

PETERSON che avvio!

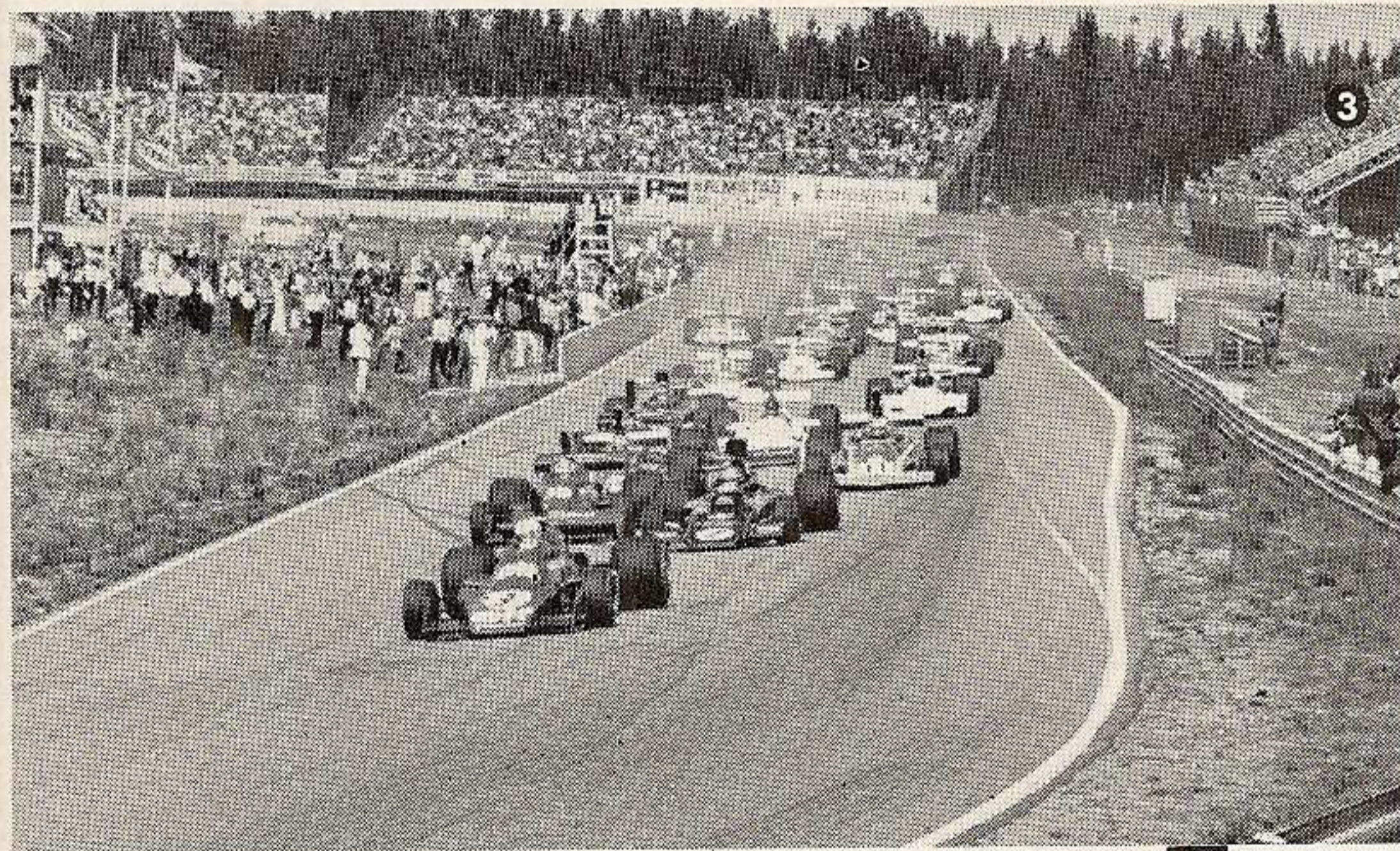
Il via del Gran Premio di Svezia, allo Scandinavian Raceway di Anderstorp, è stato « movimentato » dallo scatto e dalla manovra decisa di Ronnie Peterson, che per i tempi di prova era in terza fila con Hunt. Ben allineate, le vetture si avventano all'abbassarsi della bandiera. Si nota, nella foto qui sotto, come Peterson si sia già spostato verso il centro dell'allineamento, anticipando così di un attimo lo scatto dei suoi avversari diretti



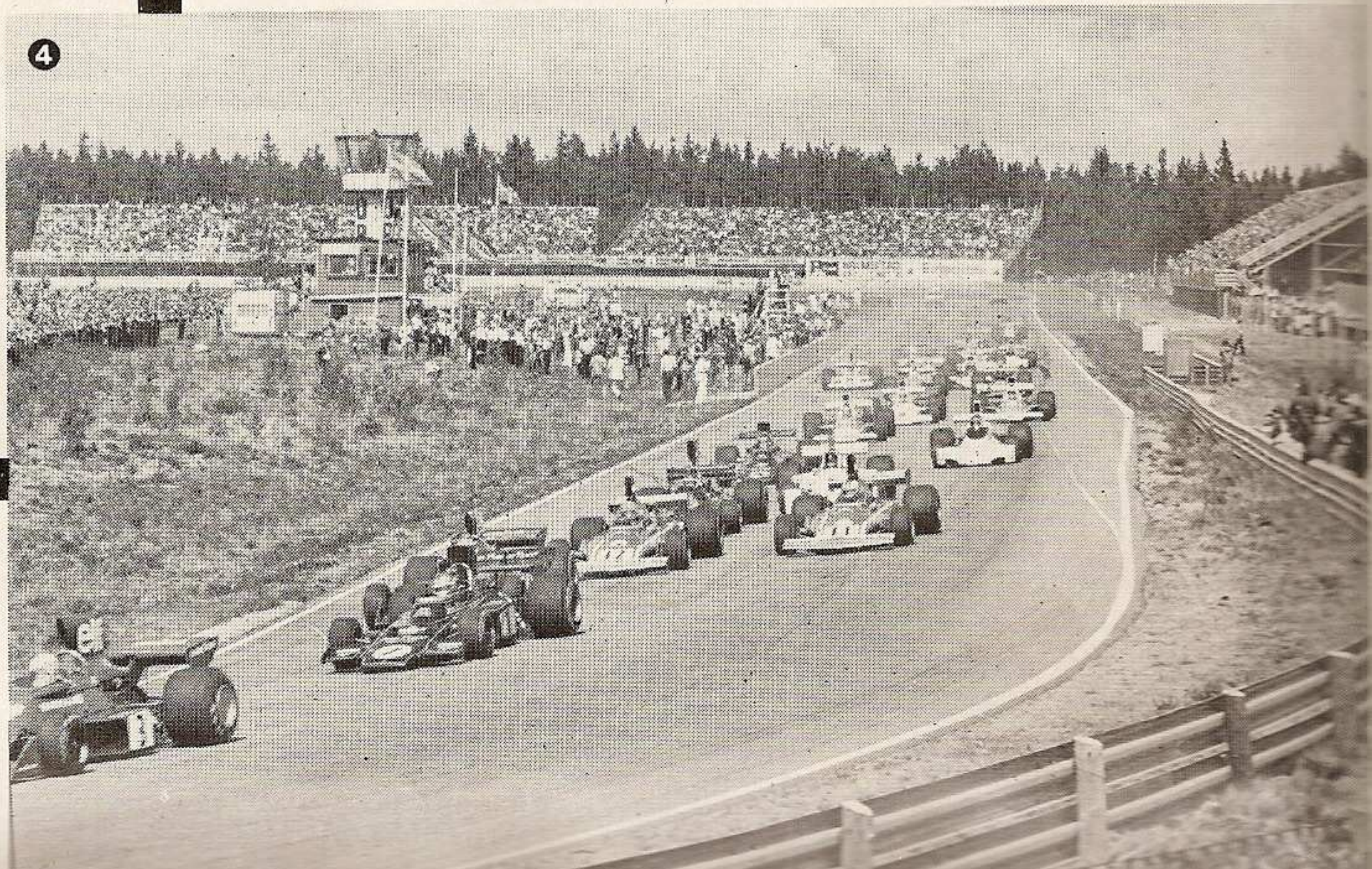
Gustavo Adolfo XVI di Svezia, il giovane sovrano sportivo, ascolta il discorso del borgomastro coi piloti



Sotto a destra, una cinquantina di metri dopo il via Scheckter è già nettamente in testa e Peterson è nettamente spostato a destra a tagliare la strada a Regazzoni. Quasi all'imbocco della prima curva (sotto a sinistra), Peterson ha quasi oltrepassato Depailler



A destra, siamo all'imbocco della prima curva. Scheckter è indisturbato, mentre Peterson stringe nettamente alla corda tagliando la strada all'altra Tyrrell di Depailler: così è secondo! Sotto, alla fine del primo giro Scheckter ha già un bel vantaggio sugli inseguitori, già sgranati



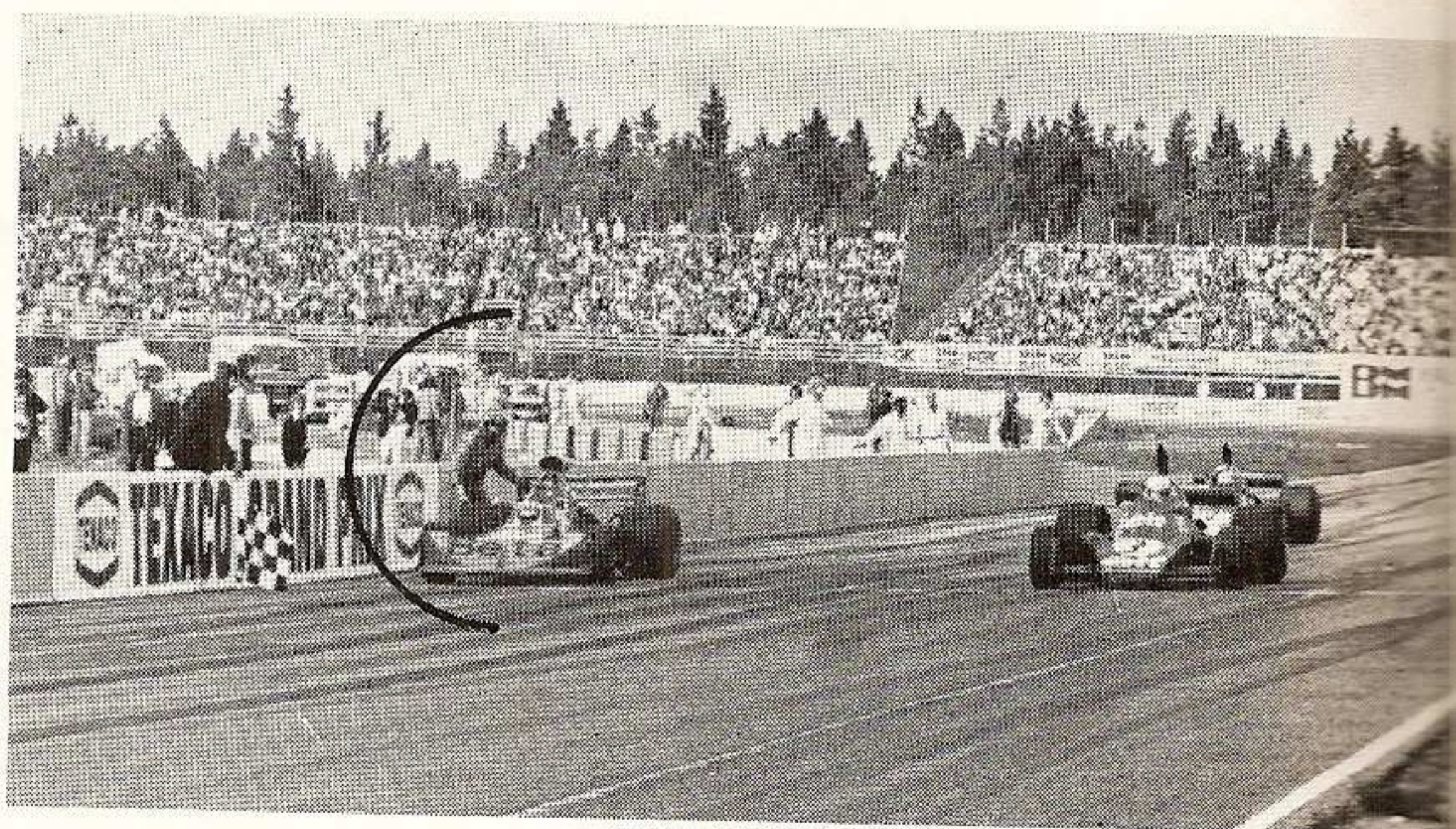
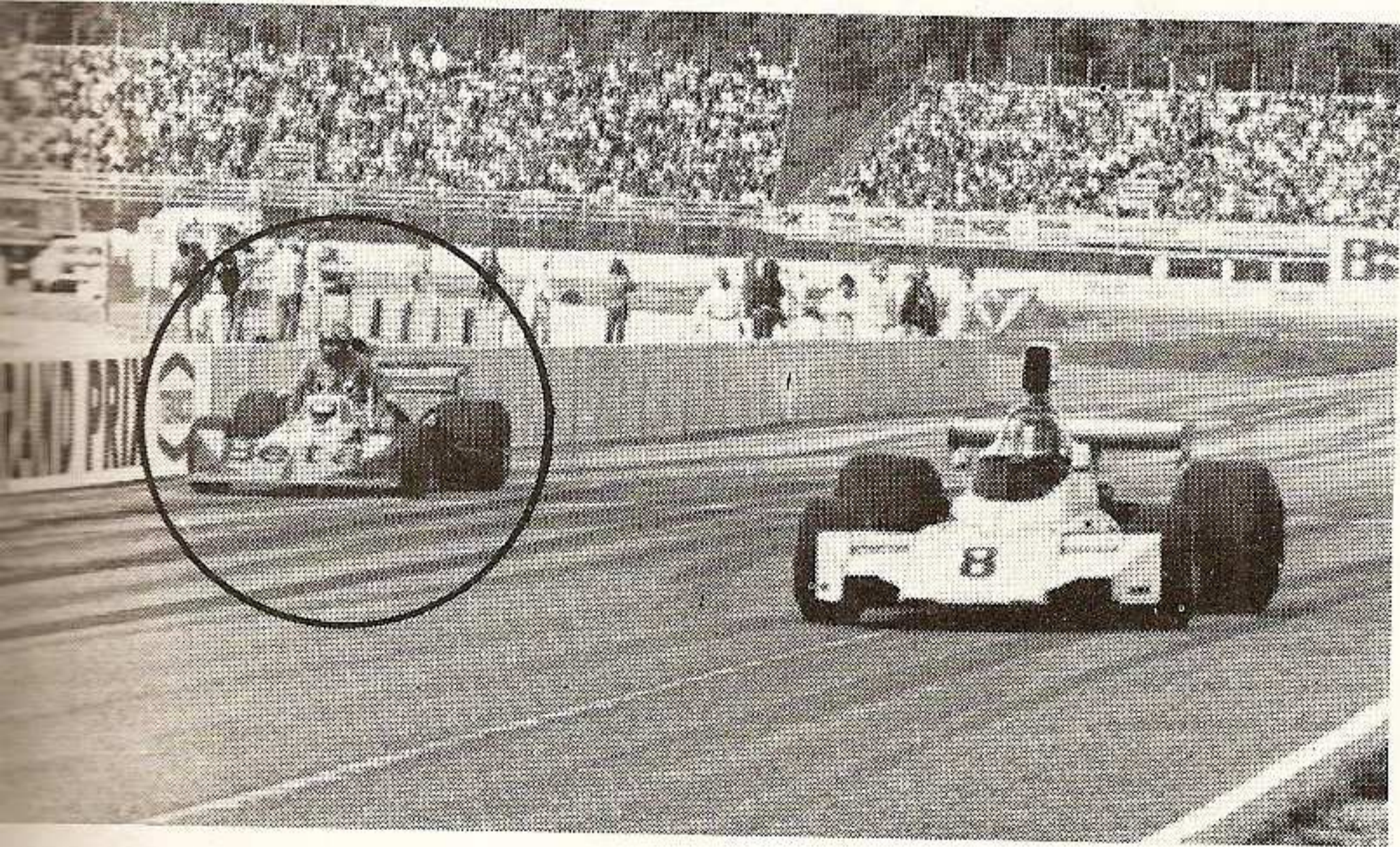


BRAMBILLA superjella

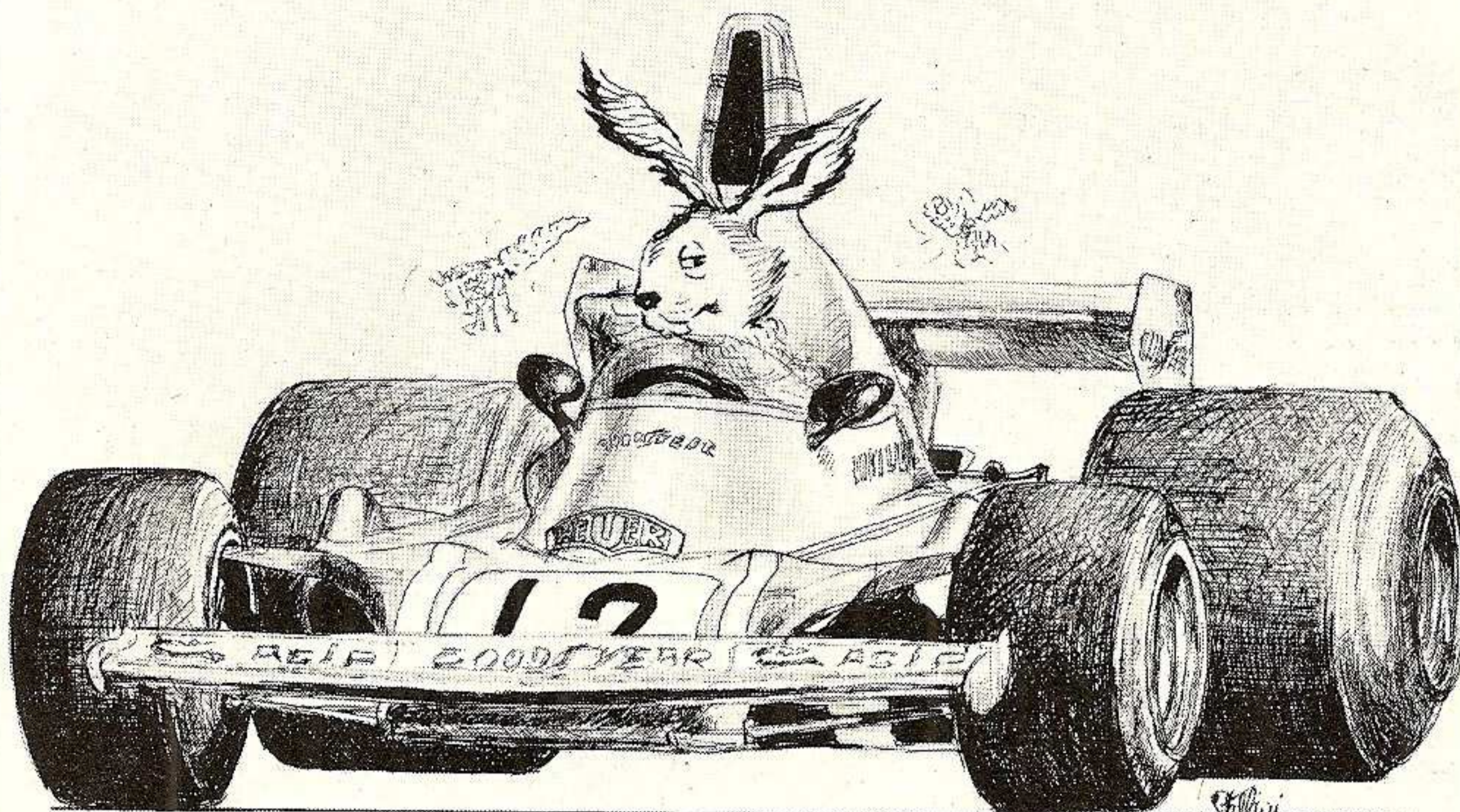
Manca un giro alla conclusione della gara, e il direttore di corsa è già pronto con la bandiera a scacchi. La March-Beta di Brambilla sbuca dall'ultima curva lentamente e si avvicina al traguardo, lentamente. Arriva fino a un metro dalla linea, posta proprio in corrispondenza della R della scritta Grand, e lì si ferma. Mentre passa von Opel e il direttore di corsa «Smokey» Asberg

sta alzando la bandiera, Brambilla esce dalla macchina; e mentre sopraggiungono le due Tyrrell egli impugna il roll-bar, per cominciare a spingere la vettura proprio nel momento dell'arrivo di Scheckter e Depailler. Riesce a portare la March proprio sulla linea, e poi salta il muretto, mentre arriva anche Hunt, che è terzo a pochi secondi. Bram-

billa se ne va e la March rimane ferma sulla linea di traguardo. Come si nota dalla **ultima foto** di questa serie-documento, il musetto della March è esattamente davanti al foro (nella lettera 'R') attraverso il quale passa il raggio di luce delle cellule di cronometraggio. Sarebbe bastato un metro in più per il sesto posto di Brambilla, o mezzo chilo d'olio in più per il quinto, meritatissimo.



