



LEGGETE  
SUBITO

● Non avevo pensato (o voluto) chiedere a Clay Regazzoni un parere sui due piloti italiani che corrono in F. 1. Ha rimediato un collega milanese e Clay ha risposto: « Vittorio Brambilla è davvero bravo, corre col cervello, sa sempre quello che fa. Sicuramente otterrà delle soddisfazioni. Merzario è anch'egli dotato ma lui va spesso al limite e tal volta si va a mischiare in polemiche tipo quella che ha fatto dopo il suo divorzio con la Ferrari. Gareggia sempre per dimostrare qualcosa a qualcuno e non credo sia la cosa migliore per guidare macchine da 500 cavalli ». Clay Regazzoni crede di essere stato proprio giusto e generoso con Merzario? Le critiche che gli fa, tra l'altro, non potrebbero essere, così tout court, dedicate a lui stesso, al Regazzoni post-rottura ferrarista? Non faceva (prima) e non diceva (poi) le stesse cose? Ma è vero che allora non era... il « secondo » di LAUDA!



Un redattore mi ha portato il nostro adesivo dei « 300 », quello regalato ai lettori in occasione dell'iniquo limite di velocità e mi ha detto: « Vuol scommettere, direttore, che hanno capito male? Noi non volevamo dire 300... lire al litro per la benzina! »

● Auguri al dr. Giuseppe Luraghi che ha appena iniziato il suo lavoro di Presidente della Necchi.

# il com...plex FERRARI

C'è chi giura che, all'indomani della scioccante esperienza di Montecarlo, quando sul più bello della sua corsa vittoriosa la Ferrari di Lauda fu costretta al ritiro per l'improvvisa defaillance elettrica del Dinoplex (che ripeteva il guaio accusato a Kyalami qualche mese prima) alla direzione degli stabilimenti Marelli si videro piombare di persona un infuriatissimo Drake. Magari non sarà così e « Pennabianca » avrà solo fatto una delle sue legendarie telefonate fuori legge coi decibel, ma certo che la lavata di capo e la reazione nei confronti del gruppo Marelli è stata violenta. Essa si è poi trascinata anche nelle settimane a seguire, quando si sono ripetute preoccupazioni con quel famoso Dinoplex, la cui certezza di funzionamento fra l'altro affligge da tempo le Ferrari. Ne sapevano qualcosa in particolare gli stessi proprietari dei Dino stradali, come il sottoscritto, i quali a certe condizioni di utilizzo in autostrada e con molto caldo si sono trovati spesso di fronte a problemi analoghi.

E' certo, comunque, che da Montecarlo in poi si è creato un vero com...plex nei dirigenti ferraristi, ogni volta che le loro monoposto F. 1 sono in corsa ed in testa. E' quanto accaduto anche domenica scorsa a Digione. Ad un certo punto un brivido è corso tra i responsabili dello staff in pista del team modenese, avvertendo improvvisi balbettii frignanti del boxer (naturalmente della vettura di Lauda). L'aspirante Campione del mondo era già secondo dietro a Peterson.

Chi c'era ha visto un grande affannarsi e il buon Tramonti della Marelli preparare pronto un nuovo Dinoplex essendo stato deciso che, se Lauda si fermava, i meccanici avrebbero subito cambiato l'apparecchio difettoso. Nel dopo gara l'episodio è stato smentito o ridimensionato a una « candela sporca » poi pulitasi da sé anche se poi la scoperta del Dinoplex agli sgoccioli è stata fatta teatralmente davanti ai giornalisti cinque giorni dopo nelle prove di Monza. Ma chi ha potuto ascoltare l'avv. Montezemolo riferire a casa gli inconvenienti della giornata, pare sia in grado di affermare che il... complex si era di nuovo manifestato e come!

Una cosa è certa: che se quest'anno la Ferrari non vincerà il mondiale, l'accensione elettronica avrà il suo daffare per scrollarsi di dosso tutte le colpe. Così come capitava ai cambi una volta e poi alle pompe.

Io non sono un tecnico ma, a lume di naso, delle conoscenze comunque acquisite in tanti anni, mi capita di valutare alcune curiose coincidenze. Anzi tutti questi guai Dinoplex trovano modo di manifestarsi ogni volta che i motori Ferrari (dal Dino in poi) si migliorano in potenza. D'altronde è noto che l'accensione elettronica, per dirla terra terra, è diventata inderogabile man mano che i motori hanno cominciato a girare più alti, in maniera di assicurare cioè la continuità della scintilla. E anche nelle recenti stagioni passate si sono verificati questi improvvisi frignamenti, guarda caso appena il boxer modenese si avvicinava al tetto dei 12 mila giri.

Quindi il « male oscuro » che anche i tecnici della Marelli son ben lontani da l'aver individuato (nonostante si sia pensato a difetti strutturali di un certo tipo di produzione oppure a strane condensazioni di liquido ecc.) offre forse anche precise ipotesi di indagine. Anche se è altrettanto oscuro perché questo tipo di defaillance si manifesti solo sulla macchina di Lauda (almeno finora). O non è oscuro, questo?

## 312 P al « Ricard »

● Pare che sia già deciso: la Ferrari farà debuttare la sua Sport Prototipo '74 alla 1000 KM francese d'agosto nel circuito-bene del Paul Ricard. Con tanti saluti all'impossibilità di essere nel circuito di Casa a Imola per non inficiare la preparazione delle vetture F. 1, impegnate nella grande sfida all'iride. A Maranello si valuta che questa distrazione adesso è possibile perché hanno già il titolo mondiale in tasca?

parla di spese superiori al previsto. In realtà è ben noto che già le prime gocce saltavano fuori a singhiozzo. E questo perché se non si pensa che gli stessi debbono essere stati destinati ad altre spese più o meno previste (leggi saldo dei deficit della 6 Ore mondiale di Vallelunga e della 4 Ore europea Turismo)?

Non c'è nulla di male a non avere soldi con i tempi che corrono. Quello che non è serio è vantare magnifici super-programmi, stanziare cifre (sulla carta) e poi fare giochi di prestigio per soste-

nere iniziative nate per dimostrare una propria efficienza di programmi surdimensionati, nel velleitario tentativo di affermare un proprio attivismo (inesistente).

Ma ci meravigliamo? Non sono cose di tutti i giorni? Nelle più grandi dimensioni della reggenza nazionale del potere, governativo o parlamentare che sia? E se non si può cacciare via un Governo che ha portato l'Italia al punto morto inferiore, per dirla nel gergo della tecnica automobilistica, come si può sperare di cambiare qualcosa in una sia pur piccola CSAI?

● Il risultato di Digione ha lasciato un po' di amaro, checché se ne dica, fra i ferraristi. Perché certo fa impressione vedere la grinta e la decisione di un Peterson nell'infilare e lasciare dietro i piloti 312. Essi hanno pure una macchina fresca e competitiva (e i risultati lo dimostrano), ma non scordiamoci che la Lotus '72 di Ronnie è ormai vecchia di 6 anni. Allora vale la pena non rifugiarsi nella facile considerazione, diventata un po' generale (e ripetuta da Regazzoni nella nostra intervista di 7 giorni fa) che anche un pilota superman, diciamo con 20-30 per cento in più di qualità, non riuscirebbe nelle corse attuali a riequilibrare il vantaggio offerto dalla macchina.

La verità è che l'uomo è sempre quello che conta di più e questo non va detto per facile polemica ma per realistica constatazione. Altrimenti non si spiegherebbe perché un Lauda, che oggi qualcuno paragona a Stewart, se non a Clark, può perdere tre corse (Brands Hatch, Nivelles e Digione) nel confronto diretto con un Ickx, un Fittipaldi e un Peterson, sia pur giustificandosi con la degenerazione delle gomme.

Non c'è dubbio che le gomme sono diventate una componente « falsificatrice » delle qualità delle macchine e dei piloti, ma è altrettanto vero che tutte le valutazioni hanno un limite, soprattutto quando si discute di gomme dello stesso tipo.

Ciò vuol dire che il degeneramento accusato dalle coperture faceva pagare a tutti lo scotto probabilmente del caldo e dell'asfalto che si liquefaceva.

Oggi si fa un gran parlare della necessità di mettere un freno alla proliferazione dei vari tipi e delle larghezze di pneumatici, proprio per riportare le qualità tecniche dei piloti ad una più marcata individualizzazione.

