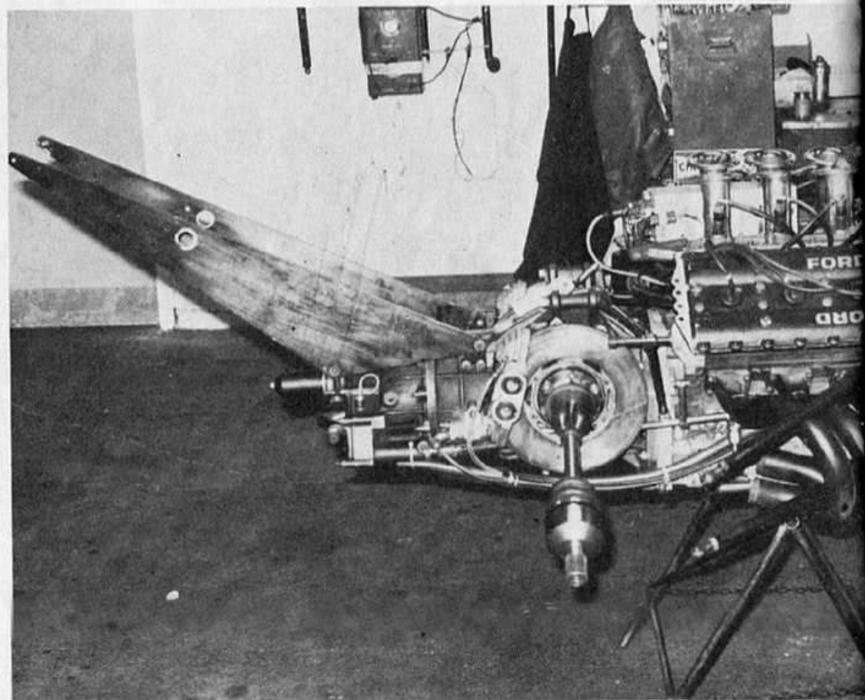
«Già da tempo — dice Murray — pensavo a una vettura che sostituisse la 37. Ritenevo che avremmo potuto apportare modifiche per guadagnare nella velocità massima, poi si doveva riflettere sulla forma. Oggi esistono pochi

centro di gravità, per esempio. Per questo ho scelto la sezione triangolare del telaio, in modo che la massa del peso del carburante coincida col baricentro della macchina, bene in basso; tutta l'aria che raggiunge il telaio resta così in cima e non sotto. Questa forma si può ottenere facilmente con semplici pannelli, un triangolo è naturalmente robusto e rigido e tutto si adatta bene a questa forma. L'inclinazione dei fianchi della scocca è tale e quale a quella dei coperchi della camme del motore.

«Poi, volevo un passo corto e un sistema di alimentazione semplice, quindi c'era la questione del radiatore. Sulla BT34 Ron aveva preso un radiatore anteriore normale e lo



Carlos Reutemann alla guida della Brabham BT 42, la monoposto «triangolare» che è stata il vero e proprio primo progetto tutto di Murray. Nella stagione scorsa, la macchina si dimostrò molto buona



Si lavora attorno alla monoposto '74, cioè la BT44, sviluppo delle idee di Murray. Si notano i supporti dell'alettone montati sul cambio

mitava a buttarti qualcosa, dicendo "ehi, studia i particolari". Aveva idee precise, su ciò che voleva come risultato, e se le cose non riuscivano come avrebbe voluto spiegava perché non gli andavano bene. Allora si riesaminava il tutto e, prima o poi, andava a posto».

A quei tempi l'MRD non faceva distinzioni fra il progetto di F. 1 e il lavoro di serie, sicché un giorno Gordon aiutava l'esperto di aerodinamica, Ray Jessop, su un progetto di F. 1, l'altro lavorava per conto suo sulle F. 3 di

noi sembrava che sarebbe valso la pena parlare di un progetto che precorreva il complesso che ha polverizzato i records dell'USAC, ma Murray non è fatto così.

Quando Ecclestone subentrò all'MRD, Tauranac non poté restarvi e Bernie assunse il tecnico australiano della Mc Laren, Ralph Bellamy, per affidargli la F. 1. Prima che arrivasse Ralph, Gordon aveva cominciato a «rivedere» la famosa BT34 e quando ebbe finito produsse la BT37.

«Dovemmo usare i serbatoi a sacco della BT34 — rac-

ben 25.000 miglia senza nessun guasto, però ora, ha fatto carriera e la MinBug sta ferma, mentre lui guida una BMW!

Poi arrivò il progetto che richiedeva di lavorare notte e giorno, cioè quello della sport Duckham da affidare a Alain de Cadenet e a Chris Craft per la 24 Ore di Le Mans. Si trattò della prima, importante vettura da competizione che Gordon avesse mai progettato partendo da zero e soltanto i montanti della Brabham erano parti del telaio originale. La vettura, con motore Cosworth, occupò la

punti sui quali si possono apportare migliorie. Si tenta di mettere a punto cose che possano dare un divedendo, che utilizzino i pneumatici disponibili e rientrino nei regolamenti. Sono fattori che limitano non poco e che rendono più o meno uguali tutte le attuali F. 1. Di questi tempi occorre lavorare senza voli di fantasia. Uno dei fattori base è la velocità in curva e nelle curve ad alta velocità l'aerodinamica influisce in modo vitale su tale velocità. Nelle curve da abbordare a bassa velocità ciò che conta è il

aveva diviso, spostando poi un poco le due parti. I nostri radiatori sulla BT42 e sulla BT44 sono proprio contro le ruote anteriori, arretrati di oltre cm 30 rispetto a quelli della BT34. La gente parla della distribuzione dei pesi e dice che si devono mettere i radiatori al centro, per accentrare appunto il peso verso la metà della vettura. In effetti, secondo me, la differenza in percentuale è minima, che si mettano i radiatori subito davanti alle ruote anteriori o che li si montino dietro di 90-120 cm. Li

California

vitaloni

Sebring MACH 4



racing special mirrors

I retrovisori VITALONI nati nel mondo delle corse, sono adottati dai più prestigiosi piloti internazionali e vincono con loro. Sono inoltre montati all'origine dalle principali industrie automobilistiche mondiali e disponibili in una completa gamma di modelli per ogni esigenza nelle versioni: corsa-sportivi-standard-per veicoli industriali e per moto. VITALONI produce inoltre caschi integrali STRATOS in policarbonato ed "elettroncessori" per auto






vitaloni

10092 beinasco · torino · italy · tel. 349.9434 · telex 21153

dietro non si ha comunque un buon flusso d'aria, per cui i radiatori devono essere aumentati del 50-60 per cento di superficie in quell'area.

«Se si vuole, dunque, una vettura dalla carreggiata stretta si deve ovviamente scegliere un muso largo e, se si vuole un muso largo, non esistono svantaggi nel conservare i radiatori nel muso, a parte il loro peso. Ma poi, saranno più piccoli ugualmente, del 50-60 per cento, dei radiatori a metà vettura per cui il peso sarà in ogni modo minimo e si possono fare in qualsiasi bella forma bassa si voglia.

«Io volevo semplicemente che la vettura nel suo complesso fosse "semplice". Non serve avere caratteristiche fantasiose — ritenendo che

cludesse la stagione era di nuovo in pista.

Purtroppo la robustezza della BT42 fu di nuovo messa alla prova nel multiplo incidente al G.P. d'Inghilterra. De Adamich, che correva per la prima volta su un modello nuovissimo, per la Ceramica Pagnossin, si trovò davanti il caos. Credette di potere passare, infilandosi in mezzo alla mischia, e si tuffò per trovarsi poi di fronte la BRM di Beltoise, praticamente ferma.

La Brabham urtò il cambio della BRM a oltre 200 orari, sospingendo in avanti la vettura per circa trenta metri e facendola finire contro le barriere. Mentre nell'incidente di Watson i danni erano stati per il telaio, nel caso di De Adamich il peggio si è avu-

zò quinto al G.P. di Germania è sesto in Argentina, mentre Andrea era quarto in Belgio, dopo una corsa piena di buon senso in mezzo alla confusione. Le Brabham presero il via per 42 volte nei quindici Grandi Premi dell'anno, piazzandosi per nove volte, quarte nel campionato del mondo dei costruttori di F. 1. Fu così che Gordon Murray si mise in luce.

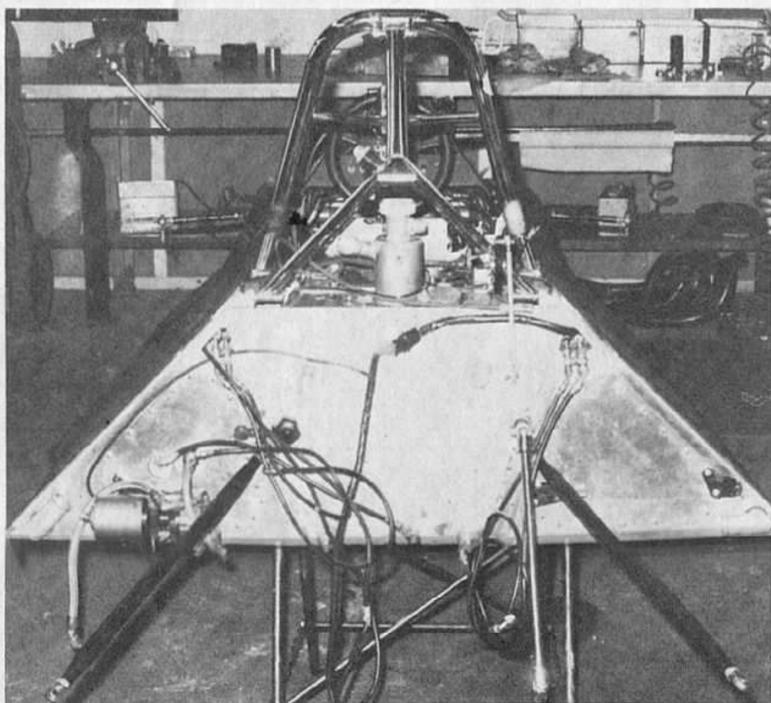
A suo modo di vedere, l'infelice G.P. del Belgio di Carlos fu la miglior corsa della stagione, forse superiore a quella di Barcellona. «In Spagna — dice — Carlos approfittò della jella altrui, ma a Zolder era in terza posizione e stava raggiungendo Peterson, quando il motore lo tradì. Già sullo schieramento aveva per-

la stagione di Reutemann. Gordon ne spiega il motivo. «Carlos aveva la posizione al palo fino agli ultimi dieci minuti, quando Ronnie ricorse al suo solito trucco e gliel' portò via... è veramente il tipo più veloce che ci sia, ora. Comunque, Carlos era pur sempre in prima fila e quella gara lo ha fatto cambiare radicalmente. Credo che prima si sottovalutasse, poi d'un tratto si è reso conto che poteva essere più veloce di Emerson, di Denny e di altri come loro, fatto che gli diede una nuova fiducia in sé. Ora non credo che si sottovaluti più...».

In gara, alle velocità massime, Carlos perdeva terreno rispetto alla March della Hesketh, però più tardi raggiun-

giri dalla fine il motore ha preso a perdere colpi: si era staccata una candela. Dopo, all'ultima tornata, la vettura si è fermata e, dai sintomi, sembrava che il motore avesse "inghiottito" un sasso che aveva rotto una valvola. In effetti — Gordon sospira — non c'era più carburante! Il mattino della gara abbiamo avuto un momento di panico, quando si è bloccata una ruota, poi si sarebbero dovuti mettere 39 galloni nei serbatoi mentre pare che una tanica fosse stata dimenticata. Non accadrà più...».

Ovviamente alla squadra si sentono responsabili, per il fatto che Carlos abbia perso in patria, cosa che ha addolorato tutti, visto che sono molto affezionati a Carlos. «E'



La scocca della BT44 si ferma alle spalle del pilota come è ormai consuetudine. Le fiancate fra loro formano un angolo esattamente di 90°

daranno un vantaggio di un ventesimo di secondo — che richiedono un anno per la messa a punto. Per via delle pressioni dei patrocinatori — che noi non abbiamo, visto che nessuno ci patrocina — si deve costruire una vettura semplice e pratica, che "funzioni". D'altro canto, adesso il calendario è tanto pieno che il tempo stringe sempre per cui il risultato è uguale, anche senza patrocinatori. Tutto si oppone alle corse complicate... insomma, di questi tempi non rendono».

E così nacque la BT42 che ebbe però un infelice debutto, affidata a John Watson nella Corsa dei Campioni dello scorso anno. Il comando del gas si bloccò nella curva a sinistra di 90°, a Brands Hatch, sotto gli alberi della curva Stirling e la bianca Brabham filò contro la rigida barriera Arcmo, a circa 145 orari.

La monoscocca si accorcio di circa 55 centimetri, di più o meno l'area di un serbatoio del carburante, ma i rivestimenti deformabili tennero e non ci fu perdita di carburante. Gordon aveva inserito una robusta centina di acciaio nel muso della monoscocca per reggere le sospensioni e per controbilanciare urti del genere e questo evitò indubbiamente a Watson ferite molto gravi. Si ruppe comunque le gambe, ma prima che si con-

to nella zona della pedaliera perché a bordo c'erano 38 galloni di carburante. Per questo motivo i serbatoi rimasero rigidi, e, in effetti, fecero «gonfiare» tutto il telaio in quella parte. Ancora una volta, nessuna perdita di carburante.

Questi due incidenti, che ridussero le vetture a rottami, resero la stagione costosa per Bernie, dato che vennero costruite altre macchine in sostituzione, portando il totale delle BT42 dell'anno a sei nuovi telai!