IL NIKITUTT'ALTRO CHE «CONIGLIO»!!



disegno di Gabriele Stellini (Serravalle)

(de Adamich e Cevenini), i quali peraltro non avevano fatto, con intuizione giornalistica, che esprimere l'opinione più generale degli appassionati: quelli che non spaccano il capello della polemica, per gusto e per faziosità.

Lei avrà letto, nel n. 23 che Lini, nel commento da Imola, è persino tornato sulla tesi «strappacore» della «non gelosia» tra i due piloti ferraristi. A parte la dimostrazione che AUTOSPRINT ha dato di saper lasciare ai propri collaboratori la più piena libertà di convinzione, le note successive dalla Svezia dimostrano che il nostro inviato aveva almeno nel subconscio il dubbio di questa verità, pur se essa era mancata nei servizi precedenti.

Questo per dire che la sua stessa lettera, signor Galli, pecca perlo meno di ingenuità se riesce addirittura a giustificare tutto di Montecarlo, mentre invece delle due l'una: o Regazzoni ha gettato via la corsa, non facendo passare Lauda e sbagliando, o Lauda l'ha fatto sbagliare e perdere la corsa alla Ferrari.

D'altronde ci sono alcuni tifosi italiani, presenti alla curva «Rascasse», i quali hanno agitato i pugni — a detta dei francesi — contro Lauda perché lo indicavano reo di aver pizzicato Regazzoni nella ruota posteriore, costringendolo all'errore. Per la verità Regazzoni non l'ha confermato.

Abbiamo, anzi ho atteso (perché stavolta — per tagliare corto a facili polemiche e accuse a senso unico — desidero rispondere in prima persona come direttore di AUTO-SPRINT) ho atteso, dicevo, qualche giorno prima di ospitare quella particolare «posta» ferrarista che dal trionfalismo di Jarama è passata, purtroppo, all'amarezza cocente di Montecarlo. Ho atteso perché, conoscendo le sempre più carenti qualità del nostro servizio postale (che aumenta largamente il personale ma non certo la rapidità di consegna del materiale affidatogli), pensavo a ragione che gli sfoghi dei lettori su queste vicende sarebbero arrivati a singhiozzo. Col risultato che, passando i giorni, le situazioni si sono modificate e non è certo colpa mia se le nuove realtà sono in grado di offrire molte più facili prece all'arco delle risposte del sottoscritto, senza bisogno del «senno di poi». Non ne approfitterò, anche se, concedetemelo, i prima-e-dopo dimostrano che gli assenti di AUTOSPRINT, a volte criticati frettolosamente, non sono per partito preso ma proprio per quel pizzico di conoscenza in più che ci permette di assolvere il nostro mestiere nel modo che, in fondo, mostrate di apprezzare se ci leggete (anche polemicamente) con tanta attenzione.

Cominciamo a sfogliare:

Sia... LAUDAto il ritardo postale!

Ha ragione LAUDA...

Caro Autosprint, sono le 13,30 e alla TV svizzera abbiamo potuto seguire il trionfale quanto aspettato arrivo a 2 delle, anzi dello squadrone Ferrari in Spagna. Per noi questo 1-2 significa la riscossa che aspettavamo dal lontano agosto '72. Ma è anche la verifica di quanto avessero ragione i tecnici Ferrari nello scegliere Niki Lauda

mere atteggiamenti da superdivo come a Monza per la sua piuttosto facile vittoria. Dopo questo fulminante trionfo ferrarista, Arturo potrebbe tirar fuori la sua Ferrari che ha in giardino per far giocare i figli e sostituirla alla sua Iso. Forse ci farebbe vedere finalmente il suo valore.

Claudio Minotti
e Claudio Tavecchia - Senago (MI)

Carissimo Autosprint, ho aspettato un pochino a scriverti anche

Lauda non vince il mondiale F. 1 la colpa sarà della B3...») non avevano ragione d'essere e che io non ero così lontano dal vero quando dicevo che invece era molto forte e promettente, oltre che simpatico.

Con questo sono pienamente d'accordo che se Merzario non fosse stato cacciato sarebbe stato meglio, ma... FIAT voluntas Ferrari, come si suol dire!

Enzo Estatico - Genova

Potrei giocare facile col solito calambour: via, non rimanga troppo...estatico di fronte a certe prodezze, perché le corse si uniformano al precetto del filosofo greco: panta rei, tutto cambia (e presto, nel loro caso)! La vogliamo smettere una buona volta? Su Lauda personalmente ho scritto chiaramente sempre una cosa: cioè che non ritenevo né Merzario, né qualche altro giovane pilota, al via di questa stagione, inferiore a lui (Scheckter e Depailler l'hanno appena dimostrato). Perciò, se Ferrari fosse stato giusto nei confronti degli appassionati e dello sport italiano in generale, proprio l'anno in cui poteva essere lui a restituire qualcosa (con le macchine) a chi si era prodigato (per lui) nei momenti difficili, questo '74 era l'occasione di saldare questo debito.

Non cambio idea, certo della onestà di sostenerla: prima di assumere Lauda Ferrari aveva il DOVERE di dare a Merzario — italiano — quelle chances che egli poi oggi con la ISO ha dimostrato ampiamente di meritare. E, amici di Senago, per carità non dite sciocchezze: la vittoria di Monza per l'Alfa e Merzario non è stata «facile». E ancora: prima di chiedere a Merzario di sostituire la sua ISO per far «finalmente» «vedere il suo valore», sarebbe casomai il caso di chiedersi se questa «dimostrazione», a macchine rovesciate non sia il caso di proporla per l'austriaco! (Da questo punto di vista il signor Estatico è certo più sereno...).

Ma ora, con la posta, siamo già a Montecarlo. Dove la delusione ha potuto tingersi, altrettanto poco serenamente, di rabbia polemica. Leggete un po':

Smentita da ANDERSTORP

Essendo stato presente al G.P. di Monaco in posizione tale da

di farmi un'opinione sulla condotta dei due piloti della Ferrari, decisamente opposta alla sua, signor Sabbatini e a quella dei suoi autorevoli collaboratori signori Lini e Cevenini nonché a quella del signor de Adamich. Mi permetto quindi di farle notare che in un G.P. non si vince aiutando il più lento a staccare gli inseguitori, bensì permettendo al più veloce di imporre il proprio ritmo superiore. Non ha dunque sbagliato Lauda a tallonare Regazzoni, perché, frenando Jarier avrebbe egli stesso corso il rischio di un errore, per la presenza del francese direttamente alle sue spalle, lasciando così Regazzoni esposto alla quasi sicura rimonta di Peterson e Jarier. C'è stato al contrario un sufficiente periodo, subito dopo l'uscita di Peterson, in cui Regazzoni avrebbe potuto lasciar passare Lauda senza correre il rischio di farsi infilare anche dagli immediati inseguitori. Ma si può imputare a Regazzoni di aver sbagliato? No, come non è possibile farlo nemmeno con Lauda, anche sostenendo le vostre tesi. E questo perché sappiamo che Montecarlo è un circuito che non permette altre reazioni tranne quelle determinate dalla pista che viene incontro. Quindi non alimentate rivalità che potrebbero essere deleterie anche sottolineando la superiorità del motore di Lauda (che considerando la vostra esperienza non metto in dubbio) con frasi ambigue come quella a pag. 27 n. 22 «...abbiamo capito che chiaramente il motore dell'austriaco era più potente e non a caso ma per giustificare una scelta di quello dello svizzero...». Siete in possesso di un mezzo influente e molto potente, quale la stampa: sappiatene trarre dei vantaggi per i nostri colori, e non, anche se involontariamente, degli svantaggi.

Giampiero Galli - Roma

E' tutto opinabile quanto lei afferma, signor Galli. Anzitutto perché ha dimenticato un fatto importante: cioè che comunque Lauda non avrebbe vinto per la nota avaria! Perciò ogni discorso cade. Quanto avvenuto a Anderstorp, qualche settimana dopo con la indiscutibile accoppiata Tyrrell, ha confermato quale invece può essere la differenza concreta tra il serio gioco di squadra per vincere e quello per buttar via la corsa in famiglia!

Il rispetto di Depailler verso Scheckter ha colto persino il

In quanto, poi, alle frasi «ambigue» sui «motori più potenti», stia tranquillo, caro amico, che questo è sempre avvenuto e non solo alla Ferrari! Un motore migliore c'è sempre. Che nel nostro caso l'abbia a preferenza Lauda, è un dubbio nostro, ma le recenti vicende — specie nelle prove — non fanno niente per dimostrare il contrario. E perché Lauda possa essere il preferito, beh, questo forse ve lo spiegherò a fine stagione...

Ma che ci siano anche lettori ferraristi che non la pensano come il corrispondente romano, a parte i cento ticinesi che hanno scritto in proposito a Ferrari accusando senza mezza frase LAUDA, lo dimostrano queste successive lettere. Le argomentazioni sono chiare e suffragate da fatti, anche «storici», che dimostrano come non vi sia mai nulla di nuovo sotto il sole:

Ha ragione REGAZZONI...

Caro Autosprint, da più parti ho letto che a Montecarlo ci sia stata sfortuna, molta sfortuna, ma obiettivamente, secondo me, anche se mi piange il cuore ammetterlo, c'è stata anche inesperienza. Apprezzo molto il d.s. Montezemolo che ha fatto molto, ma a Monaco ha fatto un grossissimo errore nel non definire una tattica di squadra più appropriata.

Infatti, sarebbe bastato che Lauda, visto che Regazzoni era in testa avesse fatto un po' di elastico e «Rega» se ne sarebbe potuto andare via tranquillo e scometto uno contro un miliardo che non ci sarebbe stato nessun testacoda ed ora noi saremmo qui a gioire anziché avere la bile a pezzi. E una tiratina d'orecchi vorrei darla anche a Clay per il fatto che troppo presto si demoralizza quando gli accade qualche contrattempo. Anche un certo signor Peterson all'inizio ha subito un testa-coda e se non sbaglia ha vinto.

Ostilio Gasperini - Pesaro

Prepariamoci, caro Autosprint, a rimpiangere la più bella occasione da tredici anni a questa parte. Alludo al campionato Mondiale Conduttori. Quello che a Nivelles era stato per me un semplice sospetto, a Montecarlo si è rivelato in tutta la sua crudeltà. Avete forse mai visto perdere un G.P. di

M. S.



ANDERSTORP - I visi lunghi di Lauda e del d.s. Montezemolo, a colloquio con Ed Alexander responsabile Goodyear, tradiscono la preoccupazione per gli exploit di Scheckter e Depailler con le Tyrrell il giorno degli allenamenti decisivi. Era stato anche concitato il confronto in Svezia col responsabile delle gomme, accusato di aver fornito al team Elf coperture speciali «da tempo». Ma la verità è stata poi confermata dalla gara: non dipendeva dalle gomme il vantaggio velocistico delle Tyrrell

come guida alla loro F. 1. Perciò ci sembra giusto valutare questa vittoria e affermare quale sia realmente il valore di questo giovane pilota.

Cosa che voi avete sempre messo (abbastanza) in discussione: specialmente con l'assurda polemica di Merzario, il quale potrebbe essere...

per non essere facciato di partigianeria nei confronti del magnifico (è il caso di dirlo) trionfatore del Jarama, Niki Lauda. So che ormai tu mi consideri, diciamo così, l'avvocato d'ufficio dell'austriaco ma questa mia è solo per dirti che in fondo, i tuoi leggeri e non ben celati siffatti nei confronti del Niki...

Le mutazioni delle monoposto non si arrestano

Tecnica continua

Le formula 1 sono, anche per definizione, in perenne evoluzione. Nonostante infatti sembrano apparentemente immutate, nell'ambito di uno stesso modello, è rarissimo che una vettura si presenti ad un Gran Premio sen-

za qualche modifica, miglioria o adattamento che la differenzia da come è apparsa nella gara precedente.

E' una regola cui non sfuggono

CONTINUA A PAGINA 16

La sedia dei piloti la sedia degli autodromi

La sedia GIOVANE Brevettata Chiudibile. Dopo l'uso si chiude e si può appendere a qualsiasi parete come ornamento.

Importante: A tutti gli acquirenti verrà inviato un invito OMAGGIO visita Autodromo di MONZA.



Ritagliare e spedire a: **SPORTS CARS - 20052 Autodromo di Monza**

Vi prego spedirmi n. 1 sedia modello Autodromo di Monza al prezzo di **L. 16.000** franco mio domicilio.

Allego anticipo **L. 2.000**

in contanti in assegno in francobolli

ed il rimanente pagherò in contrassegno

Nome _____ Cognome _____

Via _____

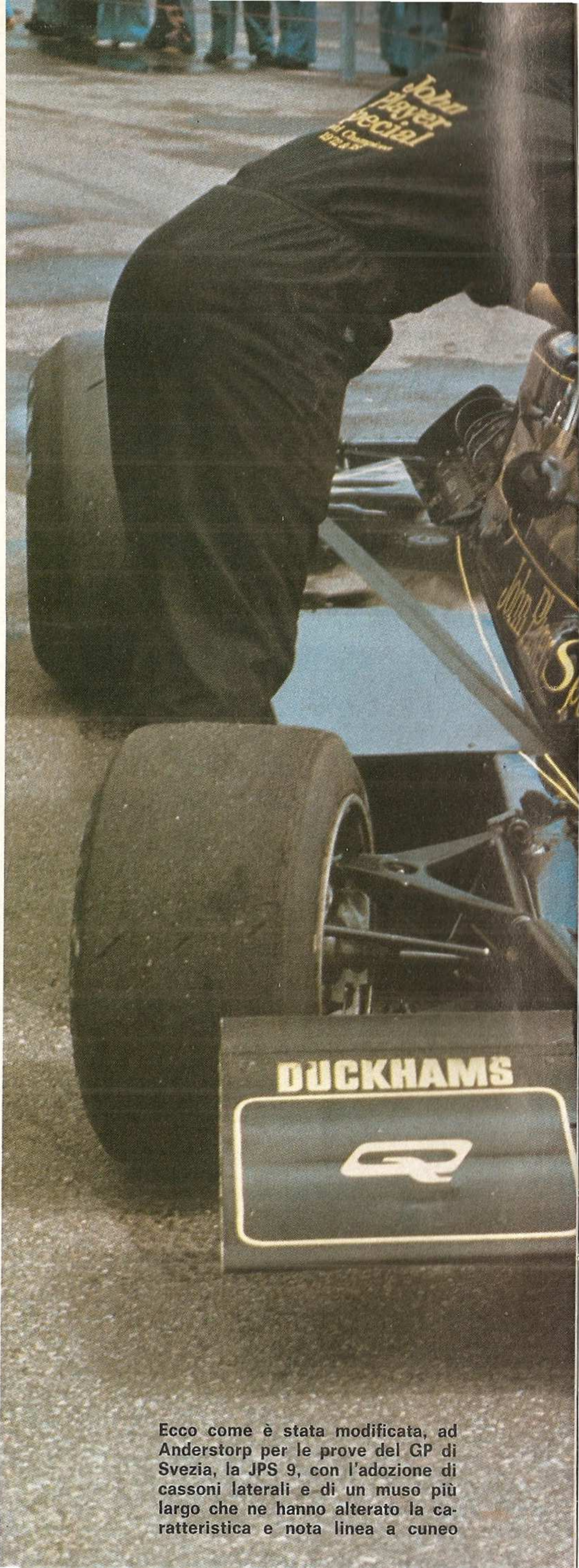
CAP _____ Città _____

Con pubblicità

Senza pubblicità

Firma _____

Per ordini superiori ad 1 pezzo fare richiesta a parte come pure per Clubs, Scuderie, Autoscuole ecc.



Ecco come è stata modificata, ad Anderstorp per le prove del GP di Svezia, la JPS 9, con l'adozione di cassoni laterali e di un muso più largo che ne hanno alterato la caratteristica e nota linea a cuneo

Tecnica continua

CONTINUAZIONE DA PAG. 14

neppure le vetture nuovissime (anzi!) come la recente JPS-9, alias Lotus MK 76, che ad Anders-torp si è presentata in una nuova veste che la rendeva esteticamente simile alla 72 nella parte anteriore, ed alla Iso nella parte

laterale, con dei cassoni rettangolari per migliorare il flusso d'aria ai radiatori laterali inclinati.

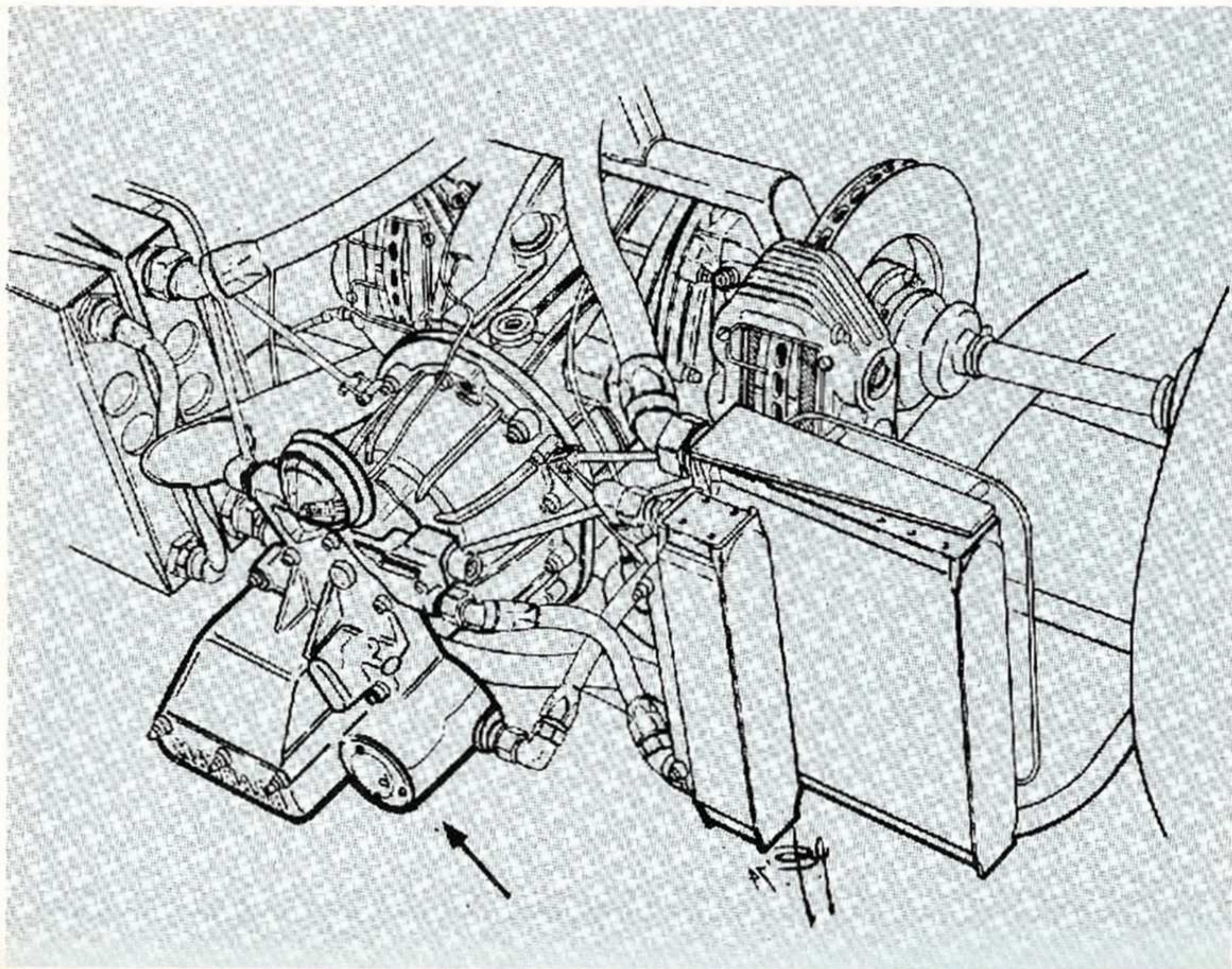
Per quanto riguarda gli adattamenti « speciali » ad un particolare circuito, Montecarlo comunque fa testo. Ed è proprio alla gara monegasca che abbiamo fatto il punto della situazione-novità della Formula 1. Dopo aver dedicato la nostra attenzione a come era stata preparata la Ferrari per Monaco (Autosprint n. 23), diamo un'occhiata anche in casa d'altri, cercando di tralasciare

quelle modifiche contingenti (tipo prese d'aria dei freni maggiorate) che si vedono a Monaco e basta.