Perché le gomme possono avere la loro decisiva influenza, semplicemente se si vietassero tanto per cominciare le coperture superdolci quelle, per intenderci, che servono solo per fare i tempi in prova e che durano al massimo poche decine di chilometri.

Perché non serve a nulla ottenere piazzamenti in prima fila con un secondo e mezzo di margine sugli avversari e poi non riuscire, non dico a ripeterlo, ma a mantenere proporzionale questo vantaggio in corsa. E' il tempo medio, il ritmo abituale che si tiene nelle prove, a contare. E l'ha dimostrato Peterson, anzi l'ha anche detto ad AUTOSPRINT: « Quando ho fatto i giri di prova col pieno, confrontando con tempi delle Ferrari, mi sono reso conto che all'indomani in corsa avrei tranquillamente potuto giocare la mia carta perché ero io ad avere i tempi medi di prestazione più equilibrati ».

Marcellino



Il nuovo modo dello staff ferrarista per « isolarsi » (da orecchie indiscrete) alle corse: togliere la scaletta dal «van» Goodyear. Ma hanno mai sentito parlare di Watergate?

## L'«UNA TANTUM» CSAI

● La « scandalosa » vicenda della squadra azzurra CSAI F. 2, rimasta senza... carburante alla vigilia del Mugello, ha curiosi e incredibili risvolti. Sentite questa: Rogano messo alle strette dalle casse vuote CSAI, ha fatto come il Governo italiano, che reclamizzato ambiziosi e mastodontici stanziamenti, quando poi deve tirar fuori il contante effettivo (che non si aveva — nel nostro caso — magari perché speso per tamponare altre falle) è ricorso a quello che, in materia fiscale, è stato definito « l'accattonaggio di Stato ». La una tantum di Rogano è stata sollecitata a qualche compiacente sponsor, (tanto meglio se convincibile all'una... semper!) Nel caso nostro alla Martini.

Naturalmente a definire questa perorazione era stato officiato il nuovo d.t. della squadra nazionale. Ma si vede che le condizioni finanziarie del team azzurro non debbono poi essere così disastrose (anche se al Mugello Truffo e Flammini hanno corso con due macchine ripescate, visto che la March non ha voluto dare indietro le macchine originali finché non sono pagati i conti) se il buon Maffezzoli ha pensato bene di chiedere di procrastinare l'incontro all'interlocutore torinese informandolo: « Sa, sono in ferie fino al 23 luglio... » Italia sindacale, evviva!

● A proposito di stanziamenti CSAI per gli azzurri, pare che al sollecitato sponsor sia stato detto che Dragoni doveva coprire le spese del programma F. 2 non tutto con lo stanziamento CSAI ma con gli appoggi di sponsor. Che poi egli non ha avuto più modo, purtroppo, di trovare. Personalmente al sottoscritto il compianto amico (di questi ultimissimi anni) Eugenio aveva detto ben diversamente. Specificando anzi che voleva tener libera la squadra azzurra dagli sponsor per non trovarsi un domani condizionato se uno dei giovani

scoperti egli avesse dovuto poi « passarlo » di punto in bianco a una Casa italiana (leggi Ferrari). E che, comunque, gli eventuali appoggi di sponsor dovevano servire ad accrescere l'attività base garantita dalla CSAI.

Purtroppo, finché i bilanci CSAI non saranno pubblici (e lo si otterrà con quella elettiva? mah!...) non sarà mai possibile documentare come siano stati spesi e quanti dei 140 milioni stanziati in due anni per la squadra azzurra. Ora si cerca di evitare « pensieri » su dirottamenti ad altri impegni e si



# DOVE

## corriamo domenica



La  
**CERAMICA SANTERNO**  
di IMOLA

Vi presenta  
le manifestazioni in programma  
per la prossima settimana

### LUGLIO

### Le corse in calendario dal 19 al 25 luglio in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
19-21	4. Aegean Rally	Turchia	Part. Istanbul Arr. Istanbul	ore 15 (19) ore 21 (21)	●●● Camp. Europeo Conduttori	Rally	
20-21	G.P. Gran Bretagna	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch di km 4,260		●●● F1, T1, FB Camp. Mond. F. 1	Velocità in circuito	L'anno scorso si disputò a Silverstone. Nel 1972 a B. Hatch: Fittipaldi (Lotus JPS) 76 giri in 1.47'50"2, media kmh 180,340
20-21	Corsa a Diepholz	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4, FV, FSV	Velocità in circuito	Stommelen (Porsche Carr.)
20-21	G.P. di Zandvoort	Olanda	Circuito di Zandvoort di km 4,193		●●● tg	Velocità in circuito	
20-21	Salita di Cacharat	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Andruet (Abarth) 1'52"3
20-21	Coppa Alta Garfagnana	AC Lucca	Part. Madonna del Carmine Arr. Ospedaletto tot. km 8,500	ore 14,30 (20) e 14 (21) fino ore 19 (21)	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Mauro Nesti (March BMW) 4'16"1, media 105,427
21	1. Trofeo Cuenod Coppa Marlboro	AC Rimini Santamonica SpA	Autodromo di Santamonica km 3,300	ore 14 ore 19	●●● Camp. Europeo 2 litri FF, Mexico, S	Velocità in circuito	F.F.: Terzi (Lotus Delta) F. Mexico: Fargion
21	12 Ore dell'Osterröichring	Austria	Circuito dell'Osterröichring di km 5,911		●●● T1, T2	Velocità in circuito	
21	Croix-en-Ternois	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, G9	Velocità in circuito	Ethuin (Martini) 57'45"1 F. 3
21	Autocross Waldbroel	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4	Autocross	
21	Salita di Eymontiers	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Morel (Martini) 2'44"8
21	Salita di Andelys	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Maublanc (Chevron) 35"2, nuovo record
21	Rallycross Valkenswaard	Olanda			●●● T2, GT3, GT4	Rallycross	
21	Salita Monte Erice	AC Trapani	Part. Val d'Erice, viale Sabaudia - Arr. Erice, viale delle Pinete	ore 9 ore 13	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	«Amphicar» (Abarth)
21	Trofeo Saletti	AC Grosseto	Part. Grosseto, piazza Fossombrone Arr. idem - tot. km 185	ore 9 ore 13	●	Regolarità	Si effettua per la prima volta
25-26	Salita di Bayard-Glaise	Francia			●●● tg	Velocità in salita	
25-28	Rally Isole Canarie	Spagna			●●●	Rally	
fino al 15-8	Scuola di pilotaggio	Scuola Morrogh	Autodromo di Monza		● Scuola piloti, tutti i giorni tranne il lunedì	Corsi di pilotaggio	

### DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

all'1 settembre ● 21 luglio: SALITA A MONTEVERGINE - rinviata a data da destinare ● 3-4 agosto: CORSA A SILVER SONE F. 5000 - annullata.

19-21 luglio: RALLY ALPE DELLA LUNA - annullato ● 20-21 luglio: WESTPHALEN-  
POKAL - rinviato al 31-8/1-9 ● 21 luglio: 1. TROFEO DELLA CONSUMA - rinviato

## TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.52

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.52 di Bologna e vi risponderà TELESPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte.