I numeri due e tre furono costruiti frettolosamente, dopo il disastro di Brands Hatch, in tempo per il G.P. di Spagna, ove Reutemann sembrava avviato a strappare la vittoria alla Lotus-JPS di Fittipaldi che aveva una foratura. Ma poi una bronzina dell'albero motore restò senza lubrificante e la Brabham si fermò. De Adamich portò una delle vecchie BT37 contro un guard-rail, quando si ruppe un mozzo posteriore, e così sul bilancio della Brabham gravò un'altra vettura distrutta.

Dopo la breve euforia e la seguente delusione a Barcellona, i risultati ottenuti dalla Brabham videro Reutemann ottenere due terzi posti (Ricard e Watkins Glen) due quarti (Svezia e Austria) e due sestis (Silverstone e Monza). Wilson Fittipaldi si piazzò

so olio e Carlos, sapendo che non sarebbe durato a lungo, volava alla lettera».

Anche Wilson Fittipaldi diede alcune buone prestazioni, in una stagione che lo vide in complesso sottovalutato. Fu terzo a Monaco, davanti a molti divi affermati, ma poi si spaccò il piccolo serbatoio collettore; il brasiliano era sfrecciato in mezzo al gruppo, superando quattordici vetture nei giri iniziali, prima di dovere abbandonare, e in Germania si piazzò quinto dopo un lungo duello col fratello minore, che pilotava la Lotus-JPS.

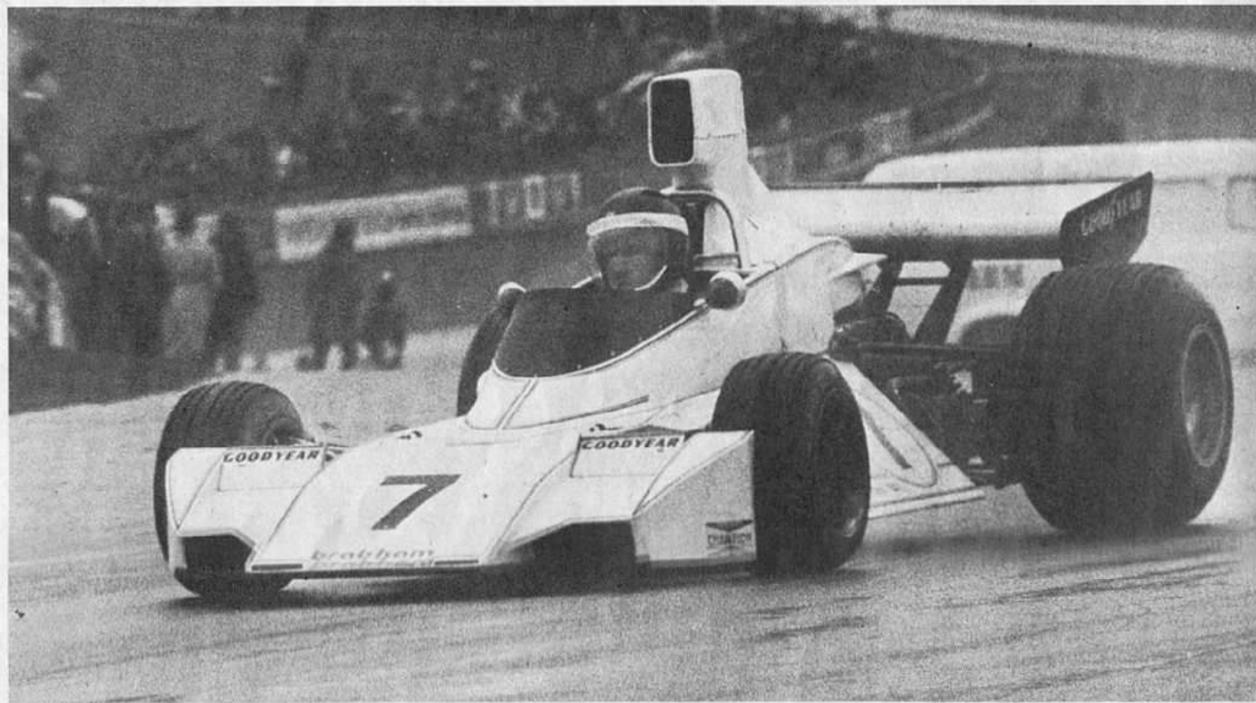
La peggior gara dell'anno fu indubbiamente il G.P. del Canada, ove la Brabham di Reutemann avrebbe dovuto ormai essere bene a punto, mentre tutto andò invece storto, cominciando dal tempo. «Carlos uscì due volte di pista in prova — racconta Gordon — perché tentava di sfruttare la potenza sul bagnato, lungo il rettilineo. Il mattino della corsa scesero in circuito undici vetture, ma soltanto quattro tornarono senza danni. Carlos arrivò lungo il sentiero del box col muso della vettura per traverso e un alettone scalatrato. E' raro che faccia errori e detesta danneggiare la vettura. Preferiamo dimenticare tutto quel week-end...».

Poi ci fu il G.P. degli Stati Uniti, una corsa cruciale per

se Hunt e occupò il secondo posto dietro a Peterson; proprio allora si trovò davanti due ritardatari che gli fecero perdere 9" in due giri, sicché dovette accontentarsi di un meritato terzo posto.

Per questa stagione Gordon cominciò a lavorare attorno alla nuova BT44 subito dopo il Glen e il prototipo si mosse per la prima volta in Argentina, in gennaio. Per la nuova vettura ha conservato le migliori caratteristiche della BT42, anche se i mutamenti che voleva apportare, migliorando la velocità massima e le sospensioni, hanno richiesto un telaio completamente nuovo. In ogni modo la BT44 è più semplice, in quanto la carreggiata anteriore è più stretta, quella posteriore un poco più larga, mentre la forma della carrozzeria è stata cambiata per fare funzionare meglio il nuovo alettone, montato più entrobordo per rispettare i regolamenti 1974.

Le prestazioni della vettura a Buenos Aires, Interlagos, Brasilia e Brands Hatch sono troppo recenti perché se ne parli ancora, ma la sparizione di Reutemann nell'ultimo giro, dopo avere sempre condotto, in Argentina, richiede una spiegazione. «Be' — dice Gordon — prima di tutto la presa d'aria dinamica si è staccata dai supporti e questo ha fatto perdere circa 200 giri-min. sui rettilini. Poi, a cinque



La BT 44 in corsa. Con la vittoria in Sud Africa, essa non fa che raccogliere tutto quanto di buono aveva «seminato» nei precedenti GP. Per Reutemann, Ecclestone e Murray una grossa soddisfazione!

calmo — dice Gordon — veramente calmo, con una guida molto liscia. Lo si guarda in pista e si sa che il comportamento della vettura dipende dalla progettazione, e non dal fatto che Carlos la bistratti, perché non lo fa mai. Per questo è facile studiare la macchina, cronometrarla nelle curve e vedere dove i miei principi sono risultati giusti, dove sono invece risultati sbagliati. Sotto questo aspetto, cioè in fatto di sviluppo, Carlos è veramente bravo. Non so come possa lavorare un progettista che ha in squadra un pilota dai modi brutali, che lancia alla lettera la vettura nelle curve...».

Gordon Murray è ormai un progettista di F. 1 di fama. Quando si sentono progettisti di vetture di Grand Prix che vincono ammettere che devono lavorare sodo, per precedere tipi come «quel Murray della Brabham», si sa che gli sforzi che compie servono a tenere gli altri sempre all'erta. Per un professionista nulla vale questo tipo di riconoscimento e, sotto tale aspetto, il tranquillo e simpatico Gordon Murray è «arrivato». La meta della vittoria in una gara di F. 1 è raggiunta. Reutemann è in lizza per il titolo mondiale. Nell'abitacolo c'è un uomo che vale e le vetture sono costruite in modo esemplare.

d. n.

Il re frigio, figlio di Zeus, nell'inferno mitologico soffre sete e fame, benché abbia i piedi nell'acqua e gli stiano sopra alberi carichi di frutta: ma l'acqua e la frutta si allontanano da lui ogni volta che egli tenta di toccarli. E' il supplizio di Tantalò, diventato proverbio e simbologia dell'impossibile raggiungimento delle cose più desiderate, che si hanno a portata di mano ma che non si riescono ad acciuffare.

E', almeno ora, il supplizio della FERRARI '74 che, iniziato il campionato F. 1 del riscatto con ambizioni non scoperte dopo le scioccanti delusioni '73, si è trovata (grazie alla coincidenza di imprevedibili problemi dei rivali, cominciati dalla rinuncia di STEWART alla difficile ambientazione tecnica di FITTIPALDI nella sua nuova monoposto), di fronte ai primi positivi risultati. Essi hanno portato REGAZZONI leader nel mondiale, dopo il Sud America, e NIKI LAUDA a convincere sulla scoperta di un nuovo ambizioso primo attore.

Dopo il duetto FERRARI alle spalle di HULME in Argentina, la conferma di REGAZZONI dietro FITTIPALDI in Brasile, l'intermezzo-collaudò di Brands Hatch, dove l'austriaco si è visto soffiare dall'argonata ICKX il successo in extremis sul bagnato, ecco la rabbia di Kyalami, dopo il ritorno (finalmente!) alla prima posizione di partenza in un G.P. Ma stavolta è stato lo sfortunatissimo d'Argentina, CARLOS REUTEMANN, a togliere — dalla bocca già dolcificata delle ambizioni ferrariste — il frutto della ritrovata vittoria. La stangata di REUTEMANN è arrivata pesante, dopo 10 giri del G.P. sudafricano, a ridare equilibrio alle ambizioni di LAUDA al quale poi, negli ultimi 3 giri, come sapete, è finita per mancare la scintilla onde condurre a termine la gara almeno da secondo. 7 giri prima anche REGAZZONI aveva dovuto dire addio alla sua tranquilla terza posizione, che gli avrebbe dovuto fruttare quattro punti di più per la classifica iridata, nella quale però è riuscito a conservare il primo posto con 10 punti, grazie alla roulette dei risultati: un vincitore per G.P. in un campionato forse mai così incerto!

La « stangata » di REUTEMANN ha colpito duro anche nei clan dei tifosi ferraristi, che sabato scorso aspettavano dal paese dei diamanti il gioiello del ritrovato successo. E invece è arrivata l'amara novità del doppio ritiro. Con un dubbio. Se le improvvise avarie ripropongono, cioè, un tallone d'Achille preoccupante nella scalata a nuove potenze competitive, oppure se sono una tappa, sia pure amara, di necessaria gradualità prima del ritorno al trionfo completo. Il motore rotto di REGAZZONI, giunto al box, è indubitabile. Resta il dubbio sull'avaria di « Bunnie », (leggi coniglietto) Lauda. La versione ufficiale è quella del « Dinoplex » troppo caldo, come spesso capita o meglio capitava sulle FERRARI. Ma c'è qualcuno che dice di aver visto un pozzetto d'olio, lì dove la macchina di LAUDA si è fermata a tre giri dalla fine. Pozzetto d'olio? La versione dei ferraristi è più tranquillizzante: ma come? Se i meccanici un quarto d'ora dopo, finita la corsa, sono andati a riprendere la macchina ed essa è tornata docilmente in moto!... Il Dinoplex si era raffreddato; succede...

Il dubbio resta. Perché a Brands Hatch, nessuno lo ha detto, quel famoso tampone di fine corsa ammortizzatori, che è stato subito indicato come la valida attenuante per il soprasso-monstre di JACKY ICKX a danno della sua ex macchina rossa, pare non sia stata l'unica causa di quella sconfitta. Anche il 12 cilindri boxer di Brands Hatch, si è saputo dopo, era agli ultimi sospiri!

Beffe del supplizio di Tantalò dunque, ma forse fino a un certo punto, perché, si voglia o no, anche la verità tecnica di certi risultati nelle corse automobilistiche hanno una loro logica, e non solo quella che poi è facile chiamare sfortuna.

Ne sa qualcosa REUTEMANN. Basterà aver letto, nelle pagine precedenti, le confessioni del progettista della sua BRABHAM, GORDON MURRAY, per convincersi che anche la super scalogna di CARLOS fino al Sud Africa aveva una sua logica.

E' certo che ci troviamo di fronte a un campionato-roulette, un campionato incertissimo al quale l'assenza di STEWART ha dato non solo

suspense agonistica ma anche suspense tecnica, se è vero che finora sui circuiti si ripetono in assoluto i tempi record del 1973. Perché la rinuncia dello scozzese ha voluto dire anche, per certe componenti tecniche (dalle gomme GOODYEAR ai motori Cosworth ecc.), un ritardo di competitività, nel rilancio — di contro — della FERRARI e anche di altre macchine.

Prendete quella ISO di MERZARIO, per esempio, la vettura che fino all'anno scorso partiva nelle ultime file con GANLEY e NANNI GALLI: è arrivata in Sud Africa a guadagnarsi la seconda fi-

La calda, calda, calda F.1

il campionato delle gelosie



Merzario precede Hulme e Beltoise alla Clubhouse Bend, nei primi giri del Gran Premio. Il bel tempo di Merzario in prova ha fatto nascere qualche polemica. C'è chi ha detto che lo ha ottenuto con gomme specialissime, senza tener conto che in gara tutti i migliori hanno girato in pratica di un paio di secondi più lentamente che in prova

la di partenza. E' stato uno choc per molti, al punto che (e ce lo smentiscano!) appena MERZARIO ha realizzato il suo tempo, il terzo di tutto il lotto, alcuni responsabili del team ferrarista si sono precipitati in sala cronometristi a protestare. E purtroppo non solo perché quel tempo veniva a porre REGAZZONI in terza fila, ma forse più perché quel tempo ridimensionava un po' la realtà ferrarista del momento. Perché delle due l'una: o MERZARIO è diventato un super (cosa che alla FERRARI certo non ammettono, ma che alcuni suoi colleghi sì, in questo momento) oppure le nuove FERRARI non sono poi così bombe, se l'ultima arrivata ISO gli è già alle costole a Kyalami (gomme Firestone a parte: i tempi di gara parlano). I cronometristi sudafricani tennero duro alla contestazione ferrarista contro il tempo del loro ex pilota. Ma l'obiezione cadde, anche perché alla FERRARI non avevano un tempo da opporre in alternativa in quanto... non l'avevano preso!