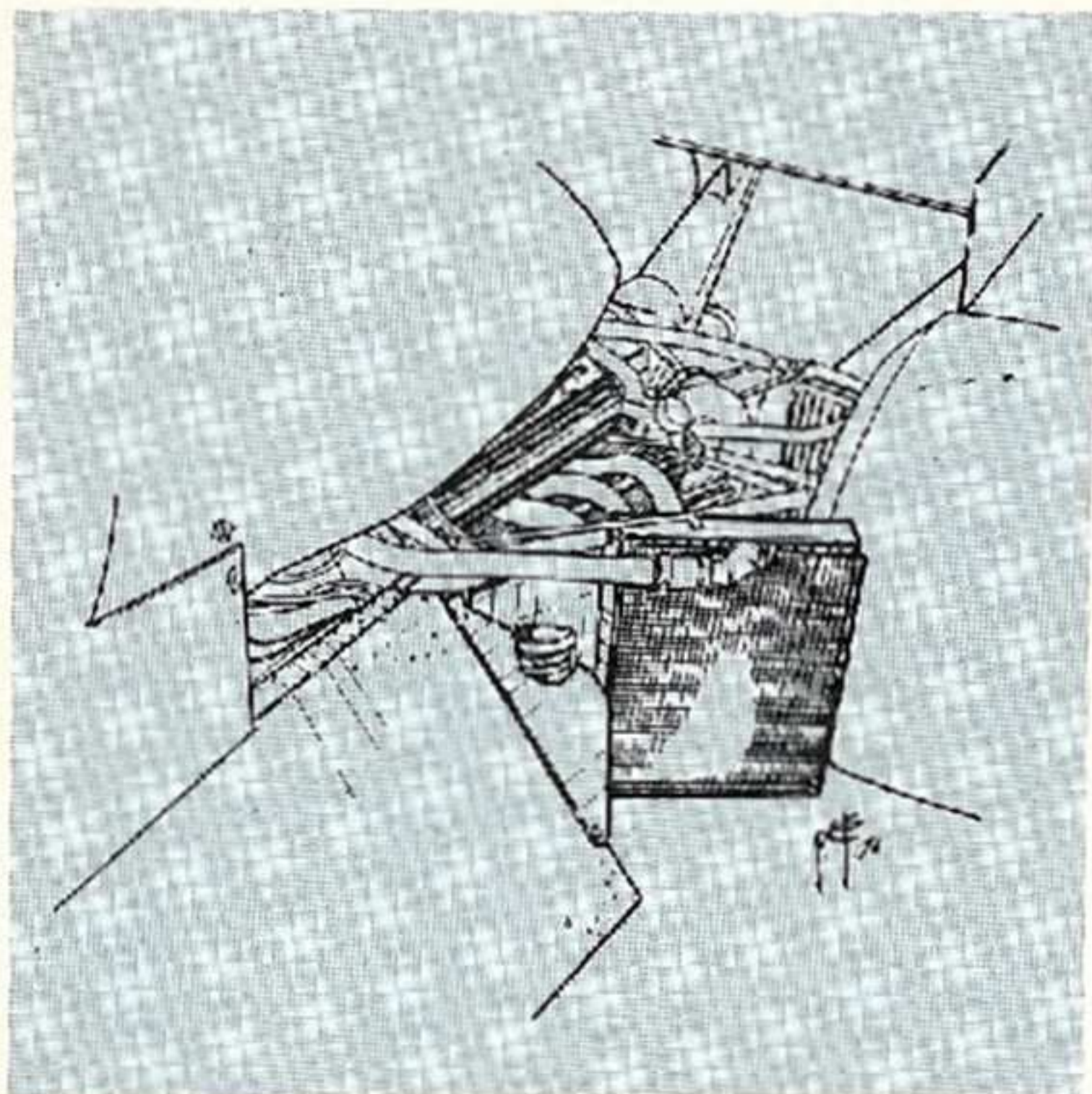
Molto interessanti le modifiche al cambio proposte dalla Brabham, una presa d'aria più voluminosa (ce n'erano di tre dimensioni) oltre alle consuete prese d'aria per l'impianto frenante. Nonostante le recenti prestazioni di Reutemann non siano state né fortunate né esaltanti, il progettista Murray si dichiara molto soddisfatto della BT 44, tanto che non sono previsti nuovi modelli per tutta questa stagione.

La ragione del momentaneo « assopimento » della BT 44, che era stata giustamente reputata una macchina vincente (ed ha vinto) nella prima parte dell'attuale stagione, consiste probabilmente nel fatto che la Goodyear ha cambiato recentemente tipi e misure di pneumatici, quel tanto che è bastato perché il fragile equilibrio di una monoposto attuale ne venisse — momentaneamente — compromesso.

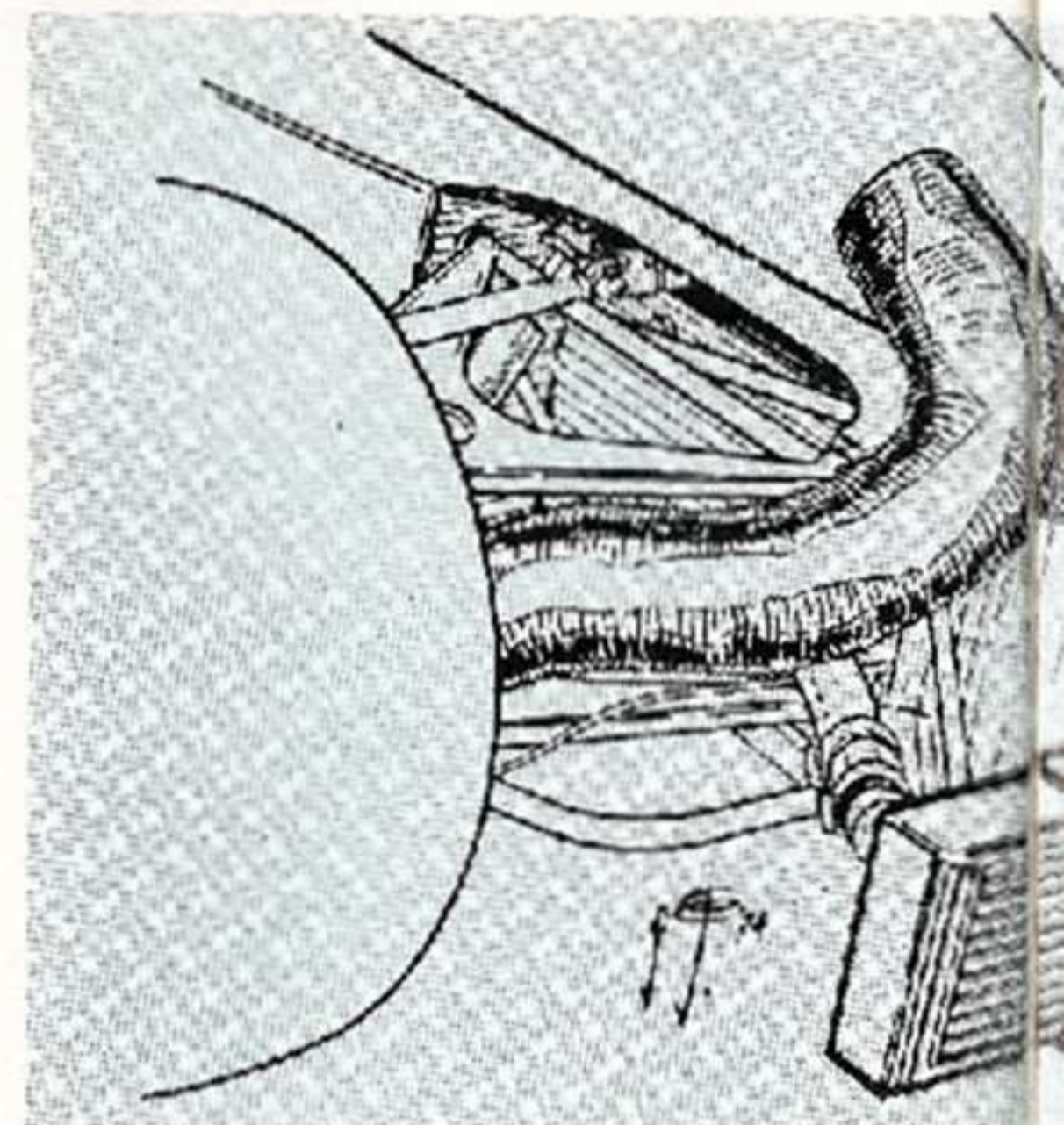
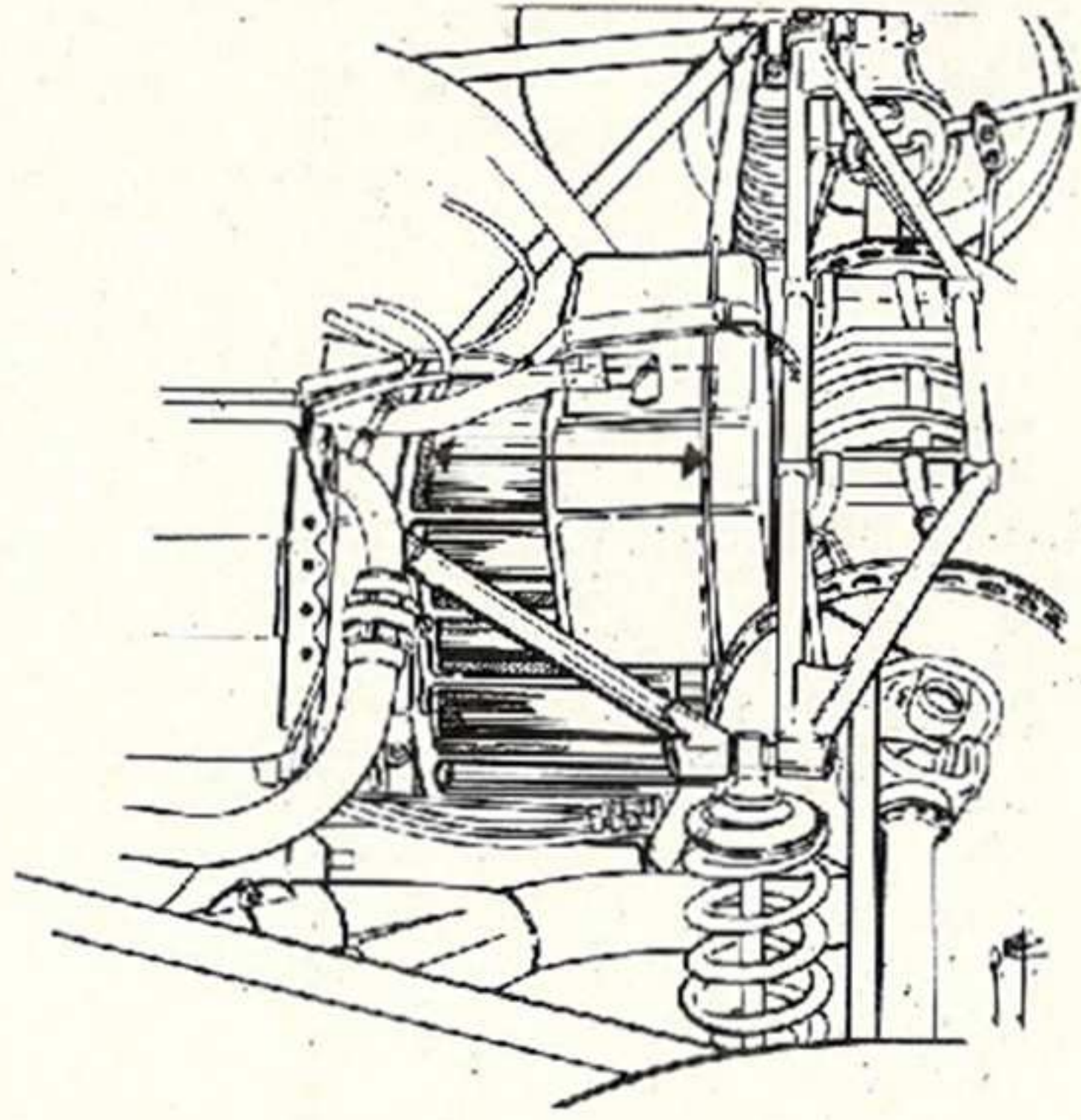
Sempre a proposito della BT 44, bisogna rilevare che essa non è che una versione migliorata



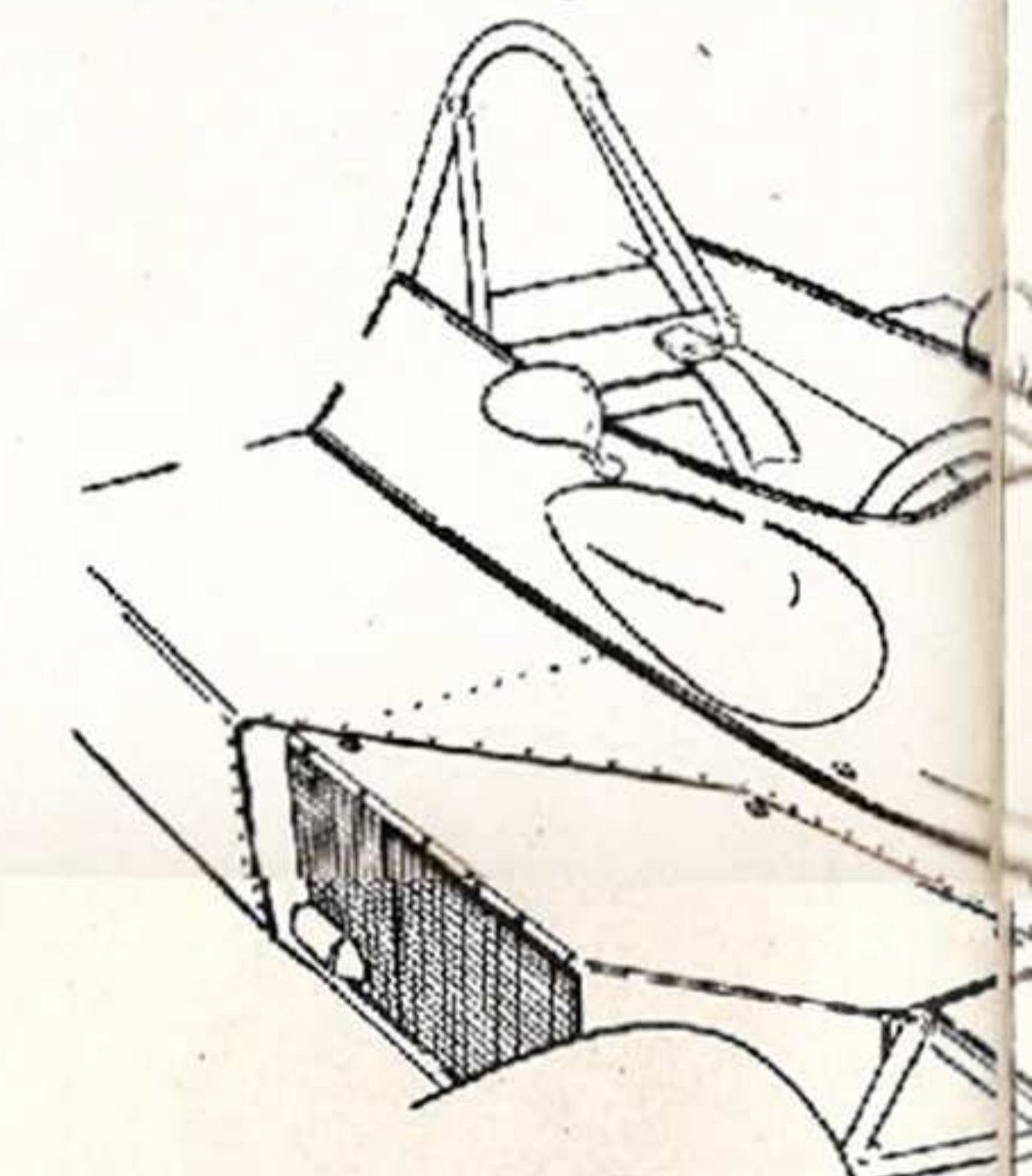
Sulla Brabham BT 44, questa modifica al cambio con una nuova fusione del coperchio di coda che contiene la pompa per attivare il circuito di lubrificazione della trasmissione, integrata dai due piccoli radiatori laterali



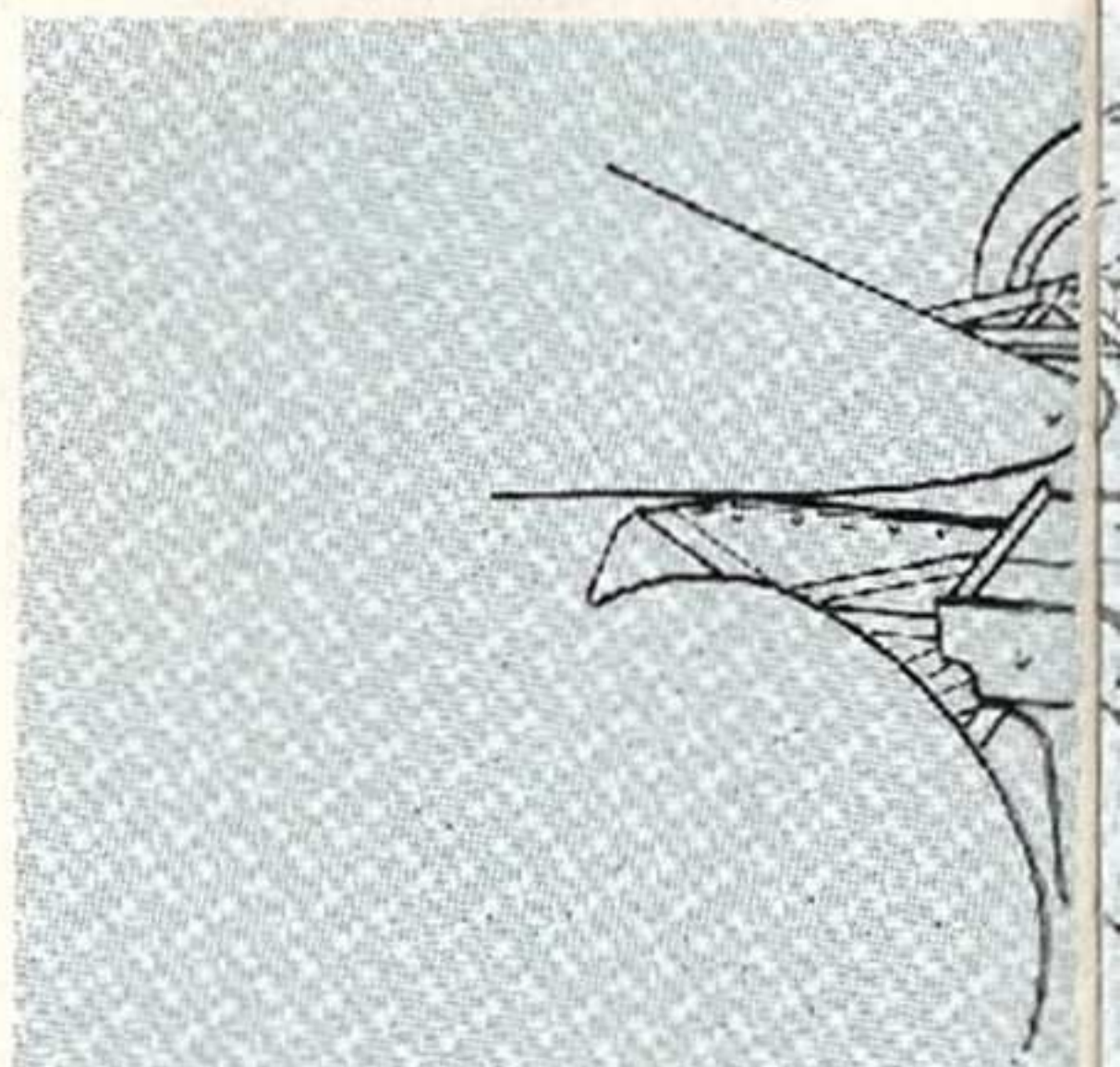
A sinistra, la nuova forma (sono più grossi) e la nuova posizione, ora non più carenata, dei radiatori acqua laterali della BRM P 201. A destra, la flangia lunga utilizzata sulle M 23 a Montecarlo per allungare il passo



A Montecarlo, la Dalton-Amon si è presentata con un largo radiatore



Sopra, la nuova sezione di carenatura dell'abitacolo sulla Iso-Marlboro, più bassa e con una specie



della BT 42 (che ancor oggi fa la sua figura), con il passo allungato di 1 pollice (2,54 cm), il che aumenta la capacità del serbatoio centrale, ora di 40 galloni di benzina, il che minimizza le variazioni di assetto nel corso della gara, e con sospensioni anteriori a flessibilità variabile.