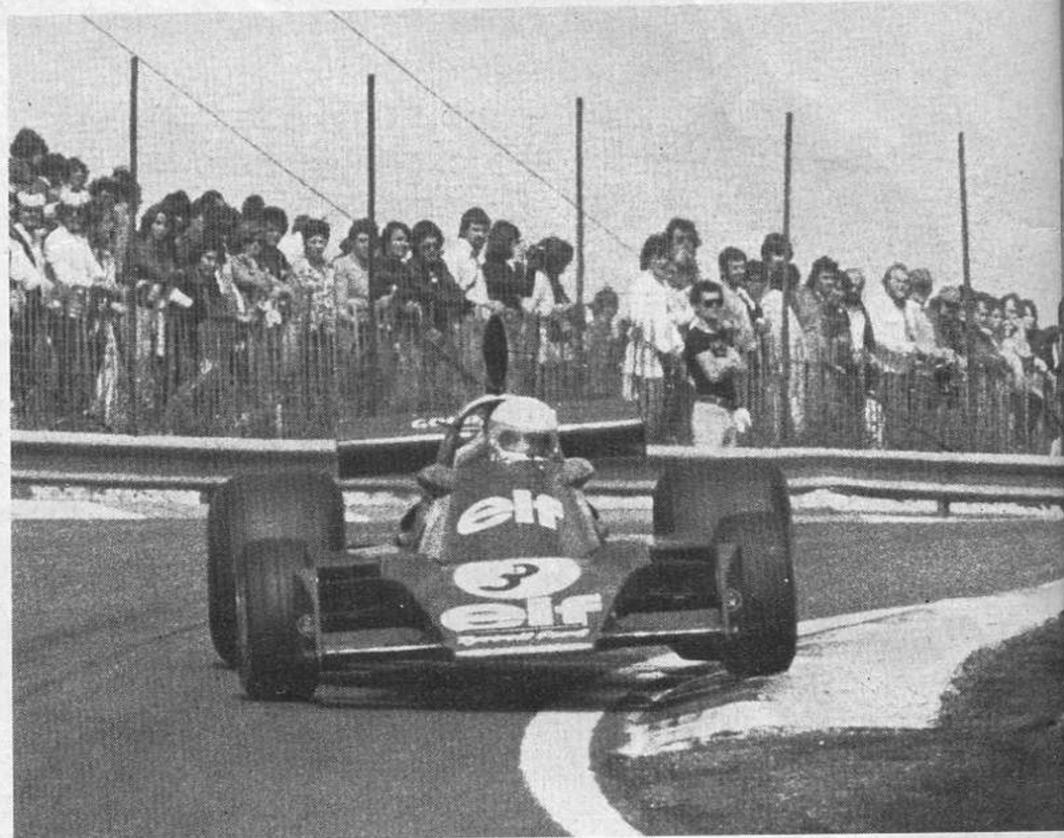


DIGIONE  
SEGRETA

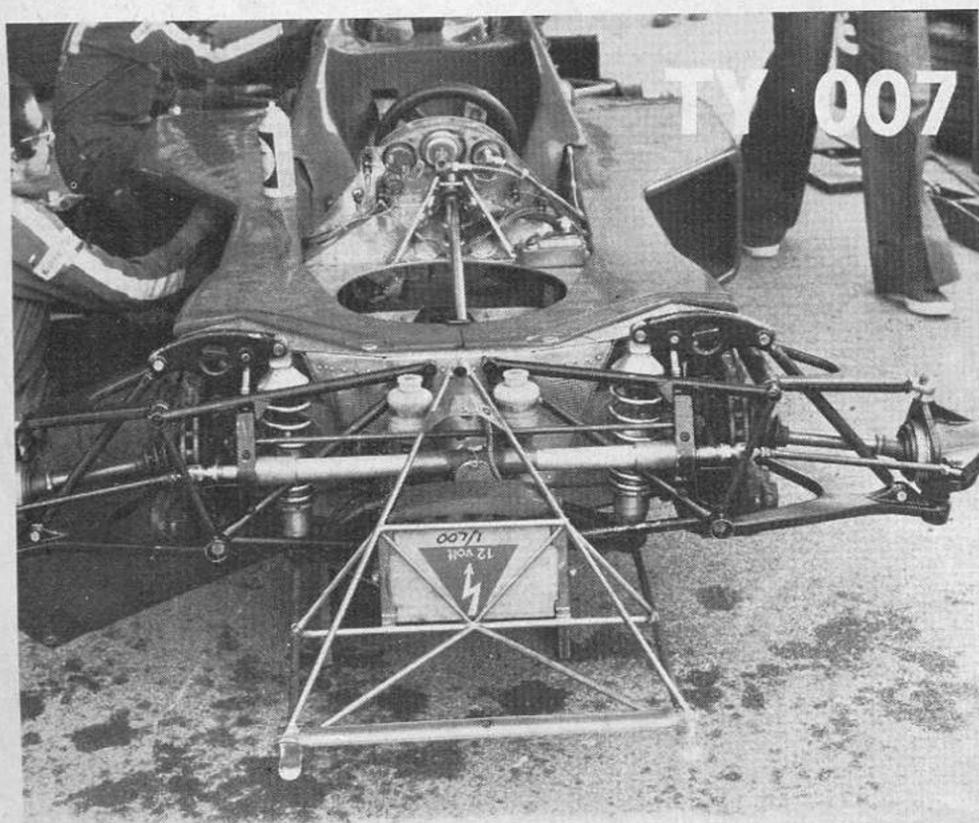
007

Documentiamo il ripetersi di comportamenti sul filo dei regolamenti nella massima formula da corsa

# I «furbini» F.1



Il taglio delle curve, che abbiamo documentato nel numero scorso con la clamorosa foto di Scheckter, completamente al di là del cordolo con la sua Tyrrell, ha conosciuto un'infinità di variazioni, ai limiti del regolamento, come vi mostrano, da sinistra Pryce, ancora Scheckter e Regazzoni. A proposito di Pryce, egli ha dichiarato che all'origine del pauroso tamponamento in partenza, sta la sua disattenzione: «Stavo guardando la temperatura dell'acqua che stava salendo e non ho visto la bandiera del via». Davvero una dichiarazione sconcertante se si pensa quali conseguenze poteva provocare quella disattenzione. Evidentemente erano fondati i molti dubbi espressi sull'opportunità di fargli prendere la partenza



## E queste monoposto eguali, mister TYRRELL

DIGIONE - Patrick Depailler ha distrutto in prova la sua Tyrrell 007, danneggiandola in modo irreparabile. Così ha potuto continuare le prove con la vecchia 006 che era di scorta. Secondo logica, e secondo anche lo spirito delle norme sportive, avrebbe dovuto essere schierato, in partenza, nella posizione corrispondente al tempo ottenuto con la 006, macchina usata per partire. Solo che Ken Tyrrell, abilissimo anche in queste cose, ha voluto convincere tutti che la 006 era uguale alla 007, interpretando a modo suo la lettera delle regole, che dicono come sia possibile — ad un pilota — utilizzare una macchina differente da quella usata in prova « purché sia della stessa marca e tipo di quella usata per le prove ». Tyrrell lo ha in-

teso come Tyrrell (marca) e formula uno (tipo), interpretazione ovviamente molto di comodo. Ed a precisa richiesta ha sottoscritto una dichiarazione nella quale si affermava che Depailler avrebbe preso la partenza, appunto, con una macchina della stessa marca e tipo di quella utilizzata per ottenere il suo miglior tempo.

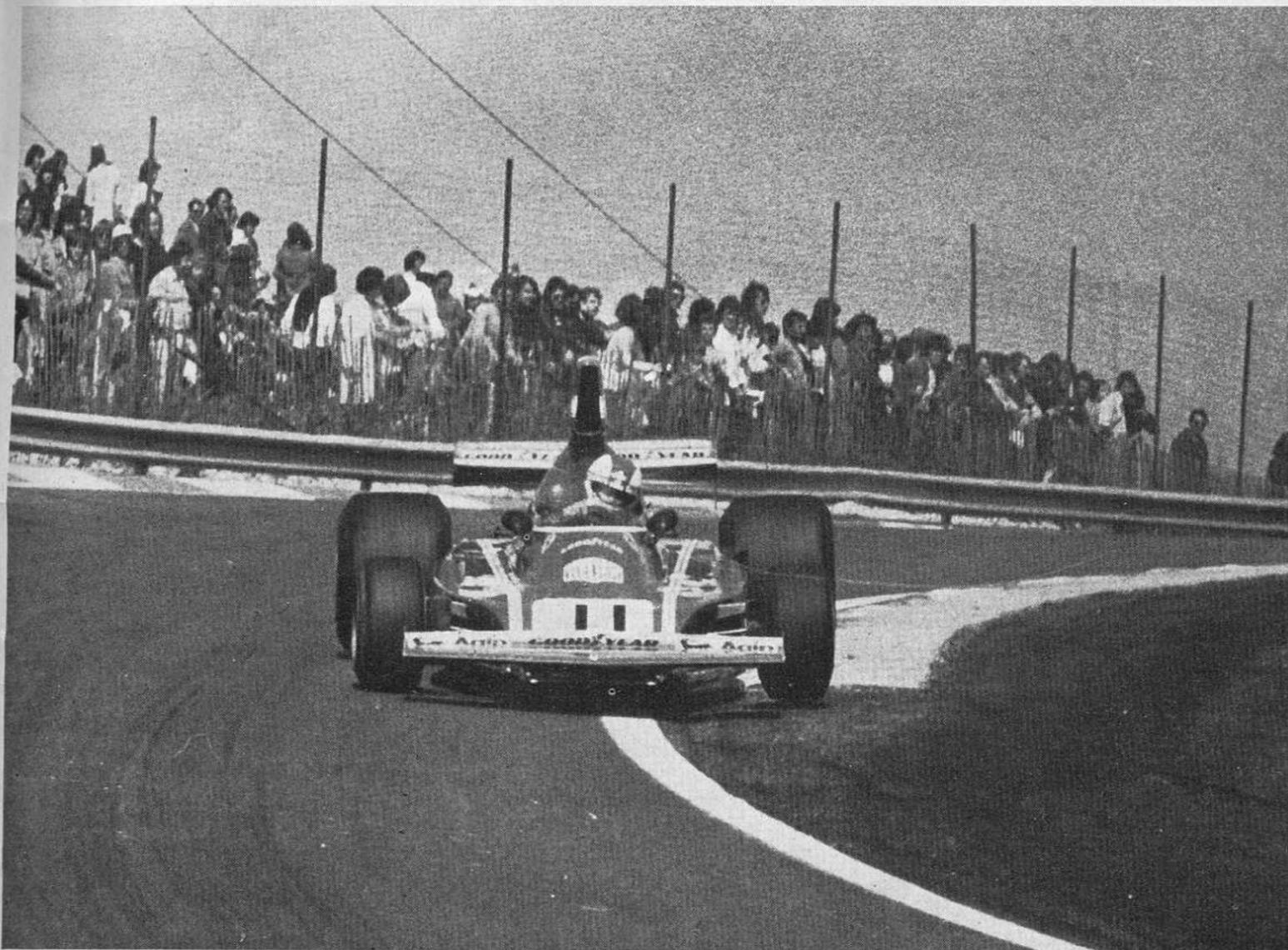
Il nostro ineffabile amico ha voluto giocare con le parole, e vi è riuscito, perché con questa dichiarazione ha bloccato ogni iniziativa. Solo se qualcuno avesse presentato un reclamo, dopo aver visto quale macchina egli aveva effettivamente schierato alla partenza, i commissari tecnici avrebbero potuto intervenire; nessuno ha però avuto il coraggio di

