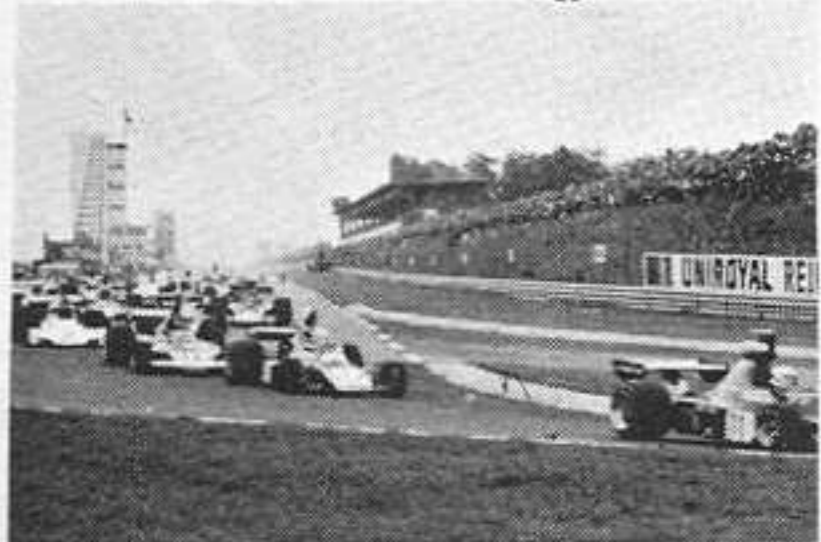


**LEGGETE
SUBITO**

**Le F. 1
sui rings**



SERVIZIO DA PAG. 6

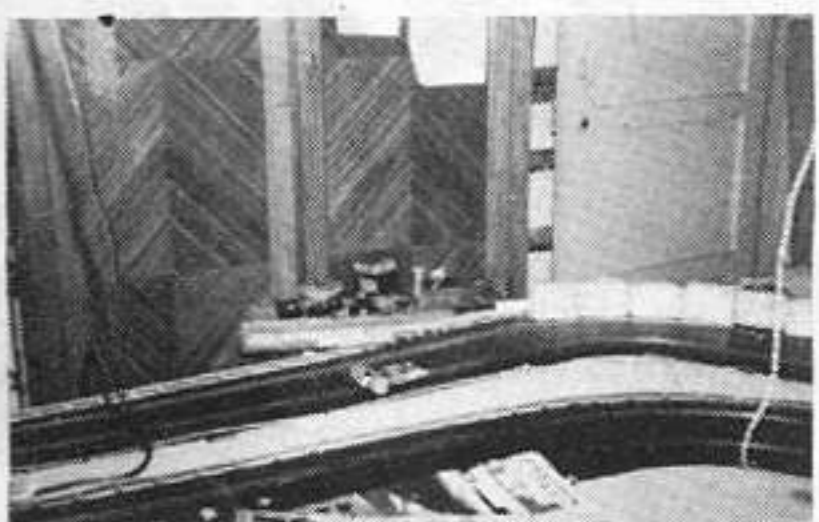
ECCO il V8/Blog Scans REGOLAMENTO del TOTOSPRINT '74

ART. 1 - Il settimanale AUTOSPRINT indice un concorso pronostici che ha, quale fine ultimo, lo scopo di indicare quale sarà il vincitore del Campionato Mondiale piloti di Formula 1 e la classifica finale degli undici piloti che sono nominati sulla SCHEDA-CONCORSO.

ART. 2 - Al concorso potranno partecipare tutti i lettori del settimanale e tutti i Soci del Club AUTOSPRINT italiani e stranieri residenti in Italia. Tutti i concorrenti dovranno indicare sulla scheda-concorso nome, cognome ed esatto indirizzo; i soci del Club dovranno anche indicare il numero della tessera sociale per l'anno 1974.

ART. 3 - La scheda-concorso del TOTO FORMULA 1 è composta, richiede cioè l'indicazione dei punteggi che i piloti nominati riporteranno nei cinque Grandi Premi restanti e l'indicazione del PUNTEGGIO FINALE di

IL PREMIO



**LE MANS
slot**

SERVIZIO A PAG. 62



**19 DOMENICHE
SPRINT**

57 KARTING

**58 TUTTE
SPRINT**

**64 POSTA
ESPRESSO**

**66 MARKET
AUTO**



ciascuno di questi piloti, fra i quali indubbiamente uscirà il Campione del Mondo 1974.

ART. 4 - Le schede concorso saranno TRE e saranno rispettivamente stampate su AUTOSPRINT nelle settimane che precedono l'effettuazione del G.P. di Germania, del G.P. d'Austria e del G.P. d'Italia, ovvero sul n. 31 del settimanale per il G.P. di Germania, sul n. 32 per il G.P. d'Austria e sui numeri 33/34, 35 e 36 per il G.P. d'Italia. Ciascuna di queste schede avrà un diverso valore di valutazione in caso di spareggio per la proclamazione del vincitore, per cui i partecipanti avranno tutto il vantaggio ad iniziare le votazioni con la prima delle schedine su citate.

ART. 5 - La SCHEDA-CONCORSO N. 1, quella cioè che verrà pubblicata in occasione del G.P. di Germania, per ESSERE RITENUTA VALIDA dovrà essere spedita alla speciale segreteria AUTOSPRINT ENTRO E NON OLTRE IL 3 AGOSTO 1974. LA SCHEDA-CONCORSO N. 2 (relativa al G.P. d'Austria) dovrà essere spedita ENTRO E NON OLTRE il 16 AGOSTO 1974; la SCHEDA-CONCORSO N. 3 dovrà essere spedita ENTRO E NON OLTRE IL 5 SETTEMBRE 1974. Delle spedizioni nei termini FARA' UNICAMENTE FEDE IL TIMBRO POSTALE.

ART. 6 - Per ogni posizione in classifica esattamente pronosticata, al concorrente verrà attribuito 1 (UN) PUNTO. Verrà dichiarato vincitore del concorso il concorrente che avendo, CONDIZIONE SINE QUA NON, ESATTAMENTE PRONOSTICATO IL VINCITORE DEL



CAMPIONATO MONDIALE, avrà nel contempo totalizzato il maggior numero di punti.

ART. 7 - In caso di parità di punteggio fra due o più concorrenti, verrà data la preferenza (ecco l'importanza di votare tempestivamente le schede-concorso) al concorrente che avrà totalizzato il maggior punteggio pronosticandolo sulla scheda n. 1. Se nessun concorrente l'avrà pronosticato sulla scheda n. 1 si prenderanno in esame i risultati della scheda n. 2 e se ancora nessun concorrente avrà raggiunto il punteggio maggiore su quella scheda, verrà presa in esame la scheda n. 3. In caso di ulteriore parità dopo i successivi esami delle schede n. 1, 2 e 3, verrà data la preferenza al concorrente che con il campione del mondo, avrà esattamente pronosticato anche il secondo classificato. Perdundo la parità, per lo spareggio sarà necessario avere

esattamente pronosticato primo, secondo e terzo classificato, e così via.

ART. 8 - I concorrenti potranno partecipare con una o più schedine per ciascuna delle emissioni. Dette schedine, comunque, dovranno essere ritagliate dal settimanale AUTOSPRINT e non fotocopiate o riprodotte in qualsiasi altra maniera.

ART. 9 - Data l'importanza del premio in palio, saranno considerate nulle, e conseguentemente cestinate le schedine che:

- porteranno cancellazioni, abrasioni o correzioni;
- non saranno ritagliate da AUTOSPRINT, e quelle incomplete;
- non porteranno l'esatta indicazione delle generalità e dell'indirizzo del concorrente;
- non saranno state spedite entro i termini indicati nell'art. 5 del presente regolamento.

ART. 10 - Non potranno partecipare al concorso i dipendenti dell'Editoriale il Borgo, né quelli della Poligrafici il Borgo. Saranno esclusi anche i loro parenti diretti.

ART. 11 - IL PREMIO FINALE del TOTO formula 1 è costituito da una MATRA-SIMCA BAGHEERA che verrà assegnata al vincitore del concorso. Non sono previsti premi di consolazione.

ART. 12 - Tutte le schede-concorso che perverranno, verranno scrutinate dai componenti di un apposito comitato redazionale, alla presenza di un funzionario dell'Intendenza di Finanza.

ZUMM (brev.)

scarico-idea
salva paraurti
nuovo da

completo del
kit di montaggio
a lire 9.900

n/ **ANSA**
marmitte

41034 Finale Emilia
Telef. (0535) 98031/32
Telex: 52113 ANSA



per la RENAULT 5



DOVE

corriamo domenica



La CERAMICA SANTERNO di IMOLA

Vi presenta le manifestazioni in programma per la prossima settimana

AGOSTO

Le corse in calendario dal 23 al 29 agosto in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATO
23-25	Continental 5000	Stati Uniti	Circuito Road America di km 6,437		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Brian Redman (Lola) media 199.153 kmh
24-25	Corsa a Road America	Stati Uniti	Circuito Road America di km 6,437		●●● Can Am	Velocità in circuito	Mark Donohue (Porsche 917- 30) media 183.312 kmh
24-25	G.P. delle Nazioni	Germania	Circuito di Hockenheim di km 6,789		●●● Camp. europeo Marche 2 litri	Velocità in circuito	Nei 1973 il GP era riservato alle vetture GT ed è stato vinto da Regazzoni su Pan- tera.
24-25	Salita di Pertuis	Francia			●●● tg	Velocità in salita	
25	G.P. del Mediterraneo	AC Enna	Autodromo di Pergusa di km 4,800	ore 15 ore 18.30	●●● Camp. europeo F. 2	Velocità in circuito	J.P. Jarrot (March BMW) in 1.23.53.5 media 207.907
25	Yankee 400 Michigan	Stati Uniti			●●● stock-car	Velocità in circuito	
25	To be Advised	Canada			●●● FA FB	Velocità in circuito	
25	Corsa a Mallory Park	Gran Bretagna			●●● FB	Velocità in circuito	
25	Sontagbergsrennen	Austria			●●● tg	Velocità in salita	
25	Autocross di Bleharies	Belgio			●●● tg	Autocross	
25	Rallycross Arendouk	Belgio			●●●	Rallycross	
25	Trofeo Citta dei Mille	Scud. Citta dei 1000 Santamonica S.p.A	Autodromo Santamonica di km 3,300	ore 14.30	● T2 F. Italia	Velocità in circuito	Mario Casoli (De Tomaso Pantera) media 197.662 kmh
25	Gubbio-Madonna della Cima	AC Perugia	Totale km 4.150	Ore 15.30	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Scud. (March 2000) in 2.06 4.44 media 118.158 kmh
25	Coppa Tommasi	AC Lecce	Via del Mare Lecce	ore 9 ore 12	● tg	Accelerazione	
26	Corsa a Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch di km 4,265		●●● F.5000, T1	Velocità in circuito	Pilette (Chevron B21) in 49 29.1 media 156.750 kmh
27-31	Total Rally	Sud Africa	Rally		●●●		Cowan Vrysen (Mitsubishi)
28	Salita Bien Parecida	Spagna			●●● tg	Velocità in salita	
28	Trofeo Cadetti Agip	SIAS Monza	Pista junior Monza di km 2,405	ore 21 ore 23	● F. Monza	Velocità in circuito	M. Roser (Darr) in 25.50" media 197.042 kmh
28-19	Rally Baltico	Germania			●●● Camp. europeo condutt. rally	Rally	Behret Pitz (Porsche Carrera) in 2.21.04
29-31	Rally di S. Martino di Castrozza	Ca. S. Martino	S. Martino di C. S. Martino di C. totale km 1000	ore 22 (29) ore 8,30 (31)	●●● Camp. europeo condutt. rally		Munari Mammucì (Lancia Fulvia HF) in 4.31.50

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA 25 agosto. GARA A PERGUSA - annullata.