Raccontiamola questa storia, perché è anche divertente. Erano gli ultimi giri delle prove del venerdì e in pista LAUDA girava piano, pronto ad eventuali ordini del box di spingere a fondo, se qualche altro avesse migliorato il suo record. In quel momento la fidanzata Mariella pare prendesse il tempo di MERZARIO. Poi si notò che REUTEMANN e qualche altro dei favoriti mostrasse di voler aumentare il ritmo. Allora si disse di lasciar perdere il controllo del tempo di MERZARIO « tanto non importa... », e di preoccuparsi piuttosto degli altri più pericolosi. E fu in quel momento che MERZARIO piazzò la sua unghiate. Buon per gli avversari che all'ultimo giro, proprio il suo partner Tom Belso, in sorpasso di un altro concorrente lento, attardasse il « fantino ». Altrimenti forse sarebbe stato il record assoluto per la ISO del comasco!

Così, quando l'ex fotografo e ora assistente alla direzione sportiva ferrarista, andò a protestare contro quello che si pensava fosse un altro degli errori dei cronometristi sudafricani, già colpevoli il primo giorno di prove di alcune superficialità, ci furono però le valutazioni dei responsabili di altri teams (che invece lo avevano preso quel tempo di MERZARIO) a far lasciare le cose a posto. Furono proprio TYRRELL, SURTEES e soprattutto Michel, la cronometrista-computer francese che si divide tra MATRA e team HESKETH, a dare ad ARTURO quel che era di ARTURO.

E' un pizzico di paprika in più, che però dice cosa bolle in pentola in questo campionato, anche se sotto la patina superficiale dei sorrisi si vuol far apparire che tutto sia sereno, leale... Da stupirsi poi se MERZARIO, a fine gara, abbia buttato lì un « ... avete rotto eh? Sono proprio contento!... ». E si rivolgeva naturalmente a quelli del suo ex team italiano.

Ma non è solo questa la paprika perché, nel diorama delle rivalità che l'assenza del super gallo STEWART ha finito per far scatenare, c'è la ormai esplosa antipatia tra ICKX e PETERSON. Va bene che una ghiogliottina del gas si può anche bloccare in partenza ed è mala sorte che PETERSON vada a pizzicare in coda proprio ICKX, ma certo che il clima in casa LOTUS non è il più ideale. Non fosse altro anche per il collaudo delle macchine. Due pareri, due punti in vista. E poi c'è il risentimento di PETERSON, che prova sempre, contro ICKX che invece ogni tanto manda... certificati medici. Come è accaduto, dicono, prima di Brands Hatch. E RONNIE, per essere sicuro, pare abbia telefonato a Bruxelles senza trovare il belga in casa. Figurarsi perciò cosa è capitato quando ICKX ha voluto, a tutti i costi, la macchina per disputare la sua poi vincente Corsa dei Campioni.

Pare che CHAPMAN sia stato costretto a ricorrere alla monetina per mettere d'accordo i due. E RONNIE dopo era tanto indispettito che aveva addirittura chiesto — si dice — una BRABHAM e ECCLESTONE pur di fare quella corsa! Per fortuna lo hanno convinto a rinunciare.

Certo, chi era a Kyalami e ha osservato la faccia di CHAPMAN, quando alla fine del primo giro egli ha visto le sue due JPS nero oro rientrare sfasciate al box, dopo il tamponamento nella sabbia della prima curva, dice che era un poema! Il freddo COLIN non ha fatto una piega, ma non ha rivolto la parola a nessuno dei due. E il viso appariva di una durezza inimitabile...

Ma se non sono rose per CHAPMAN, non lo sono nemmeno per il team McLAREN dove, alla rivalità tra il team Texaco Marlboro e quello imposto (in tribunale) dalla Yardley per Hailwood, si è aggiunta adesso la non più sopita esplosione dei rapporti fra FITTIPALDI e HULME. Il risultato è che le macchine sono meno a punto dell'anno scorso e tra i due primi attori non si riesce a trovare nemmeno unicità nelle preferenze tecniche. Al punto che, per esempio, l'ultimo musetto voluto a tutti i costi dal brasiliano è criticato da HULME. Alla fine adottato (ma non sulla macchina di HAILWOOD) non ha dato per i due big i risultati sui quali si contava!...

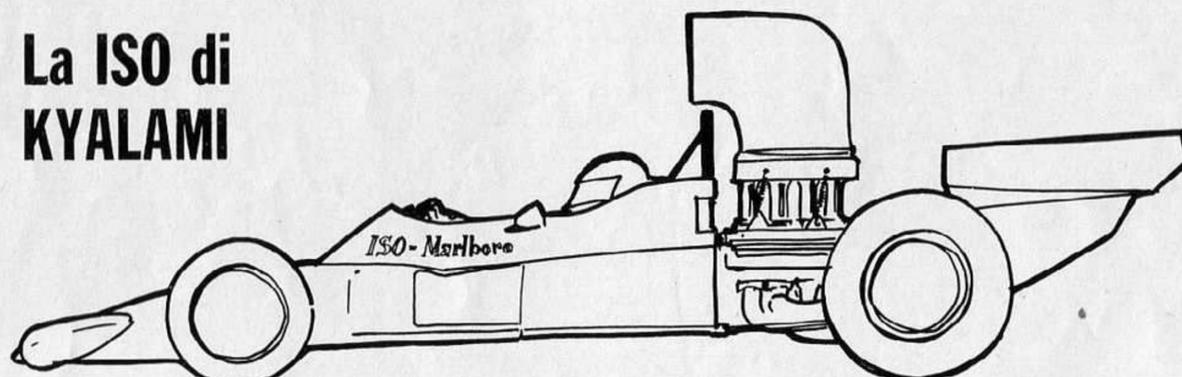
Dove tutto invece sembra filare liscio è nel team ferrarista, almeno come a rapporti fra i piloti. Pur se a qualcuno punge vaghezza che REGAZZONI non sia poi così soddisfatto, per i problemi che soprattutto la sua macchina ha, tra motori e sospensioni. Un fatto è certo: che quando arriva sui campi di gara la sua monoposto costringe REGAZZONI sempre a impegnare una seduta di allenamento almeno per mettersi a posto la macchina mentre LAUDA ha sempre meno problemi. Coincidenze? E' possibile. Ma nella storia della FERRARI c'è sempre stata più o meno una alternativa del genere nella messa a punto. E poi LAUDA l'ha detto chiaramente, che si sente anche lui di puntare al mondiale!

Forse è proprio in questa alternativa doppia, nelle tre squadre più ambiziose che CARLOS REUTEMANN, tutto solo nel team BRABHAM e con una macchina che al momento appare senz'altro la migliore, può diventare davvero il quarto che gode!

Marcello Sabbatini

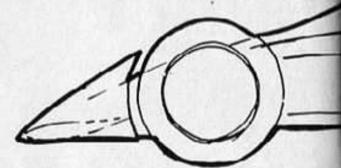
**Se PERA
si convince
MERZARIO
avrà la F.1
che merita**

**La ISO di
KYALAMI**



Il disegno, in profilo ed in pianta, della Iso-Marlboro nella versione che ha corso il Gran Premio del Sud Africa. Sia pure già modificata, mantiene una eccessiva resistenza aerodinamica alle alte velocità

**La ISO per
JARAMA**



La trilogia della ISO (pe

• Tutte le prove delle gomme Firestone l'altr'anno erano affidate alle SURTEES, ora con l'arrivo di Merzario alla ISO-Marlboro le prove Firestone sono state affidate alla scuderia di F. Williams. Frank, noto per il suo « attaccamento » al denaro, è molto felice di questa novità...

• Sulla ISO-MARLBORO ci sono ancora i freni MARILLI che si usano nel '71. Quando verranno montati quelli dell'ultima serie, Merzario è convinto che le prestazioni già eccezionali della sua macchina cambieranno in meglio di molto.

**Chi poteva
avere dubbi
sul tempo
di Kyalami?**

• « La soddisfazione più grande — dice MERZARIO — è stato quando a Kyalami dopo aver fatto il secondo miglior tempo in prova, Tyrrell e Chapman sono venuti da F. Williams a congratularsi, mentre certi... ex amici si sono precipitati dai cronometristi a cercare di far cambiare il mio tempo. Se non era per Michel la cronometrista della Matra ora alla Hesketh quasi quasi ci riuscivano... »

• Il lussuoso Kyalami-Ranch ospitava la squadra della FERRARI, cercate di indovinare quale sia stato il tema delle conversazioni la sera prima della corsa... Ovvio no? L'incredulità per il tempo di Merzario (che era davanti alla Ferrari di Regazzoni).

• Intervistato dopo la bella prova il giorno prima della corsa in Sud Africa, alcuni giornalisti hanno chiesto all'ex ferrarista Arturo con che macchina girava abitualmente. « Una Alfetta e una Iso-Fidia » ha risposto Merzario. Ma come?, gli hanno chiesto, non ha una Ferrari? « Ce l'ho — ha risposto Arturo — ma la lascio in giardino per farci giocare i miei figli ».

• Per chi aveva messo in dubbio le qualità di collaudatore di Merzario, è giusto ricordare: ① L'Abarth è diventata competitiva dopo che Arturo ha fatto fare delle modifiche da Osella, e ha poi vinto il campionato Europeo due litri. ② La F.1 Ferrari l'altr'anno, l'unica che andava, era quella messa a punto da Forghieri su suggerimenti di Merzario (« l'esperienza OK continua tutt'ora... »). ③ La scarsa competitività della ISO l'altr'anno era prevedibile. Ora è in compagnia degli illustri rivali, ciò dopo che Dallara ha fatto le modifiche suggeritegli da Merzario. ④ L'Alfa Romeo a Le Mans è riuscita a fare i tempi anche con Stommelen (che si è tolto via 3 secondi) solo dopo aver accettato di modificare la sua vettura come quella, di Merzario (superpresa dinamica d'aria compresa...).

MODENA - « ... proprio nel giro in cui ho ottenuto il secondo miglior tempo che mi ha permesso di partire il giorno della gara in seconda fila, davanti alla Ferrari di Regazzoni, ho dovuto superare Belso che ha tentennato a darmi strada, altrimenti avrei fatto meglio di un secondo un secondo e mezzo e sarei partito in prima fila... » con queste parole ci ha accolto Arturo Merzario nella sua casa di Modena al suo ritorno dal Sud Africa, dove sabato scorso ha conquistato un punto nella classifica mondiale per piloti di F.1. Con le ISO Marlboro. Quando gli chiediamo se è contento, del risultato ottenuto, scuote la testa e dice di no. C'è da rimanere stupiti, allora il pilota di Civenna spiega che: « ... molti pensano che il risultato di sabato a Kyalami sia buono, ma io no, perché bastava avere un motore appena appena decente e qualche cavallo in più e come avete scritto su AUTOSPRINT avrei potuto piazzarmi meglio... ».

Poi continua: « La mia ISO - Marlboro nei rettilinei perdeva qualcosa come 300/400 metri nei confronti delle macchine che erano in testa, riuscivo a fermi sotto quando incominciava il misto, ma poi nei rettilinei mi staccavano ancora. La velocità massima che hanno cronometrato alla mia macchina è stata di 246 kmh, contro le 291 delle macchine più veloci... quindi bastava, avere qualcosa di meglio sia come motore e aerodinamica, per ottenere un miglior piazzamento ».

Merzario continua dicendo che la macchina, dopo che l'ing. Dallara l'aveva messa a posto secondo i suoi desideri, già in Argentina e in Brasile avrebbe dovuto partire in seconda fila, senza quei guasti ai motori dovuti vecchi e sfruttati. Alcuni erano addirittura della serie '71.

Motori e aerodinamica dunque. Per i motori Frank Williams ha ordinato alcuni propulsori, anche della serie '74, che non avranno — come dice Merzario — « i 470/478 cavalli dei 'big Fittipaldi e C., ma almeno 460 in contrapposizione agli attuali 430 con cui si è costretti a correre ».

Per l'aerodinamica Merzario spiega che l'ing. Dallara ha approntato due macchine nuove, una quella che dovrebbe esordire al G.P. di Spagna, con mutazioni sostanziali rispetto all'attuale, l'altra che dovrebbe venire pronta più avanti e che dovrebbe essere la versione definitiva della futura ISO - Marlboro di F.1.

In queste pagine per i lettori di AUTOSPRINT vi facciamo vedere in esclusiva, i disegni dell'attuale ISO di F.1, di quella che esordirà al G.P. di Spagna e della versione definitiva che è attesa più avanti nella stagione. Sono disegni che offriamo ai nostri lettori dopo la bella prova di Merzario in Sud Africa.

Per la realizzazione di queste due nuove macchine (nuove relativamente perché scocca e sospensioni praticamente rimangono invariate nella versione 2 sorgono alcuni problemi pratici (leggi soldi) in quanto la scuderia di Williams non aveva previsto, al momento della stesura del contratto con gli sponsor, di dover fare ex novo due vetture. Quindi all'atto

pratico mancherebbero un 20/30 milioni per fare tutta la stagione con motori freschi e macchine nuove, che l'appassionato sponsor della ISO dott. Pera non potrà ormai far mancare a Merzario e C. dopo la bella prova sudafricana. Anche la Marlboro dovrebbe rivedere in piccola parte la sua partecipazione, oppure si potrebbe cercare un terzo sponsor...