A sentire qualche pilota (vero ragazzone?) qualcuno ha irregolarmente e irrispettosamente « tagliato » le curve, per poter fare i tempi di qualificazione, alla faccia dei commissari che ormai alle irregolarità tecniche o agonistiche pensano poco, salvo non si tratti di qualche « pesce » piccolo. Il più « accusato » è stato Pryce, che avrebbe ottenuto la sua prestazione migliore, appunto, tagliando allegramente le curve al di là dei cordoli. Però... però...

Però noi abbiamo visto che la manovretta arrischiata la compivano un poco tutti, come vi dimostrano le tre fotografie che vedete qui (nell'ordine: Pryce, Scheckter e Re-

gazzoni). Sono le più significative, ed è per questo che le abbiamo scelte a campionatura di quello che accade spesso, troppo spesso. La gente che sta ai box non le vede, queste prodezze, e magari si scervella per capire come mai cedano certe parti della macchina, o si sgonfino le gomme. Noi « facciamo la spia » con questi documenti. Che, credetemi, non sono di avvenimento isolato, ma scattati a caso in un giro. Moltiplicate per tanti giri, e vedrete quale somma di « sberle » ricevono bracci di sospensione, ammortizzatori, gomme e cerchi, in queste manovrette!

f. I.

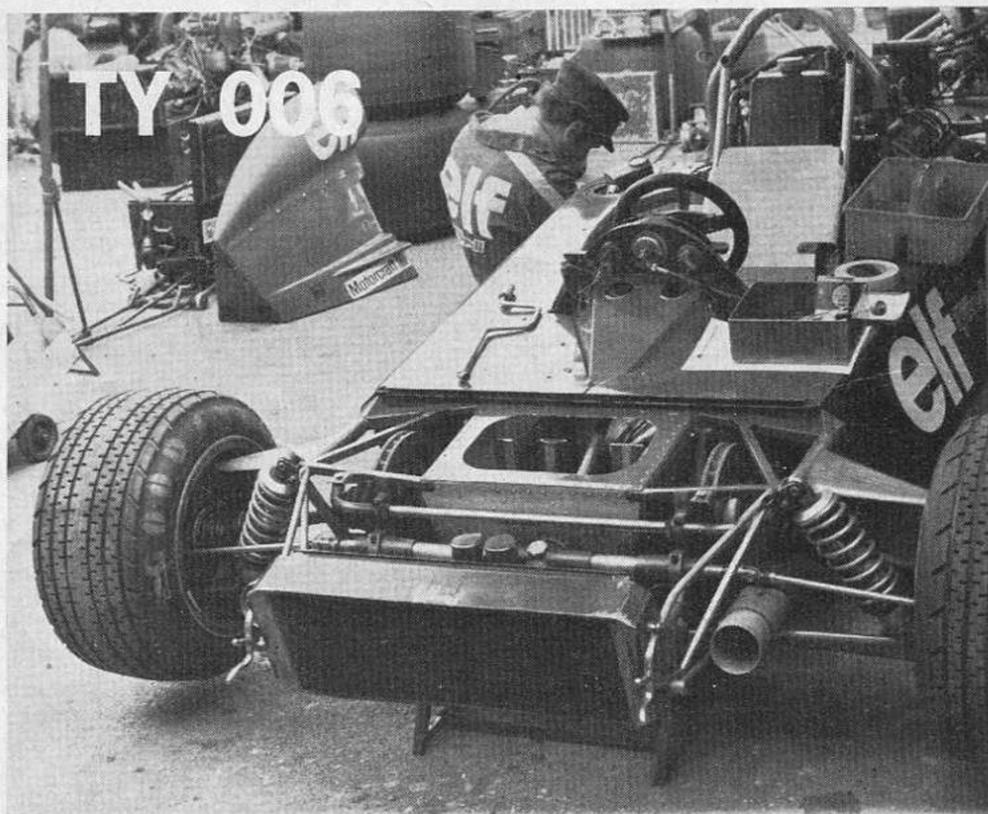


# sarebbero ELL?

mettersi chiaramente contro Tyrrell, che attraverso Stewart è sempre molto amico di gente importante alla Ford ed alla Goodyear.

Quel che è strano è che i commissari sportivi non siano intervenuti loro d'ufficio, chiamando loro i commissari tecnici a constatare formalmente quello che tutti vedevano. Forse sono intervenuti i buoni uffici della... ELF!

Comunque la faccenda aveva un valore simbolico, perché ad ogni modo Depailler non poteva far molto con la 006, come è avvenuto. *Guardate bene le due foto:* affermare che le due macchine sono identiche, telaio e sospensioni, e raffreddamento, e forma, ci vuole una bella faccia tosta!



# HEUER

## Heuer fa orologi non comuni.

### La prova:

**Fibershell** Contasecondi antiurto. Presa sicura. Modello speciale per scienza e ricerca. La cassa Fibershell è protetta contro gli acidi e contro l'acqua. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 508.901



**Montreal** Cronografo automatico impermeabile. Segna e misura il tempo. Con pulsometro per misurare le pulsazioni. Con tachimetro per misurare la velocità. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 110.503



### Tagliando

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Montreal e tutti gli altri cronografi Heuer.

Nome \_\_\_\_\_

Via \_\_\_\_\_

CAP/Località \_\_\_\_\_

Riempire il tagliando e inviarlo a:

**HEUER - LEONIDAS**  
**Via Palestro 20**  
**20121 MILANO**

AS/2



«PIEDONE» PETERSON  
l'uomo più veloce dei G.P.  
spiega tutto se stesso

«Mi è più facile  
andar forte»



Allora sei tu che vuoi prenderti il titolo?... sembra dire (in alto) Ken Tyrrell al nuovo Principe Nero (e biondo) LOTUS, Ronnie Peterson. Il suo stile arrebbante fa il vuoto di rivali non appena dispone di una macchina a punto. E l'ha confermato contro Lauda a Digione (oltre che a Montecarlo). Lo svedese già lo chiamano «Piedone di piombo». Nel '58 c'era un altro pilota chiamato così o meglio «Piombon»: il Mike Hawthorn ferrarista. Il soprannome glielo affibbiò il direttore tecnico di quei tempi ingegner Mino Amorotti

zo nella classifica del campionato.

Quest'anno ha vinto il GP di Monaco e ora in Francia pilotando la «vecchia» 72 tirata fuori dalla naftalina, mentre quella nuova resta sottoposta a tanti dubbi. A Montecarlo nonostante un testa-coda Ronnie si è ripreso, per riacquistare poi il suo ritmo e vincere.