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, naturalmente nei giorni delle corse (sabato e domenica). TELESPRINT, la rubrica di tutte le corse minuto per minuto, è un servizio per i lettori di AUTOSPRINT.

La 24 ORE TURISMO di SPA ha confermato certi «controsensi»

IL LIMITE al pericolo

Copyright per l'ITALIA

AUTOSPRINT

presenta

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di

Ritorno ancora, benché sia ormai lontana, alla 24 Ore di Francorchamps, che si concluse senza incidenti mentre nell'insieme dei dieci precedenti anni la corsa in questione si era rivelata la più «omicida» di tutte. E' forse semplicemente questione di fortuna? In effetti le uscite di strada e le lamiere contorte non sono mancate. Ma allo spirito moderno non piace credere al caso e cerca delle spiegazioni razionali agli avvenimenti.

Sapendo che da un anno all'altro, la 24 Ore belga non era più aperta alle vetture del gr. 2, ma alle vetture piuttosto vicine al gr. 1, ci si trova automaticamente portati a vedere fra i due fatti una relazione di causa ed effetto. Tuttavia sarebbe difficile ammettere che un rallentamento di una trentina di chilometri all'ora delle vetture più rapide in pista, e anche una riduzione equivalente della differenza di velocità fra le vetture più

In effetti, le attitudini dell'uomo sono stabili. Ciò vuol dire che un conduttore forzato dalla moderazione sull'autostrada, per il fatto stesso del limite di velocità che gli è imposto, rimane moderato quando ritorna alla strada normale o alla circolazione. E tale è, senza dubbio, il fenomeno che ha potuto verificarsi alla 24 Ore di Francorchamps, dove l'eliminazione della prestazione esacerbata sul piano meccanico si è tradotta, secondo un processo psicologico fra i più semplici, in una minore eccitazione degli spiriti e quindi meno parossismo nel pilotaggio.

Crederei più particolarmente ancora all'effetto diretto di una disposizione facente parte della definizione della vettura ammessa alla 24 Ore di Francorchamps, cioè la proibizione di modificare il sistema di frenaggio di origine. A prima vista, opporsi così ad un supplemento di sicurezza sembrava aber-

della Liegi-Roma-Liegi, dove l'incidente mortale era frequente. Il merito assoluto dell'avventura era il passaggio contro il cronometro del passo del Gavia dell'epoca, una pista ad un'unica corsia che per qualche chilometro si allungava senza alcuna barriera di protezione lungo un precipizio profondo 800 metri (e tre tornanti dovevano essere superati in parecchie manovre: avanti, marcia indietro, marcia avanti, marcia indietro sul bordo del vuoto). Ma questo colle che rappresentava il culmine del rischio non vide mai il minimo incidente, nemmeno benigno. Tale è il potere del pericolo che salta agli occhi: cessa di essere tale.

D'altra parte, quella che chiamerei la sicurezza passiva dei circuiti, cioè l'insieme delle infrastrutture atte ad attenuare efficacemente le conseguenze dell'incidente che si è prodotto, hanno per inevitabile aspetto di portare il pilota a correre dei rischi ancora maggiori, cioè che moltiplica le uscite



Dopo il suo urto al primo giro del Gran Premio di Germania, la Ferrari di Niki Lauda è stata prontamente spostata nella parte interna della pista, in attesa di essere recuperata. Date le notevoli «distanze» del «Ring», Carlos Reutemann (a destra) si spostava per i box in bicicletta. Con una bella gara, Carlos era 3.



rapide e le più lente, possano dare tali risultati. Ma non è impossibile che l'abbandono del gr. 2 abbia esercitato una tale azione direttamente.

Abbiamo, in effetti, sotto gli occhi l'esempio permanente del limite della velocità sulle autostrade che si riflette come miglioramento apprezzabile nella statistica degli incidenti quando essa non può eliminare, in sé, che i rarissimi incidenti che si sarebbero prodotti ad una velocità superiore e che non si sarebbero prodotti in nessun caso ad una andatura minore. Appare in effetti che il limite di velocità sulle autostrade si traduca in una netta diminuzione degli incidenti in circolazione urbana, cosa che sembra inspiegabile a prima vista, ma che non di meno trova una molto semplice spiegazione nell'influenza del limite di velocità su autostrada sul comportamento generale dell'utente.

rante. E durante le prove, i piloti hanno fatto a gara a lamentarsi di non disporre di un frenaggio paragonabile a quello al quale si erano abituati. Ma il sapere che non potevano più contare su freni così efficaci e che dovevano persino averne cura, li avrà immancabilmente condotti a non sollecitarli esageratamente, cioè ad adottare una guida più oculata e molto al di qua del limite. E' il vero aspetto del problema della sicurezza nelle corse che appare in questo modo. Il tracciato del circuito, lo stato del suolo, i bordi della pista, riservano un certo numero di pericoli latenti, ma è l'attitudine del pilota che si concretizza nel suo inseguimento delle prestazioni-limite.

Ciò vuol dire che il più sicuro ostacolo dall'uscita di strada sarà sempre il pericolo evidente. Ed ecco l'esempio che colpisce: i veterani dello sport automobilistico parlano ancora volentieri della cavalcata fantastica

di strada. Non dubito che, su un piano statistico, i dispositivi attuali di sicurezza presentino un bilancio favorevole. Ma non è meno vero che presentano un passivo quanto un attivo, ed è ciò che spiega perché non apportino l'effetto che ci si aspettava.

Le cose stanno così: poiché i dispositivi di sicurezza presentando un aspetto negativo quanto un aspetto positivo, è, mi sembra, la regola d'oro del giusto mezzo che dovrebbe essere la buona. E i piloti ne hanno appena dato, e per due volte un eccellente esempio a Francorchamps, precisamente.

Sotto la pressione delle istanze internazionali, i responsabili del circuito avevano stabilito una nuova chicane nella famosa «S» di Masta, che si prende alla massima velocità. Ma i piloti motociclisti una prima volta, poi quelli della 24 Ore, l'hanno fermamente rinnegata. Gli avvenimenti dimostrano che in ogni caso non hanno avuto torto!

Jacky Ickx

Nemmeno gli inglesi sanno riconoscere il mago di Northampton



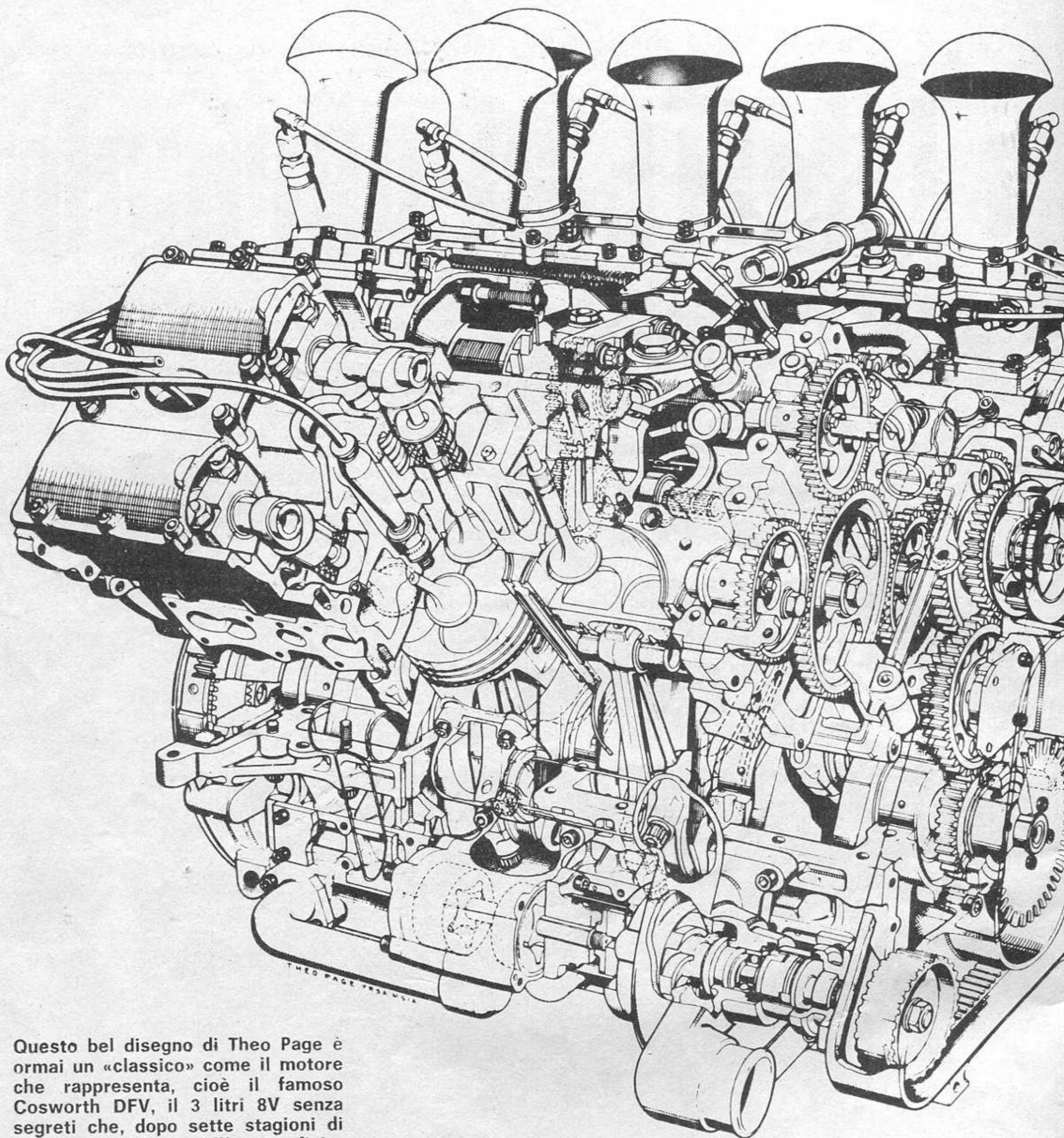
l'uomo che
con i suoi 200
motori DFV
ha fatto il
vero miracolo
della F. 1

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Il GP d'Inghilterra ha segnato la settantaquattresima vittoria di una vettura equipaggiata col Cosworth DFV. Comunque finisca il mondiale F. 1 di quest'anno con quel po' po' di ruggente boxer ferrarista, si tratta di un record sorprendente e si può dire, senza tema di essere smentiti, che non sarà mai uguagliato.

Soltanto al GP d'Olanda di quest'anno — sul circuito ove il DFV corse per la prima volta nel 1967 — abbiamo veramente avuto la prova conclusiva che il suo regno sarebbe finito, anche se durante tutto l'anno erano già chiari i segni premonitori. Sarebbe però sciocco lasciar perdere il DFV quale motore antiquato, perché ovviamente equipaggerà altre vetture, ottenendo altre vittorie. Non riesco a immaginare che la Ferrari sia avviata a una serie di vittorie come quelle ottenute dall'Alfa con la 158/159. Anzi, così come la supremazia del DFV sotto certi aspetti non è stata un bene per le competizioni, allo stesso modo non sarebbe un bene una serie ininterrotta di vittorie Ferrari.