L'ing. Dallara, dopo avere fatto tutte le modifiche che Merzario aveva chiesto sull'attuale F.1, ne ha ridisegnato una intermedia che dovrebbe esordire al G.P. di Spagna e che ha solamente delle modifiche di aerodinamica. Alcuni mesi fa, nelle prove effettuate al Paul Ricard, si vide che sul circuito « lungo » la ISO con Merzario alla guida perdeva in media 7/10 al giro nei confronti della nuova Hesketh mentre sul « piccolo » erano eguali come tempi a tutte e due al disotto dal record.

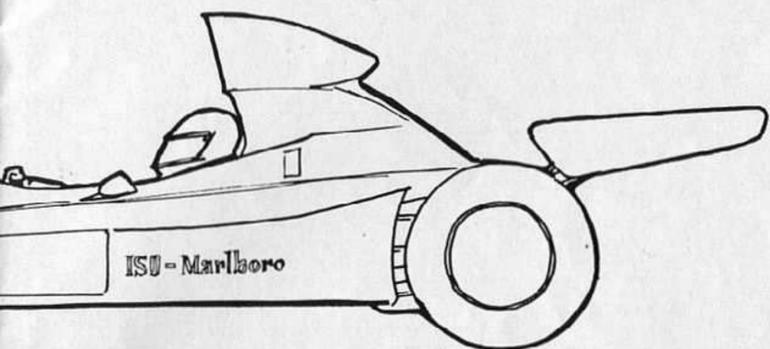
Immediatamente, quindi, solo modifiche di aerodinamica con l'arretramento dei serbatoi dell'acqua, un miglior profilo aerodinamico del musetto, e uno « snorkel » più piccolo e aerodinamico e un abitacolo più basso e più adatto alla figura di Merzario. Nella forma già la versione due assomiglia un po' a quella che sarà la versione tre definitiva che molto a « freccia » ricorda nella forma la Mc Laren.

Merzario spera molto in questa macchina che guiderà a Jarama, perché è convinto che la ISO - Marlboro sia una macchina competitiva « e che prima della fine del campionato si riuscirà a vincere un G.P... » in attesa, dopo l'esperienza di questa versione « due », di quella che sarà la versione ultima e definitiva.

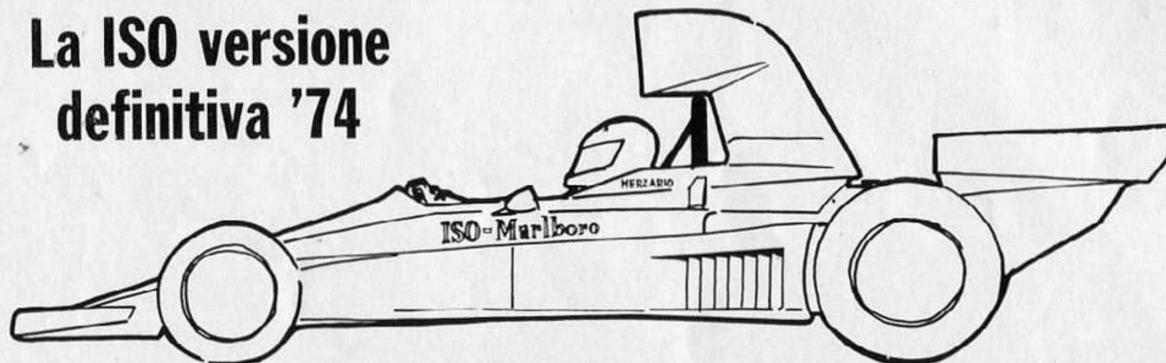
Unico granello di sabbia che potrebbe intralciare questo programma è la doppia difficoltà, quella di approvvigionamento di materiali in una Inghilterra che — come situazione economica — assomiglia molto all'Italia, e alla difficoltà che gli sponsor non siano un po' più elastici del preventivato stanziamento di soldi.

La versione definitiva della ISO - Marlboro sarà molto differente dalle due che l'hanno preceduta, in modo particolare cambierà la scocca che avrà un profilo diverso perché i radiatori dell'acqua saranno disposti sul dietro alle spalle del pilota. La parte posteriore sarà tutta carenata, e l'alettone posteriore rimarrà praticamente uguale all'attuale, dopo che erano state provate anche altre soluzioni che però non hanno dato un esito soddisfacente. Il musetto è molto largo, tipo la Mc Laren. Il posto di guida è stato studiato in funzione della esile figura del « fantino » Merzario, l'arretramento dei radiatori, ha permesso una diversa forma del frontale, e una accentuazione dei pesi nella parte posteriore. Sulla versione tre e solo su quella a titolo sperimentale verranno cambiate anche le sospensioni che saranno a flessibilità variabile.

Giancarlo Cevenini



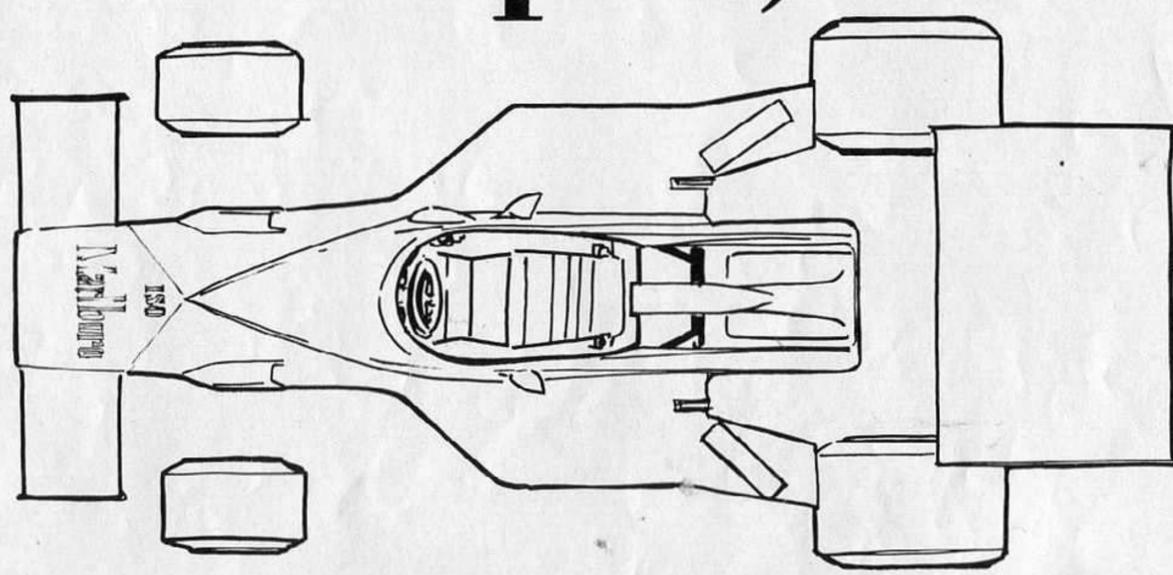
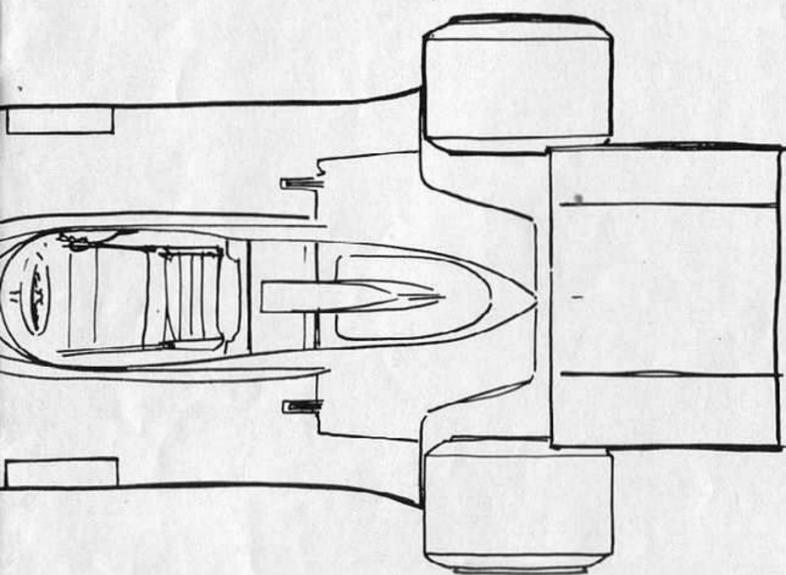
La ISO versione definitiva '74



Questi invece i disegni della versione più prossima, che verrà pronta per il Gran Premio di Spagna della fine di aprile. Oltre all'evoluzione aerodinamica, si notano i radiatori acqua disposti longitudinalmente

Ecco infine quella che sarà la versione definitiva, con un nuovo telaio. Ulteriore arretramento dei radiatori acqua, forma aerodinamica più curata, e possibilità di sospensioni con molle a flessibilità variabile

r 30 milioni in più)



TROFEI RALLYES E VELOCITÀ

SIMCA
AUSONIA - KLEBER



CHRYSLER
ITALIA

ASSICURAZIONI
Ausonia

Kleber

CAMPIONATI 1974

II° TROFEO RALLYES Per i piloti di vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) in gara nelle prove Rallyes Internazionali valide per il Campionato Italiano Rallyes e nelle prove di Rallyes Nazionali valide per il Trofeo CSAI. Premi oltre 19 milioni, pagati ogni 3 gare. Challenge femminile.

I° TROFEO VELOCITÀ Per i piloti di vetture Chrysler-Simca e Sunbeam, partecipanti a 40 gare velocità in circuito e in salita Turismo CSAI classe sino a 1300 cc. Premi per L. 8.500.000 pagati ogni 3 gare. Challenge femminile.

ISCRIZIONI PRESSO

Chrysler Italia, sue Concessionarie, Agenzie Assicurazioni Ausonia, Succursali Kléber Colombes Italiana, sedi CSAI, Scuderie.

AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

sulle vetture del Gruppo Chrysler e sui principali accessori di gara a tutti i piloti impegnati in almeno 5 competizioni a calendario CSAI.

INFORMAZIONI

Chrysler Italia S.p.A. - Casella Postale 480 - 10100 Torino - Telefono (011) 96.988.32

AUTO
SPRI
NT

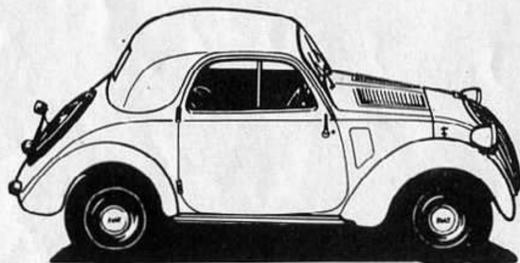


NEW YORK - New York ha tributato le estreme onoranze non al «play-boy» milionario ma al «superstar» dell'automobilismo americano. Vivo sdegno aveva suscitato il titolo a tutta pagina del «Daily news», famoso per la sua attitudine negativa verso l'automobilismo, il giorno dopo l'incendio del Sud Africa ed il «pastor» della Chiesa «All Souls Unitarian», dott. William Donald nel suo ricordo, presenti oltre 200 amici, parenti e compagni di gara ha detto che «Peter non era un 'play-boy' ma un atleta dedito soltanto allo sport che aveva abbracciato sin da giovane». «Più si vive, più si produce — ha detto il 'pastore' — ma Peter non è vissuto abbastanza per produrre più di quanto ha potuto fare in pochi anni».

Roger Penske, uno degli oratori ha detto: «È morto un corridore, un grande corridore che gli Stati Uniti piangono perché insostituibile». Alla cerimonia funebre erano presenti anche Mark Donohue (Revson avrebbe dovuto guidare il bolide

Penske ad Indy, quest'anno), Gregg Young, Jack Oliver, il «patron» della Shadow UOP, e l'altro pilota Jarier, Bill Smithy della USAC, Al Blomcher, dello speedway di Indianapolis, e Dan Gurney il quale ci ha detto:

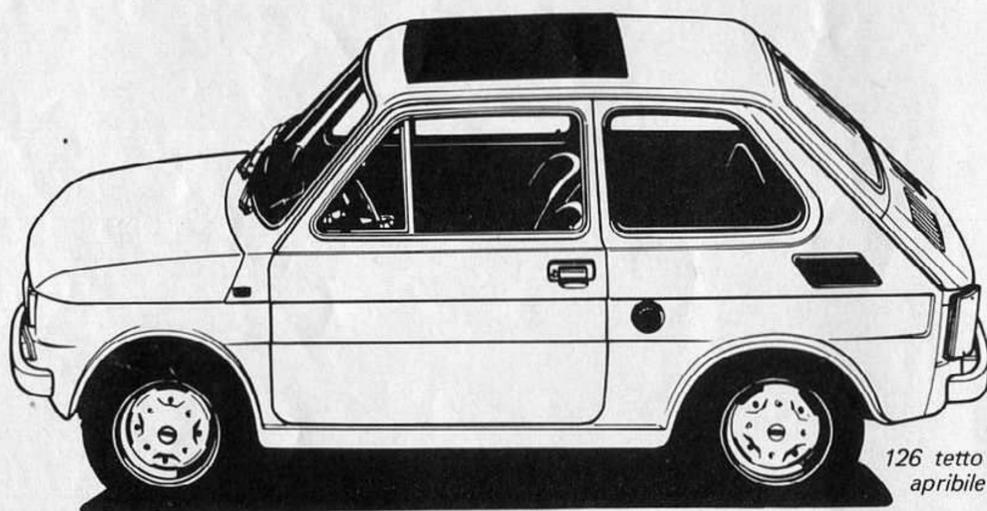
«Il successo è lento a giungere ed anche se non era stato conquistato interamente da Revson, egli ha saputo strappare l'applauso del pubblico presente e lontano. Peter era un grande guidatore, superiore a me, che mi definiscono il meglio del gruppo americano. Non dico questo in un momento tragico, ma lo affermo con convinzione. Peter rimarrà nel nostro cuore per sempre». La compagna degli ultimi giorni, Miss Marjory Wallace, ex miss Mondo, è uscita da una porta secondaria evitando così i 150 fotografi e cineasti. La mamma di Revson, col bastone e gli occhi rossi, è entrata ed è uscita da sola per salire sulla Cadillac che la riportava, con la salma del figlio, nella zona residenziale di Ardsley, a nord della metropoli.