Anche alla McLaren si continua con il modello (M 23) dello scorso anno, anche se non si è molto soddisfatti dei risultati. Specialmente nei circuiti lenti, la M 23 non si trova a suo agio. Gordon Coppuck, entusiasta del-

la parte frontale della Ferrari, non ha ancora trovato per la sua macchina la soluzione definitiva. Neppure per il passo si ha le idee chiare: a Montecarlo si è visto girare le Texaco-Marlboro con la flangia lunga fra motore e cambio, e la Yardley con la flangia più corta di 7,5 cm. Ancora esperimenti sul punto di attacco del puntone di reazione superiore della sospensione dietro, che sulla vettura di Fittipaldi veniva ulteriormente sperimentato in gara in posizione ancora più interna.

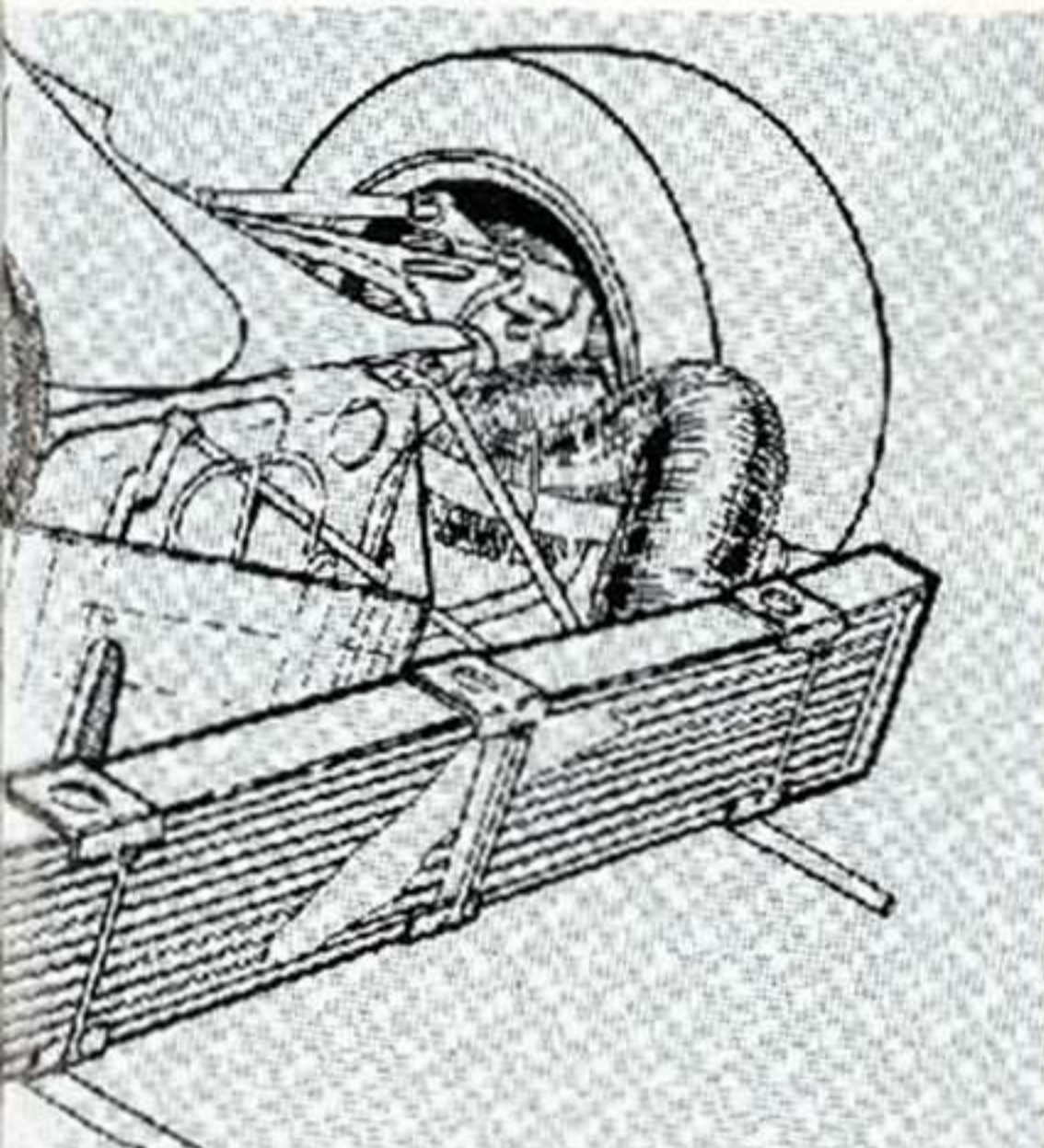
Interessante anche se non an-

cora competitiva, la novità offerta dalla Dalton-Amon, con un largo e basso radiatore anteriore al posto dei due laterali visti in Spagna, che non ricevevano aria a sufficienza. La Amon è una vettura piena di buone idee, anche se non è semplice facile far quadrare troppe « raffinatezze » in un colpo solo, vedi Lotus-JPS 9. Per esempio, è forse la monoposto con la guida più avanzata di tutte, con una larga intercapedine fra pilota e motore tale da contenere, più o meno al baricentro, quasi tutto il carburante necessario.

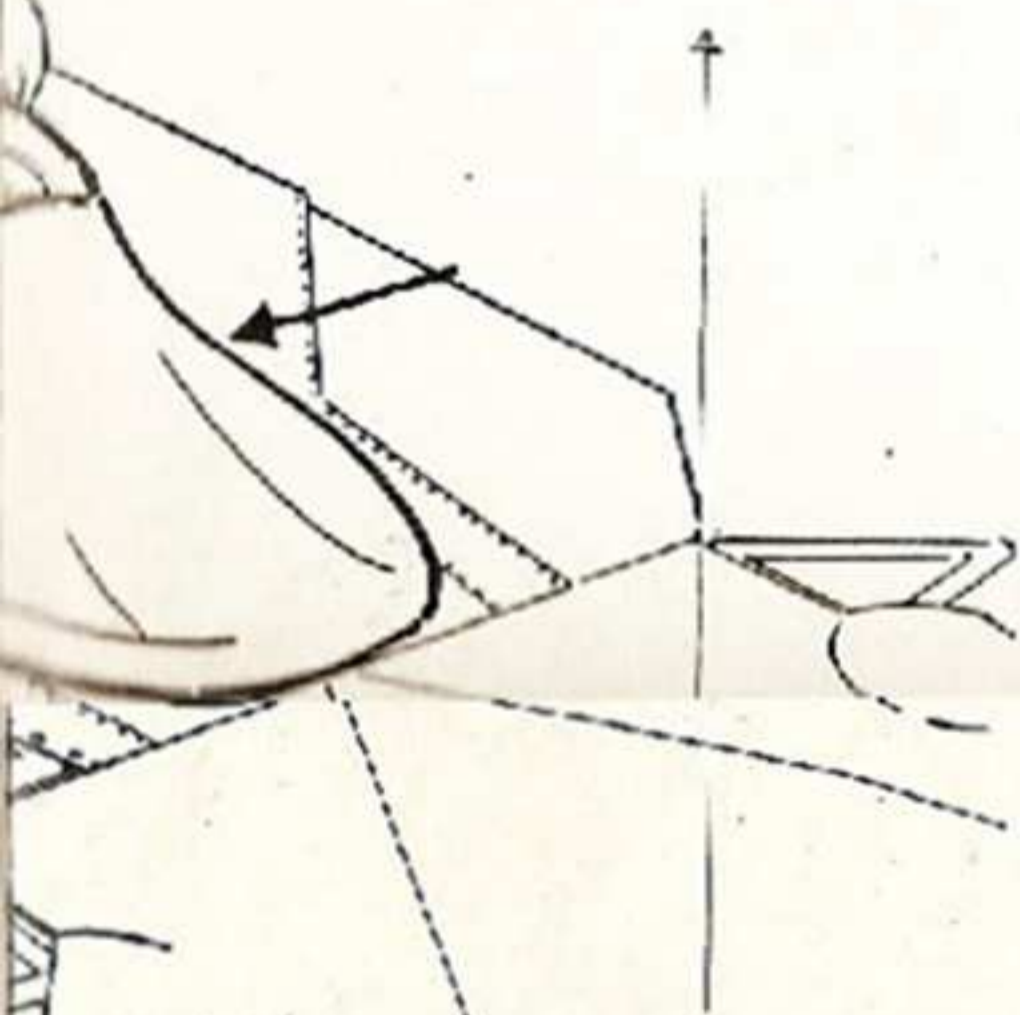
La BRM P 201, ora in un esemplare anche per Pescarolo, ha perso le carenature laterali dei suoi radiatori posteriori, che sono anche più grandi per l'ovvia esigenza di raffreddamento che si era evidenziata, specie nei circuiti lenti come Montecarlo.

Modifiche di dettaglio per la Iso, con supporti dell'alettone di medesimo disegno ma costruiti in modo da essere più leggeri, nuovi semiassi più robusti ed una carenatura dell'abitacolo più bassa e bombata.

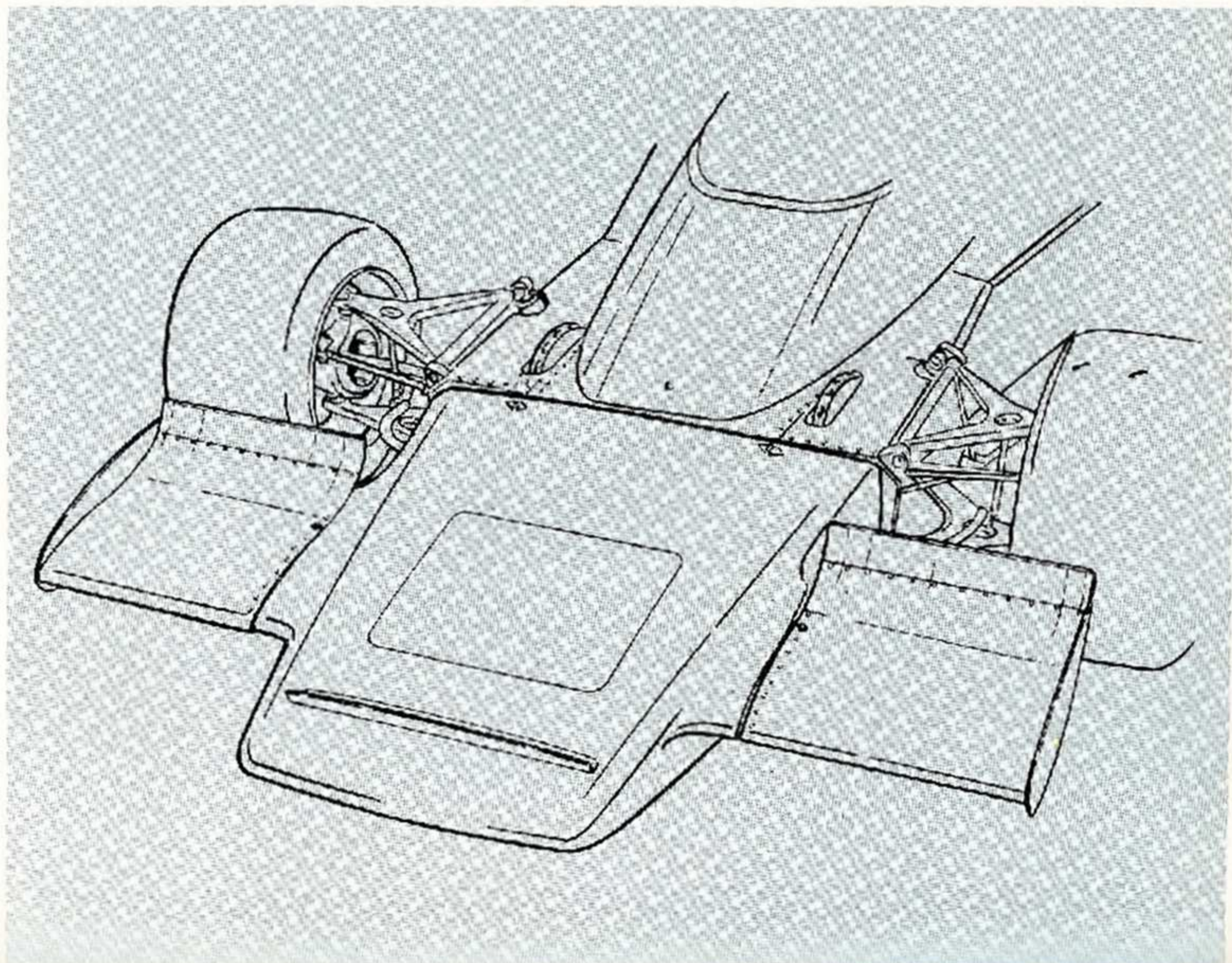
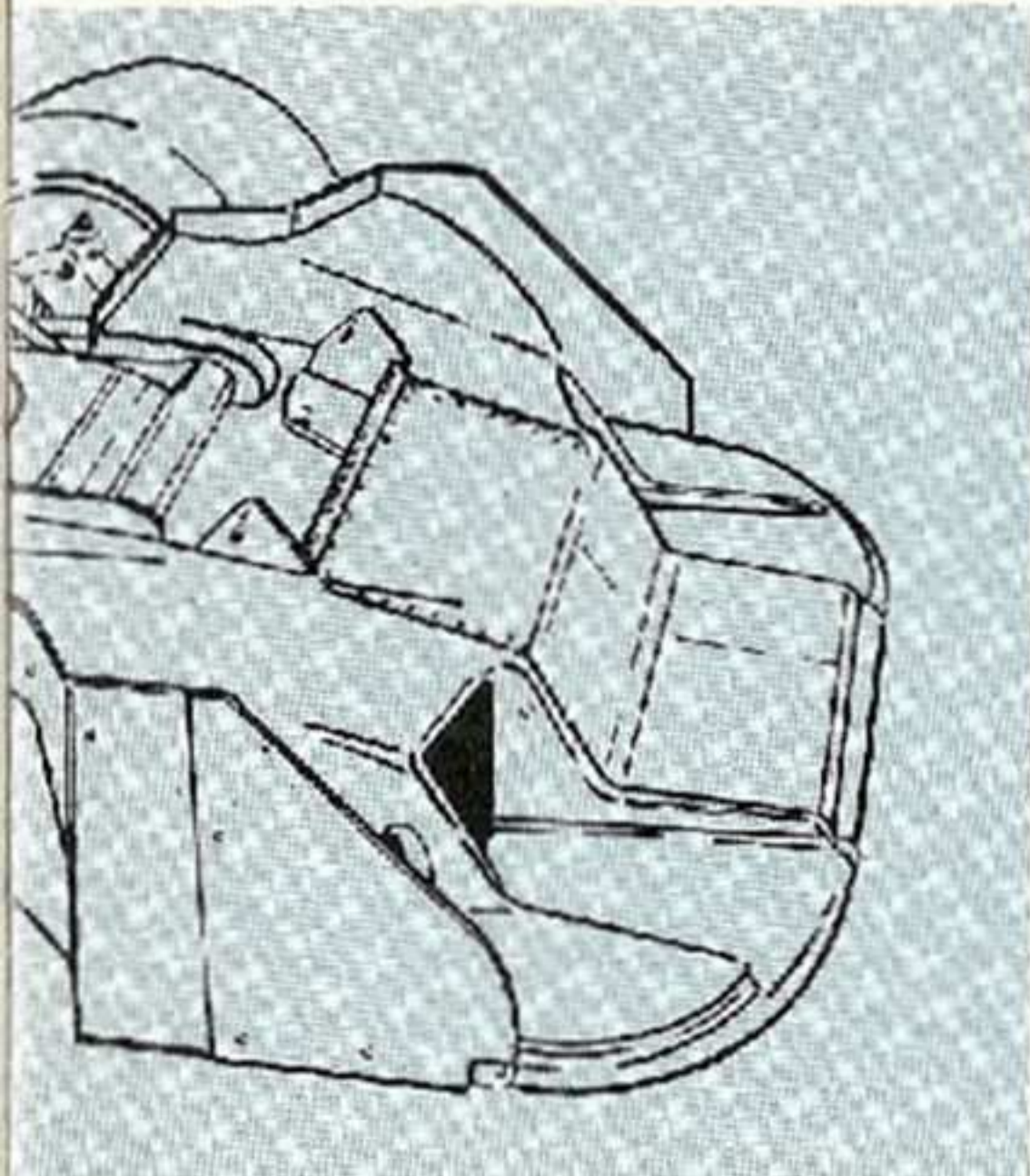
disegni e testi di Giorgio Piola