Qualsiasi altri motori possano esserci stati, qualsiasi voce possa correre sul fatto che le squadre utilizzino Alfa o Matra 12 cilindri l'anno prossimo, l'attuale formula si è svolta col DFV come perno. E con-



Questo bel disegno di Theo Page è ormai un «classico» come il motore che rappresenta, cioè il famoso Cosworth DFV, il 3 litri 8V senza segreti che, dopo sette stagioni di Gran Premi è lungi dall'essere finito

tinua a succedere, anche se in modo più mediocre. E' diventato automatico, per un progettista che guardi un foglio di carta vergine, scarabocchiare un DFV sullo sfondo dei suoi primi progetti. Anche i costruttori della «nouvelle vague» delle vetture americane, attese in autunno, sono andati alla bella piccola officina di Northampton per procurarsi i loro gruppi propulsori.

100.000 sterline per la nascita

Il DFV nacque da contatti presi da Chapman con la Ford nel 1966 e dalla decisione della Ford di patrocinare due motori Cosworth (l'FVA F. 2 e il DFV) per un valore di 100.000 sterline. La Ford ammette che la somma fu recuperata in pubblicità nell'America del Nord, a seguito della vittoria di Clark nel GP degli Stati Uniti nel 1967, e questo è un poco ironico, dato che ormai la Ford USA si era ritirata dalle competizioni e non contribuiva una sola lira al progetto.

Il DFV era semplice e senza complicazioni, come il carattere di Keith Duckworth. Sembrava quasi troppo semplice, troppo compatto, paragonato agli altri motori da corsa che c'erano in giro, quando la Ford ce lo mostrò per la prima volta il 25 aprile 1967. Ricordando quella

conferenza stampa, si direbbe che la fiducia della Ford nei confronti del motore fosse dubbia, perfino che la Casa non fosse troppo sicura che Duckworth avesse prodotto l'articolo giusto!

La «composizione fisica» del DFV è già abbastanza nota. Limitiamoci a ricordare che la meta auto-impostasi da Duckworth in fatto di potenza era di 400 HP, a 9000 giri/min., e che l'ottenne col primo motore. Erano però veri 400 HP e il V8 era talmente leggero e compatto che incoraggiò i progettisti a stabilire nuovi livelli nella progettazione di vetture. Ricordate la Lotus 49, per la quale il DFV fu progettato in originale? Se il motore fosse stato utilizzato soltanto per quella vettura, avrebbe raggiunto l'immortalità in corsa, invece, alla fine del 1967, la Ford decise che Cosworth poteva renderlo disponibile ad altre squadre scelte, poi a qualsiasi squadra.

Mi sono imbattuto in Keith Duckworth, che si aggirava attorno al circuito di Brands Hatch, in occasione del G.P. d'Inghilterra. Lontano dal parco macchine, indossava un completo leggero, semplice, e sembrava un poco vago e preoccupato. Perché era preoccupato? Aveva voglia di una tazza di caffè e il ragazzino che l'accompagnava desiderava una bibita. Si era dunque avvicinato alla lussuosa tenda con la scritta «Ospiti della John Player» ma i

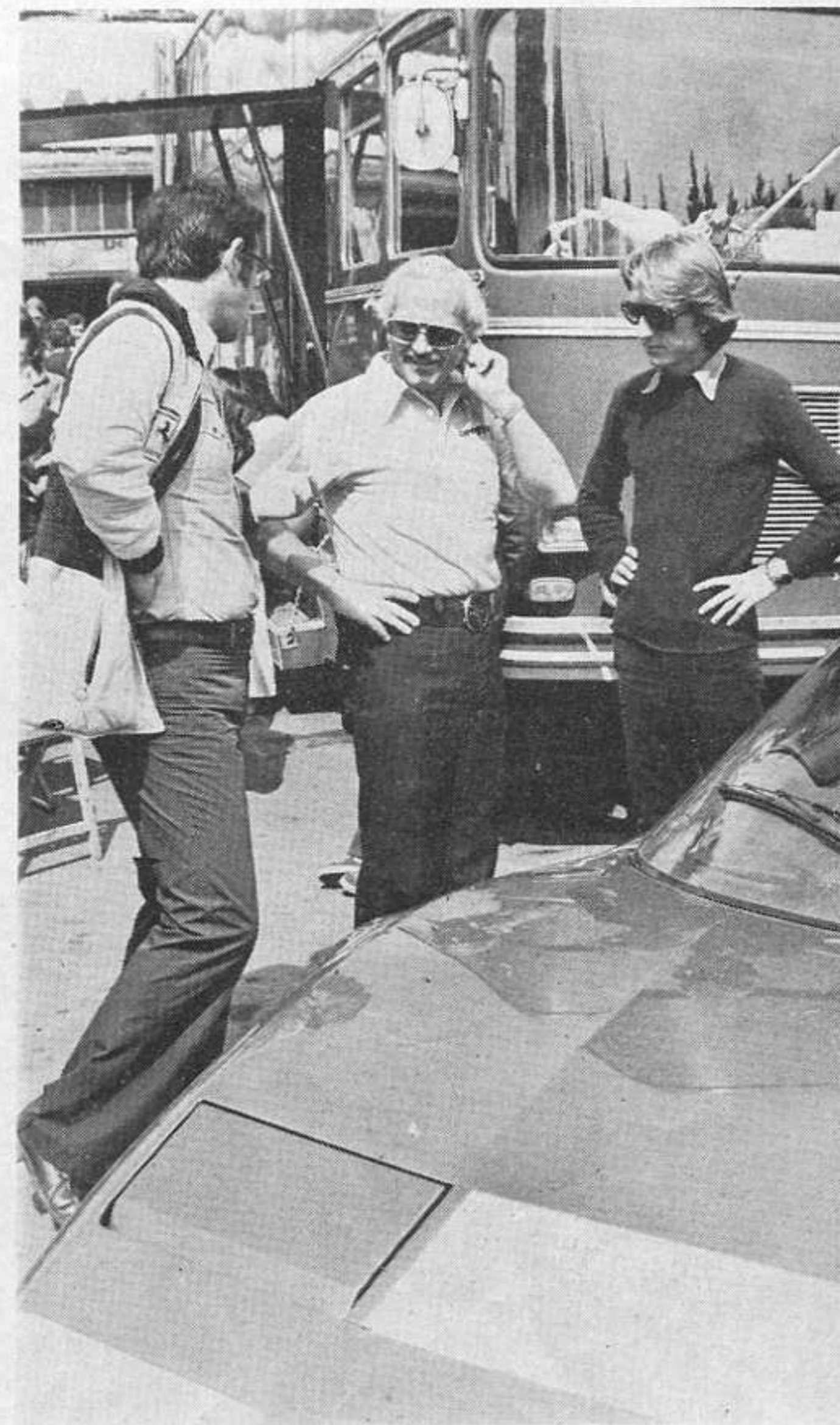
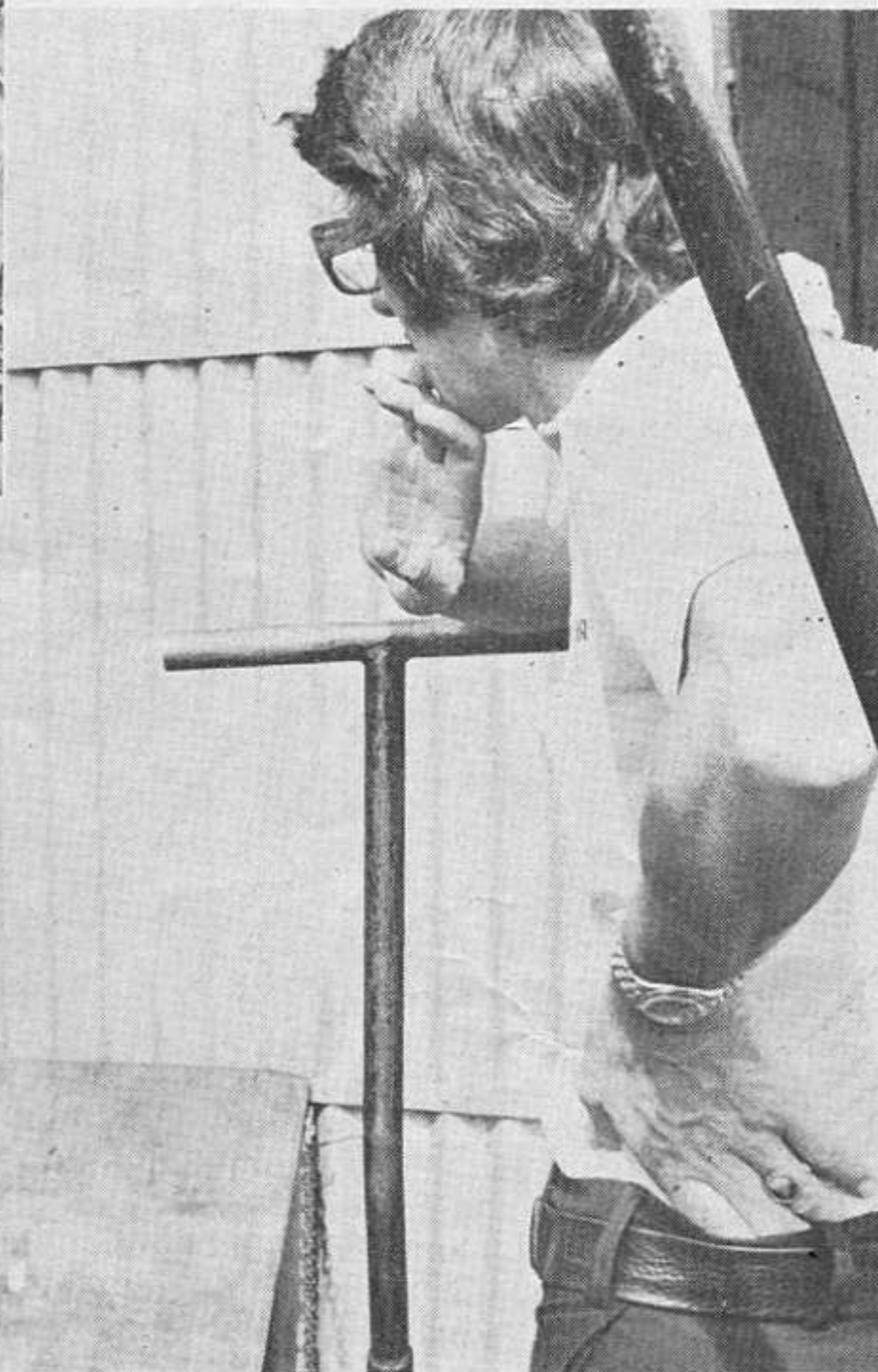
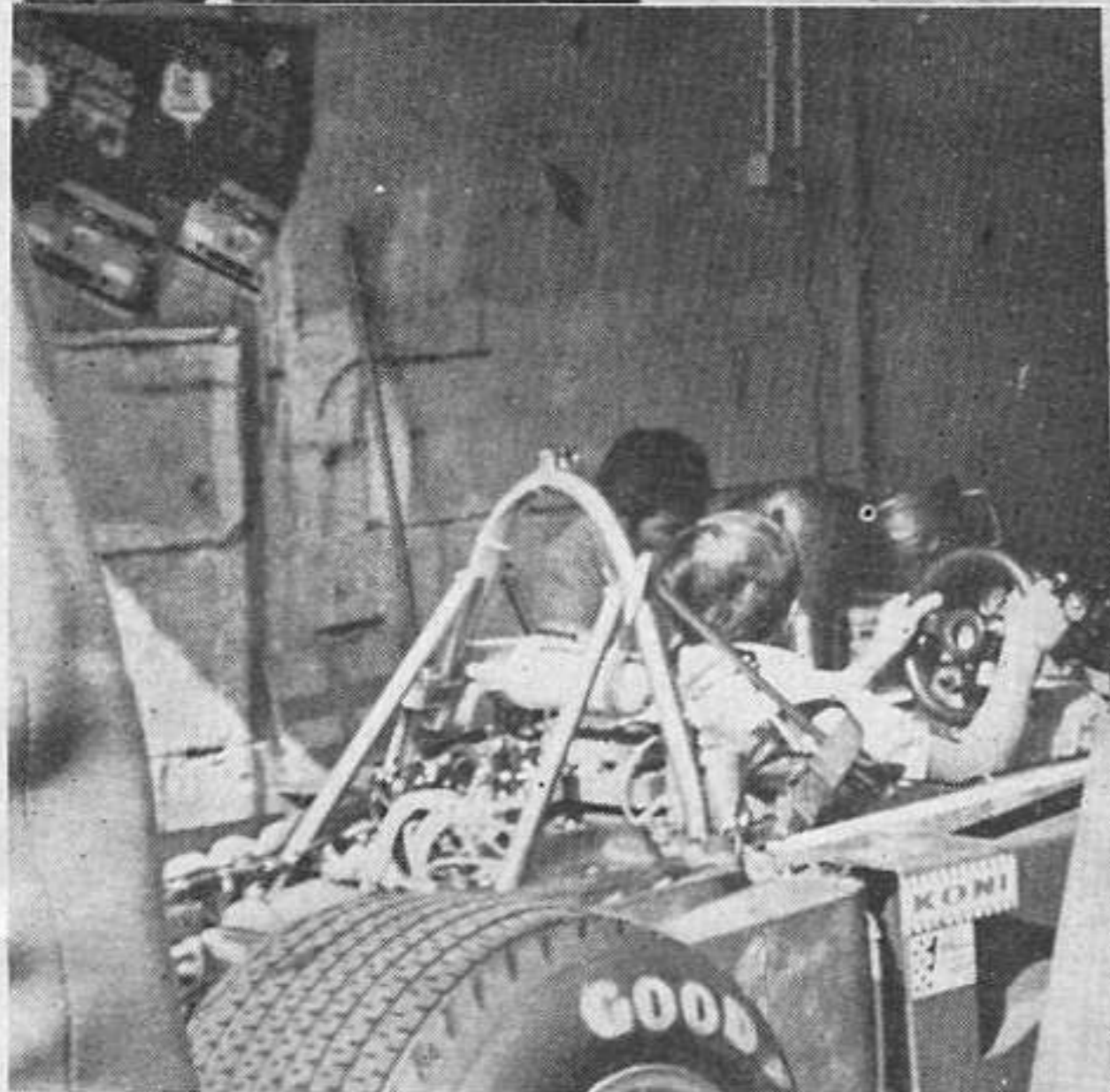
signori all'ingresso avevano ritenuto di non lasciarlo entrare. Quanto a questo, neanche uno, fra le migliaia di appassionati che passavano da quelle parti, ha avuto l'aria di riconoscerlo (se si fosse trattato di Chapman...). Eppure la corsa che erano andati a vedere dipendeva in gran parte dalla sua abilità al tavolo da disegno. Mai una volta, qualcuno si è accostato per chiedergli un autografo!