1936 - La Fiat costruisce la prima utilitaria ed è l'automobile alla portata di tutti

569 cm³, 13 CV, 85 km/h, 2 posti: 16,6 km con un litro*

Fiat 500 "topolino"



126 tetto apribile

1974 - La Fiat continua a costruire l'automobile più economica ed è l'automobile che mantiene il consumo della benzina alla portata di tutti

594 cm³, 23 CV (DIN), oltre 105 km/h, 4 posti: oltre 19 km con un litro*

Fiat 126

*Consumo medio, secondo norme CUNA

FIAT

● Quando, a Brands Hatch, vedemmo il compianto Revson, ci disse che il manoscritto della sua autobiografia era da poco stato consegnato all'editore e Peter prevedeva che il libro sarebbe apparso verso la fine della stagione. Aggiunse «a Tyler (Alexander) piacerà, a Teddy (Mayer) probabilmente no...». Speriamo che l'editore pubblicherà il volume.

LE CONFIDENZE
di Eoin S. YOUNG

Si chiamerà FIRESTONE la F. 1 di ANDRETTI?

LONDRA - Nelle recenti stagioni la Firestone ha ricavato una scarsa pubblicità dalle sue attività in corsa, ma può darsi che abbia in animo di mutare radicalmente la situazione, in questo campo, arrivando spettacolarmente in scena, nel 1975, con una F. 1 Firestone Special. Si tratterebbe di un progetto americano, ideato da Andrew Ferguson (ex direttore corsa della Cooper e della Lotus) per il team Parnelli Jones, con vetture progettate da Maurice Phillippe (quello che progettò la Indy Lotus a turbina e la 72), da affidare ad Andretti.

Pare che la squadra abbia un contratto «Grand Prix» della durata di tre anni con la Firestone, e che una delle condizioni consista nel fatto che nel nome della vettura e in quello del team non deve apparire nessun'altra società. A questo scopo, si è chiesto alla Cosworth di fornire un gruppo di cinque versioni speciali del motore tre litri DFV 8V, con il nome FORD cancellato dai coperchi delle camme! La Ford ha accettato e così avremo i primi «puri Cosworth da Grand Prix».

LA F. 1 DI PENSKE PRONTA A GIUGNO.

● La nuova Penske di F. 1 dovrebbe essere pronta per le prove in giugno — cioè assai prima di quanto si fosse previsto — però non gareggerà prima del GP del Canada in settembre, perché Penske vuole metterla a punto «in casa», cioè «dove conosce» a memoria ogni particolare dei circuiti e può disporre facilmente di trasporti e così via. La vettura viene progettata e costruita alle officine Penske, che prima appartenevano alla Leda di Len Terry e più recentemente alla McRae. Geoff Ferris, un ex progettista della Brabham, è stato ingaggiato per lavorare attorno alla vettura nuova. Si era trattato con altri progettisti, ma una delle condizioni base era che fossero in grado di lavorare in buon accordo con gli americani, senza seccarsi se le idee dei signori Penske, Donohue e Cox dovevano essere considerate ordini, più che suggerimenti.

L'AUTOMATICO DI DUCKWORTH

● Mentre Mike Hewland continua a lavorare attorno allo sviluppo del suo motore con valvole a fodero, che potrà o non diventare un motore tre litri di F. 1 per Gurney, Duckworth della Cosworth è già a buon punto coi suoi programmi riguardanti una trasmissione da corsa! Finora questa notizia è stata taciuta alla stampa, ma dalle voci che corrono ci risulta che si tratterà di un tipo di trasmissione all'avanguardia, del tutto diversa da quanto si è utilizzato finora in F. 1. Non si ottengono particolari in merito, ma sembra probabile che sarà una trasmissione automatica, o semi automatica, con un convertitore perfettamente adatto alla coppia del motore Cosworth. Sempre secondo le voci che corrono, la nuova trasmissione sarà esclusivamente a disposizione di una sola squadra per la stagione 1975 (esatto, è già così a buon punto) e non si tratterà della Lotus. Quando apparve il Cosworth V8, finanziato dalla Ford, fu dato in esclusiva alla Lotus per il 1967 e dopo diventò disponibile per chiunque potesse permetterselo. Ora pare

che, nella maggioranza, nessuno possa permettersi di non avere un Cosworth. La stessa cosa potrebbe succedere con la novità di Keith e speriamo che la trasmissione andrà meglio della Grand Prix con trazione sulle quattro ruote; per essere giusti, bisogna però far notare che questa fu superata dai miglioramenti nel campo dei pneumatici e che, quindi, tutte le vetture con trazione sulle quattro ruote nate in quella stagione «intermedia», il 1969, diventarono antiquate... e non soltanto la Cosworth progettata da Herd.

LA «BOMBA» PERDUTA

● George Eyston, che per tre volte nel 1937 e nel 1938 stabilì il record di velocità su terra, ha ora settantasette anni. In veste di uno dei pochi «sopravvissuti» di quei lontani tentativi, è stato ospite d'onore alla colazione che la Castrol ha dato al Savoy di Londra per festeggiare il suo settantacinquesimo anniversario. Ci tenevamo molto a conoscere Eyston, per sapere qualcosa di più sul destino della Thunderbolt, la vettura da record con otto ruote, di 73 litri, equipaggiata con un paio di motori Rolls-Royce che erogavano circa 5000 HP. Sapevamo che era stata distrutta quando ci fu un incendio a una Mostra a Wellington, in Nuova Zelanda, nel 1939, ma ci chiedevamo che cosa ne fosse stato dei resti di quella sensazionale vettura e se esistesse la possibilità di restaurarla, come è stato fatto di recente con la «Babs» di Parry Thomas, riesumata e rimessa a nuovo. Purtroppo la guerra avvolse nella nebbia notizie riguardanti i rottami bruciati di una cosa tanto «futile», in un momento in cui c'era ben altro di cui preoccuparsi, e quindi nessuno sa che fine abbiano fatto i resti della vettura. Probabilmente sono finiti da un demolitore.

Eyston dice di aver ricevuto mille sterline dai suoi assicuratori. «Non molto — aggiunge — ma gli organizzatori della Mostra mi chiesero di dare un valore nominale alla vettura, per tenere bassi i costi assicurativi... non avrei mai creduto che si potesse perdere una cosa come la Thunderbolt, anche volendo!».

Eoin S. Young

BELTOISE esalta MERZARIO

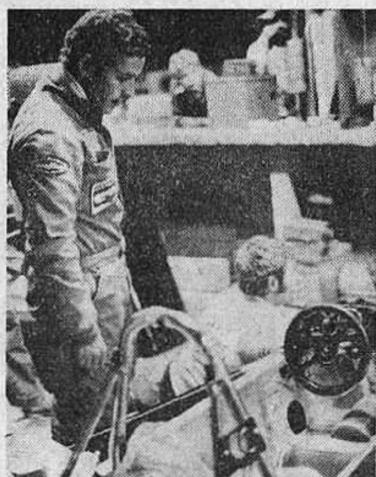
«E' il più in forma tra noi!»

AUTOSPRINT

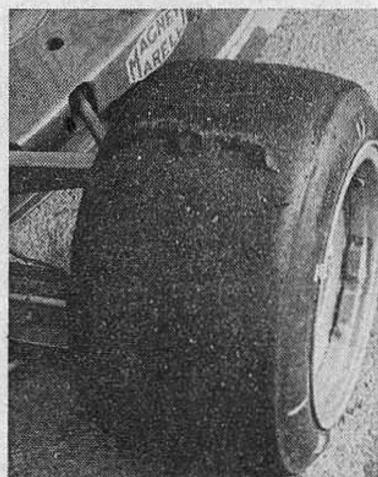
presenta

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di



Notte ai box di Kyalami. Ickx sta tentando di avere la macchina un po' più guidabile... che in corsa certo non migliorerà



Lo scollamento del battistrada di una gomma di Lauda, fenomeno verificatosi anche su altre macchine con le Goodyear

Una opinione che non può certo essere tacciata di partigianeria, è quella che ha espressa Jean-Pierre Beltoise ad un collega francese, alla fine delle prove ufficiali per il G.P. del Sud Africa. E' stato Beltoise a chiedere: «Chi è il campione, tra noi della F. 1, in questo momento?». «E' difficile dirlo», ha risposto il giornalista. E Beltoise ha subito chiarito: «Ebbene, è Merzario. La sua Iso non è la miglior formula uno, ma dall'inizio della stagione lui è sempre ben piazzato. Oggi ha compiuto una vera prodezza. E domenica scorsa, a Le Mans, è stato sensazionale, con la Alfa Romeo. Io ti dico che il pilota più in forma è Merzario!».

Questa chiarissima dichiarazione, lucida, onesta ed insospettabile, è un ulteriore omaggio ad Arturo Merzario, per la continuità di prestazioni

ad alto livello ottenute nelle ultime gare e prove e certo fa piacere. A lui ed a noi.

Tuttavia le prodezze isolate, gli elogi, la considerazione di tutti, non possono bastare, perché sono i risultati che contano e restano. Ed è ai risultati che Merzario punta, adesso, consapevole di poter puntare in alto. Purtroppo alla sua macchina manca ancora «qualcosa» per essere davvero competitiva al massimo. Ha bisogno, per esempio, di un affinamento aerodinamico, nonostante le ultime correzioni che si sono rivelate già buone, ed avrebbe soprattutto bisogno di qualche cavallo in più. I motori Cosworth della squadra di Frank Williams sono buoni, di certo, ma non sono proprio i migliori.

Tempo fa vi abbiamo detto come i Cosworth, a somiglianza di taluni personaggi di Orwell «siano tutti uguali, ma

qualcuno è più uguale degli altri». Bene: possiamo catalogare i motori delle Iso tra i «meno uguali». Adesso non si tratta più, però, di una scelta della Cosworth (magari influenzata direttamente dalla Ford), ma di quelle piccole aggiunte che possono venire da una preparazione accurata e dal frequente... rinfresco dei propulsori con ricambi nuovi.

Quelle minuziose operazioni di revisione e di messa a punto nelle quali si sono specializzate talune officine, come quelle della Lyncar (che si occupa dei motori delle McLaren) o di John Wyer (che cura i motori della Lotus). Queste officine, naturalmente, chiedono adeguati compensi, ed i ricambi freschi da utilizzare costano parecchi soldi. Soldi che non tutte le squadre pos-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 22

Le conosco bene le «sfortune» FERRARI...

Nel cuore del plotone che avanza serrato, m'avvicino alla prima curva. Ho appena rallentato che una violenta spinta dal dietro mi fa partire come una trottola. Quando il testa-coda finisce, vedo un'altra vettura in testa-coda dietro di me. Cielo, è l'altra JPS!! Ma il secondo testa-coda è già in corso, e termina duramente nella barriera di protezione. Un solido palo è spezzato e prende il volo sotto i miei occhi. Sono già fermo che la vettura di Peterson avanza ancora: è stato spinto a sua volta dalla Surtees di Jochen Mass. Ed ecco ancora Pescarolo che arriva e tocca Mass...

Tutto è finito bene, ma il mio Gran Premio dell'Africa del Sud è ugualmente finito, una dozzina di secondi dopo la partenza, perché supponendo che l'essenziale della mia vettura sia intatto, il tempo di riprendere la pista e di fermarmi allo stand per cambiare il muso divelto, ogni speranza di partecipare alla battaglia sarà già volata via.

E lo stesso vale per gli altri tre, ma nessuno di noi perde un secondo per mettersi in pista. E' la legge della corsa, qualcosa come la legge della guerra. «Non bisogna dire: sono morto, prima d'essere morto», si insegna ai giovani inglesi. Prima di tutto tirarsi in piedi e rimettersi a correre. Si constateranno i danni dopo.

Per ciò che mi concerne, ho una ruota rotta, di modo che Peterson riprende la pista prima di me, ma per fermarsi definitivamente nel giro seguente, la sospensione posteriore falsata. Quando riprendo la pista a mia volta, non sembra che qualcosa di vitale sia toccato. Potrò continuare. Non la corsa, e ben troppo tardi, ma l'utile prova di cui la corsa ci fornisce l'occasione. Non è in effetti un segreto per nessuno che la JPS è ancora alla caccia della messa a punto. Il Gran Premio mancato sarà l'occasione per diverse esperienze, intervallate da fermate allo stand. Queste esperienze saranno piuttosto negative, ma in questa materia, anche il risultato negativo è apprezzabile poiché assottiglia il mazzo di soluzioni da prendere in considerazione.

L'incredibile meraviglia

Non è fra poco, decisamente, che si rivedrà l'incredibile meraviglia (per i tempi moderni del Gran Premio, in ogni caso) della Lotus 49 che vince il suo primo Gran Premio a Zandvoort nel 1967, dopo aver messo la «pole position» al suo attivo, e il record del giro per di più. E' vero che la Lotus 49 disponeva di tre vantaggi prestigiosi: una costruzione più avanzata delle altre, il nuovo motore Ford Cosworth che avrebbe fatto il buono e il cattivo tempo nei Gran Premi a partire da allora fino ai nostri giorni, e infine Jim Clark stesso.

Oggi, non sembra più che ci sia una tecnica differente da scoprire, il Ford-Cosworth equipaggia ventidue delle ventisette vetture alla partenza (in attesa delle seguenti), e sono già sei anni che lo sport automobilistico non conosce più dei Jim Clark. L'effetto straordinario di questo livellamento è che uno scarto di 6/10 di secondo nei tempi realizzati durante gli allenamenti — scarto che era quello fra il primo e il secondo al G.P. dell'Africa del Sud nel 1971 — manda oggi al decimo posto sulla linea di partenza.