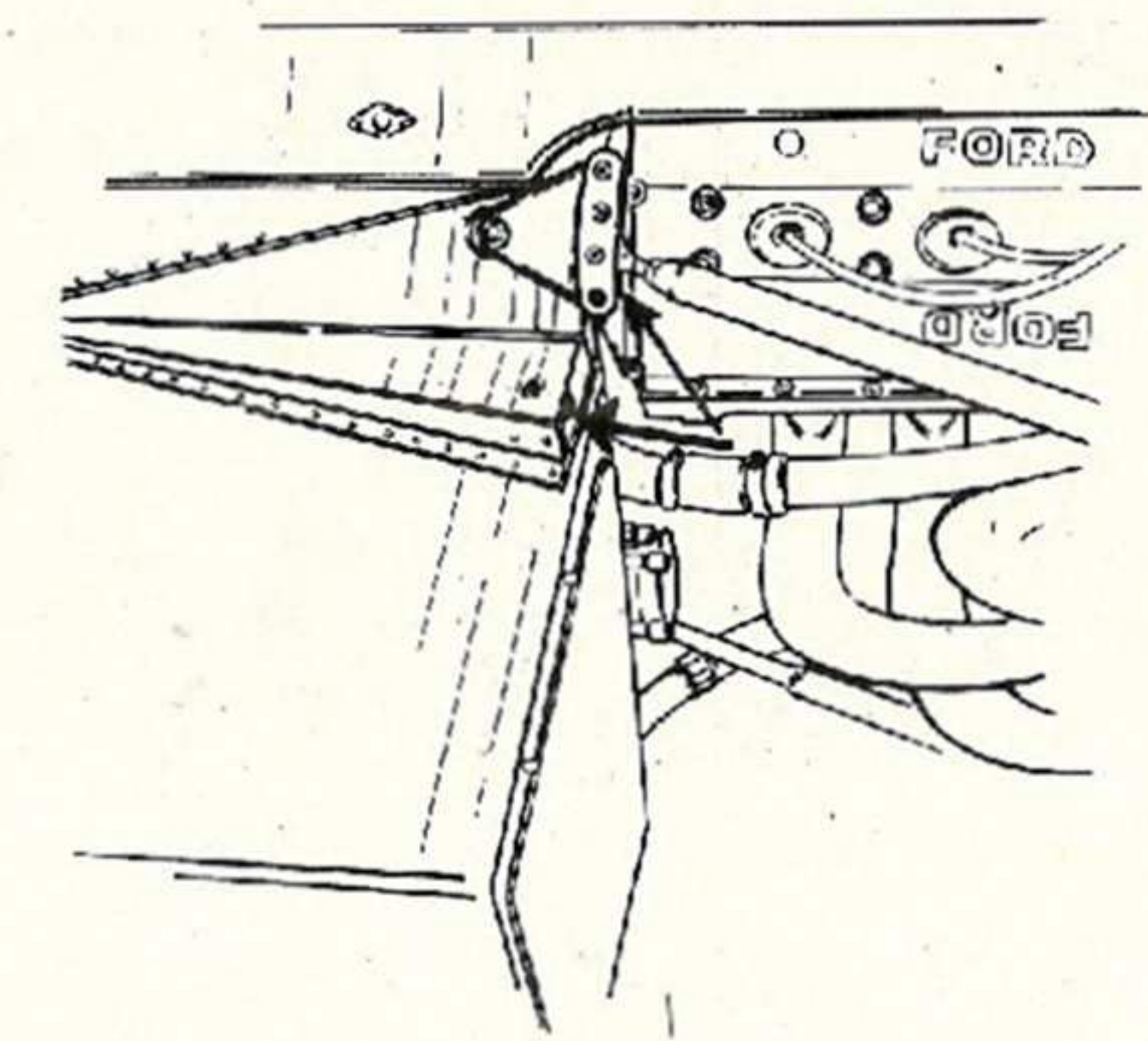
anteriore, invece dei due ai lati che non raffreddavano sufficientemente



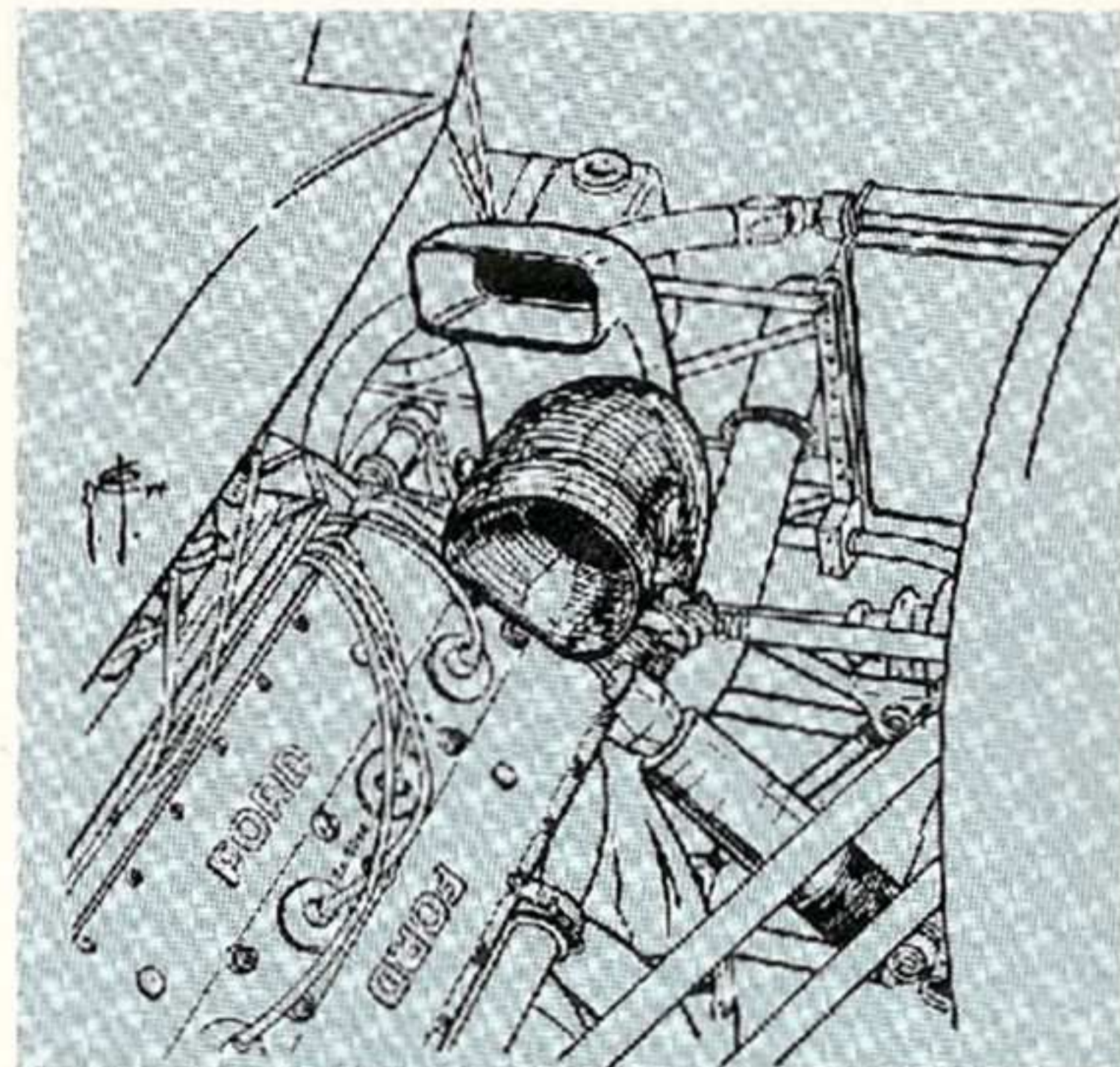
di depressione nella parte anteriore. Sotto, il complicato frontale ridisegnato della Trojan di Schenken



Il nuovo musetto « tipo 72 » che avete visto sulla JPS 9 nel fotocolor della pagina precedente, Chapman l'aveva già sperimentato sulla macchina di Ickx nelle prove a Montecarlo, ma senza risultati da incoraggiarne l'uso



Le molte soluzioni di fulcro del puntone di reazione superiore nella sospensione posteriore della McLaren M23. Nel disegno, la soluzione adottata da Fittipaldi



A Montecarlo, viste le esigenze del tracciato, le Tyrrell 007 si sono presentate sfoggiando questa presa d'aria supplementare per i freni posteriori interni

Si è fatta i muscoli LELLA F. 1

«Leo, mi piace veramente tanto la Brabham...». Non è ancora scesa dalla macchina Lella Lombardi e già non resiste alla voglia di raccontarmi tutto, come è andata, le sue prime sensazioni al volante della F. 1 che guiderà per il GP di Gran Bretagna a Brands Hatch. Non c'è proprio bisogno che le faccia tante domande: stranamente loquace, aiutandosi con eloquenti gesti delle braccia mi spiega com'è andata, da quando è salita e per i pochi giri che ha compiuto sulla pista inglese.

«Sai, è tutta un'altra cosa dalla mia Lola, dove veramente devo

LONDRA - Le prove di Lella Lombardi a Brands Hatch, con la Brabham F. 1, il mattino del 13 giugno, si sono concluse con un largo sorriso della ragazza. Dopo avere coperto due giri lenti, Lella ha fatto una lunga sosta per fare regolare i pedali (si era fatto un rimontaggio per adeguarli alla sua presunta statura, in quanto lei non era presente per provare), poi ha girato più a lungo. Verso la fine ha segnato un tempo di 1'27"6, media 184, benché continuasse ad avere fastidi con il pedale del freno. Il tempo è migliore di 1"4 di quanto abbia segnato Lella finora con la Lola F. 5000 e, poiché pilotava con prudenza, ovviamente sono possibili miglioramenti, sicché in teoria dovrebbe qualificarsi per il GP d'Inghilterra. In ogni modo aveva l'aria molto contenta, dopo la sua prima esperienza in F. 1. Ickx, che stava provando lo stesso giorno le gomme, non faceva di più.



Lella Lombardi (vediamo un suo primo piano, a colori, a sinistra) fotografata nell'abitacolo della Brabham BT 42 aggiornata a 44 che ha appena provata a Brands Hatch, in vista del GP d'Inghilterra. Il numero, il 208, è il medesimo che la alestradrina porta in gara nel campionato di Formula 5000

fare un saltino per entrare, tanto è alta e poi scompaio letteralmente nell'abitacolo. Questa sì che è una vera macchina da corsa, con una frenata come si deve e con una stabilità incomparabile rispetto a tutte le altre monoposto che ho guidato. La Lola F. 5000 che ormai comincio veramente ad avere «in mano», in confronto, è lenta e pesante: guarda un po' che razza di muscoli che mi sono venuti! La F. 1 invece la si guida veramente con un dito: innanzitutto, con un passo più corto, la macchina sembra molto più nervosa e la si mette volentieri in sbandata, che d'altronde regge benissimo per l'enorme superficie di battistrada che ha per terra, mentre le F. 5000 coricano e rolla-

no come vetture da turismo in confronto!

«Sai, io poi ho girato molto piano, cioè soprattutto con molta attenzione, perché volevo che Ecclestone si facesse subito una buona impressione: pensa che non sono riuscita nemmeno a guardare gli strumenti, tanto che Epstein, il mio direttore sportivo nella squadra Shellsport appena scesa mi ha chiesto le temperature e sai cosa gli ho risposto: «stai tranquillo Jackie, non ti preoccupare, tanto il motore non è il tuo!».

Spiritosa, abbronzata, veramente in forma Lella è già pronta per la gara di 5000 al Mugello.

can.

le lettere boomerang

CONTINUAZ. DA PAG. 10

Montecarlo, e sottolineo Montecarlo date le caratteristiche del percorso, in modo più dissennato? Io mai. Anzi, ricordo le prodezze di Parkes e di Graham Hill che hanno permesso a Scarfiotti di vincere un G.P. d'Italia ed a Clark di recuperare un giro sul tracciato di Monza.

Ora Ferrari ha le macchine: decisamente superiori alle altre. I piloti ci sono. Ma la direzione sportiva dov'è? Forse il «lasciare che ogni pilota faccia la sua corsa» significa avallare una condotta di gara a livelli demenziali? Benissimo! A gara iniziata, visto come si erano messe le cose, nessuno ha pensato a come far arrivare per prima una macchina rossa?

Cesare de Felici - Bresso (MI)

Il sogno verace

Domenica pomeriggio durante i primi 21 giri del G.P. di Monaco non ho potuto far a meno di immaginare col pensiero questa scena, e cioè se al posto del pilota Ferrari Lauda (che ammiro comunque molto) ci fosse stato seduto dentro la monoposto rossa per esempio un Merzario o un de Adamich, o un Brambilla o un qualunque pilota italiano in grado di guidare una F. 1 (ce ne sarebbero parecchi). Pensavo appunto se a questo ipotetico pilota italiano, trovandosi in seconda posizione a Monaco, sarebbe stato concesso per più di due o tre giri al massimo, di continuare a pungolare il capofila della stessa squadra con puntate di muso contro coda, o tentativi di infilare varie a destra e sinistra senza che venisse avvertito dai box con cartelli o segnali manuali vari da farlo desistere da questa lotta a dir poco controproducente.

Penso proprio di no, ma anzi (questa è una mia supposizione) se questo nostro immaginario pilota avesse ignorato segnalazioni del genere sicuramente avrebbe trovato la valigia pronta sul cancello di Maranello.

Forse non sarà troppo sportivo da parte mia, ma penso che se il signor Lauda in questa occasione avesse fatto un po' da tampone (come fece qualche volta in caso di necessità il nostro compianto Ignazio Giunti per aiutare (l'allora prima guida Ickx) probabilmente oggi il Clay sarebbe a quota 28 nel mondiale e inoltre la Ferrari avrebbe portato a casa la coppa di Monaco già arrugginita da 19 anni di attesa.

Franco Albrile - Rivoli (TO)

Certo, ti fanno passare anche la voglia di arrabbiarti. Ma forse contano proprio su questo. Anche perché ci sono appassionati come quello che leggerà appresso che vedono le cose ben diversamente. Non a caso ho lasciato per ultima questa lettera. Si torna in piena polemica

per Montecarlo, ma con una tesi che, oltre sollecitarmi a ricorrere a un consiglio latino-napoletano per combattere il ...malocchio, dimostra come a volte si possa anche esagerare oltre ogni limite per il solo gusto accusatorio.

Le accuse ingiuste

E' possibile che da quando le Ferrari non hanno — di fatto — avversari in pista i signori Andrea de Adamich, Giancarlo Cevenini e Tito Zogli si preoccupino di trovarli fra i meccanici e a parlare i rapporti tra i piloti?

Rammentatevi che forse Bandini morì perché aveva letto «un giornale che soffiava sul fuoco di questa rivalità» da Enzo Ferrari «Le briglie del successo» pag 130.

Non vorrei fare il beccamorto o il nazionalista ma se le Ferrari non vincono è perché anche sui giornali si leggono cose vergognose che lo stesso signor Lini ha condannato sul «Giorno» il 27/5 sulla rivalità tra i due piloti e similia. Non è perché il dott. de Adamich è stato spodestato dalla Ferrari dopo la sua splendida Temporada non provi una inconscia rivalità psicologica a condannare così apertamente Lauda perché si «risenta» con Regazzoni.

Chi è colui che non si firma per l'articolo «Lauda ha un motore più potente?» Non scriviamo tante cose per rovinare l'ambiente

Scusate il disturbo, ma vorrei questo sfogo pubblicato perché forse sia Regazzoni che Lauda si ravvedano e perché i meccanici «prime donne» non sbaglino il collaudo dei freni alla vettura di Regazzoni. Sono cose che capitano.

Domenico Zanella - Udine

Sarebbe facile sottolineare la contraddizione tra la prima e l'ultima parte di quest'ultima lettera. Quello comunque che non accetto è lo svillaneggiamento di chi ha espresso opinioni precise, assumendosene la paternità (anche l'articolo sul «motore più potente» aveva la sua firma, nel contesto dei servizi di quella pagina: non c'è bisogno di mettere sigle a tutto!). In genere, chi imputa a qualcuno un comportamento è perché si regolerebbe proprio così. Lo dicono i saggi.

Ora, per carità, non tiriamo fuori il caso Bandini. Il sottoscritto scrisse un articolo in proposito confessando le ragioni di una sua preoccupata amarezza per quel giorno nero di Montecarlo. L'ing. Ferrari può avere scritto quello che vuole, sul dramma Bandini, come su quelli di Castellotti o Musso. Ma una cosa è certa: Bandini non è caduto in corsa perché «un giornale soffiava sul fuoco di rivalità». Piuttosto per il contrario! Perché non si sentiva apprezzato nei confronti di Surtees, un pilota straniero che, quella volta, la Ferrari preferì giubilare nel momento in cui stava per bissare il mondiale, per lasciar posto a un pilota italiano che poi si trovò di fronte non a una rivalità, ma alla necessità di confermare la giustezza di quella scelta! E' profondamente diverso.

m. s.

Solo in agosto la T. 5?

MARANELLO - Mistero ancora sulla «Ferrari trasversale» (che ha sigla T. 5 nel progetto-base) che dovrebbe subentrare (a Monza?) alle attuali 312/B-3. C'è stato un po' di ritardo nella preparazione per la «congiuntura» negativa degli ultimi G.P. Si pensa però che i primi tests dovrebbero svolgersi solo in agosto. Per il momento la soluzione 12 cilindri appare indiscutibile, pur nella collocazione «trasversale» del propulsore, con una inedita soluzione per il cambio. Il telaio, non più monoscocca sarebbe una architettura inedita con tubi a sezione quadrata di titanio. Il ponte è tipo De Dion; il «passo», tornando alle convinzioni dell'ing. Forghieri, è «corto». Come «linea», la coda sarà più lunga della attuale, ma la vettura risulta assai più raccolta della attuale. Ecco così giustificate le comparse della «Ferrari-laboratorio», cioè la originale B.3 a «spazzaneve».

m. m.



dagli echi F.1
(anche «arrabbiati»
post G.P. SVEZIA
ai virus
di casa nostra

**MERZARIO
come
RIVERA**

Il calcismo mondiale scalda anche le platee televisive. C'è spettacolo per tutti. Nel bene e nel male si conferma sempre più il detto che davvero tutto il mondo è paese. E che il sovrallimento critico imposto alle masse tifose è più strumentalizzazione delle velleità degli azzeccacavilli giornalistici che reale umore delle masse. Da quando la TV permette il giudizio diretto degli avvenimenti, diventa sempre più difficile far leggere lucciole per lanterne. Le opinioni si fanno in diretta e l'imposizione preconcettuale delle tematiche spaccacapello non incantano più. Lo spocchioso cattedraro del vero abatinismo, quello giornalistico che nasconde la mediocrità professionale all'insegna del pressapochismo persino sfacciato, è clamorosamente smentito dal realismo delle intuizioni dello spettatore comune.

Che fu così esso a costringere alla scoperta della esaltante Italia messicana, come ora sa afferrare il valore di un gollaccio stregato da riti voodoo, per valutare nell'opposto doveroso valore la grinta di rimonta degli azzurri anti-Haiti, come è avvenuto nei giorni scorsi tedeschi.

Che c'entra con l'automobilismo questo discorso, vi chiederete. C'entra, perché anche in questo sport, che sembrava immune, con l'atletica, alla deformazione cronistica della realtà perché dispone della prova del nove continua con l'inappellabilità delle cifre fermate sulle lancette dei cronometri, è invalsa da qualche tempo — anche e soprattutto in Italia come nel calcio — la balorda pretesa di cambiare la realtà delle vicende, vuoi nel conformismo più banale, vuoi nel capovolgimento

L'ing. CARLO CHITI « spiega » il suo pilota (sul piano tecnico e umano)

MERZARIO?... E' un RINDT

Se non hai la TV, o la foto fortunata, come la metti per combattere contro i mulini a vento della critica preconcetta? Non ti resta, per esempio, che rivolgerti a chi — per nota obiettività umana, anche se cointeressato — può offrirti una analisi sufficientemente seria per dare il suo contributo a una serenità di giudizio. Tutto questo vale la qui presente intervista con l'ing. Carlo Chiti, il pacioso direttore generale dell'Autodelta che perde la pazienza solo se gli sabotano i suoi sforzi agonistici proprio nel momento in cui sta per raccoglierne i frutti. O se, la polemica giornalistica diventa artificiosa e mortificante per la realtà. Come nel caso di Merzario, sempre più personaggio « alla RIVERA » nel mondo dell'automobilismo agonistico, proprio per la spietata diffamazione dei giudizi che suscita: esaltato dagli appassionati più semplici, mortificato di contro dai « santoni » della critica, che non gli perdonano l'abitudine di pensarla (e dirla) franca, come guida.

Proprio all'indomani di IMOLA 1000, il buon « Chitone », come lo chiamano tutti, non ha retto più ed è bastato stuzzicarlo con un «...Ma allora Merzario è proprio matto?... », per sentirlo sbottare: «Matto? Che vuol dire e chi l'ha detto?... ».

— L'ha scritto qualcuno dopo il Nurburgring, riferendo la frase di un pilota collega. E poi l'han rincarato dopo Imola.

«Merzario non è matto. E' solo un pilota di grande valore che, quando ha una macchina davanti, cerca e fa di tutto per passarla, come è naturale in una competizione ».

— Allora anche quel titolo che è apparso sul quotidiano... Fiat, che diceva: «Merzario, quando il rischio è troppo », e che vuol dire in fondo che, se non è matto, però rischia troppo, è discutibile.