Un interlocutore molto « abbottonato »

L'ho dunque accompagnato in un settore ristoro ove io ero conosciuto, anche se non lo era lui... una situazione veramente pazzesca! Abbiamo chiacchierato, bevendo una o due birre (aveva rinunciato all'idea del caffè, poiché quel giorno all'interno di qualsiasi edificio a Brands era umido e caldo come lo è spesso a Monza al principio di settembre). Prima di tutto, devo riferire che Keith Duckworth ha un aspetto assai migliore di quanto avesse all'inizio dell'anno, quando era ancora in convalescenza dopo una grave malattia. In secondo luogo, devo scusarmi col signor Sabbatini e ammettere che non sono riuscito a strappargli gran che, in fatto di «rivelazioni». Credo di avere già detto che in circostanze del genere



La versione potenziata dell'8 V che è un'ingiustizia chiamare FORD, tarda ad arrivare forse per non «guastare» il mercato



In alto a sinistra, Tyrrell sembra dire a Schekter: «e se non avessimo il Cosworth, come faremmo?». A sinistra, Ward, della JPS, spia nel box Ferrari... Sopra, sempre al «Ring», Forghieri e Montezemolo con Chapman, che ha molto ammirato la Ferrari BB che Peter Schetty ha sfoggiato in occasione della sua gita al Nurburgring

74 e non li dimostra!

è difficile fare una conversazione seria con Keith; si può soltanto sperare di ricavare un poco di grano in mezzo alla loppa.

Insomma, penso che volesse scherzare quando mi ha rivolto la prima domanda:

«Chi è questo tizio, Lauda? Vale?».

La conversazione si è svolta poi su argomenti futuri, con Keith che ogni tanto interloquiva per esclamare: «Santo Cielo, questo non lo citerai vero?», dopo che gli era sfuggita una perla a proposito di un costruttore o l'altro. Piano piano, passando da ricordi di passate invenzioni pubblicate sul DFV — dal pandemonio circa il «carburante illegale» alle bielle «W» — ho abordato la domanda di attualità e ho chiesto: «Aumenterai la potenza del DFV, per affrontare la sfida Ferrari?».

«Oh — ha risposto Keith — credo che troveremo un po' più di potenza, dopo tutto praticamente non abbiamo svolto lavoro di sviluppo dopo l'ultimo grande premio. Non so esattamente quando lo faremo, ma il motore ha un maggior potenziale. Abbiamo ancora una lunga lista d'attesa per i clienti e, come sai, anche noi abbiamo avuto problemi nel ricevere parti dai fornitori esterni. Suppongo... hm, lasciami pensare... sì, se conti i primi sette motori, che non erano numerati, dovremmo averne costruiti duecento, sai. Adesso gli americani bussano

alla porta, in attesa delle consegne».

Come ho dato a capire, la vaghezza è un ottimo paravento che Duckworth usa per non raccontare nulla di ciò che non vuole fare sapere, però anche con questa riserva, ha finito per dire che il lavoro sul DFV potenziato «non è ancora cominciato». Se, e quando, avverrà non sarà necessariamente lungo, però, perché Duckworth è capace di astrarsi da tutto ciò che lo circonda per dedicarsi a sprazzi «concentrati» di lavoro. Si ha l'impressione che non gli piacerebbe rendere, dalla sera alla mattina, tutti gli esistenti DFV superati.

Un augurio per la Ferrari

«E' bello vedere la Ferrari in lizza — ha detto — altrimenti avrebbe potuto rinunciare alle competizioni. Sarà un bene per le corse, se otterrà la vittoria nel campionato». Suppongo che nessuno a Modena, sarebbe di parere diverso, vero? Forse ricompenserebbe la Ferrari per la crudele delusione subita dalla Casa a Brands Hatch, sapere che il progettista di quel F. 1 V8 approva della sua resurrezione!

E così, 74 vittorie rappresentano un'altra pietra miliare nella storia del Ford Cosworth DFV. 200 motori costruiti, 74 vittorie (a luglio); mica

male, come rapporto. 200? Quell'affare è quasi un motore di F. 1 prodotto in Serie!

Se Chapman non si fosse messo in contatto con la Ford, se a nome della Ford Harley Copp e Walter Hayes non avessero deciso d'«investire» 100.000 sterline in un programma per motori Cosworth F. 1 e F. 2... Se... se. Come sarebbe stata diversa la recente storia delle gare di grand prix. Pensate a quello che c'era nel 1967, o c'è stato da allora: BRM H-16, Maserati V12, Honda V12, Gurney-Weslake V12, Repco-Brahm V8, Alfa V8, Matra V12 e altre stranezze di passaggio come il motore derivato dal Ford Indianapolis V8 utilizzato dalla McLaren e quel motore Serenissima. Soltanto i 12 della Ferrari e della BRM sono sopravvissuti, durante gli anni del DFV.

Ora, quegli anni stanno forse per finire? Dubito che ci sia qualcuno assolutamente disposto a rispondere affermativamente. Se invece così fosse, ammettiamo che il DFV è stato uno dei «macchinari» delle competizioni più riuscito. 74 vittorie rappresentano un totale formidabile.

Mi domando se qualcuno ha poi chiesto a Keith il suo autografo, mentre tornava lentamente indietro dalla tenda Marlboro a Brands Hatch. Nessuno, dico nessuno, lo conosceva là, eppure il budget annuo della Marlboro per i trattenimenti

deve essere varie volte superiore al volume d'affari della Cosworth Eng. L'ordine delle priorità, nel mondo delle competizioni, è molto, molto strano...

David Hodges

HAILWOOD migliora: in pista al GLEN?

● Mike Hailwood sta meglio, dopo l'operazione cui è stato sottoposto il 7 agosto scorso, per la riduzione delle molte fratture che l'ex campione motociclistico si era procurato uscendo di strada, al 12. giro del Gran Premio di Germania, al Nurburgring. Mike si sente così bene da dirsi certo di essere di nuovo in pista per il Gran Premio del Canada, il 22 settembre prossimo, ma pare che per le sue ferite all'anca sia probabile che i medici decidano di sottoporlo ad una nuova operazione. Resta quasi certo il ritorno di Mike alle corse per il Gran Premio USA, l'ultimo della stagione: per l'occasione, alla McLaren stanno già costruendo una scocca M 23 nuova.



LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG

Il radio controllo inutile

LONDRA - Può darsi che le corse radio-controllate non raggiungano mai il campo della F. 1, secondo Teddy Mayer, il direttore di squadra della McLaren il quale giudica le loro intercomunicazioni radio, fra vettura e pilota, un fattore importante nella vittoria a Indianapolis di Rutherford, su una McLaren ufficiale. Il maggior vantaggio, con le radio, in una gara di 500 miglia con soste al box circa ogni 80-90 miglia, consiste nel fatto che il direttore di squadra può mantenere i contatti col pilota, capace così di valutare continuamente i mutamenti della situazione.