L'immagine popolare di Peterson nel sentiero del box è quella di un agile, robusto svedese. Stando a quanto dicono i suoi avversari, si ha quasi l'impressione che sia veloce soltanto perché non si rende conto di quanto sia pericoloso essere sul circuito, ma

ovviamente Ronnie non concorda con questo giudizio sulla propria intelligenza.

«In fondo, non so perché lo dicano» osserva dopo aver riflettuto. Quando ho accennato al fatto che aveva la reputazione di essere molto, molto veloce, ma non necessariamente «con testa», ha detto: «Quando correvo in F. 3 e vincevo, avevo fama di essere molto bravo in quella formula, per cui non capisco perché salti fuori questo parere su di me in F. 1. In questa formula il livello è più alto, ma non mi sembra di essere tanto inferiore agli altri...».

Peterson iniziò in F. 1 con una

March assistita dalla Casa nel 1970 e nel marzo 1971 diventò il «numero uno» della squadra. Lavorò in stretta collaborazione col progettista Herd, nei suoi anni di formazione nella formula, e gli ho chiesto se aveva imparato molto dal punto di vista dello sviluppo delle vetture, a prescindere dal pilotarle.

«Direi senz'altro di sì — ha risposto — Perché quando cominciai, nel 1970, non sapevo veramente niente. Adesso sono in

Eoin S. Young

CONTINUA A PAGINA 13

LONDRA - Sarebbe inesatto giudicare Ronnie Peterson una specie di robot da Grand Prix controllato da Chapman, dai boxes. Il suo ritmo di gara non è regolabile e se dietro il suo casco blu ci fosse un interruttore avrebbe la scritta: «aperto-chiuso». Peterson ha due velocità: forte e piano.

«Per mantenere il mio equilibrio come si deve — dice — mi occorre andare forte. Mi è necessario portare sempre la vettura al limite, in modo da poter veramente sentire che cosa sta facendo. Mi riesce difficile trovare qualcosa che sta fra la velocità e la vera lentezza. Se rallento appena un poco, lo faccio quando comincio a commettere alcuni errori, quindi sono in situazione migliore quando spingo a fondo...».

Ecco come parla Bengt Ronald Peterson, trentenne svedese che attualmente è ritenuto l'UOMO più veloce delle gare di Grand Prix, per il suo piede-pesante sull'acceleratore. Uno strano titolo da detenere, perché non sempre comprende il giudizio di abilità in senso assoluto. La capacità di andare forte non rappresenta sempre la capacità di vincere gare. Jochen Rindt era noto come il pilota più veloce, ma nella stessa gara il migliore era Stewart. Verso la fine Rindt aveva cominciato ad «addolcire» la sua velocità grezza, tramutandola in quell'abilità che doveva dargli il titolo nel 1970, purtroppo dopo la sua morte.

Anche in Peterson si avvertono segni di una maggiore ocularità, dopo che lo svedese ha dimostrato di potere allungare il passo abbastanza per vincere. Gli occorsero quaranta corse di F. 1 prima di aggiudicarsi il GP di Francia nel 1973, poi in quella stagione vinse tre degli ultimi quattro Grandi Premi con la Lotus 72 John Player e si piazzò ter-

# RONNIE non ama la SVEZIA «livellata»

CONTINUAZIONE DA PAG. 10

grado di mettere a punto la 72 sotto ogni aspetto, e penso veramente che non sia colpa mia se la nuova 76 non va. Accadde lo stesso con la March 721X. E' molto diffusa l'impressione che la vettura nuova sia assai superiore alla 72 — dice Ronnie — ma purtroppo certe parti non funzionano bene come nella 72».

Ha aggiunto che acquisisce molta più esperienza, in fatto di prove e di sviluppo, con Chapman, Bellamy e Warr alla Lotus. «Con la March provavamo di rado, per via di problemi economici, e penso che questo abbia influito negativamente sulla 721X».

Come ogni pilota che è stato alla Lotus prima di lui, Peterson ammira l'indubbia genialità di Chapman, ma a volte trova difficile tenere il passo con la forza della sua personalità. «Andiamo molto d'accordo — spiega — o per lo meno, non ci siamo ancora presi a pugni...». Così dicendo sorride. «E' veramente un progettista fantastico ed è comprensivo, quando ci pensa, ma purtroppo è sempre troppo indaffarato con altre cose. A me piacerebbe che mi fosse sempre a fianco. Altre persone, naturalmente, collaborano al suo lavoro, ma nessuna lo vale».

Quando gli ho chiesto se nella scorsa stagione c'era tensione in squadra, quando il campionato si allontanava da Fittipaldi e lui, Peterson, vinceva Grandi Premi. «Tensione? — ripete? con aria perplessa, senza capire o non volendo capire. — «No, credo che Emerson biasimasse Colin per aver perso il campionato, ma penso soprattutto che non fosse proprio lui a farlo... dovevano tutti trovare una scusa per il fatto che Fittipaldi non riuscisse a vincere. Secondo me il titolo gli è sfuggito per l'incidente a Zandvoort, più che per altri motivi, perché influi negativamente su due o tre gare successive. In Austria fu molto sfortunato, ma credo che anche se avesse vinto a Monza, non avrebbe fatto molta differenza e ora sappiamo che effettivamente non ne fece. Le sue possibilità di vincere le altre gare, l'anno passato, erano tanto scarse che a mio avviso la questione non esisteva neppure e Colin aveva l'impressione che Emerson se ne sarebbe andato comunque, per cui perché lasciarlo vincere, se doveva andarsene, mentre io sarei rimasto per l'anno successivo... Penso che sia stato questo a non fargli pensare neppure lontanamente di permettere a Emerson di superarmi a Monza».

Ovviamente Peterson si sente ancora un poco perplesso per la

situazione venuta a crearsi verso la fine della scorsa stagione, però ha sempre un debole per Fittipaldi e dice: «Ickx ed io andiamo molto d'accordo, in squadra non ci sfidiamo a vicenda, non abbiamo niente l'uno contro l'altro, però Emerson mi era molto simpatico l'anno scorso nel team e ora mi è forse ancora più simpatico. Con tutto questo, Jacky ed io andiamo d'accordo».

Peterson ha un hobby di una semplicità irritante: i pesci d'acqua salata. «L'anno scorso passai molto tempo a interessarmene — racconta — tenendo acquari in casa. E' un hobby che rilassa e mi diverto a passare molte ore davanti all'acquario a guardare quei pesciolini». Stando all'ultimo conteggio, ne aveva tredici e ora sta montando un'acquario più grande nella sua casa a Maidenhead.

vicino all'aeroporto e quindi comodo per spostarsi in tutta l'Europa e in America. Pago le tasse inglesi e mi va benissimo, tanto più che sono comunque inferiori a quelle svedesi...».

Ronnie non ha sposato la sua deliziosa ragazza svedese, Barbro, e non ha intenzione di farlo in un prevedibile futuro. «Non ne ho avuto il tempo — dice — o, comunque, è la mia scusa...». In tono più serio ammette che non si preoccupa per il fatto che le corse e i loro impliciti pericoli non si mescolino bene con le responsabilità della vita coniugale. «Non è quello — spiega — ma siamo felici, vivendo insieme come facciamo. Secondo me, è più moderno fare così e in fondo un pezzo di carta non significa niente».