«Giudicare il rischio di un pilota è molto difficile perché solo lui è sopra e può giudicarlo. In questi ultimi tempi, dopo ogni gara è venuto fuori il discorso degli eccessivi rischi di Merzario. Sia con le nostre vetture prototipo sia con le vetture F.1. Bisognerebbe innanzi tutto fare una analisi ben precisa. Cominciamo da questa cronistoria dei rischi: a Monza Merzario non mi è parso che non abbia rischiato niente. Era un pilota che andava forte, come andava Pescarolo, e quando arrivavano lunghi alle frenate, lui cercava di arrivare prima dell'altro. Questo non l'ha fatto solo Merzario in vita sua, ma l'ha fatto Rindt, l'ha fatto Clark, l'ha fatto Stewart. Tutti i piloti quando cercano di passare, lo fanno in frenata. Quelli forti. Quindi a Monza non è successo niente anche se la storia delle sportellate qualcuno l'ha detta. Ma io ho parlato pure con Pescarolo e mi ha detto solo che Merzario è uno che va molto forte. Loro lo chiamano "aeroplano". Al Nurburgring c'è stato quell'agonismo tanto discusso con lo Stommelen. So che, a un certo punto, Merzario è andato nell'erba perché cercava di superarlo. Il giudizio che possono dare gli altri è che lui ab-

bia rischiato, e questo può anche darsi, cioè che in questo sorpasso abbia rischiato. Lui forse lo vede diverso. A Montecarlo non so cosa possa addebitarsi a Merzario, perché c'erano le otto vetture che si sono incendiate tutte insieme e quindi Merzario è uno di quelli che ha avuto la stessa sorte degli altri. Non so io bene chi è stato il primo, se Beltoise o Hulme, comunque Merzario era in coda con gli altri e ha fatto quello che doveva fare.

— E Jarama?
«Lì credo ci siano meno discussioni. Basterebbe quel Beltoise che si è andato a scusare per Jarier. Veniamo al caso Imola. Abbiamo visto il telefilm. Tutti hanno potuto giudicarlo, ora anche dalle foto di Autosprint. Dall'inizio alla fine della sua breve gara era in frenata che Merzario faceva la sua bella gara di superamento. Aveva appena superato un Matra e questo per l'Alfa Romeo era una grossa gloria. Bisogna ringraziare Merzario che aveva la grinta per farlo e la volontà di farlo! Naturalmente stava cercando di andare a prendere l'altra Matra. Nella tele-



Lauda non manca mai, nelle viglie dei G.P., di dare una occhiata alla Iso di Merzario. Non dovrebbe preoccuparsi tanto, se avessero ragione certi commentatori (amici)...

visione si è visto benissimo che Merzario cercava di superare Nanni all'interno ma Galli gli ha stretto la curva. Forse non l'aveva visto, è l'ipotesi più probabile, perché io sono meno maligno di tanti. Comunque è indiscusso che Merzario anche questa volta non c'entra niente! Quindi, fondamentalmente, si può dire che Merzario è un pilota che in effetti va più al limite degli altri, che cerca assolutamente tutti i buchi per passare e per cercare sempre di essere in competizione e di primeggiare.

— Insomma non si è pentito di averlo assunto.

«Per niente, perché Merzario ha quel-

la grossa qualità, come hanno avuto tanti piloti del passato, che io non ho conosciuto ma mi parlano così di Nuvolari e C. ».

— Bonetto, per esempio...

«L'ho conosciuto ma dal di fuori, come spettatore. Mentre ho conosciuto per esempio Rindt. Rindt era uguale a Merzario. Mi ricordo le corse che ha fatto con noi con le Alfa turismo. In partenza partiva per primo, passava in mezzo a dei buchi fra le due macchine, quando era difficilissimo passare, però passava e incidenti non ne ha provocati. Sta anche nell'abilità e nell'occhio del pilota. Merzario è un pilota che va più al limite di altri, anche nei sorpassi e in tutto il resto. Ma quanto a farne un caso ogni volta, e che tutte le domeniche c'è da stare a vedere come si è comportato Merzario, questo è perlomeno antisportivo oltre che ingiusto. Molti giornalisti dovrebbero capirlo ».

— Al di là del « caso Merzario », prendiamo un Merzario emblematico: secondo lei, se un pilota ha un certo carattere umano, si può pretendere di giudicare quel pilota per « quel carattere » dimenticando che forse senza quel « tipo » di carattere, non sarebbe il pilota che è?

«Senza altro ogni pilota ha il suo carattere, la sua grinta. Merzario è uno che ha un fortissimo adattamento alla macchina. Non guarda mai e non pensa mai ai limiti che può avere la vettura. Lui va più forte che è possibile con qualunque tipo di vettura. Cerca di adeguarsi alla macchina. Da quanto abbiamo visto noi non è che sia un noioso, come dicevano, perché di modifiche ne fa fare pochissime. Dice sempre: non ci sono problemi. E in genere gira anche più forte di quello che ci si aspetta. Poi lui quello che ha di importante è che tira gli altri. Con il suo entusiasmo sprona tutti gli altri a cercare di far meglio. Insomma non li deprime. Magari li... eccita. Ci sono dei piloti che, a forza di dire, il buco di barra non va bene, la molla non va bene, lo spoiler ci vuole di un grado diverso ecc., arrivano alla fine delle prove senza aver concluso nulla. Lui invece tutte queste cose le risolve subito. Pigia, fa cinque giri, e poi via veloce! Quando andammo alle prove di Le Mans in aprile, la grande meraviglia del pubblico, di noi e di quelli della Matra, fu che al secondo giro Merzario, con una macchina che era messa a punto solo teoricamente, fece 37"5, che mi pare fosse il record dell'anno passato. Al secondo giro, ripeto. Poi, man mano che girava arrivò a girare in quel 3'31", che naturalmente mise in crisi tutti quelli della Matra perché non credevano che più potesse registrarsi una prodezza del genere dopo l'introduzione delle varianti. Naturalmente dal mio punto di vista debbo dire che la macchina rispondeva in pieno, perché era veloce aveva cavalli e tutto, ma bisogna dire che la grinta di Merzario fu superiore a qualunque fattore tecnico della vettura, e che favorì codesta situazione. Certo che i miei meccanici dicono: senza Merzario

saremmo ancora a girare a Le Mans in 3'38" ».

— Come giudica Merzario, uomo-pilota insieme?

«Nei rapporti con i piloti ci sono tanti fattori. Perché i piloti, contrariamente a quello che crede il pubblico oggi sono cambiati del tutto. Oggi i piloti fanno una parte integrante della squadra corse. Vengono in officina, parlano con i meccanici, fanno le modifiche. Il loro è un rapporto molto più da dipendente tecnico che non nel passato. Perciò può accadere che delle volte non si trovino d'accordo con i tecnici, non si trovino d'accordo con i meccanici. E nasce qualche "grana" di incomprensione. Ma è normale in tutti i rapporti di lavoro. Però io penso, anche se sono solo tre mesi che praticamente siamo insieme, di averlo ormai capito. Merzario ha un carattere molto particolare come persona e ha anche delle esigenze tecniche di messa a punto della vettura che sono molto diverse dagli altri. Per esempio, tanto per dare un esempio, lui vuole la vettura sempre molto più flessibile degli altri piloti. Spesso e volentieri molti, anche tecnici, criticano questa sua preferenza. D'altra parte c'è poco da obiettare, perché è lui che ci viaggia e poi fa i tempi così. In F.1 abbiamo sempre saputo che Graham Hill voleva le macchine rigidissime, altri piloti invece non le volevano rigide. Quindi rientra nello stile di guida singolo. Non voglio dire che lo stile di guida di Merzario e la sua messa a punto della vettura sia l'ottimo assoluto, perché può darsi che Stewart trovi un altro ottimo. Però se i tempi sono a suo favore e se lui ora va fortissimo ed è pieno di entusiasmo, e si vede bene che in corsa non ha i limiti degli altri, è un dovere accontentarlo ».

— Nel quadro internazionale lei crede che, rispetto agli ultimi anni, egli sia un pilota sul quale si può fondare qualcosa oppure è a quel livello medio che purtroppo è stato espresso in questi ultimi anni?

«No, Merzario, è senz'altro a un livello superiore al medio. Lo si è visto nei tempi in prova che ha fatto anche nelle corse di F.1, dove si è misurato con gli altri. Naturalmente io credo questo: che il giorno che avrà dosato il suo impeto, ma non ridotto, intendiamoci, solo aggiustato il tiro per andare forte, ad un certo punto potrà anche benissimo essere più razionale, più prudente, e mandare avanti nello stesso risultato una corsa. Però prenda la 1000 KM di Monza. Ha lottato con le Matra, è stato in testa ad un certo punto. Quando non c'erano più le Matra ha fatto una guida prudentissima. Che le dicevo? Ogni pilota è un uomo, con i suoi pregi e con i suoi difetti. Pretendere di cambiare l'uomo, volerlo diverso, significa avere un pilota diverso, non lo stesso. E non è detto sia migliore. Lo dimostrano i fatti, le vicende, i ricorsi dei personaggi di questo sport. Sarebbe più semplice se molti non lo dimenticassero... ».

mento globale dei giudizi a danno di protagonisti che solo un cieco dispetto può spingere a sminuire, a ripicca persino del parere generale.

Il calcio TV rimette a posto le cose e... rivaluta Carosio, di fronte alle presuntuose voci bianche del radiotelecronismo saggistico; per l'automobilismo è più difficile perché lo spettacolo TV è ben più avaro. Ma se c'è, come avvenuto a Montecarlo, non c'è barba di deformazione cronistica che tenga e il tamponamento di Lauda a Regazzoni, convince la maggioranza alla evidenza sciocca di quel comportamento, come la generosità agonistica di Merzario non può invece essere mortificata dalle velenose sortite degli imitatori in HP.

Merzario come Rivera, la Ferrari come... l'Italia. Se non come personalità agonistica effettiva, certo come evidenza del meccanismo critico che tutti essi subiscono all'opposto. I due campioni nella abusata tendenza a farne scadere l'indiscutibile validità, per la rabbia di non poter disporre a comodo di questi due personaggi, refrattari alla sudditanza rispettosa ai rispettivi presentuosi moloch della critica verdebile. La Ferrari come l'Italia: da esaltare o giustificare solo quando rispetti a canoni dell'esotismo nelle scelte o nell'acquiescenza informativa, anche se questo può voler dire trovare le più banali attenuanti, che finiscono persino per accentuare i guasti, per la individuazione mancata delle vere esigenze che si renderebbero necessarie per un riscatto.



la FERRARI
come...
l'ITALIA



Ferrari è molto attento alle vicende Alfa Romeo. A Imola non mancò, il giorno delle prime prove, di fare una visita ai boxes del suo «ex», Chiti

ECCO LA PROVA SPECCHIATA DEL MODO COINCIDENTE DI SVILIRE IL PERSONAGGIO CHE SI DISPREZZA (E CHE — PURTROPPO — SI FA VALERE...)

... Il timore che si ripetesse la sciagurata disavventura di Middlebrough, dove fummo sconfitti dalla Corea, è stato dissolto da Benetti, con la complicità di un difensore haitiano, dopo dieci minuti del secondo tempo. Tre minuti prima Rivera era riuscito a pareggiare il gol.

GIANNI BRERA su
IL GIORNO di
domenica 16 giugno

... E' di relativa importanza, a proposito soprattutto dell'incidente di Imola, stabilire di chi e in quale misura è la responsabilità. Può darsi che la colpa sia di Galli, ma resta il fatto che Merzario corre ormai al limite delle possibilità sue e della vettura che gli viene affidata. Non ha, secondo noi, un margine di sicurezza per ovviare ad eventuali errori — suoi o di altri — o a cedimenti della macchina...

m. fe. su
LA STAMPA
di martedì 3 giugno

La febbre in casa FERRARI

Pare che Ferrari si sia messo a letto con 39° di febbre lunedì dopo la raggelante doccia scozzese (Tyrrell). Niente può far addebitare alla malanovva svedese l'handicap fisico, congeniale piuttosto all'altalena climatica di questa difficile prestate. Certo che l'imprevisto, oltre che far annullare una già programmata visita dell'Agnelli meno sportivo ((nelle funzioni di supermanager Fiat), fece tirare un sospiro di scampato pericolo ai tecnici retour di Anderstorp. Si sa come vanno queste cose: vagli a spiegare a « penna-bianca » qualcosa di convincente a proposito di questa improvvisa escalation Tyrrell, proprio ora che sembrava un '74 da giocarsi al massimo con la ragionata buona fortuna di Emerson il brasiliano! Vagli a concordare tempi, prove e risultati, dalle buone nuove di gennaio in poi, con l'amaro risveglio di Montecarlo e Nivelles, dove c'era ancora da imprecare alla sorte, con questo uno-due bluElf dell'ex manager (ma che dicono sempre socio) di Stewart.

E il realistico « assistente », a metà strada tra Fiat e Ferrari, l'avvocato Luca Cordero di Montezemolo, non è per la verità che mendichi scuse: « Altrove c'era da recriminare; ma stavolta no. Anche se non avessimo avuto alcun guaio non avremmo vinto » ammette coraggiosamente. Però ci tiene a spiegarti che si tratta di un guaio insolito quello dei cambi di velocità. E' l'ingranaggio della « terza » che è saltato, sulle due macchine ((a parte la sospensione ghigliottinata sui cordoli, da Lauda). Quell'ingranaggio, si capisce, preoccupa. Perché è un guasto nuovo: « L'ha avuta anche Fittipaldi nelle prove, sulla McLaren, ma non capisco... Si vedrà... ». E' sempre il buon Luca che spiega. Ed ora, assicura, si correrà ai ripari; anche continuando le prove da Zandvoort al Castellet (sostenute rispettivamente da Lauda e Regazzoni).

Si spera, si spera che l'andazzo Tyrrell possa essere contenuto. Magari sul nuovo corso dei circuiti che arrivano, circuiti di gran velocità, come Brands Hatch e Zeltweg, con gli intermezzi di Digione e del Nurburgring. Ma prima c'è appunto l'olandese Zandvoort che tiene sospesi gli animi, anche se si spera nella distrazione della nazionale calcistica, per frenare gli umori tornati al no degli appassionati più caldi. Quelli, per intenderci, che da Milano a Napoli a Palermo, hanno soffiato nel telefono di Autosprint, l'altra domenica le note più amare della loro delusione. Vuoi con un epiteto stringato lombardo, una imprecazione romagnola, fin alla pittoresca recriminazione tutta partenopea: « e che schifezza è?... Ca' ricumincia?... Managgia... ». E non c'è modo di sanare queste delusioni. Quelle che non si accontentano delle parole facili del conformismo più banale, quello che non dà certo una mano a risolvere i veri problemi. Vuoi della coesistenza reale possibile tra l'austriaco ambizioso e lo svizzero pacioso ma sempre orgoglioso, vuoi soprattutto gli altri, i « misteri » tecnici, quelli che hanno fatto sentire — a chi si trovava nel vialetto di rientro al box svedese — un rantolio del 12 boxer della prima ritirata Ferrari di Regazzoni, ufficialmente vedova di un ingranaggio. Sarà vero, non sarà? Forse lo sapremo solo tra molto tempo. Montezemolo giura di no e bisogna crederci, ma certo che nella storia delle avarie Ferrari, quelle al cambio (o alla trasmissione) erano un tempo le uniche ammettibili. E' storia patria. Forse perché sono tra le prime a coinvolgere le responsabilità del pilota, comunque ad escludere quella « tecnica ».

Se si tratta di problemi di motore maxificato in potenza con nuovi alberi a cammes e non in grado di reggere al

nuovo sforzo, lo sapremo nelle prossime corse. Anche se le ultime vicende hanno fatto un po' da camomilla a certe facili esaltazioni, altrettanto hanno bloccato certe incredibili abitudini di vociferazioni, che passano subito a cercare spiegazioni malevole a certi predomini. A Montecarlo, si può dire ora, era scoppiato nei clan inglesi una antipatica canea di vociferazione a carico delle strapotenti Ferrari. L'accoppiata in prova aveva fatto rabbia e, dopo il doppio ritiro, la famosa vendetta della benzina truccata (ricordate il caso Stewart di due anni fa?) che veniva imputata proprio a Forghieri come sostenitore della possibilità che qualcuno avesse « benzina alla cipolla » per vincere tanto, aveva preso corpo. Tanto qualcuno, seriamente, aveva pensato di proporre a Ferrari di dare uno schiaffo a tutti, come fece Dragoni col Dino nel '66, fatto smontare al Nurburgring dopo la grande lezione di Bandini e Vaccarella, per dimostrare che di un 1600 si trattava e non di un 3000. Gli inglesi hanno meno fair play di quanto si pensi!... Ma le successive amarezze hanno finito evidentemente per rendere inutile la « dimostrazione » ferraria. Sono gli altri piuttosto che hanno colmato lo svantaggio. E leggi Tyrrell. Ma come? E i 500 cavalli del boxer italiano, sia pure a coppia tirata in basso, dove sono finiti? Le ipotesi anche stavolta sono diverse. Che Stewart, alla vigilia di Nivelles abbia fatto una prova segretissima all'alba ((ignorata persino dalla sentinella Helene) per dare equilibrio alla 007 che i giovani suoi sostituti non riuscivano a far quadrare. Ciò sarebbe avvenuto a Goodwood. Oppure, è più probabile, che Stewart stesso, come p.r. Ford, abbia fatto pesare il suo appoggio e convinto Duckworth a tirare fuori dalla officina un paio di propulsori Cosworth « speciali », quelli — per intenderci — che l'anno scor-

so il mago inglese aveva giurato di avere pronti ma di non usare se non fosse stato necessario, con tanti cavalli in più quanti ne fossero stati necessari per neutralizzare un ritorno Ferrari.

Son tutte buone storie, son tutte congetture. Ma forse la realtà, non top secret, è sempre la stessa; che la Ferrari continua a pesare 40-50 chili in più di benzina al via e ne risente in vario modo, che adesso in Inghilterra, superato l'impasse degli scioperi invernali, anche la Cosworth è riuscita a ridare propulsori in forma, e che di contro in Italia la voglia di lavorare operaia si affievolisce sempre di più e di questo si pagano le spese anche nel più affezionato lavoro dei reparti corsa. Basta guardare come lavorano i selezionatissimi e ridotti team delle squadre inglesi, o quello della Matra francese e le formazioni di casa nostra.

Oggi il sacrificio delle corse non esalta più nemmeno le giovani leve operaie. Una macchina una volta (e adesso negli staff stranieri) la realizzavano dal primo all'ultimo bullone un gruppetto di specializzati. Ora ci mettono le mani secondo i turni. E una mano non lavora mai uguale ad un'altra. E i « meccanici di pista » non possono rimediare a tutto: dal bullone del cuore-motore stretto più o meno forte, alla taratura più o meno precisa. Di qui l'imprevisto sempre più facile, con l'avaria generica di produzione compresa. E se ci metti che con l'aria che tira a Modena, nell'industria auto, si fa sempre più difficile resistere alle sirene (economiche) delle ceramiche, forse si può cominciare a capire. Anche che una irriducibile quercia di settantanni suonati possa far coincidere un 39 di febbre con una sconfitta in F. 1.