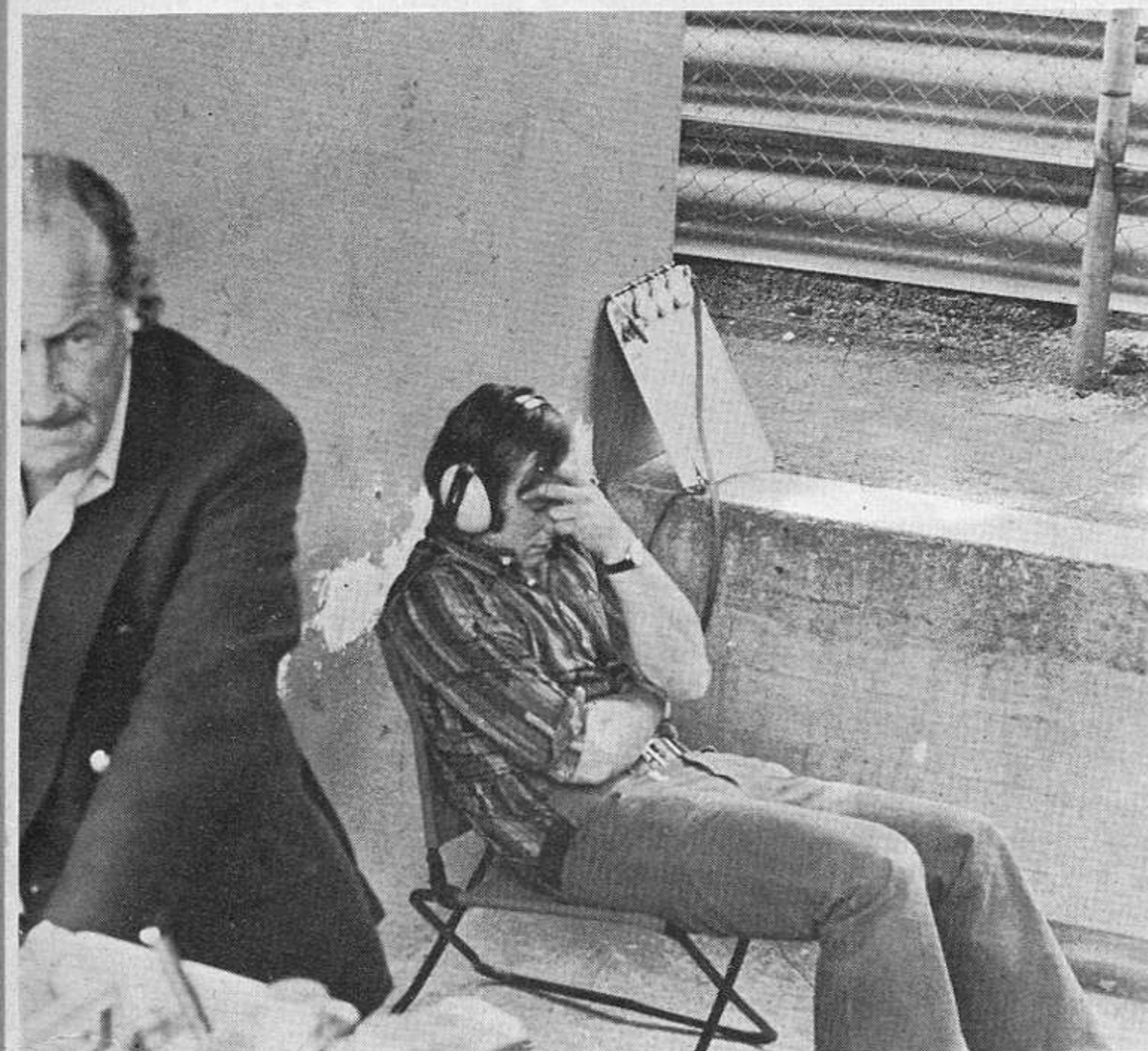
«Se non si fanno le soste al box al momento giusto, si perde la gara — dice Mayer. — Occorre disporre di buoni sistemi di comunicazione fra pilota e boxes, nelle gare USAC, e sono necessari immediatamente. Si ha bisogno di approfittare di ogni situazione ove si deve essere prudenti, quando tutti i concorrenti hanno rallentato, o di ottenere informazioni dal pilota su qualsiasi mutamento di cui la vettura abbia necessità, durante una fermata per il rifornimento».

A Indianapolis quelli della McLaren quest'anno erano di un passo più avanti dei loro avversari, grazie a uno

speciale dispositivo di lettura sonora che fungeva da monitor riferendo le conversazioni via radio, sulle tattiche, che si svolgevano fra i piloti avversari e i loro boxes.

«Si trattava semplicemente di mettersi sulla giusta frequenza e trovare la conversazione nella quale eravamo interessati. Nulla di rivoluzionario, è un tipo di attrezzatura che si può comprare in un negozio, però significava che potevamo scoprire come agivano gli altri in fatto di carburante e cose simili. Potevamo stare in ascolto e udire la conversazione fra Gurney e Unser, fra Foyt e il suo papà. Informazioni utili anche se non sono quelle che ci hanno fatto vincere la gara...».

Mayer dice che poiché il controllo radio è veramente prezioso soltanto per le fermate al box, ove si danno informazioni da utilizzare poi, questo sistema non sarebbe molto utile nelle gare di Grand Prix, nelle quali in generale una sosta al box è comunque fatale per le possibilità di quella vettura e di quel pilota. «Nelle gare USAC le soste al box sono parte dell'insieme — dice — ma in F. 1 si tratta soltanto di tirare avanti per tutta la corsa e, se ci si ferma, praticamente si esce di scena...».



E adesso, poverAmon? Chris, in Germania, è apparso proprio sconcolato, non sappiamo se per l'esibizione sua o per quella della sua Formula 1...



Fra le tante personalità che, di Gran Premio in Gran Premio, affollano i boxes delle formula 1, in Germania c'era Karl Schranz, ex-olimpionico di sci di fama mondiale. Eccolo intrattenersi con Lauda, Regazzoni e Stewart



Il (tra)pianto di CHRIS

• AUBREY WOODS era bene in vista ai boxes della BRM al GP d'Inghilterra e si trattava della terza volta in cui il progettista di motori «rientrava» nel team di Bourne. Mi sembra che Woods facesse parte della squadra originale della BRM quando fu costruito il motore V16; era alla Weslake Eng. mentre costruivano il V12 per il team Eagle di Gurney, poi andò da Amon e poi alla McNally per progettare e costruire il V12 tre litri per Hesketh. Quando questo progetto andò a monte, Woods fu invitato a tornare alla BRM. Questo significa che le idee che Woods ha portato dalla Weslake, alla Amon e alla McNally, a suo tempo prenderanno forma quale un nuovo BRM V12? Su questo punto Woods è reticente e dice soltanto che l'Hesketh V12 avrebbe ovviamente presentato idee più nuove di quelle dell'attuale BRM «perché è un motore più giovane». Non ha però voluto impegnarsi sul concetto del «trapianto», in fatto di progettazioni. Voci che corrono indicano che Chris riteneva di avere certi diritti di progettazione sul V12 Hesketh-McNally, dato che il lavoro originale era stato svolto da Woods per l'Amon Co. e adesso si parla di vie legali alle quali adirebbe McNally per l'Hesketh V12.

• «VELOCITA' CON STILE» è il titolo del libro di Leon Mandels sul compianto Peter Revson, che verrà pubblicato in America in autunno e annunciato al GP degli Stati Uniti in ottobre. La Casa editrice Kimber pubblicherà un'edizione inglese di quanto promette di essere uno dei più bei libri sulle corse di Grand Prix, sciupato soltanto dal fatto che Revson trovò la morte appena completato il manoscritto di Mandels.

• DENNY HULME e suo padre sono andati per una breve vacanza a Creta, fra i Grandi Premi di Francia e d'Inghilterra, in modo che Clive Hulme potesse rivedere per la prima volta la selvaggia zona ove combatté durante la seconda guerra mondiale, nella quale ottenne una delle maggiori decorazioni inglesi, la Victoria Cross. Denny ha detto di essere rimasto stupito, tornando in quei luoghi col padre, di vedere che gli abitanti dei villaggi li riconoscevano e li invitavano nelle loro case.

Tempo fa il padre di Denny scoprì di essere raddomante e ha affinato questo dono al punto che ora è in grado di scoprire anche petrolio, gas naturale, carbone e altri minerali. Pochi giorni fa l'ho visto studiare una mappa su larga scala di concessioni di petrolio nel mare del nord, indovinando quali aree avrebbero effettivamente prodotto petrolio e quali erano asciutte, per quanto «asciutta» possa essere una zona del mare del nord, s'intende. So che pare incredibile che si possano trovare depositi di petrolio o di minerali semplicemente studiando con attenzione una mappa, ma avendo visto il padre di Denny in azione in un più recente campo di attività, ormai sono pronto a credere più o meno qualsiasi cosa.

Di recente è venuto a casa nostra per un «barbecue» e, mano a mano che la serata si svolgeva, il padre di Denny ha tirato fuori le sue bacchette di raddomante facendo poi il tracciato di quello che, secondo lui, era un ruscello dal corso abbastanza impetuoso, circa dieci metri sotto il nostro prato. Non ha scoperto petrolio, e questa è stata una delusione, ma poi

Il raddomante di casa - Hulme

si è dedicato al suo esperimento che chiama «la mente supera la materia» usando un fil di ferro piegato a U, con un manico ricurvo a ogni estremità. Mi ha invitato a tenerne un capo con il segmento a U invertito e il pollice puntellato contro il fil di ferro, per impedire che si girasse: Quando si «è messo nello stato d'animo giusto», come dice lui, le forze che scorrevano lungo il fil di ferro erano così forti che questo si è piegato all'indietro, sopra il mio pollice, lasciandovi una dolorosa ammaccatura, benché non fosse esistito alcun modo perché il padre di Denny potesse toccare alla sua estremità del fil di ferro, se non mentalmente. Poi è passato alle guarigioni, sempre usando le bacchette e asserendo di potere curare vari malanni di persone presenti. In questo campo è facile lasciare fare all'immaginazione, però un ospite che si era schiacciato una vertebra in un incidente automobilistico alcuni anni fa, e che ogni mattina deve alla lettera rimettersi in funzione la schiena con massaggi, l'indomani si è svegliato, dopo le cure del padre di Denny, assolutamente privo di rigidità alla schiena e dei soliti dolori. Ecco dunque un'altra persona che non giudica più uno scherzo questo tipo di cosa...

Anche Denny è arrivato al punto in cui comincia a credere di avere a sua volta queste doti psichiche. Adesso non gli resta che trovare uno sistema per prevedere i risultati delle gare, poi saprà se tentare o no.

Eoin S. Young

**Il COSWORTH V-8
ha fatto... 75
(vedi a pag. 10)**

log. Scans
domenica SPRINT

Non c'è... PACE per la FERRARI, ma sul

**LOLE
ring**

« Lole » Reutemann spara in alto il tappo della bottiglia di champagne che si è guadagnato all'Osterreichring. Sul podio con lui, dopo una gara-sorpresa, Hulme e Hunt

cresce

il capitale di Clay

DALL'INVIATO

ZELTWEG - Carlos Reutemann vincitore con pieno merito. Su questo non ci sono dubbi, e nessuno ne avanza. Carlos Reutemann che ha sfruttato a meraviglia le qualità della sua macchina, migliorata notevolmente dopo che Gordon Murray l'ha affinata, come vi dico a parte. Carlos Reutemann che ha utilizzato tutte le risorse della sua classe, che non è certo da scoprire, soprattutto dopo quello che egli ha fatto all'inizio di questa stagione.

Così la vittoria dell'argentino non solleva alcuna obiezione ed appaga tutti, perché è meritatissima. L'ha ottenuta anche con una partenza fulminea ed accorta, alla quale Niki Lauda non ha saputo porre contrasto, e così il successo del «Lole» è stato completo, simile a quello di Regazzoni due settimane fa in Germania. Dal principio alla fine in testa: con una risultante del genere non ci sono discussioni. Una corsa, tuttavia, che è stata appassionante per molti altri versi, e che se lascia amaro in bocca ai tanti tifosi della Ferrari, quasi tutti quelli che erano venuti qui, e che erano divisi in due settori (quelli pro Lauda e quelli pro Regazzoni), alla resa dei conti rappresenta un buon affare per Regazzoni, che nonostante le sue disavventure trae da questa corsa un beneficio concreto.

Pare piccolo quello dei due punti che Regazzoni accumula nella graduatoria del Campionato e che lo mette in posizione migliore di quella della vigilia, ma è un piccolo capitale che potrebbe diventare grande alla fine della stagione, quando si tireranno le somme finali. Chissà mai che non siano proprio questi due punti ad essere determinanti.