Sono stupito, sia detto per inciso, che i giornalisti specializzati non sottolineino di più questo mutamento del Gran Premio. Un cambiamento che, secondo me, non è che agli inizi e di cui non sono certo che non costituisca una deviazione, introducendo lo stile Indianapolis nelle grandi prove classiche. E' sicuramente la «suspense» che fa venire il grande pubblico (che dobbiamo ormai considerare come l'elemento più importante dello sport automobilistico), ma c'è una differenza fra «suspense» e «barile d'acciughe» prima di tutto. E in seguito il pubblico s'attende che dalla «suspense» emerga un eroe vero.

Tale è ancora il caso oggi, ma sarà ancora così fra cinque anni, o fra due anni, o persino fra un anno? Il giorno in cui ogni corsa vedesse un vincitore favorito dalla fortuna, che rimarrebbe del profondo significato della competizione automobilistica? Ora è proprio la promozione del vincitore per caso fortunato che si prepara, lasciando prendere radici alla corsa in plotone serrato di piloti troppo numerosi perché possano essere tutti sufficientemente sperimentati.

Prendiamo il caso del Gran Premio del Sud Africa. Johnny Rives, il giornalista francese, mi ha detto dopo la corsa che temeva questo tamponamento alla prima curva e che si è effettivamente prodotto. E per parte mia, sono stato colpito dall'essere eliminato per due anni consecutivi non solo alla stessa curva, ma nelle stesse circostanze, esattamente con la sola differenza che sono stato questa volta il tamponato invece che colui che non può evitare quelli che si sono «bocciati» davanti a lui.

Come si potrebbe ritornare alla concezione tradizionale dei Gran Premi? Cambiando la Formula 1, questo salta agli occhi. Ma non è evidentemente in tempo di crisi larvata che si può pensare di imporre nuove spese ai concorrenti.

Intanto, la forma stessa del Gran Premio 1974 lascia intatte le possibilità della JPS nei Gran Premi che verranno, visto che questi stessi 6/10 di

secondo per giro che rappresentano uno svantaggio insormontabile sul terreno, non sono, d'altra parte, un ritardo talmente difficile da colmare sul piano della messa a punto, soprattutto se si sa che cosa non va nella vettura, come sembra che sia il caso di Chapman e dei suoi collaboratori.

Possibilità aperte

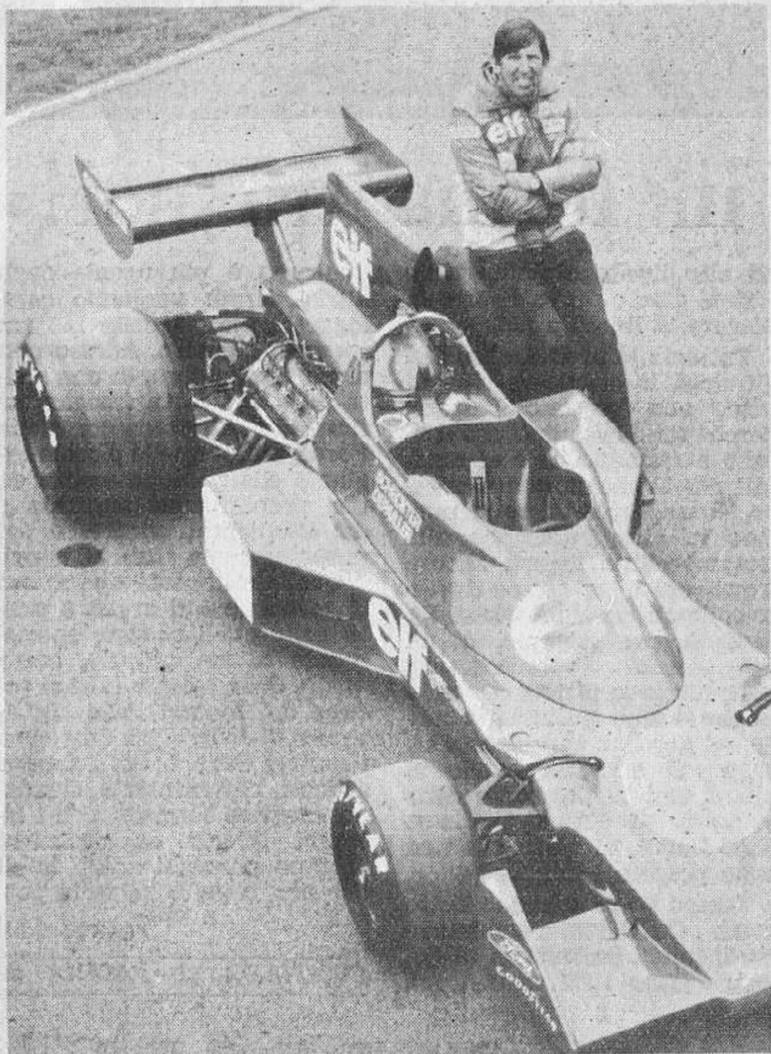
Sono ben lungi dal pensare che questo ritardo possa essere colmato sicuramente per il Gran Premio di Spagna, ma questo potrebbe succedere in qualsiasi momento della stagione in corso, e dal modo in cui il Campionato 1974 è partito, non è ancora troppo tardi. Perché è la prima volta, mi pare, che dopo il terzo Gran Premio non vi è ancora che lo spazio di dieci punti fra il migliore e l'ultimo della classifica. In teoria, in ogni caso, ogni pilota di Formula 1 può ancora essere Campione del Mondo 1974. Questo è tanto più vero visto che i candidati al titolo si moltiplicano dall'inizio della stagione.

Basta pensare alle prime tre «manches» per esserne convinti. E se non si perde di vista che le vetture sono oggi così uguali che basta talvolta una semplice messa a punto per portare in primo piano una vettura stimata secondaria, o di un pneumatico migliorato per rimettere in forma tutta una serie di squadre svantaggiate precedentemente, ebbene, possiamo attenderci delle sorprese, mi pare.

A proposito di sorprese, e se mi richiamo alle conversazioni che mi si tengono, l'attuale prestazione della 312B/3 sarebbe una sorpresa per la maggior parte degli appassionati di Gran Premi. Avrebbero forse una memoria così corta? Negli ultimi dieci anni, non vi furono che tre anni, 1965, 1967 e sfortunatamente anche 1973, che si sono chiusi senza vittorie Ferrari, e negli altri sette, le Ferrari sono sempre state in testa nella battaglia. Che cosa c'è di straordinario, allora, se è così dall'inizio della stagione?

D'altra parte, per esserci passato, non vedo nulla di strano nemmeno in quello che si chiama oggi la sfortuna di Clay Regazzoni e di Niki Lauda. Le noie meccaniche, la briciola che non va, in vista del successo fanno sfortunatamente, anch'esse parte della tradizione di Maranello. E per averne subito penosamente le conseguenze, auguro di tutto cuore ai piloti attuali della Ferrari di sfuggire ben presto a questa «maledizione»...

Jacky Ickx



STEWART padrino della nuova 007

(non è però quella
SUPER
che GARDNER
avrebbe studiato
per Jackie)

La TYRRELL

«facile»

Ken Tyrrell
posa soddisfatto
con la più recente
delle F. 1 che portano
il suo nome:
la attesissima 007

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Nella bucolica atmosfera di Ockham, la Tyrrell Racing ha preparato la sua nuovissima F. 1. Il progettista, Derek Gardner, la descrive quale «una vettura provvisoria — sofisticata, badate bene, però provvisoria — che deve darci il tempo per costruire la macchina che dovremo ricostruire...».

E così la tanto attesa 007 è nata. E' stata completata il 31 marzo e doveva essere portata in volo in Francia l'indomani, per la presentazione ufficiale della Elf. I particolari sono stati diramati ufficialmente il 5 aprile. La vettura segue i concetti già chiari nelle prove e nel lavoro di sviluppo con la 005 del team, lo scorso anno. Ha radiatori dell'acqua montati sui fianchi, muso a scalpello e molle posteriori a barra di torsione.

Anteriormente si sono conservate le molle a spirale, che sono però in titanio e montata entro l'entrobordo lungo i freni anteriori, la cui posizione è stata cambiata. Caratteristica principale del progetto è «la facilità di guida», perché Gardner ha dovuto tenere conto dell'attuale, limitata esperienza di entrambi i piloti del team. Non si tratta della «super-vettura» che sarebbe stata costruita se Stewart non avesse rinunciato alle competizioni, o se il povero Cévert non fosse morto...

Quattro giorni prima che la vettura fosse finita, stando al programma, un gruppetto di giornalisti si è radunato davanti al bel nuovo edificio, che unisce officine e uffici della Tyrrell per vedere la vettura e parlare della sua evoluzione con Gardner. La 007 era sui trespoli, per il montaggio finale, quando siamo entrati. Si è subito avuta l'impressione che la macchina fosse bassa e quindi forse è stato questo che ha dato l'idea errata che fosse molto lunga. Con i pannelli della carrozzeria montati, diventa notevolmente affusolata e snella e l'aguzzo muso a scalpello regge lunghi alettoni con estremità più spesse, mentre i freni anteriori a disco spuntano a malapena dai fori di raffreddamento sul muso. Le parti ad assorbimento d'urto del telaio sono formati di pannelli GRP applicati su entrambe le fiancate che diventano dei contenitori dei radiatori simili a



Alla presentazione della Tyrrell 007 c'era anche Stewart, che nell'infilarci nell'abitacolo ha dato una gran capocciata al roll-bar!

quelli della McLaren. E' sparita la familiare presa d'aria dinamica del motore tipo «Jet Trident», sostituita da una più elegante, con foro d'immissione stretto a ellisse verticale.

Tipicamente dignitoso, con un camice bianco da laboratorio, dall'aspetto «ospedaliero», Derek ha cominciato a descrivere le idee dalle quali è nata la vettura. «Nel passato anno — ha detto — abbiamo iniziato a lavorare attorno a due nuove vetture, interrompendoci poi entrambe le volte. A quest'epoca del '73 dovevamo costruire una versione aggiornata dalle serie 006, usando pannelli Mallite. Abbiamo svolto molte prove di sviluppo sul muso a scalpello e, per essere sinceri, ci siamo trovati in un grande stato di confusione. Dopo ci siamo messi all'opera su una vettura convenzionale, abbiamo costruito

il modello in grandezza naturale, poi ci siamo trovati a corto di tempo, per la progettazione, dato che la stagione stava iniziando. Infatti le prove avrebbero dovuto essere lunghe e approfondite. E così adesso abbiamo costruito la 007 con radiatore laterale e muso a scalpello. La linea è stata decisa soltanto dopo Watkins Glen, quando abbiamo introdotto nei nostri calcoli un fattore del tutto impreveduto, cioè la prospettiva di iniziare questa stagione con due piloti nuovi.»

In origine i concetti per la vettura ruotavano attorno all'uso di materiale aerospaziale — Mallite — come utilizzò il team McLaren per la sua prima vettura di F. 1 nel 1966. Quella macchina è entrata da tempo al Museo di Donington, ma la monoscocca aveva vaste zone piatte a pannelli, e questo materiale, consi-

LONDRA - Aggiungiamo due parole alla « spiegazione tecnica » della nuova Tyrrell del collega Nye, per chiarire che, a parte motore e cambio, la vettura ha ben poco in comune con quelle che l'hanno preceduto. Alla Casa è stato tacitamente ammesso che le vetture precedenti hanno dovuto essere pilotate al limite, per sfruttare le prestazioni massime, e che in passato c'erano però due piloti assai al di sopra della media, cioè in grado di farlo. Ribadita così la dichiarazione di Gardner, che giudica questa una vettura che prelude a quella definitiva.

Dicendo che la vettura comprende molte delle idee ricavate da un enorme lavoro di sviluppo, Gardner ha aggiunto che deve essere «benevola» nel suo comportamento, semplice da costruire, e si è detto certo che sarà più veloce in rettilineo e sicura, quanto la si possa rendere restando nei limiti delle esigenze dei regolamenti e delle corse.

«Il principio della barra di torsione fu provato posteriormente sulle vetture al GP del Brasile di quest'anno, mentre i radiatori laterali furono provati da Amon nel GP del Canada del 1973. Fu nell'inverno 1972 che cominciammo il lavoro di sviluppo attorno ai freni anteriori entro l'entrobordo, a dischi sicché giunti al GP di Monaco del 1973 erano ben collaudati.»

d. h.

stente in legno di balsa inserito fra sottili lastre in lega di alluminio, sarebbe stato l'ideale. E' molto leggero, estremamente rigido, ma purtroppo sono intervenuti i regolamenti CSI e Derek ha dovuto convincere i costruttori a produrre lamiere regolamentari.

«A me il rivestimento così pesante — ha detto Derek — sembra incredibile e il materiale di per sé anti-foratura e anti-incendio. Un esempio lampante di regolamenti che precludono l'uso di qualcosa che sarebbe assai preferibile a quanto essi impongono...»

Le lamiere speciali vennero fornite, ma intanto le idee di Derek avevano fatto passi avanti. «In origine — dice — avevo previsto una vetturola molto tozza, con passo più corto delle 006 e con carreggiata più stretta. Questo ci porta alla complessa questione dei bassi momenti polari d'inerzia, in cui con le masse principali ben concentrate entro il passo la vettura sarebbe stata molto veloce e maneggevole. Il problema consiste nel fatto che una macchina di questo tipo richiede uno Stewart al volante, cioè un uomo dotato di abilità e di esperienza tali da consentirgli un "tocco" molto delicato. In mano a un pilota meno esperto la vettura — anche se non sarebbe sempre stata per traverso — avrebbe senz'altro creato angoli di sbandata, molto forti, che l'avrebbero inevitabilmente resa meno veloce. Un passo più lungo serve per "calmare" la vettura e la rende più facile da guidare — anche se con un potenziale massimo leggermente ridotto — per cui ho optato per un passo di 102 pollici, carreggiata posteriore un poco più stretta e immutata carreggiata anteriore per conservare un buon flusso di aria verso i radiatori laterali. Ora, per aumentare il passo si possono usare spaziatori. Ne abbiamo provato uno fra il motore e il cambio, ma non ci è sembrata un'idea molto buona. Abbiamo allora ritenuto che fosse meglio spaziare fra la scocca e il motore. Questo implica un lavoro fondamentale, il che significa che non si può farlo e poi stare a vedere, su una vettura corrente.