Marcello Sabbatini

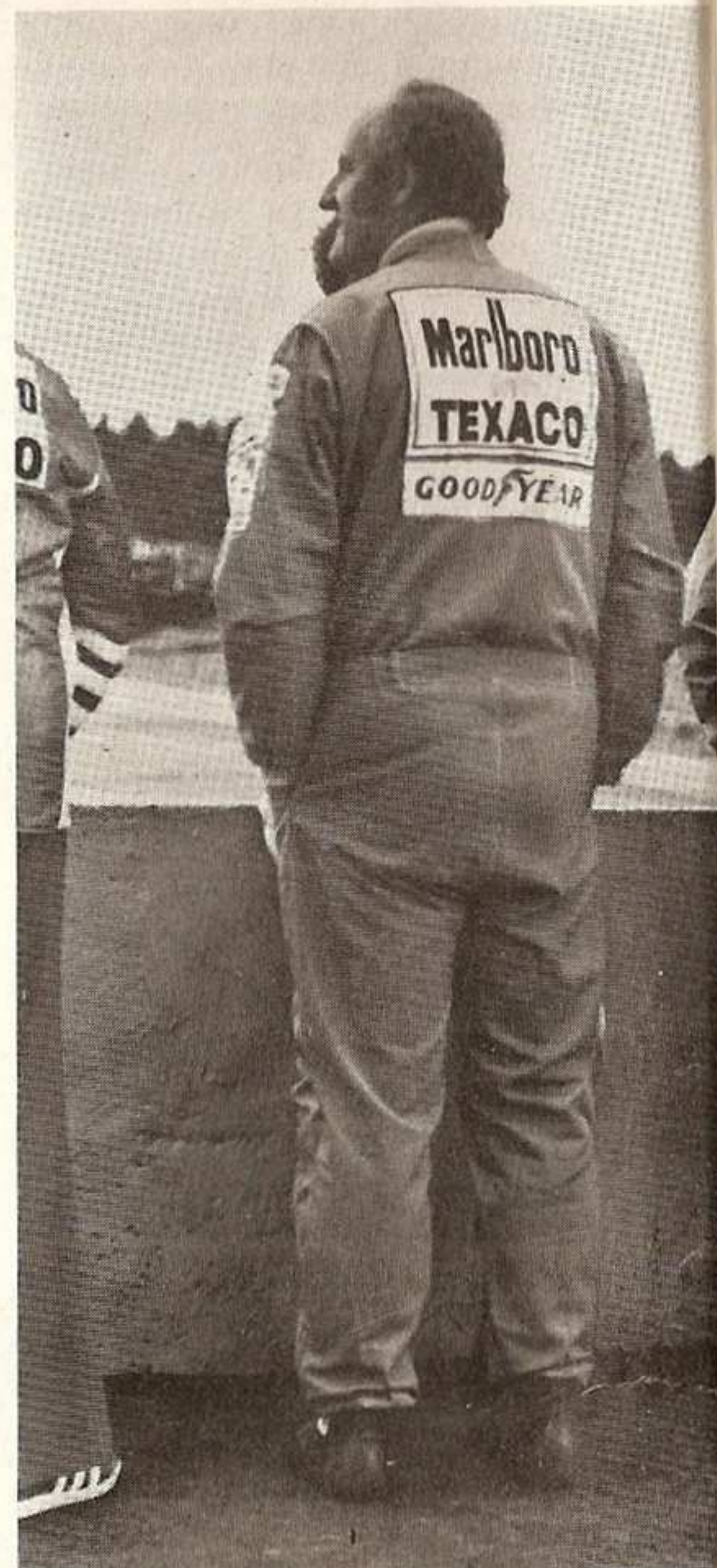
Copyright per ITALIA

AUTOSPRINT
presenta

GLI ARGOMENTI di

Nella malcelata
amarezza per il
suo '74 il belga JPS
restringe molto
il suo pronostico

Sotto, Jody Scheckter con la Tyrrell 007, si avvia alla sua prima vittoria mondiale, in Svezia. A destra, quelli della Marlboro paiono fortemente interessati a questo exploit



L'affidabilità di una esca

Penso di non sorprendere nessuno se non manifesto un grande entusiasmo dopo il Gran Premio di Svezia. Dirò persino francamente che il solo elemento piacevole della giornata (per ciò che mi concerne, ben inteso) è che il motore mi ha abbandonato a tempo per acciuffare l'aereo per Bruxelles lo stesso giorno e ritrovare i miei.

Ogni possibilità di una posizione decente era stata accantonata da quando mi ero fermato, prima del primo quarto della corsa, con una batteria scarica. Lo stesso incidente si era prodotto la vigilia durante le prove. Una batteria che si vuota è l'indice di un corto-circuito. E non si è avuto, sfortunatamente, il tempo per cercarlo.

A parte questo, la 72 va bene, tanto quanto è possibile per una vettura che ha una così lunga carriera dietro di sé. La JPS che riprenderò a Zandvoort in una forma evoluta sarà forse la buona. Ma, nell'attesa, eccoci a mezzo campionato '74 senza aver avuto l'occasione di sfondare.

Ben inteso, sapevo all'inizio dell'anno e non l'ho mai nascosto, che la stagione non poteva in ogni caso essermi molto favorevole. Però, malgrado la mia lunga esperienza di disillusioni alla Ferrari, speravo tuttavia in meglio. Sarà, dunque, per un'altra volta.

Nell'attesa, il pubblico è regalmente servito dal campionato del mondo 1974. E' un anno fa esattamente, al ritorno dal Gran Premio di Svezia 1973, che rilevavo in un articolo che,

sotto l'espressione tradizionale e consacrata: «che vinca il migliore» si travestiva oggi l'augurio segreto: «che il più inatteso vinca» perché è ben la «suspense», e solo essa, che fa vibrare il pubblico contemporaneo. Dopo un lungo periodo in cui i Gran Premi illustravano una conquista della velocità, e un secondo periodo più corto dove si chiedeva loro essenzialmente di stabilire e confermare una gerarchia di piloti (che pareva immutabile nei risultati), ci si aspetta oggi da essi di presentarsi come gli episodi successivi di un grande romanzo d'avventura, cioè ancora apportare sempre qualcosa di nuovo.

Ed è in questo che il pubblico è ben servito quest'anno con sei piloti e sei marche vittoriose in sette Gran Premi, e un campionato del mondo la cui classifica si rifiuta di prendere forma, anche se un Emerson Fittipaldi (che ha il dono, come Fangio, di tirar partito anche dalle carte secondarie) si è assicurato un vantaggio di cinque punti. Perché cinque punti, non è nulla. Alla vigilia Jody Scheckter era lontano nella classifica. Ma gli è bastata una vittoria per venire a livello di Regazzoni e di Lauda, a qualche lunghezza dal leader. Che Depailler vinca a sua volta, o che Peterson riediti il suo successo di Monaco, cosa che non dovrebbe troppo tardare, e questo stupefacente plotone di testa si ingrosserà ancora!

Sarebbe buon profeta colui che dicesse oggi a chi andrà il titolo 1974.

Il primo errore da non commettere in questa materia — e il pubblico lo commette volentieri — è senza dubbio di portare l'attenzione soltanto sul risultato ultimo in data. Perché, se è il più appariscente, non è mai in sé che un risultato come gli altri, determinante la superiorità di una serie formata da un pilota, più una vettura, più un motore, più un gioco di gomme (talvolta tutt'e quattro differenti), più una squadra di meccanici, più una fetta di fortuna o di sfortuna su di un dato circuito. In effetti il valore di un pilota, di una vettura, o talvolta persino d'un motore, si esprime in funzione di un tracciato che conviene o non conviene, mentre il valore delle gomme è a sua volta in funzione dell'asfalto della pista o delle condizioni climatiche.

Questo vuol dire che nulla rimane più acquisito, nel tempo della specializzazione che è il nostro perché in tutti gli elementi di una prestazione vittoriosa, ci sono valori tra i più instabili: come la scelta più o meno fortunata delle gomme, o l'adattamento di un telaio ad un tracciato. Essi influenzano ben maggiormente la prestazione che i valori stabili dei piloti, dei direttori di team e dei meccanici. Per questo, occorre una visione d'insieme per vederci più a fondo.

Ma è precisamente la visione d'insieme che ci fa apprezzare la vittoria della Tyrrell in Svezia, vittoria che Ken Tyrrell non aspettava prima della stagione '75, misurando meglio che

chiunque l'handicap di due piloti principianti, anche se uno era supermordente e l'altro super-regolare.

Come vittoria, la doppietta di Anderstorp potrebbe anche essere solo un colpo di fortuna e un fuoco d'artificio senza domani. Ma se guardiamo l'insieme dei sette Gran Premi disputati finora, vediamo dapprima che, in una prima fase, Tyrrell ha dovuto contentarsi delle sue vetture '73 sorpassate, cosa che non permetteva nessun pronostico; ma vediamo soprattutto che l'entrata in azione della nuova 007 ha coinciso con un'ascesa regolare nei risultati: 5. in Spagna, 3. in Belgio, 2. a Monaco, 1. in Svezia. Vi è in questo un elemento assolutamente capitale.

Guardiamo a loro volta i risultati delle Ferrari. Esse hanno dominato le prove di quattro Gran Premi successivi: Sud Africa, Spagna, Belgio, Monaco, che le hanno tutt'e quattro viste in testa, ma hanno riportato una sola vittoria. Due volte Niki Lauda è stato costretto ad abbandonare in una corsa che sembrava già nelle sue mani (amarezza che ho ben conosciuto prima di lui nella stessa squadra) e Regazzoni non è ancora andato oltre un posto d'onore.

E Brabham? Dopo che Carlos Reutemann ha dominato i due terzi del Gran Premio d'Argentina, e un po' più tardi, l'intera distanza del Gran Premio d'Africa del Sud, la piccola vettura così moderna e il suo pilota cos ardente avevano preso la dimen-

Adesso anche le corse F.1 servono a far show «sociale»

Un commando «ecologico» vuol bloccare Zandvoort

ZANDVOORT - Un piccolo «gruppo d'azione» di Zandvoort, che effettua una campagna contro i rumori e l'inquinamento, ha annunciato che vuole boicottare il GP d'Olanda. Questo gruppo ha chiesto — mediante una circolare — a tutti coloro che la pensano allo stesso modo nel paese, di andare a Zandvoort il 23 giugno per bloccare le strade di accesso al circuito, in modo che gli spettatori non possano andare ad assistere alla corsa, ponendo così in difficile situazione finanziaria il

CENAV, che dirige il circuito ed è già in situazione critica al momento, per via dei pochi spettatori andati alle passate gare.

Resta da vedere se il «gruppo d'azione» metterà in atto il piano, ma se lo farà troverà senza dubbio una dura opposizione da parte della polizia e degli spettatori, senza parlare della gente che gestisce caffè e ristoranti a Zandvoort, per la quale il grande premio è il punto saliente della stagione estiva.

● Diversi in questi dal «signor Armco», cioè Stewart, gli attuali piloti di F.1 hanno l'aria di preferire le reti di protezione ai guard-rails tanto raccomandati da Stewart. Dopo avere provato a Zandvoort, Scheckter ha chiesto agli organizzatori di montare altre reti, soprattutto nei punti dove vi sono soltanto guard-rails (come quello, per esempio, ove l'anno scorso trovò la morte Williamson). Il parere di Scheckter era condiviso da tutti gli altri piloti presenti, quindi, prima che inizino le prove venerdì prossimo gli organizzatori innalzeranno altri 1200 metri di reti di protezione.

● Per il GP d'Olanda gli organizzatori hanno invitato 27 vetture a qualificarsi per i 25 posti sullo schieramento. Secondo le regole FIA a Zandvoort sono consentite al massimo 26 macchine, ma poiché l'Associazione di F.1 vuole che siano 25, 25 saranno. L'Associazione richiede anche che tutti i piloti che hanno acquisito punti nel campionato debbano avere la garanzia di un posto alla partenza, quindi non devono qualificarsi. I conduttori che invece dovranno fare le prove di qualificazione sono il «locale» van Lennep, Pescarolo, Migaul, Edwards, Mass, Brambilla, von Opel, Schuppan e Pryce, il quale debutterà in questo grande premio con la UOP Shadow.

● Agli inizi gli organizzatori volevano invitare 30 piloti, fra i quali l'olandese Sieuwertsen; avrebbe pilotato una delle Brabham di Finotto e aveva già provato a Imola e a Monza, secondo gli organizzatori. Sempre parlando di iscritti al Grand Prix, Amon non ne fa parte.

Per lo choc nell'incidente di prova con la JPS

I medici vieteranno di correre a Peterson?

ZANDVOORT - Ronnie Peterson, mentre provava i pneumatici sul circuito olandese, ha avuto un serio incidente con la JPS: alla curva Panorama ha tirato diritto attraverso tre reti di protezione e si è fermato contro il guard-rail, danneggiando gravemente la vettura. Svenuto, è stato trasportato al più vicino ospedale, l'Elizabeth Gasthuis di Haarlem, ove ha ripreso i sensi. Si è parlato di un ritardo nell'arrivo dell'ambulanza (circa 10 minuti) ma a noi non risulta che questo corrisponda a verità. I medici hanno riferito che il pilota non era in condizioni gravi, avendo riportato soltanto una leggera commozione cerebrale, ma Ronnie è rimasto all'ospedale in osservazione. Che possa gareggiare nel GP d'Olanda resta da vedersi, perché per una lieve commozione cerebrale il periodo «di ripresa» deve essere di almeno dieci giorni, secondo i medici, quindi prima della corsa lo svedese sarà esaminato con cura dal personale medico di cui dispongono gli organizzatori. Sappiamo però che alla Lotus si ritiene «molto probabile» la presenza di Peterson al via del grande premio. Il pilota è poi andato a Londra, dopo 2

giorni, per farsi visitare dal suo medico personale.

L'esatto motivo dell'incidente non è ancora noto, però è certo che non si è trattato di rottura della sospensione, ma piuttosto, si dice, del grippaggio del freno anteriore nel momento in cui la vettura stava per abbordare la forcella. C'è anche chi dice che il pilota abbia commesso un errore, ma sono congetture.

Uno dei veicoli BMW anti-incendio, in attesa alla curva Panorama, è subito entrato in azione durante l'incidente, comunque per fortuna la vettura non si è incendiata. Dopo, i pompieri hanno avuto i complimenti di Lauda, che stava provando sul circuito, per il loro pronto intervento.

Quanto alle prove preliminari, il più veloce in assoluto è stato Lauda che, con la Ferrari, ha segnato 1'20"5, 1" di meno di quanto abbia segnato Dépailler che ha fatto il secondo miglior tempo con la Tyrrell. Scheckter (Tyrrell) ha segnato 1'22"4, Jarier con la Shadow 1'22"4. Prima dell'incidente Peterson aveva fatto il tempo di 1'23"1.

Chiel van der Heyden

lation

sione di stelle di prima grandezza per il resto della stagione. Ma, allora, Reutemann e la BT44 sono stati costretti quattro volte ad abbandonare, senza esser mai riusciti ad ottenere più che un sesto tempo nelle prove, ne aver occupato in corsa un posto migliore del quinto.

Prendiamo ancora il caso della McLaren, di cui ero il primo a pensare che avrebbe «mangiato» tutto nel 1974. Essa totalizza non meno di tre vittorie, è vero, ma una sola di esse, nel Brasile, sul circuito di Fittipaldi, ha visto la sua supremazia. Altrimenti, i posti alla partenza di Emerson Fittipaldi erano: 3. 5. 4. 12. 9., e quelli di Hulme sono andati dall'8. al 12. posto.

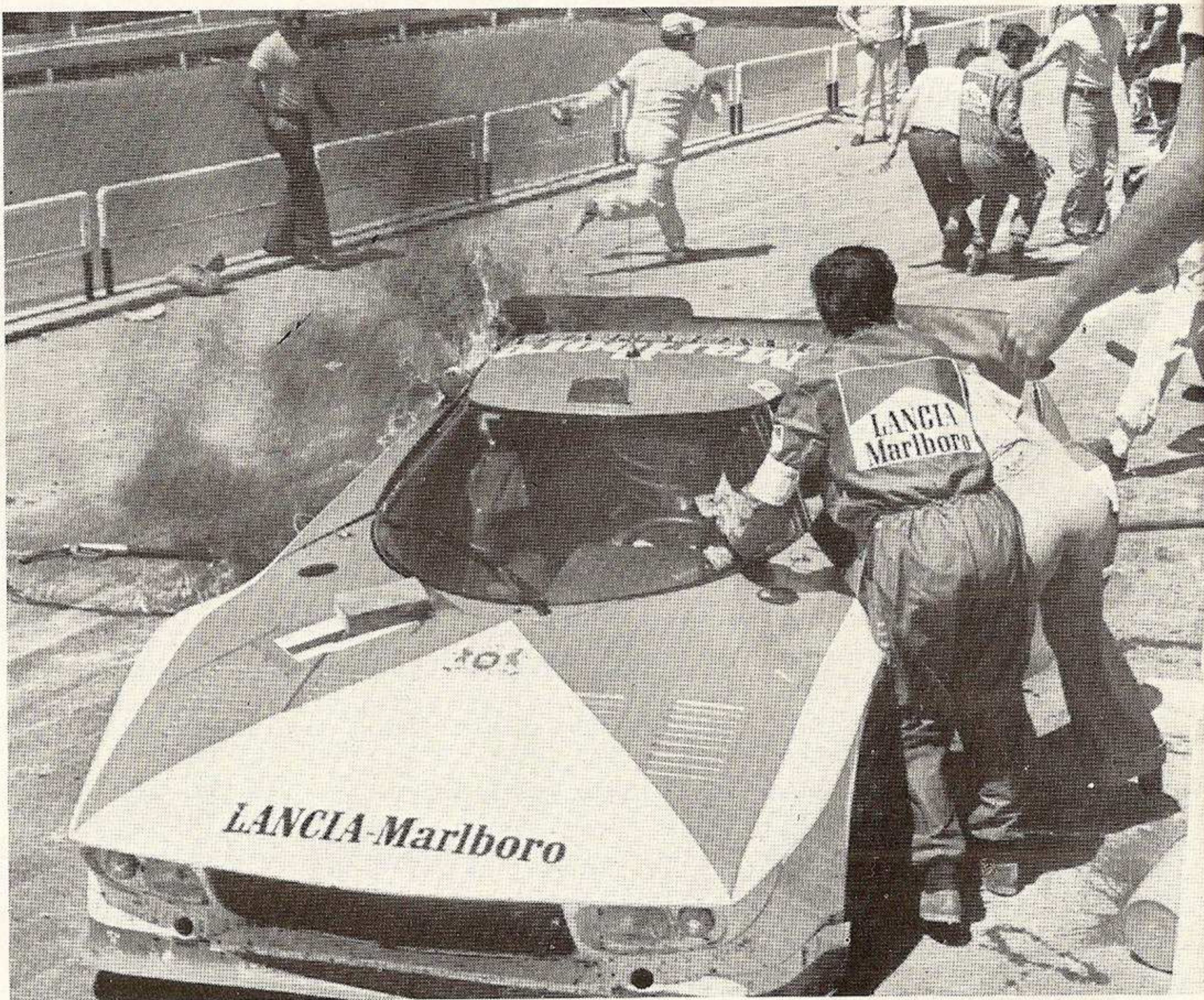
La grande forza della squadra McLaren è la sua affidabilità. In sette Gran Premi, le sue tre vetture hanno totalizzato solo quattro abbandoni, cosa che è assolutamente notevole e costituisce un gran vantaggio in un campionato che si disputa (sfortunatamente) in gran parte sulla regolarità. Ma questo vantaggio può essere sufficiente a bloccare la via ad una vettura trionfale? Soprattutto se essa appartiene ad un'altra squadra celebre per la sua affidabilità? Ed ecco un ultimo elemento da tener presente: in sette corse e per due vetture, Tyrrell ha registrato da parte sua non più che due abbandoni.