Poteva essere maggiore, il capitale di Regazzoni. Le vicende della corsa lo hanno dimostrato, ma in fondo egli deve essere soddisfatto. La gara gli aveva dato due grosse speranze, quando prima Scheckter e poi Fittipaldi erano stati eliminati. Poi una delusione, e infine una consolazione. Per Clay Regazzoni, comunque, le cose stanno mettendosi in modo buono, visto che la sorte lo aiuta.

La sorte non ha aiutato Niki Lauda, sotto forma di una valvola che ha ceduto. L'austriaco aveva dato fondo a tutte le sue riserve orgogliose, nelle prove, per arrivare in cima alla lista dei tempi, e far piacere a se stesso, prima ancora che ai suoi tanti tifosi. Ha però leggermente sbagliato la partenza, ed è la seconda volta che gli accade, e poi ha avuto il cedimento del motore. Ora è lui che deve arrancare, dietro il compagno e dietro anche a Scheckter e Fittipaldi. Vedremo come si metteranno le cose, prima e dopo il Gran Premio d'Italia, che tra tre settimane farà da giudice forse decisivo in questa stupenda battaglia a puntate che è il Campionato del Mondo 1974.

Vedremo cioè se alla Ferrari adotteranno una tattica effettiva o se, come accade quasi sempre, aspetteranno che le cose si chiariscano da sole, magari confusamente...

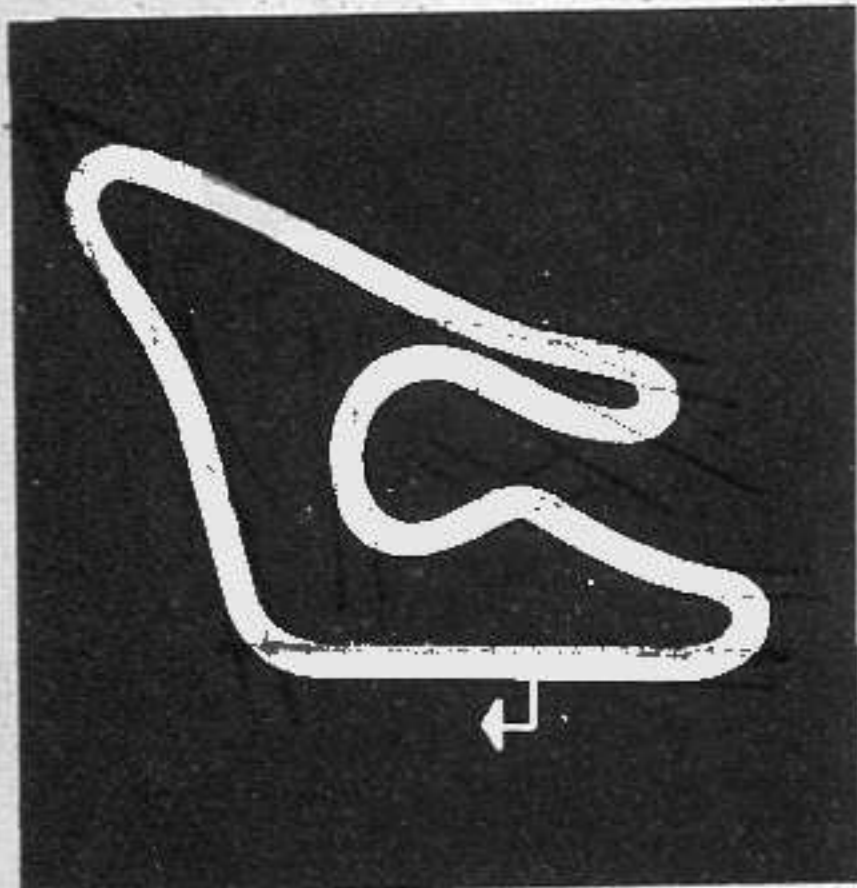
E' stata una grande corsa per parecchi. Ronnie Peterson innanzi tutto, perché con la Lotus che non è certo all'avanguardia si è battuto nella maniera più feroce contro gli avversari e contro le reazioni del volante che erano sempre da equilibrismo. Non ce l'ha fatta fino in fondo, a controllare il suo cavallo nero, ed è uscito di strada, nel punto in cui molti altri hanno avuto disavventure...

La fatica, anche per lui, deve essere stata determinante, come lo è stata nella eliminazione di Depailler. La quale eliminazione però ha avuto conseguenze disastrose per un altro dei grandi protagonisti di questa gara, che è stato Jacky Ickx. Jacky Ickx che è partito in coda al plotone, per non essere riuscito ad ottenere in prova tempi decenti, data la macchina. Jacky Ickx che noi ammiriamo sempre perché è di quelli di antico stampo, nonostante la giovinezza, che corrono per il piacere di correre e di battersi ai limiti massimi, qualunque sia il risultato o la speranza. Jacky Ickx che in questa gara è stato superbo.

Assoggettato alla penosa quanto delicata obbligazione dei numerosi

CONTINUA A PAGINA 20

Franco Lini



G.P. AUSTRIA

gara internazionale di velocità valida quale dodicesima prova del campionato mondiale piloti di Formula 1. Circuito dell'Osterreichring, Zeltweg, di 5.911 metri. 54 giri. Spettatori 150.000. 18 agosto 1974.

COSI' (in 10) AL TRAGUARDO

1. Carlos Reutemann (Brabham-Ford) che compie i 54 giri, pari a km 319,194 in 1.28'44"72, alla media di 215,810 kmh; 2. Hulme (Texaco-Marlboro-Ford) 1.29'27"64; 3. Hunt (Hesketh-Ford) 1.29'46" e 26; 4. Watson (Brabham-Ford) 1.29'54" e 11; 5. Regazzoni (Ferrari) 1.29'57"80; 6. Brambilla (March-Ford) 1.29'58"54; 7. Hobbs (McLaren-Yardley) a 1 giro; 8. Jarier (UOP-Shadow) a 2 giri; 9. Quesster (Surtees-Ford) a 3 giri; 10. Schenken (Trojan-Ford) a 4 giri.

COSI' (in 25) AL VIA

Carlos Reutemann (Brabham BT44) 1'35"56	Niki Lauda (Ferrari 312 B3) 1'35"40
Carlos Pace (Brabham BT44) 1'35"91	Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'35"76
Ronnie Peterson (Lotus JPS 72) 1'36"00	Jody Scheckter (Tyrrell 007) 1'35"94
Clay Regazzoni (Ferrari 312 B3) 1'36"31	James Hunt (Hesketh 308) 1'36"11
Denis Hulme (Texaco-Marlboro) 1'36"39	Arturo Merzario (Iso-Marlboro) 1'36"35
Jacques Laffite (Iso-Marlboro) 1'36"86	Paul Watson (Brabham BT44) 1'36"52
Patrick Depailler (Tyrrell 007) 1'37"25	Rolf Stommelen (Lola-Embassy T370) 1'37"18
Tom Pryce (UOP-Shadow) 1'37"39	Hans Stuck (March 741) 1'37"37
Jean-P. Beltoise (BRM P 201) 1'37"43	David Hobbs (McLaren-Yardley) 1'37"41
Vittorio Brambilla (March-Beta 741) 1'37"47	Tim Schenken (Trojan-Ford) 1'37"43
Jacky Ickx (Lotus JPS 72-76) 1'38"09	Graham Hill (Lola Embassy) 1'37"54
Ian Ashley (Token-Ford) 1'38"67	Jean-P. Jarier (UOP-Shadow) 1'38"17
	Dieter Quesster (Surtees-Fina TS16) 1'38"88

I RITIRI

QUANDO

PERCHE'

Laffite	—	non classificato
Hill	—	non classificato
Stuck	49. giro	sosp. post. e uscita di strada
Ashley	48. giro	surriscaldamento
Peterson	45. giro	semiasse e uscita di strada
Ickx	44. giro	incidente
Depailler	44. giro	incidente
Beltoise	43. giro	motore
Pace	42. giro	pressione benzina
Fittipaldi	38. giro	motore
Merzario	23. giro	pressione olio
Lauda	20. giro	molla valvola
Stommelen	15. giro	avaria sospensione anteriore
Scheckter	9. giro	motore
Pryce	2. giro	uscita di strada

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

- Reutemann, Pace, Regazzoni, Peterson, Hunt, Ickx.
- Lauda, Fittipaldi, Hulme, Merzario, Brambilla, Depailler, Watson.
- Stuck, Beltoise, Laffite, Hobbs, Schenken, Hill, Jarier, Ashley, Quesster.

Non classificabili: Scheckter, Stommelen, Pryce.
Il prossimo appuntamento è per il Gran Premio d'Italia, in programma a Monza il 8 settembre.

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

sorpassi dei più lenti, con una macchina che finalmente andava abbastanza bene, dopo la ibridazione sul corpo della 76 delle parti della 72, Ickx si era portato al centro classifica, a metà corsa. Gli avvenimenti che hanno coinvolto quelli di testa lo hanno portato più avanti, nelle posizioni, ma lui ha aiutato la sorte con una azione ammirevole, che alla fine gli ha fatto raggiungere e anche superare « orso » Hulme. E quando stava per superare anche Depailler questi gli si è parato davanti con la macchina di traverso. Collisione inevitabile e per Ickx la rabbia di una eliminazione senza colpe e non dovuta a cedimenti della macchina.

Poi c'è stato James Hunt. Rabbioso ancora e sempre, ma stavolta attento a non uscire dai limiti della strada e velocissimo. Era coi primi e ci restava bene, anzi si agitava per fare qualche balzo in avanti. Gli ha ceduto una gomma, com'è capitato ad altri, ed ha dovuto fermarsi.

Mondiale F. 1 dopo 12 prove

	ARGENTINA	BRASILE	SUDAFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	OLANDA	FRANCIA	G. BRETAGNA	GERMANIA	AUSTRIA	TOTALE
Regazzoni	4	6	—	6	3	3	—	6	4	3	9	2	46
Scheckter	—	—	—	2	4	6	9	2	3	9	6	—	41
Fittipaldi	—	9	—	4	9	2	3	4	—	6	—	—	37
Lauda	6	—	—	9	6	—	—	9	6	—	—	—	36
Reutemann	—	—	9	—	—	—	—	—	—	2	4	9	24
Peterson	—	1	—	—	—	9	—	—	3	—	3	—	22
Hulme	9	—	—	1	1	—	—	—	1	1	—	6	19
Hailwood	3	2	4	—	—	—	—	3	—	—	—	—	12
Ickx	—	4	—	—	—	—	—	—	2	4	2	—	12
Depailler	1	—	3	—	—	—	6	1	—	—	—	—	11
Beltoise	2	—	6	—	2	—	—	—	—	—	—	—	10
Hunt	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	6
Jarier	—	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—	5
Stuck	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Watson	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	4
Pace	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Merzario	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Hill	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Pryce	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Brambilla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1

I NUOVI PRIMATI

● Sulla distanza: Carlos Reutemann, media 215,810 kmh. Primato precedente: Ronnie Peterson (Lotus JPS 72), media 214,850 (1973).

● Sul giro: Clay Regazzoni, in 1'37"22, media 218,880 kmh. Primato precedente: Carlos Pace (Surtees TS16), in 1'37"29, media 218,720 (1973).

Bravi i suoi a cambiarla, ma bravissimo lui, dopo, a recuperare terreno. Ed il suo terzo posto è davvero molto buono e meritato.

Bravissimo e in vena Carlos Pace. Ha trovato la macchina che va, e così lo vediamo adesso nelle posizioni che si merita. Non più a far da fanalino di coda, ma nelle prime posizioni a battersi per la vittoria. Un attaccante anche lui, come altri, ma anche un pilota di classe elevata, che torna alla ribalta e che procura piacere a chi lo vede agire.