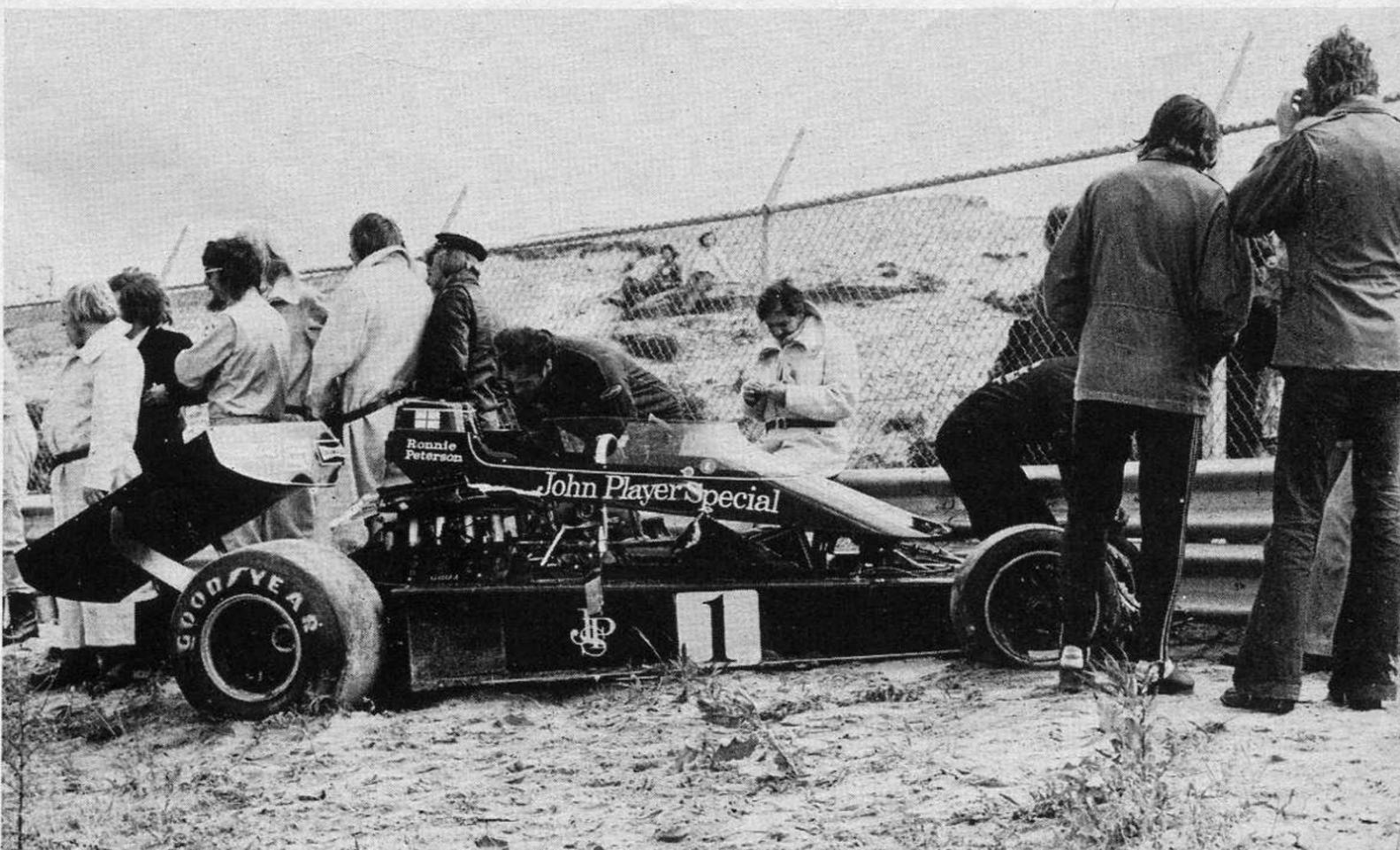
Il suo contratto di due anni con il Team John Player Lotus scade al termine del 1974 e que-

per la Can-Am. «Impossibile, per via del mio contratto con la Lotus».

Quando ho ribattuto che Ickx non pilotava soltanto Lotus, Ronnie ha risposto: «Sì, ma io non sono Jacky. Gareggio per la Lotus in esclusiva, però mi hanno promesso che probabilmente più avanti nella stagione farò qualche gara turismo».

Alla fine dello scorso anno sembrava di moda abbandonare le competizioni e quando ho chiesto a Ronnie se pensava mai a un ritiro mi ha risposto. «Per niente. Finché correre mi diverte quanto mi diverte adesso, e finché avrò buone guide, non lascerò le corse».

Se vincessimo il titolo mondiale, gli ho chiesto, diventerebbe un campione estroverso tipo Stewart o preferirebbe diventare un po' come Hulme, cioè stare lontano dalla scena pubblica? mi



ZANDVOORT - E' appena accaduto l'incidente occorso a Peterson a Zandvoort, durante le prove di pneumatici prima del G.P. d'Olanda. La pista era cosparsa di un sottile strato di sabbia perché tirava vento e Peterson si è trovato nei guai nel settore velocissimo del circuito, prima della nuova chicane. Come si sa, ha superato tre reti di sicurezza prima di finire contro il guard-rail. Che le conseguenze di quell'incidente non siano state gravi al suo equilibrio psicofisico, come si diceva, lo ha dimostrato nella maniera più chiara il risultato di Francia

Ronnie dà l'impressione di essere una persona assolutamente semplice, priva di complicazioni, ma viene fatto di chiedersi se sa proprio tutto ciò che dovrebbe sapere. Si può citare un vecchio detto: «Se riesci a tenere la testa a posto, quando tutti attorno a te la perdono, è probabile che tu non sappia ancora che cosa è successo».

Clark e Stewart abbandonarono l'Inghilterra per sfuggire alle tasse e più recentemente Hunt e Scheckter hanno preso la residenza in Spagna per lo stesso urgente motivo. Eppure Peterson, che è svedese, preferisce vivere in Inghilterra, nonostante l'entità delle somme che deve ricevere dalla John Player e dalla Duchams. Perché in Inghilterra?

«Uno, perché l'Inghilterra mi piace molto — spiega. — Ho casa a Maidenhead, che è molto

sto pilota che «imprime il ritmo» nelle gare ha già avuto grosse proposte per il futuro da altre Case. «Molta gente si è messa in contatto con me, ma non penso di lasciare la Lotus perché mi ci trovo proprio bene, anche se per ora la nostra stagione non è stata buona». Parlavamo al mattino del GP di Monaco, poche ore prima che Ronnie andasse in pista e vincessimo la corsa, facendo risalire le azioni della Lotus.

«Sono sicuro che rimedieremo, come si fa sempre alla Lotus, quando ci sono problemi con una vettura nuova e appena sarà a punto vinceremo tutte le gare — assicura».

A Monaco correva voce che Penske gli avesse offerto un contratto per pilotare la nuova Penske grand prix l'anno prossimo, ma Ronnie dice che l'offerta era

ha risposto: «Dipende dalla vittoria nel campionato e dal luogo ove potrei organizzare la mia vita. Se tornassi in Svezia, va tutto bene essere un divo ma dura poco, dopo si deve scendere dal piedistallo. In Svezia la gente non ha simpatia per chi le è superiore... Laggiù il sistema è molto socialista. Tutti vogliono essere allo stesso livello. Se si comincia a fare una cosa, e la si fa bene, fino a un certo momento tutti approvano. Poi, quando arrivi al livello massimo, vogliono mettere in luce qualcun altro e così ti fanno retrocedere. Penso dunque che se, alla conclusione, andassi a vivere in Svezia, sarei di nuovo un normale Ronnie Peterson e non un divo... ma forse se vivessi altrove conserverei la mia fama e il mio prestigio...».

e. s. y.

**6 giorni SPRINT**

Una suggestiva  
avance tecnica  
(in tema  
aerodinamico)  
nel M. Marche

# ZANZE mangia

**KNITTELFELD** - L'estate incom-  
bente ha risvegliato, dai prati e  
dalle foreste che circondano il  
circuitto di Zeltweg, milioni di  
zanzare e moscerini. Sono qua-  
si delle nubi fitte, a momenti, ed  
è in mezzo a questa miriade di  
insetti che le velocissime mac-  
chine della mille chilometri au-  
striaca hanno fatto le prove e  
la corsa, sul velocissimo traccia-  
to dell'Osterreichring.

E' stata una ecatombe, un  
massacro immane che ha priva-  
to per qualche giorno gli uccel-  
li della zona dei loro pasti re-  
golari. E speriamo che gli eco-  
loghi non se ne siano accorti,  
altrimenti chissà quali e quan-  
te altre proteste verranno ele-  
vate contro le corse automobi-  
listiche!...



L'Alfa di Merzario, la Gulf di Bell, la Matra di Larrousse, la Cnevron di Hine, la Ligier Maserati di Chasseuil e la Porsche Martini Turbo di Schurti: sei protagonisti della 1000 Km d'Austria e sei modi diversi di « prendere » zanzare e moscerini. Franco Lini ha tratto interessanti spunti tecnici da questa ecatombe di insetti



# Le ZANZARE cavalli

Una strage che ha avuto tuttavia un aspetto positivo, perché è stato proprio grazie agli innumerevoli «cadaveri» di zanzare e moscerini, spiacciati contro le carrozzerie delle macchine, che abbiamo potuto effettuare dei rilievi abbastanza interessanti e significativi sulle forme delle varie macchine, e quindi sulle loro caratteristiche aerodinamiche peculiari. Zanzare e moscerini, immolati alla velocità, ci hanno fornito la prova visiva, evidentissima, di quali sono i punti di maggior impatto del flusso d'aria, macchina per macchina, quasi che il circuito di

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 18



CONTINUAZIONE DA PAG. 17

Zeltweg si fosse trasformato in una immensa «galleria del vento» e gli animaletti avessero sostituito i fili di lana che usano i ricercatori per le loro osservazioni.