«Con la 007, la vettura stessa ha risposto alla domanda. Io volevo mettere buona parte del

carico di carburante dietro il pilota, dovevamo porre il serbatoio dell'olio da qualche parte per proteggerlo — per via dei nuovi regolamenti — e quindi è finito fra il serbatoio del sedile e il motore. Così abbiamo ottenuto il nostro passo.

«Poi, dopo l'incidente di Cévert, quando la 006 finì contro il guard-rail quasi dritta filata, cominciai a pensare seriamente a spostare molto in avanti la monoscocca per proteggere piedi e caviglie del pilota. La parte più debole della struttura della 006 era nel telaio in tubi anteriore, ed è lì che si ebbe la grande deformazione...»

Ecco alcune delle idee dalle quali è nata la struttura basilare della 007. La monoscocca è poco profonda, con pannelli laterali esterni verticali e pannelli interni in pendenza, che formano i lati dell'abitacolo, un poco come una Brabham BT42 o 44 rovesciata. La parte posteriore della scocca forma un ingombrante serbatoio nel sedile, il cui fondo è protetto da un pannello di balsa spesso 7-8 pollici. I travi laterali sono occupati ognuno da un singolo serbatoio a sacco, per quasi tutta la loro lunghezza.

Il cruscotto triangolare, tipico della Tyrrell, dispone di tachimetro Smith e misuratori di temperatura e pressione di olio e acqua. C'è una leva del cambio a destra e la cima della scocca davanti al cruscotto è racchiusa in un pannello, con un largo foro di accesso, che racchiude le gambe del pilota.

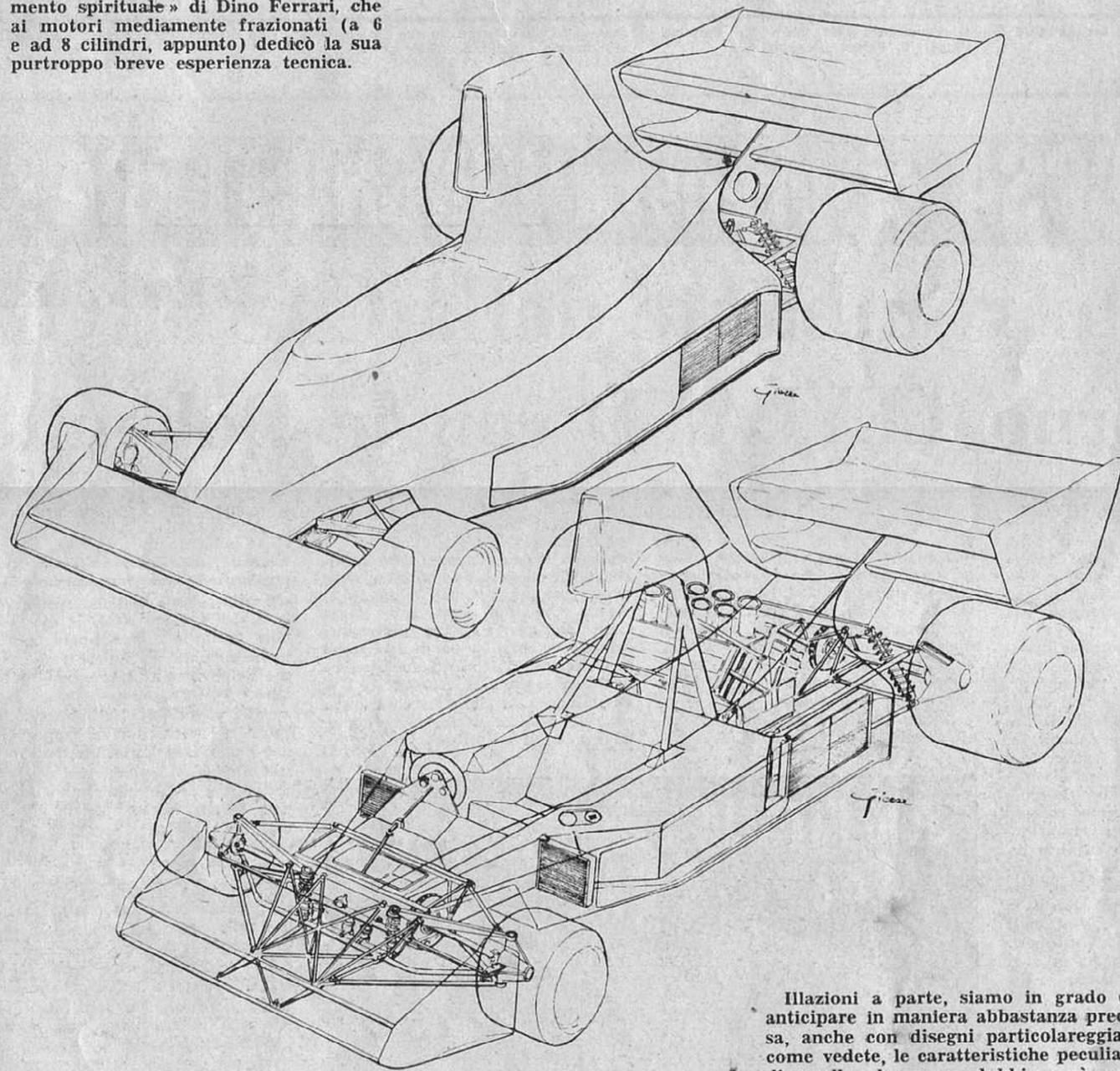
I travi laterali hanno paratie di chiusura angolate alle quali sono imbullonate strutture tubolari in acciaio facilmente smontabili, per reggere sospensioni, freni entro l'entrobordo e la scatola guida. Questi telai tubolari, di bellissima fabbricazione, forniscono punti di attacco per i bilancieri superiori dall'aspetto delicato, che azionano gli ammortizzatori a molle entro l'entrobordo.

«Abbiamo svolto molto lavoro di sviluppo con le barre di torsione — dice Derek — e quelle che usiamo sulla 007 sono diverse dalle precedenti. Le barre di torsione sono buone perché tolgono molto attrito al sistema e il peso è in basso. Non volevo però utilizzarle anteriormente perché sono vulnerabili, per cui abbiamo usato il sistema delle molle a spirale entro l'entrobordo anteriore.

Il computer ha disegnato l'attesa T.5

La FERRARI trasversale

La nuovissima Ferrari Formula 1, la tanto attesa monoposto «progettata da computer», sta compiendo le sue prove aerodinamiche alla galleria del vento della Pininfarina, a Torino. Nonostante si sia cercato, attraverso portavoce più o meno ispirati, di smentire quando da noi recentemente anticipato, non è affatto improbabile che la nuova T5 (questa è la sua sigla, per ora) monti un motore 8 cilindri. Il che non sarebbe certo un «tradimento» alla tradizione di Maranello, dato che fu proprio grazie ad un 8 cilindri, di 1500 cc., che la Ferrari si aggiudicò con John Surtees il suo ultimo alloro mondiale, dieci anni fa. E poi, l'8 cilindri potrebbe nuovamente essere inteso come un «testamento spirituale» di Dino Ferrari, che ai motori mediamente frazionati (a 6 e ad 8 cilindri, appunto) dedicò la sua purtroppo breve esperienza tecnica.



Illazioni a parte, siamo in grado di anticipare in maniera abbastanza precisa, anche con disegni particolareggiati come vedete, le caratteristiche peculiari di quella che senza dubbio sarà una delle Formula 1 più interessanti, sicuramente una delle più rivoluzionarie. Analizziamo assieme questa attesa vettura, dunque, senza dimenticare che non è proprio «obbligatorio» che essa abbia, per lo meno alla sua prima uscita, tutte assieme le caratteristiche che andremo ad elencare.

La nuova Ferrari F.1 come già detto avrà molto probabilmente il motore trasversale (un 8 cilindri a V di 90°) il che tra l'altro allineerebbe la vettura da corsa della massima formula con le più prestigiose vetture di produzione della Casa del cavallino. Il motore 8V di F.1 potrebbe in seguito essere montato in una versione «silhouette» della Dino 308. Il telaio della nuova F.1, realizzato interamente alla Ferrari, è molto probabilmente in tubi a sezione quadrata di titanio, ricoperti di pannelli di alluminio, incollati e chiodati.

La struttura del telaio a posto di guida molto avanzato è tale per cui i serbatoi disposti a ferro di cavallo assicurano la massima costanza del baricentro (in pianta) durante lo svuotamento con conseguente minima variazione di comportamento della vettura. Da notare poi che un 8 cilindri dovrebbe richiedere meno benzina di un 12. Chiaramente la disposizione in pianta delle masse (serbatoi, radiatori, motore ecc.) assicura il minimo momento d'inerzia polare.

Proprio nello spirito di questa filosofia costruttiva il nuovo motore 8 cilindri a V di 90° è posto trasversalmente (forse inclinato in avanti) e in funzione portante. Anche l'altezza del baricentro è ridotta al minimo. I radiatori acqua sono verticali a lato del posto guida, quelli olio posteriori longitudinali mentre il serbatoio olio è o tra motore e telaio, o come nella B3.

Da notare poi che la posizione trasversale del motore e il conseguente ridotto ingombro oltre l'asse delle ruote posteriori (in quanto il cambio è tra motore e assale) permette di poter facilmente sperimentare in seguito un ponte De Dion. Il passo della T5 è «alla Forghieri», e cioè relativamente corto probabilmente meno dei 100 pollici della B3 attuale. Grazie all'elevata concentrazione delle masse e alle appendici aerodinamiche, si è potuto ottenere un elevato smorzamento di imbardata e un comportamento sicuro ad alta velocità con un passo leggermente inferiore, il che favorisce la vettura nei circuiti misti oltre ad equilibrare i pesi sugli assali.

Le sospensioni dovrebbero essere classiche in prima istanza, con possibilità di evolversi (al seguito della tecnica dei pneumatici); all'avantreno per esempio i freni potrebbero essere al centro ed eventualmente le ruote piccole da 12 pollici. La forma della vettura ricorda quella della Shadow prima versione, della BRM attuale e della Gurney, una lunga coda animalesca pinnata ricorda la presa d'aria con l'alettore posteriore probabilmente sdoppiato.

Due musci sono stati provati, uno dotato di doppio alettone e uno carenato avvolgente al massimo tipo quello della Hesketh. Le carreggiate non dovrebbero essere molto larghe, soprattutto quella anteriore per rientrare al massimo nel musone (sia quello carenato sia quello a doppio alettone) e ridurre quindi al massimo la resistenza aerodinamica.

In materia di automatismi il discorso si fa più sfumato e fantasioso. E' certo che l'esperimento della frizione e del doppio pedale del freno Lotus ha smosso le acque e quindi è pensabile che si stiano facendo prove in questo senso; anche lo studio di un cambio automatico sarebbe molto interessante benché la mancanza di freno motore lo renda per ora improbabile.

Giorgio Rossotto

te e questo lascia naturalmente ai radiatori laterali un flusso di aria relativamente pulito».

Derek voleva inoltre mettere i freni anteriori entro bordo «fuori della vettura», per sistemarli ove potessero scostarsi dai piedi del pilota in caso d'incidente, piuttosto che avvicinarsi. I freni sono dunque stati montati fuori bordo rispetto alle molle, quasi in linea con le fiancate della scocca. Sono state usate per la prima volta speciali pinze Lockheed, montate sotto il disco che stringono dal basso.

Nella parte posteriore della monoscocca riappare il famoso cerchio tubolare in acciaio di Derek, che fornisce punti d'attacco per il motore Cosworth, per i giuntoni SARMA (costruiti in Francia) della sospensione posteriore e per la pompa del carburante. Il serbatoio dell'olio è fra la scocca e il motore.

Prima di andare alla Tyrrell, Gardner era alla Ferguson Re-

search ove era stato un tecnico di primo piano nel campo delle trasmissioni, lavorando attorno alla trazione su quattro ruote; circa due anni fa mise a punto il suo sistema a carter secco per le vetture del team Tyrrell, sistema che controlla le temperature dell'olio senza dovere ricorrere a poco pratici radiatori di raffreddamento. Parlando del sistema dice: «Il ricupero del lubrificante "a caduta" a velocità fino 10000 giri/min. è un poco questione di "la va o la spacca", per cui abbiamo creato il sistema sperimentale del carter secco usandolo per 1500 miglia a Kyalami. Finché non l'abbiamo utilizzato in corsa non abbiamo rilevato un vero vantaggio, ma allora ci siamo accorti che avevamo minimizzato ogni sorta di problemi. Il nostro sistema è complicato: l'olio è filtrato, poi passa sopra punti calamitati e così via, però funziona e funziona bene...»

Sono disponibili ruote in ma-

gnσιο fuso in una gamma di dimensioni, i pneumatici sono Goodyear e mentre scattavamo foto della vettura pensavamo che era proprio bello quel colore rosso, ma proprio allora Gardner ci ha fatto notare i dadi verdi sull'altro lato, dicendo: «Non volevamo che in un momento di panico potessero invertirli, per cui abbiamo usato i colori internazionali della navigazione: rosso per il lato sinistro, verde per il lato destro. In fin dei conti tanto Ken che io eravamo nella RAF!»