Bravissimo e forte sempre Emerson Fittipaldi. Anche per lui vi è un miglioramento della macchina, ma su questo circuito ci sono state soprattutto le qualità personali a contare. Non ha mollato mai le ruote delle Ferrari, ma gli ha ceduto il motore. Bravissimo Jody Scheckter, che nell'avvio era stato meno svelto di altri ma che subito aveva tirato fuori le unghie. Era riuscito a superare Pace e Hunt, con una azione da funambolo. Il giro dopo è scomparso. La versione ufficiale, che è la sua, dice di una uscita di strada per gripaggio del motore. Che non sia stato per tentare di passare davanti a Regazzoni? non lo sapremo mai, ovviamente, ma intanto quello che resta è che lui ha perduto una occasione di far punti.

Abbiamo visto cose belle anche da parte di altri. John Watson, per esempio, che è stato il migliore di quelli che non erano riusciti ad entrare nel primo gruppo. Anche lui ha forato, ed ha dovuto fermarsi per cambiare ruota. La sua rincorsa è

stata dello stesso valore di quella di Hunt, e quindi molto buona. Che termini al quarto posto non è disdicevole per la gara, poiché Watson lo avrebbe meritato comunque un piazzamento alto.

Lo ha aiutato un poco la fortuna, sotto forma della confusa vicenda accaduta nel box Ferrari al momento della fermata di Regazzoni (e senza la quale Regazzoni avrebbe forse potuto guadagnare un altro punto) e lo ha aiutato anche la sfortuna di Vittorio Brambilla che si è visto cedere il motore proprio alla fine, dopo una corsa eccellente per l'azione accorta e continua che il monzese ha svolta. Brambilla era quarto fino a quattro giri dalla fine, e lo sarebbe rimasto, con un piazzamento che pure non sperabile lo avrebbe almeno ripagato di tutto quello che finora ha fatto. Conquista comunque un punto nel campionato mondiale, un punto che è piccolo ma che ha una grande importanza.

E Merzario, che nell'avvio è stato pari a Regazzoni nello sgattaiolare



Non è certo una novità che i vari patron si incontrino prima del via. Ma questo colloquio Forghieri-Ecclestone anticipa l'andamento di gara

in avanti (Regazzoni è stato superb) e che poi ha mantenuto una posizione onorevole, fino a che la macchina ha retto. Merzario non ha potuto andare fino in fondo e quindi mostrarci tutto il suo repertorio, ma deve essere abbastanza soddisfatto di come le cose si sono svolte.

Gli altri, vuoi per la macchina vuoi per la differenza di classe, non hanno potuto far molto. La corsa ne ha eliminati molti, e così all'arrivo sono in pochini. Quello che è da rilevare, proprio nel momento in cui si parla di ritiro dalle corse (ma vi dico di non crederci tanto) è che la Firestone ha ottenuto con Hunt un risultato che è stato molto buono, tanto più che, senza la disavventura iniziale Hunt sarebbe rimasto coi primi.

Di conseguenza è curioso rilevare come, proprio in questo momento, un pilota su Firestone sia capace di stare con quelli su Goodyear. Scommetteremmo, sicuro, che anche l'anno venturo Hunt avrà delle Firestone, come le avrà Andretti, e magari

9 terribili giri hanno sconvolto l'iride

ZELTWEG - Trentaseiesimo giro: Reutemann è solo a un paio di secondi, seguono Regazzoni, tallonato da Fittipaldi, Peterson e Pace; staccati Depailler, Hulme e Ickx sono in bagarre per la sesta posizione. A quasi un giro seguono Hunt, Brambilla e Watson. Nove giri più tardi la classifica è la seguente: Reutemann, Hulme, Hunt, Brambilla, Watson, Regazzoni.

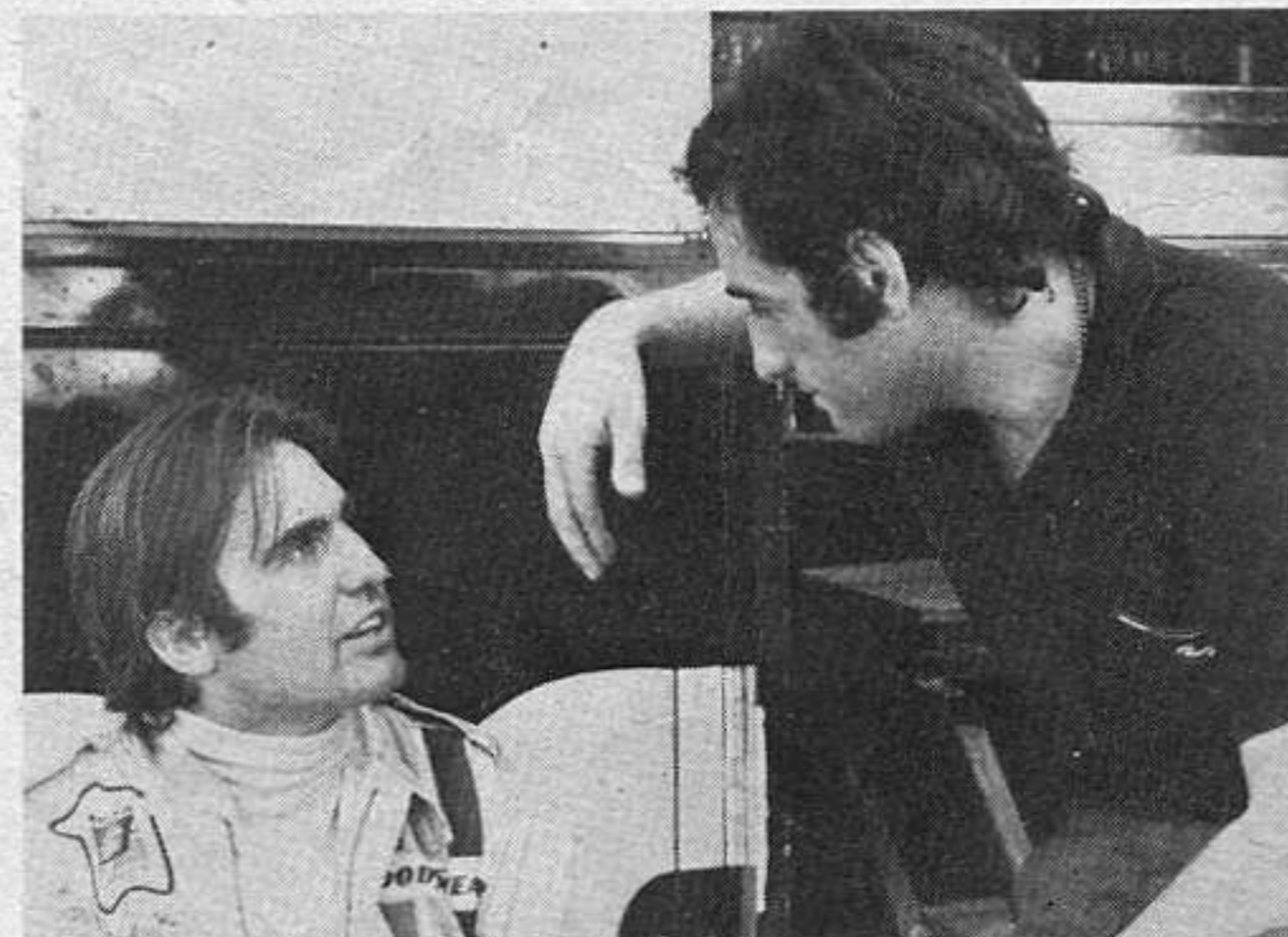
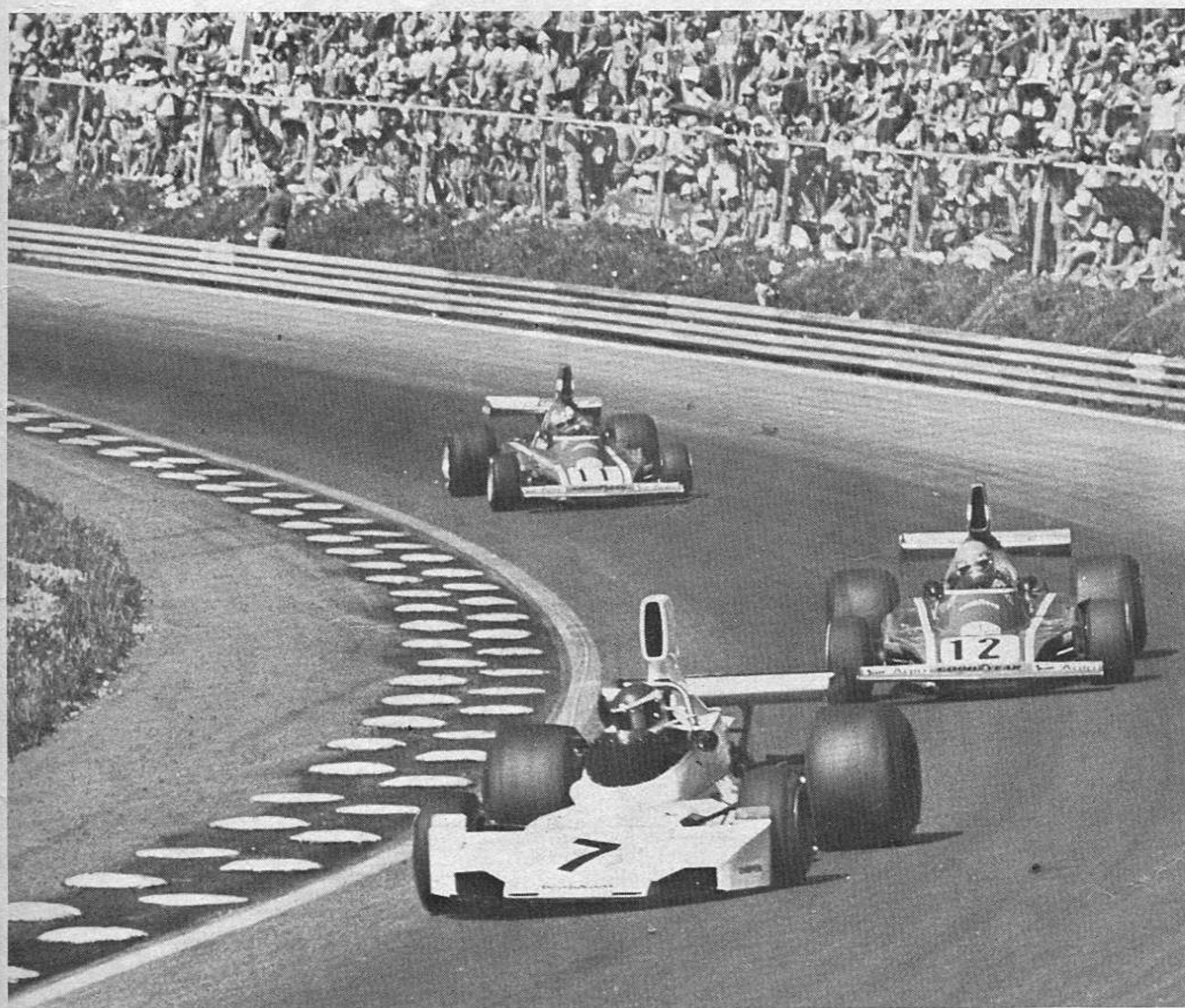
Ecco il momento-chiave di questa corsa. I nove terribili giri che hanno dato un volto nuovo alla classifica del G.P. d'Austria, lasciando nel contempo pressoché inalterata quella del mondiale, che al contrario a quel fatidico 36. giro era la seguente: Regazzoni primo con 50 punti, seguito da Fittipaldi e da Scheckter con 41 punti.