Meglio, persino, perché le condizioni di queste «prove» sono state quelle effettive di utilizzo, ed i «fili» — in questo caso — hanno conservato la posizione effettiva anche quando sono cessati gli effetti della velocità, cosa che non accade nelle prove sperimentali al tunnel.



Un buon esempio di musetto sfuggente è dato dalla BMW di Muller-Perschl: e lo si può vedere chiaramente da come i moscerini, che possono essere paragonati a filetti fluidi sono stati «immolati» all'Osterreichring nella competizione

Ciò ha reso possibile, e lo potete osservare sulle nostre fotografie, un giudizio abbastanza significativo, atto a stabilire una graduatoria di efficienza aerodinamica che si può riassumere così:

● Tra le macchine sport prototipo da tre litri la migliore è senza dubbio la GULF, nettamente, seguita dalla MATRA SIMCA e dalla ALFA ROMEO;

● Tra le sport da due litri la migliore è la CHEVRON, seguita dalla KMW;

● Tra i prototipi a carrozzeria chiusa, PORSCHE Turbo e LI-GIER Maserati sono praticamente sullo stesso piano.

Lasciamo perdere le macchine da due litri e quelle a carrozzeria chiusa e vediamo quali sono stati i risultati dell'eccidio di moscerini sulle sport migliori.

Premettiamo che, ovviamente, le nostre considerazioni non vogliono e non possono avere nessun valore scientifico, esatto. Quindi, per favore, nessuno dei tecnici che eventualmente legga queste righe arricci il naso. Inutile venirci a raccontare un sacco di belle cose scritte sui libri e che possano dare a quel che vi diremo più avanti la patente di pressapochismo: lo sappiamo. Tuttavia spero sia evidente an-

che ai supertecnici che il segno lasciato su una superficie da una zanzara che vi si schiaccia e vi rimane, possa essere interpretato in maniera precisa. Se il segno è netto, ciò vuol dire che vi è stato impatto diretto, perpendicolare; se il segno è sfuggente vuol dire che l'impatto è avvenuto in condizioni differenti, cioè che in quel punto della macchina l'aria non ha trovato un ostacolo verticale, ma che ha potuto seguire la forma in maniera più fluida. Questo è chiarissimo a tutti.

Sulla GULF di segni netti, indici di «muro», ce ne sono pochini. Solo i bordi della bocca che serve a convogliare aria al radiatore, sono macchiati in questo modo. Il resto delle zone macchiate è costellato di segni ad andamento sfuggente, vale a dire che effettivamente la forma della macchina è tale da assicurare una buona penetrazione nell'aria. Quel che è ancor più importante è che sulla Gulf anche i pur eccellenti segni sfuggenti sono limitati a pochissime zone, cessando quasi subito.

Sulle MATRA SIMCA si ha pressapoco lo stesso fenomeno, ma le zone macchiate sono più estese, e le zone di impatto diretto più grandi. L'andamento delle macchie è tale da indicare una buona forma, ma nel complesso è inferiore a quella della Gulf.

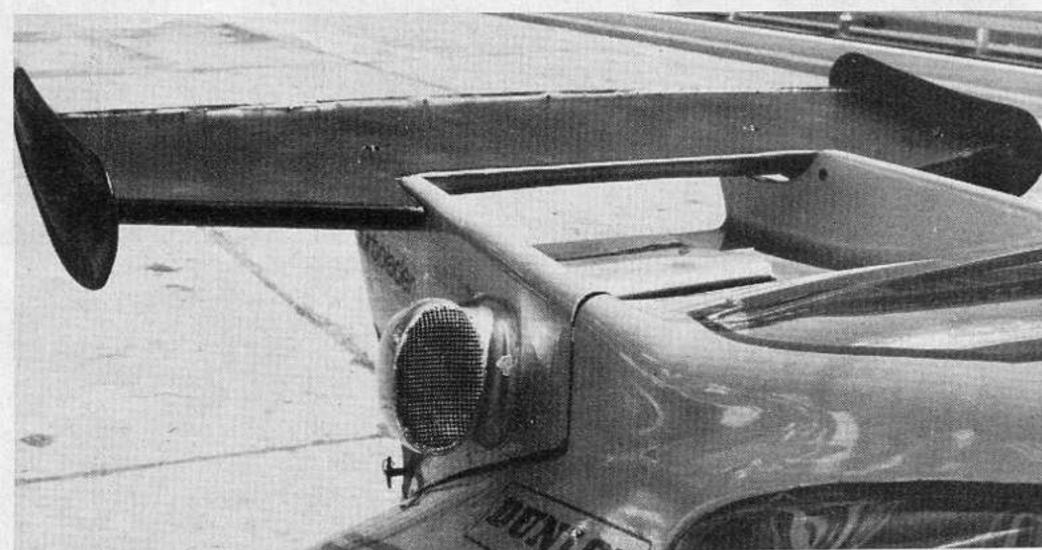
E veniamo infine all'ALFA ROMEO. Già visivamente più «massiccia» in altezza e volume, delle sue antagoniste, l'Alfa Romeo è decisamente la meno filante dal punto di vista aerodinamico. Se osservate bene il tipo di segni lasciati dai moscerini sulla Alfa

dietro il pilota, quella che chiude l'abitacolo ed inizia la zona del motore e della «cupola» posteriore.

Su questa parete verticale, vero e proprio muro, i moscerini di Zeltweg si sono schiacciati nettamente, perpendicolarmente, senza possibilità di sfuggire. Ciò significa che il flusso d'aria arriva in questa zona direttamente, senza essere stato deviato da appropriate forme anteriori, e che naturalmente andando a sbattere in questo modo agisce come un potente freno, per via di quella trasformazione da ele-



Ecco invece dove sono finiti i moscerini sulle carrozzerie delle Alfa Romeo: oltre alla parte bassa del muso hanno imbrattato in questa maniera anche il casco del pilota e la parte anteriore-superiore del cupolone



Ecco un eccellente particolare dell'alettone della Porsche-Turbo con la presa d'aria a manichetta, ora affinata, così come si è visto all'Osterreichring

Romeo, vedrete che le zone a macchie «pulite» sono abbastanza estese, e che si accompagnano ad altrettanto estese zone a macchie sfuggenti. Il tutto vi può indicare come le zone di resistenza aerodinamica, sull'Alfa Romeo, siano più estese che sulle altre macchine. Quel che però è addirittura preoccupante è che, oltre alla zona anteriore, già abbastanza a «muro», ve ne sia una molto estesa, altrettanto a muro, nella parte mediana della macchina, una zona che non soltanto non esiste sulle altre, ma che è di area notevole. E' quella verticale, che è immediatamente

mento gassoso in elemento solido che subisce l'aria con l'aumentare della velocità.

E' facile immaginare quali siano le conseguenze, sul piano pratico, di siffatta situazione. La resistenza all'avanzamento offerta da questa zona (quasi un metro di larghezza per una altezza di una quindicina di centimetri (!) è paurosa. Diciamo che assorbe una ventina di cavalli difficile fare il conto, ma lo spreco di potenza deve essere rilevante, comunque. Poi c'è da considerare gli effetti negativi collaterali.

Sappiamo che una delle obie-

zioni che verranno avanzate è che, disponendo di tanta potenza, e visto che le velocità massime sono risultate pressoché uguali a quelle delle altre macchine, di certo i tecnici della Alfa Romeo si sono preoccupati di più di ottenere forme capaci di dare eccellente stabilità, e soprattutto buonissima aderenza al treno motore. Vero, e buono; come abbiamo potuto constatare parecchie volte. Tuttavia la esistenza di questa parete verticale a metà macchina, oltre che a richiedere un dispendio di potenza in funzione dell'avanza-

mento, a mio avviso provoca anche effetti negativi ai fini proprio di quella utilizzazione delle forme in funzione della stabilità che sarebbe stato l'obiettivo ricercato.