Questa tipica cura per i particolari, anche minimi, è stata rivolta pure all'aerodinamica. Derek ha scoperto che era ingannevole «giocherellare» con modellini in piccoli tunnel del vento. «Si appiccicano pezzetti di plastilina — dice — e si spera che abbiano l'effetto voluto».

Per questo alla Tyrrell usano modellini in grandezza naturale nel massiccio tunnel MIRA, ove

è più facile ricavare conclusioni esatte.

«Abbiamo rilevato che flaps e spoilers necessari per equilibrare un grande alettore posteriore avevano tendenza ad annullare il vantaggio di un muso largo, perché quei flaps proiettavano aria calda in alto, sopra la vettura, e lavorare con la sistemazione muso a scalpello-radiatori laterali ha messo in luce molti vantaggi. Sul muso ci sono piccoli deflettori per minimizzare l'effetto della turbolenza lanciata in avanti dalle ruote anteriori.»

Quasi tutte le caratteristiche della 007 sono state provate a fondo sulla vecchia, fedele 005, ma le prove veramente serie con il nuovo prototipo sono iniziate l'8 aprile, con Scheckter al volante. Prima che cominciasse Derek ha detto: «Sono fiducioso che Jody sarà il primo a guidarla, perché per il momento c'è un solo stampo di sedile!» Probabilmen-

te la vettura debutterà a Jarama il 28 aprile, mentre una seconda macchina — 007/2 — dovrebbe essere disponibile per Dépailler verso l'epoca del GP di Monaco.

Si studia però ancora se sarebbe saggio utilizzare una pilota francese, su una vettura del tutto nuova, in quella gara...

E' così la Tyrrell Racing si «riarma» per la stagione, con una vettura che viene modestamente definita una provvisoria di breve durata. Ci vengono in mente molte squadre che sarebbero orgogliose di presentare la 007 come loro «supervettura», ma resta da vedere se l'accurato lavoro fatto «su misura» da Derek, per adeguarlo a due piloti relativamente inesperti, avrà successo. Pensate a quali precedenti i due conduttori dovranno fare fronte... d'altro canto chi fu a dire «dateci gli attrezzi e noi faremo il lavoro?»

Doug Nye

AUTO SPRT 21

Scontato e noioso	FRANCIA - Corsa di Montmarquet - Gara di velocità in salita	1. Maublanc (March) 47", nuovo record	Nessuno è rimasto sorpreso quando Maublanc ha polverizzato il record detenuto da Bayard in 54"9. Il secondo arrivato, Hesnault su Pymée, era staccato di oltre 2".
Il campione ricomincia	LUSSEMBURGO - Corsa di Heisdorf - Gara di velocità in salita	1. Koob (Brabham) 1'16"38, nuovo record	Apertura della stagione lussemburghese e vittoria di Koob, che ha migliorato il proprio record. Secondo il francese Maillet, su Gordini.
Biancone sull' « azzurra »	FRANCIA - Corsa di La Roquette - Gara di velocità in salita	1. Biancone (Alpine)	Inizio della stagione sulla costa azzurra e grande afflusso di pubblico: oltre diecimila spettatori. Con prestazioni molto simili a quelle dello scorso anno, Biancone ha vinto abbastanza facilmente alla media di 78.220 orari.
Non divorzieranno	SPAGNA - Rally di Montseny - Rally	1. Etchebers-Etchebers (Porsche Carrera)	Vittoria dei noti coniugi francesi, in questo rally di km 576. Sulle 107 vetture al via soltanto 60 hanno portato a termine la gara.
Non si è fatto prendere	FRANCIA - Ronde de Touraine - Rally	1. Henry (Alpine)	Con una berlina perfettamente preparata, Henry non ha praticamente avuto avversari e si è dimostrato molto combattivo nel respingere gli attacchi di Roussely (Porsche Carrera) che si è piazzato secondo.
Fiat in frigorifero	FRANCIA - Corsa di Paray Vieille Poste - Gara su ghiaccio	1. Jaussaud (Fiat 500); 2. Beltoise (Saab); 3. Pernot (Renault)	Jaussaud ha dimostrato le sue doti in questo tipo di corsa, precedendo Beltoise che era appena tornato dal Sud Africa.

La sorpresa BELTOISE

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

sono permettersi di spendere perché non tutte hanno degli sponsors doviziosi dagli stanziamenti molto ampi. Così molti, stretti dalla necessità di far quadrare i bilanci, debbono lesinare sfruttando al massimo il materiale, senza sprechi, e non per avarizia, come invece era il caso qualche anno fa di una squadra famosa, che ha perduto qualche Gran Premio per non aver voluto spendere soldi pur potendolo.

La squadra di Williams è tra queste, e pur disponendo di materiale buono non può permettersi fino a questo momento almeno, l'abbondanza in cui navigano altre. Ecco quindi perché alla macchina di Merzario manca «qualcosa» che impedisce all'italiano di ripetere per tutta una gara quei miracoli che gli riescono in qualche giro di prova e che a nostro parere si potrebbero tradurre in vittorie o almeno successi di rilievo.

E' un peccato, perché per molti aspetti condividiamo la opinione di Beltoise: Merzario è l'uomo in forma, capace di star davanti a tutti. O almeno è stato un peccato fino a Kyalami, dove proprio il calo del motore gli ha impedito di far meglio del sesto posto, che è già molto onorevole.

Ora, infatti, pare che siano in molti ad essersi resi conto di quale sia il potenziale del binomio Merzario-Iso, e si comincia a notarlo. I tecnici delle case di accessori (gomme, accensione) che si occupano con maggiore assiduità dei più in vista, cominciano ad essere molto vicini alla Iso, cosa che non accadeva fino all'anno scorso. E questo è un segno certo. Manca ancora, o almeno mancava, quella possibilità di spendere di più che permette di essere meno esposti alle usure non imprevedibili. E' però molto probabile che la serie di belle prestazioni di Merzario sia stata giudicata nel suo valore, da parte degli sponsor (Fina e Marlboro) e che anche la Iso di Merzario possa adesso essere considerata tra le grandi, da seguire molto perché possono dare molto.

f. l.

CHE COSA ci prepara l'INGHILTERRA?

Agosto rombante della CASTROL e ritorno LEYLAND con le Dolomite

LONDRA - Come si è detto la Castrol festeggerà il suo settantacinquesimo anniversario organizzando un fastoso «show» a Londra in agosto, oltre che patrocinando rallies e gare turistiche in Inghilterra. Questo ci offre un pretesto per parlare delle corte turistiche inglesi, però prima accenniamo alla mostra...

Alla «Castrol Great Motoring Extravaganza» (1-11 agosto) ci saranno tutte le forme di trasporto, con l'accento però su quelle motoristiche e da corsa. Fra le Case presenti la Fiat e la Renault, che quest'anno festeggerà pure loro il settantacinquesimo anniversario. I punti di maggiore interesse alla mostra saranno sette, che contrassegnano altrettante epoche, e si prevede che verranno esposte molte vetture storiche e altre che hanno stabilito records. L'avvenimento gode della «protezione» della Society of Motor Manufacturers and Traders e questo le conferisce l'importanza che vantano il Motor Show o il Racing Car Show. Per chi si trovasse a Londra in quel periodo, vale la pena annotare la data dello «show».

Passando alle turistiche, quest'anno la scena è diversa in Inghilterra. Il campionato Castrol, che è pure il campionato turistico del RAC, è per vetture del gruppo 1. Il RAC è stato bersaglio di molte critiche, per avere abbandonato il gruppo 2 per il 1974, ma a quest'epoca dell'anno si direbbe che la decisione sia stata giusta. Entro certi limiti per un caso fortunato, bada bene! All'atto pratico la situazione economica avrebbe indubbiamente portato a restrizioni, nel numero delle vetture disponibili nel gruppo 2, e naturalmente sarebbero state più o meno come nel 1973. Invece si direbbe che il gruppo 1 prometta varietà e belle corse, due cose che attireranno il pubblico, tuttora fattore principale delle competizioni. Il gruppo 1 non significa tante vetture che girano a passo d'anatra attorno ai circuiti!

Prima che avesse inizio la stagione, nella maggioranza la gente riteneva che sarebbe saltato fuori un gruppo 1 1/2. Dopo alcune gare forse sarebbe più esatto dire gruppo 1 7/8. Sono permessi gli scappamenti aperti, per cui si odono i rumori che si devono udire e, naturalmente, sono obbligatorie modifiche per rispettare le misure di sicurezza, quali paratie anti-incendio. Adesso sembra che si dovranno permettere freni speciali, dato che per via della sicurezza si è molto preoccupati circa la poca efficienza dei freni di serie, che hanno raggiunto temperature incredibilmente alte. Santo cielo, torniamo alla vecchia teoria secondo la quale: «le corse migliorano le vetture di tutti i giorni»?

Da quanto diciamo vi risulta che il gruppo 1 costa poco? Che basta comprare una vettura, montarvi una gabbia e paratie anti-incendio, poi scen-

dere in pista e mettere in mostra le proprie doti? Non pensatelo neanche! Calcolate tutte le parti omologate, il fatto di dover smontare un pezzo meccanico — il motore, per esempio — per rimontarlo seguendo fedelmente i piani originali e così via, poi ricordate che gareggerete contro vetture iscritte da costruttori, o da consorelle inglesi di grandi Case, e capirete che si tratta di un gruppo 1 che ha il compito di ottenere vantaggi di mercato e non di divertire.

Adesso la British Leyland ammette apertamente di avere a che fare con al-

cune Triumph Dolomite Sprint (questo segna il ritorno della Casa alle gare e corre voce che sia soltanto l'inizio, per sottolineare la nuova immagine che il gruppo vuole proiettare sul mercato). Poi le Chrysler Avenger sono ufficiali, come pure le Vauxhall Firenze; le Mazda RX3 dipendono dalla Mazda Gran Bretagna e usano pneumatici Bridgestone messi a punto allo scopo in Giappone; il Dealer Team Opel ha una Commodore GSE e perfino la VW Passat sale al livello di vetture quasi ufficiali, affidata al tre volte campione inglese della turismo, Bill McGo-

vern; poi il noto personale della Ford si occupa di una Capri, verniciata con i colori della Casa. Soltanto nella classe maggiore (oltre 4 litri) c'è una completa indipendenza perché comprende Camaro ed Hemicuda.

Tutti vogliono vincere e per questo la British Leyland affida le sue Dolomite Sprint alla Broadspeed, per la messa a punto. E si deve riconoscere che Ralph Broad è una vecchia volpe, capace di precedere sempre di una mossa i verificatori. Nella battaglia fra Broad e i verificatori il punteggio è uno a uno. Dopo la manifestazione per la Corsa dei Campioni, una delle sue vetture era di 22 chilogrammi sotto il peso, un'altra è stata bocciata all'esame dell'altezza da terra per mm. 2 («le molle si sono afflosciate in gara» è stata la risposta!)

Facendo un riassunto, dopo le prime gare di primavera, possiamo dire che nella classe più alta non ci sono avversarie per le grosse americane. In quella seguente Capri e BMW 3.0 sono più o meno a parità, però le Opel Commodore sono un poco carenti dal punto di vista della maneggevolezza. Questo non dovrebbe sorprendere nessuno, ma che dire delle vetture fino a 2500 cc che precedono quelle di oltre 2500 cc? L'Alfa 2000 GTV pilotata da John Lyon, ex della Ford, e le Dolomite della Broadspeed lo fanno decisamente; poi, sulla carta, le Mazda dovrebbero rappresentare una sfida, fra non molto sarà omologata la Escort RS2000 e così pure la Magnum Vauxhall Firenze...

Nella classe minore, Alfa Junior contro Chrysler Avenger e il punteggio è uno pari. La Passat fa buona impressione in curva, però manca di potenza (la VW promette un aumento) mentre certe vetture, come per esempio la Simca Rallye II, mancano di potenza e di doti in curva. Comunque, rendono la scena varia.

E' questo che ci offrirà il gruppo 1: varietà. Le lamentele per la scomparsa delle gare per gruppo 2 sono così flebili che quasi non si sentono.

David Hodges

BELTOISE senza patente

● BOURGES - Subito prima di partire per andare a correre in Formula 2 ad Hockenheim, Beltoise ha avuto la brutta sorpresa di vedersi ritirare la patente di guida, in seguito ad un'infrazione stradale commessa nel 1973 nella cittadina di Bourges, la cui corte d'appello ha confermato la sua sentenza precedente.

d. h.



LONDRA - « Sapete chi ha 37 cilindri e oltre 22.000 HP? » Be', l'invito suscitava sufficiente curiosità per attirare quasi tutti i giornalisti inglesi dell'automobile ad assistere alla conferenza stampa dell'STP, ove sarebbero stati annunciati i piani di patrocinio 1974 della Casa! Tutto sommato, era abbastanza sorprendente che esistessero addirittura programmi di patrocinio, dopo tutto il putiferio quando Granatelli fu detronizzato, d'altra parte abbiamo già visto Richard Petty cavarsela piuttosto bene nelle gare NASCAR, correndo per i colori dell'STP, e sappiamo che il noto color rosso fiamma sarà visto anche in Europa.

Niente Formula 1, s'intende. « Per una società come l'STP, non dà più utilità essere in F. 1; soltanto i "grandi" del tabacco possono attualmente concludere affari del genere, in cui per una sola stagione si parla di cifre astronomiche ». Stesso discorso per le gare USAC. « Sono una spesa pazza ». Pertanto l'STP non tornerà a Indianapolis, ma andrà in Scandinavia, in Germania, in Belgio e, si spera, in Italia. « Ai nostri occhi, però, la scena corsaiola laggiù sembra in totale confusione in questo momento » — dicono.

Per Svezia e Germania la situazione è chiara. Bo Emanuelson farà gareggiare una squadra di tre vetture (Escort e Capri) in corse nazionali e in qualche round del campio-