Jacky Ickx





Alla fine del quarto giro di Targa, fa la sua sosta la Lancia Stratos n. 1, che è in testa alla corsa. Con Larrousse già salito a bordo si inizia il rifornimento adoperando la pompa normale



Ad un certo punto, si innescano le fiamme: l'erogatore ed i meccanici Lancia-Marlboro si sparpagliano in cerca di un estintore, che per fortuna sta già arrivando. Ecco cosa provoca la mancanza di bocchettoni di sicurezza che invece dovrebbero essere obbligatori nelle corse di durata

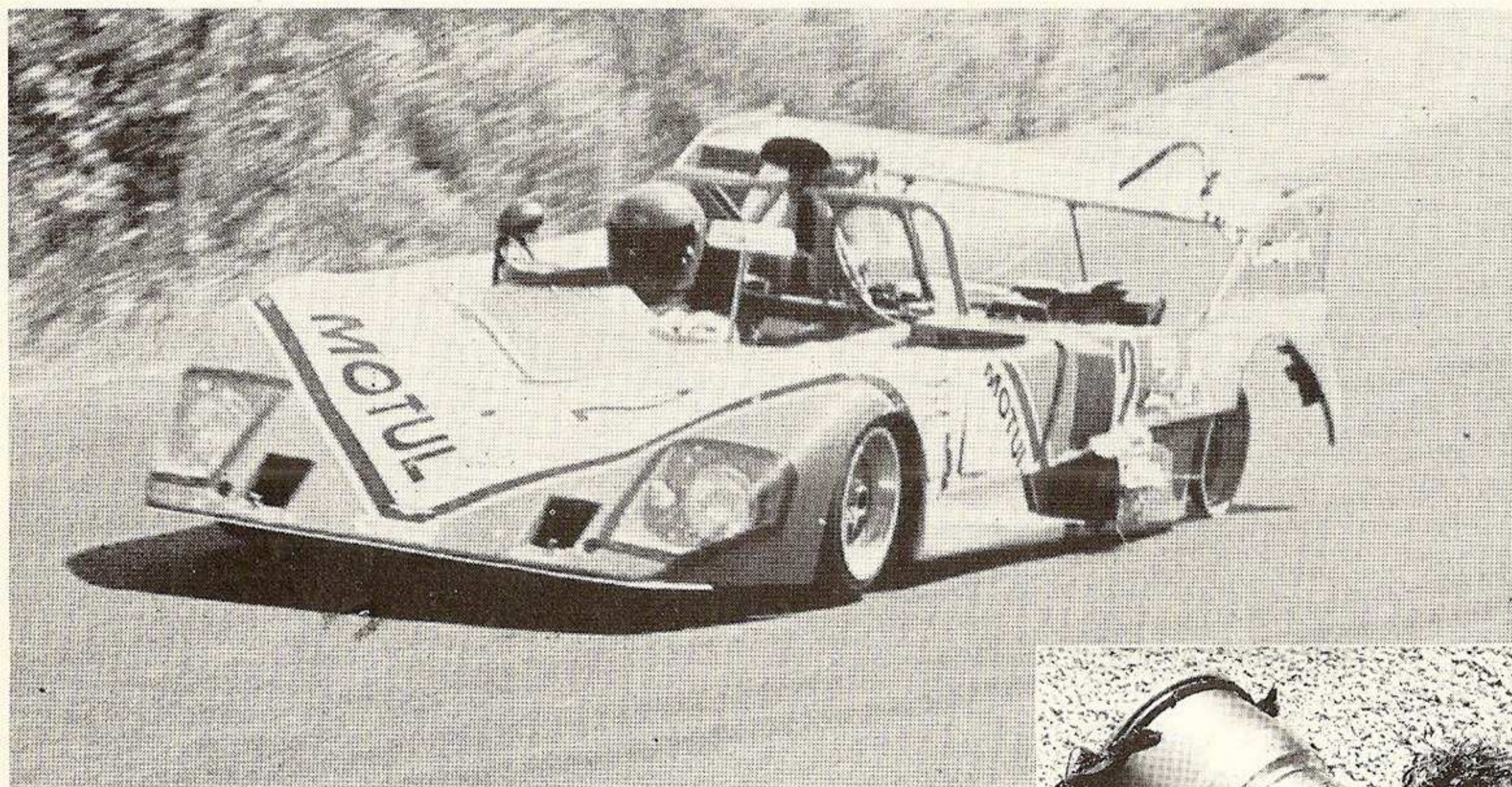
Gli choc TARGA

PALERMO - La Targa Florio, vista col senno di poi, si presenta in una luce diversa. Si scopre per esempio che, visto che la Lola di Pianta e Pica era già fuori causa durante il terzo giro, quasi quasi è stato inutile tirar fuori dalla bisarca un fiammante motore quattro valvole, per montarlo sulla Stratos di Ballestrieri-Larrousse al posto del due valvole.

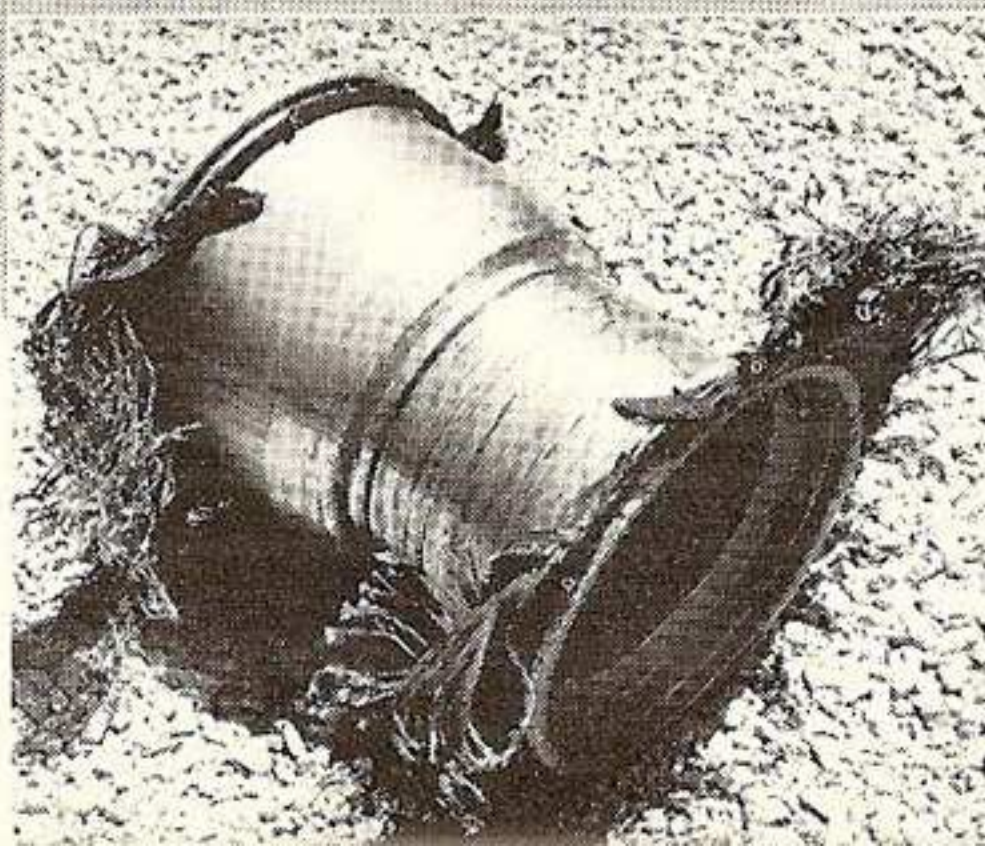
Però il collaudo è stato probante perché, intanto, ha rimesso « a regime » il morale degli uomini di Fiorio, un po' choccati dal « tempone » di Pica, stabilito all'ultimo momento delle prove quando il team torinese credeva che non ci fossero avversari in grado di impensierirlo, e poi perché si è avuto il collaudo definitivo circa i limiti di tenuta di questo propulsore che doveva già debuttare alla Targa del '73 ma che finora non era stato mai impiegato a fondo.

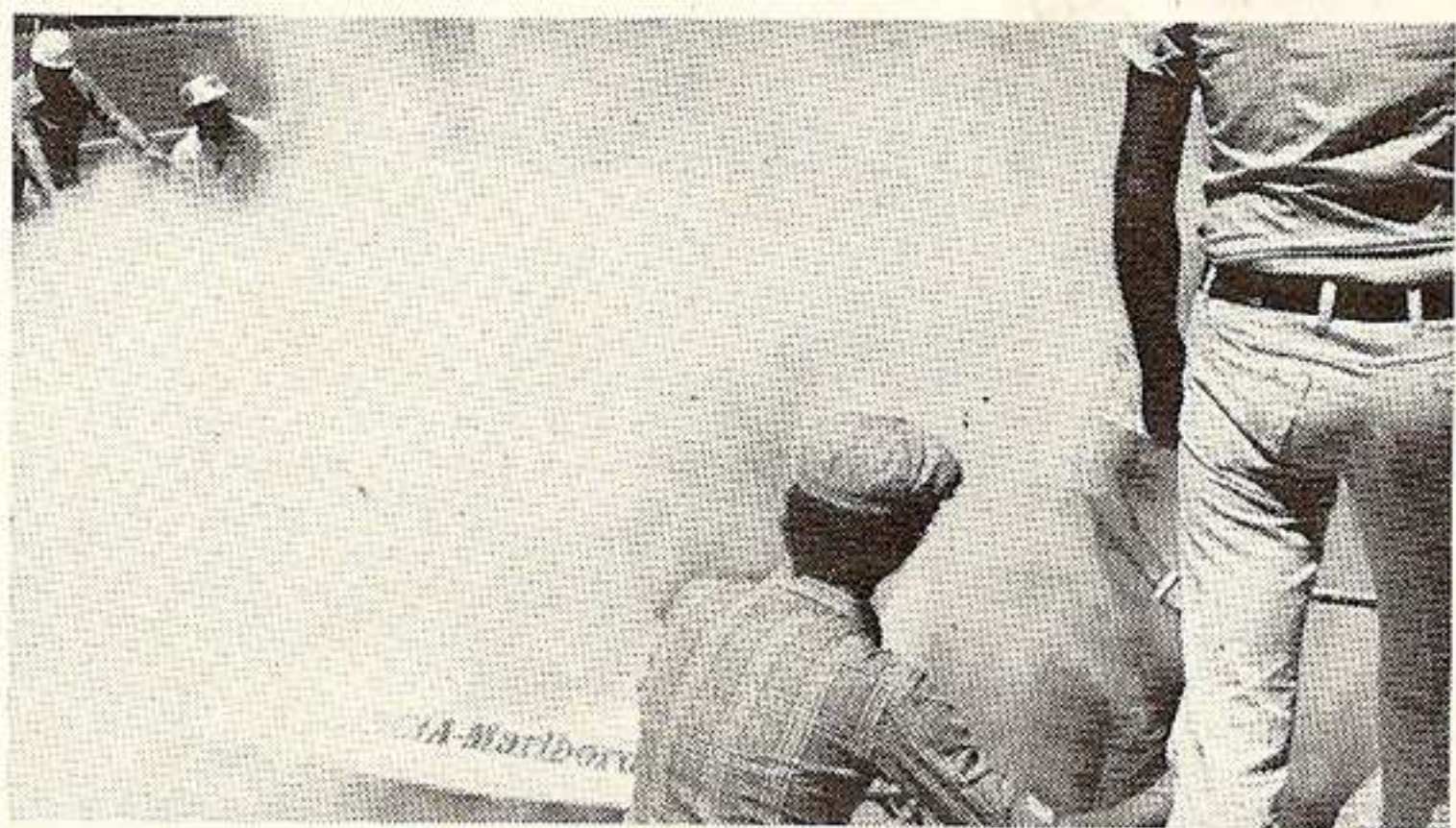
Fra l'altro, ironia della sorte, il due valvole, montato in un primo tempo sulla Stratos di Amilcare e Gerard, aveva avuto problemi con la pressione dell'olio e così, anche per questo, Fiorio aveva deciso di montare il quattro valvole su ambedue le sue vetture.

A fine corsa, stanco ma felice, Gerard Larrousse incredulo vincitore dopo altre quattro Targhe mai portate a termine, diceva che i 50 cavalli di differenza tra i due propulsori sono immediatamente avvertiti alla guida e che il quattro valvole, che pure ha eccellenti doti di coppia, potrebbe permettere — al limite — di girare sul circuito madonita in soli 35 minuti.



Dopo un primo guaio capitato a Pianta (una bombola di anidride carbonica vagante nell'abitacolo), era Pino Pica a provare il brivido più grosso con la Lola-Motul, per un dechappamento in piena velocità, sul rettilo di Bonfornello. Ecco Pica, foto sopra, che sta rientrando lentamente ai box su tre ruote. A destra, cosa è rimasto del pneumatico che nel disintegrarsi ha avariato irrimediabilmente parte della carrozzeria ed un radiatore

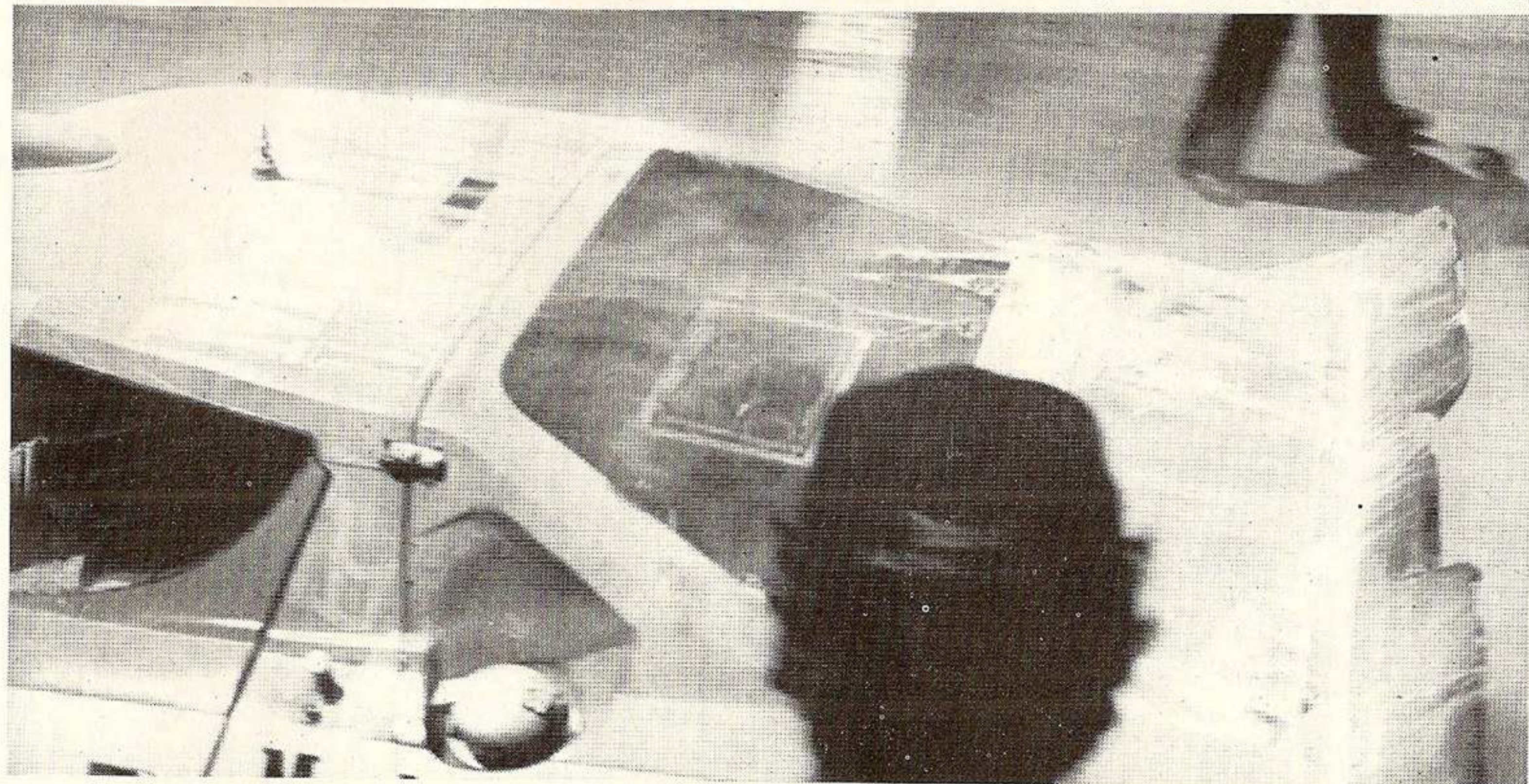




L'incendio è appena iniziato, che la Stratos viene letteralmente inondata di schiumogeno da più punti



Domate le fiamme, si dà inizio ad una sommaria pulizia. Sotto, Larrousse riparte dopo 2'15" di sosta al box



● Sandro Munari è tornato ai box davvero nero per il ritiro, (a destra) dopo appena un giro e mezzo e mentre era in testa. Dopo avere scambiato quattro parole con Florio e Parkes si è messo «in borghese» e si è dedicato alla lettura di «Topolino» insieme alla moglie Flavia. Poi, al pomeriggio, è rimasto qualche ora seduto nella hall dell'albergo assai pensieroso. Jean Claude Andruet invece ha smaltito la delusione (di non aver neppure cominciato a guidare) facendo lo showman ai box e organizzando scherzi a colleghi ed amici.

● Amilcare Ballestrieri, felice e quasi mortificato vincitore di questa Targa cercava di «giustificarsi» per aver trionfato a Floriopoli. «Sono troppo fortunato di questi tempi, dove corro vinco, forse per ripagarmi dei molti anni di sfortuna... Oggi la cosa più imbarazzante è stata di non fare follie e limitarmi a marciare adagio e regolarmente per non fare andare in fumo il risultato. Certe volte — concludeva — il "Ballestra" — è più difficile andar piano che forte!».

● A fine corsa, a complimentarsi con i vincitori c'era anche Vaccarella, in tenuta da... turista. Appena l'ha visto Larrousse gli ha chiesto: «Ma dimmi un po' Nino, come hai fatto a vincerne due di Targhe Florio?»

● Gerard Larrousse, per correre con la Lancia-Marlboro, ha dovuto coprire con una striscia di nastro rosso la pubblicità delle sigarette «Gitanes» che decorava la sua tuta. In compenso non aveva alcun marchio Marlboro, neppure il cappellino che portano tutti gli altri uomini della Lancia...



● Mauro Pregliasco ogni volta che si fermava ai box, dopo due giri di guida, veniva preso da una crisi di stanchezza che ha seriamente preoccupato gli uomini del box Lancia. Massaggi, ossigenazione e sali da annusare (grazie anche a Flavia Munari) lo rimettevano in piedi appena in tempo per riprendere la guida, ma di certo la fatica di una Targa deve essere assai maggiore di quella delle «speciali» dei rallies...



Persino **PERICOLOSO**
il servizio d'ordine

La **POLIZIA** è dura solo alle corse!

PALERMO - I servizi d'ordine nella 58. Targa Florio non hanno certo brillato per efficienza e funzionalità. Mortificati nel loro impegno da disposizioni venute «dall'alto», che facevano immediatamente trasparire la più completa ingenuità per un tipo di lavoro che richiede una informazione quanto meno approssimativa dei problemi da affrontare. E così, credendo forse che la zona rifornimenti e i box di una gara automobilistica siano assimilabili (per analogia) a un comizio politico o a una manifestazione di piazza, i dirigenti del servizio d'ordine (si fa per dire...) hanno prima di tutto affollato di poliziotti le banchine prospicienti i box, col risultato di rendere assai difficile, quanto meno per mancanza di spazio fisico, il lavoro degli addetti ai lavori.

Poi, credendo chissà per quale convinzione che gli unici che potessero avere diritto di cittadinanza nei box fossero i meccanici, è stato fatto un rastrellamento per «buttare fuori» tutti gli altri, dai commissari ai rifornimenti, ai commissari sportivi, ai segnalatori, agli addetti alle firme dei verbali di cambio guide, ai tecnici dei pneumatici eccetera.

La perla della giornata, che fa da contraltare al divieto «imposto» ai venerdì dal vicequestore, nonostante la decisione dei commissari sportivi presenti sul posto, di far partire Berruto per il suo ultimo giro di prova, perché l'autorità aveva deciso che le prove «erano finite», si è avuta appena la Stratos di Larrousse ha tagliato il traguardo: subito, con una tempestività che denota accurata preparazione, sono schizzati fuori dai parcheggi alcuni grossi camion della polizia che hanno fatto un «muro» tanto pericoloso quanto inutile, costringendo i piloti, ancora in decelerazione, a frenate violente e curve al cardiopalmo per rientrare al parco chiuso.

Se, come talora è accaduto negli anni passati, qualcuno fosse arrivato con i freni affaticati o non si fosse accorto che la bandiera a scacchi si era abbassata, si sarebbe «stampato» contro i muscoli dei «Leoncini» della polizia, piazzati strategicamente per non far passare neppure una bicicletta!

In compenso i pochi spettatori delle tribune avevano assistito ad uno spettacolo di «presenza ed efficienza» massiccia dei mezzi militari che, per la pericolosità che implicava, non ha mancato di suscitare proteste e sorpresa in chi sa cos'è una corsa automobilistica. Primo fra tutti l'esterrefatto delegato tecnico della CSAI.

g. m.

● Il risultato della Targa ha subito avuto una risonanza positiva in casa Lancia e presso molti concessionari della fabbrica torinese: per telefono o per lettera sono letteralmente piovute le richieste per l'acquisto di Stratos versione stradale.