Il flusso d'aria che va a sbattere perpendicolarmente su questa sezione verticale deve poi essere smaltito in qualche modo. Ed è presumibile che avvenga con la formazione di vortici che non possono non essere dannosi anche agli effetti delle pressioni aerodinamiche ricercate ai fini della stabilità. Certamente poco felice in quanto a coefficiente di penetrazione, quindi, la attuale forma delle Alfa Romeo 33 non deve proprio essere ideale nemmeno sul piano delle altre funzioni che sono richieste dalle forme esterne di una macchina da corsa.

A mio avviso la eliminazione del parabrezza nella parte di sinistra, e la diminuzione in quella di destra, hanno accentuato questo fenomeno negativo, che in ultima analisi si traduce in uno spreco di potenza disponibile. Le zanzare di Zeltweg sono state, con tutta evidenza, mangiatrici di cavalli, annullando in parte il vantaggio che i motori dodici cilindri Alfa Romeo hanno su quelli avversari.

Molto atteso il debutto del nuovo motore 16 valvole per l'A-310

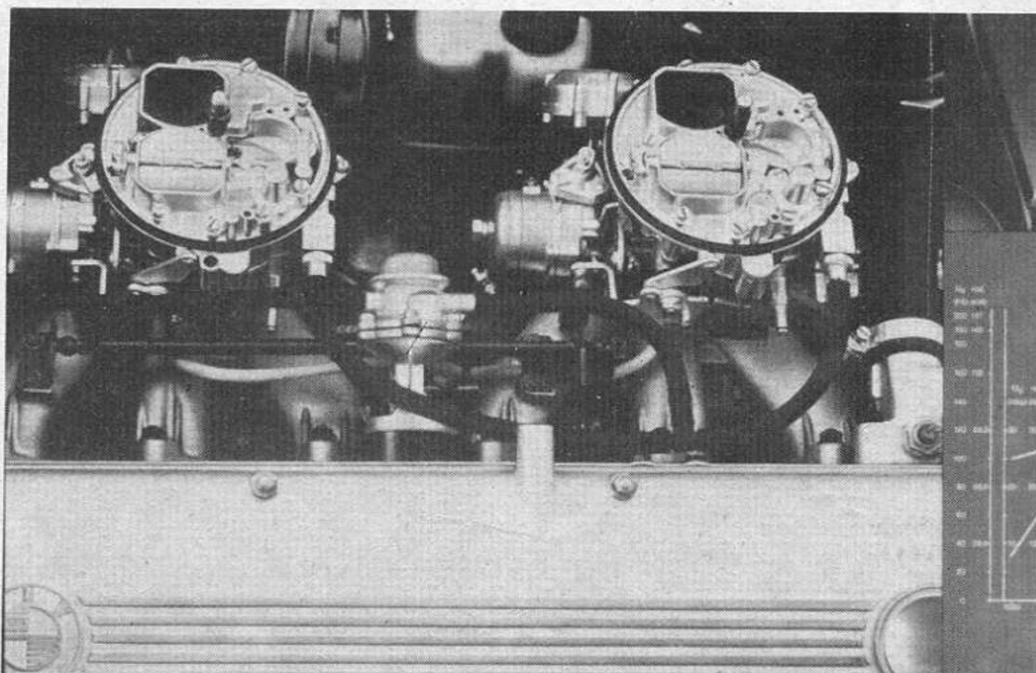
# L'anti STRATOS Renault

Battuto al Criterium Neve e Ghiaccio, Bernard Darniche confessava pubblicamente ciò che la maggior parte degli osservatori dicevano a bassa voce: «La berlinetta resta certamente la migliore vettura da pista dove non c'è bisogno di una potenza eccessiva, essendo di primaria importanza la maneggevolezza e l'aderenza, ma in un rally su strada asfaltata, essa comincia a mancare di cavalli in rapporto a una Lancia Stratos o ad una Porsche Carrera... Sarà necessario che lavorino alla Renault»;

Effettivamente alla Renault lavoravano già da sei mesi — lo studio del nuovo motore è iniziato nel giugno 1973 — e si sarebbe dovuto, d'altronde, vedere il debutto del nuovo motore sul prototipo A 310 inizialmente affidato a Jean Luc Thérier e finalmente pilotato da Jean-Pierre Nicolas nella Ronde Cévénole. Un leggero ritardo nella realizzazione e una manchevolezza meccanica minore ne avevano ritardato la prima uscita, ma si sapeva già da allora, in modo ufficialmente ufficioso, che un motore quattro cilindri a quattro valvole per cilindro esisteva.

## Non « nuovo » ma « evoluzione »

Ma l'807 G, secondo il suo nome di repertorio in catalogo, non è tuttavia una novità assoluta, ma piuttosto una evoluzione del motore della Renault 16 che apparve nel 1965 con una cilindrata di 1470 cmc. La versione TS presentata tre anni più tardi denunciava la cilindrata di 1565 cc. e la potenza era cambiata da 55 a 83 cavalli DIN; ed è sempre quel medesimo blocco che fu poi montato sulle Renault 12 Gordini, le Alpine A 110 a 175



Particolarmente compatto appare il nuovo 4 valvole 1800 Renault Gordini, ora già pronto per le prime prove su strada. Con questo motore i francesi sono pronti a controbattere l'avanzata Porsche-Stratos-Fiat nei rallies

ed anche a 180 cavalli, a seconda che le versioni erano o no preparate per le competizioni.

Questa nuova versione di 1774 cc di cilindrata (82 x 84 mm), è annunciata con più di 200 cavalli a 7.500-8.000 giri stante che si tratta di una alimentazione ottenuta con due carburatori doppio corpo orizzontali Weber (45 mm), o con una iniezione Lucas (sistema a ghigliottina), quest'ultimo sistema essendo più particolarmente destinato alle vetture destinate ai circuiti.

Essendo il restante della stagione destinato alla sua messa a punto, dovrebbe dare il cambio ai motori preparati da Mignotet sulle Alpine-Renault A 110 e A 310 fin dall'inizio della prossima stagione, così come sotto il cofano delle Renault 17 che hanno ormai un programma sportivo su strada, ricalcato su quello delle berlinette alle quali, molto

naturalmente, la A 310 si appresta a succedere.

D'altronde, fedele alla politica adottata dopo la creazione della società Renault-Gordini a Viry-Chatillon, nei pressi di Parigi, questo motore sarà messo in commercio fin dalla fine di quest'anno.

## Moderno e leggero

Questo motore relativamente leggero (circa 100 kg) è, ben inteso, di concezione moderna con il blocco cilindri in alluminio fuso a pressione, con una testata in lega leggera. Ben inteso è sulla testata che è stato fatto il maggior lavoro. Fin da ora omologata, questa testata a quattro valvole per cilindro inclinati a V, è ispirata a quella del V-6 2 litri che equipaggia il prototipo. Lo stesso dicasi del sistema di distribuzione (doppio albero a cammes in testa), sistema ancora una volta azionato da catena e non da cinghia dentata, e con una lubrificazione che viene assicurata o da un carter tradizionale, oppure secco.

L'albero motore è molto ben bilanciato e su cinque supporti (peso 15,5 kg). L'807 G è realizzato a Viry-Chatillon che è diventata una sezione staccata per le corse della Regie Renault.

Bisognerà dunque attendere la ripresa della stagione in settembre per conoscere le reali possibilità di questo motore nei riguardi della concorrenza più diretta, in particolar modo Lancia Stratos e Fiat che sta sperimentando con buoni risultati un motore a sedici valvole; ma tenuto conto delle qualità della berlinetta e della Renault 17, si può prevedere una lotta ad « armi pari » particolarmente dura.

Jacques R. Jaubert

## L'identi-kit

4 cilindri in linea - 1774 cc (alesaggio 82 mm, corsa 84 mm)  
- doppio albero a cammes in testa azionato da catena - monoblocco in alluminio - testa in lega leggera con 4 valvole per cilindro disposte a V - albero motore a cinque supporti - raffreddamento ad acqua.

Alimentazione o con due doppi corpo Weber da 45 mm o a iniezione indiretta, Lucas, con doppie pompe elettriche Bendix - Lubrificazione a carter secco o tradizionale con pompa a rotore e radiatore olio.

Accensione Ducellier - equipaggiamento elettrico a 12 volts - rapporto di compressione 11,8:1 - potenza più di 200 CV DIN a 7500 o 8000 giri (secondo le versioni).

Piloti,  
per la vostra sicurezza tute FPT NOMEX colorate, sottotute, guanti, calze, scarpe e caschi delle migliori marche e tutto l'equipaggiamento sportivo. Assortimento e abbigliamento per il dopo corsa. Visitateci