Come e perché Fittipaldi, Regazzoni, Peterson, Ickx, Depailler siano scomparsi dalla classifica si può leggere in cro-

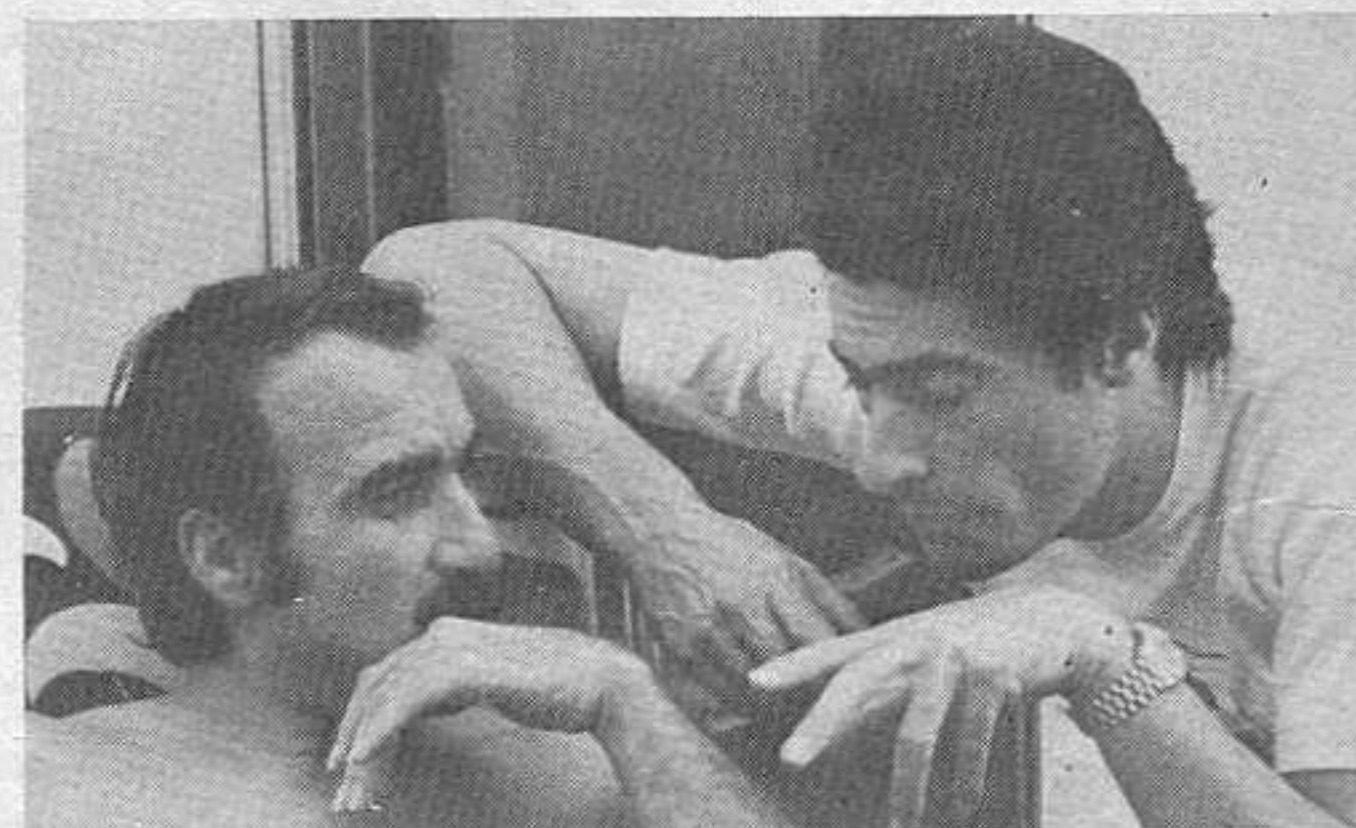
naca, ma cosa e quanto quei nove giri giocheranno in futuro per tutti gli aspiranti al casco di Jackie Stewart forse si potrà solo dire ai primi di ottobre a Watkins Glen, soprattutto perché a Monza, a Mosport e negli Stati Uniti le piste saranno grosso modo come questa di Zeltweg ed in queste condizioni si è visto come non ci saranno più vantaggi per nessuno.

Quella fortuna che negli ultimi venti giri del G.P. di Austria ha distribuito i suoi favori in una maniera così cieca da rendere veramente impossibile ogni ragionevole previsione per il futuro. Può sembrare incredibile o impossibile dover riportare da Zeltweg una chiave di queste proporzioni per spiegare una corsa che nel caldo e nel ritmo da cardiopalmo ha trovato ancora una volta l'occasione per riconciliare con le corse decine di migliaia di tifosi.

Tito Zogli



In Austria, il sudamericano si è fatto valere, con Pace e Reutemann! A sinistra, il momento di maggior pressione di Lauda, a contatto del Lole



Cosa ci faceva, Audetto, ai box Ferrari di Zeltweg? Daniele era andato in Austria con Montezemolo, di cui si dice sarà il sostituto se Luca passasse ad altri incarichi del gruppo Fiat

qualcun altro...

C'è stato gran calore, e ciò spiega certe debolezze. I motori hanno sofferto, ma hanno sofferto soprattutto gli uomini. E così si spiegano certi cedimenti, non altrimenti abituali.

Una corsa tirata, focosa, appassionante, i centotrentamila che erano venuti su questo Ring austriaco, e tantissimi con le targhe italiane, hanno avuto di che essere soddisfatti. Quelli che verranno a Monza, tra tre settimane, lo saranno altrettanto, ed assisteranno forse alla più bella battaglia di questo Campionato Mondiale 1974 sempre più avvincente. Una stagione così, come vi abbiamo sempre detto, non la si era mai vista!

Qui ha vinto Reutemann, e in Argentina sarà ancora festa grossa, come lo era stato dopo il Sud Africa. Però chi ha tratto profitto è quel Clay Regazzoni che un pensiero al titolo mondiale lo sta facendosi seriamente, adesso. Coi nostri auguri sinceri.

• f. l.

REUTEMANN era certo di capovolgere il pronostico del COMPUTER austriaco

ZELTWEG - I computer sono intelligenti? Il dubbio ci assilla da un paio d'ore e siamo giunti alla conclusione che si ci sono computer intelligenti e computer meno intelligenti... Quello di AUTO-SPRINT manco a farlo apposta è certamente più intelligente di quello che hanno adottato qui a Zeltweg, infatti il nostro (abilmente e docilmente guidato da Ghini) ha detto che Regazzoni sarà Campione del Mondo, e fino a questo momento ha dimostrato di avere lungimiranza.

Il computer «copione» ha cercato di emulare il nostro ma, come tutti coloro che copiano, «ha preso zero...». Infatti prima della gara, dopo aver immagazzinato e «mangiato» informazioni su informazioni su tutti i piloti in gara, ha dato il suo (poco) illuminante responso dicendo che la gara del Mondiale che si è disputata qui in Austria

sarebbe finita così:

- 1) Scheckter (in realtà ritirato)
- 2) Lauda (ritirato)
- 3) Fittipaldi (ritirato)
- 4) Reutemann (primo)
- 5) Peterson (ritirato)
- 6) Regazzoni (quinto)
- 7) Hulme (secondo)
- 8) Stommelen (ritirato)
- 9) Merzario (ritirato)
- 10) Ghill (non classificato)

Non per niente quando abbiamo visto la classifica del computer (poco) intelligente e l'abbiamo fatta veder a Reutemann Lole ci aveva detto: «Non crederci, vinco io...».

Ha avuto ragione lui...

g. c.



Pochi istanti dopo il via del Gran Premio d'Austria, ecco che l'oriundo Reutemann (ha genitori e cognome prettamente mitteleuropei) è già in testa alla gara; accanto a lui Lauda, che è scattato con un attimo di ritardo...



... e non riesce ad affiancarlo. Intanto, dietro di loro, Fittipaldi è un po' lento, Pace già lo sopravanza, mentre dal centro viene su come un forsennato Regazzoni, che era in quarta fila ed ora è all'altezza di Scheckter. Nella foto sotto, ecco Scheckter scartare a destra per evitare Fittipaldi



L'altalena-choc

La consolazione del giro-record per REGAZZONI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ZELTWEG. «...I tifosi austriaci risalgono in disordine le valli che avevano disceso con orgogliosa sicurezza...». Reutemann come il generale Cadorna ha sbaragliato i tifosi dell'austriaco Lauda che ha rotto una molla valvola del suo motore al sedicesimo giro, quando era andato al quarto posto dopo essere stato dal via alle spalle di Reutemann, ma la vera rabbia viene dalla sfortuna di Regazzoni che poteva essere qui in Austria se non matematicamente, almeno al novanta per cento campione del mondo. La solita gomma si è sgonfiata, non sembra fino a questo momento una foratura ma un difetto dei pneumatici. I tecnici della Goodyear e gli ing. Forghieri e Caliri della Ferrari sono nel camion a discutere per cercare la ragione della defaillance.

Passiamo alla gara, entusiasmante fin dalle prime battute per due Ferrari nelle prime tre posizioni e i più temibili avversari di Regazzoni eliminati per guasti. La temperatura alle ore 15 locali, quando si dà il via, è di 36 gradi all'ombra e in pista l'asfalto bolle a sessantacinque gradi. Centocinquantamila persone sono presenti con una larga maggioranza di italiani. Sono 54 giri da percorrere per un totale di poco meno di 320 km.

Al via una esitazione di Lauda, e Reutemann contesta validamente allo sprint il motore della Ferrari lungo la salita dopo il via. C'è una lotta al «fumo di gomma» fra i due ma la spunta l'argentino che prende il comando. Eccezionale la partenza di Regazzoni che al termine del primo entusiasmante giro è in quarta posizione dietro Reutemann, Lauda, Pace. Dietro a Regazzoni c'è Hunt, Scheckter, Fittipaldi, Peterson, Merzario e Depailler.

Al secondo giro le posizioni non cambiano, solo Regazzoni approfitta di uno sbandamento in curva di Pace per infilarlo e passare al terzo posto. Dietro a lui Pace, Hunt, Scheckter passa Hunt al giro successivo, mentre il pacchetto di quelli di testa fa gara a sè, dimostrando chiaramente di essere i migliori e viaggiando a contatto di ruota sul filo dei 215 kmh di media.

Ma siamo alle prime battute e i colpi di scena non tarderanno a venire, prima lieti per noi italiani che tifiamo tutti Ferrari e in particolare Regazzoni, poi da mangiarsi il fegato dalla rabbia. Scheckter passa Pace all'ottavo giro ma il giro dopo si deve ritirare per la rottura del motore: un temibile avversario della Ferrari e di Regazzoni si è autoeliminato.

Decimo giro: due sorpassi e cambi di posizione, mentre in testa c'è sempre Reutemann seguito da Lauda, Regazzoni e Pace, Hulme si de-

ve impegnare a fondo per passare Merzario mentre Fittipaldi passa all'attacco e prende il posto di Hunt in difficoltà per un pneumatico che si sta sgonfiando. Al giro successivo anche Peterson passa Hunt le posizioni quindi sono le seguenti: in testa sempre Reutemann che guida con sicurezza e un leggero margine di vantaggio, poi Lauda, Regazzoni, Pace, Fittipaldi, Peterson, poi Hulme, Watson, Depailler.

Peterson passa Pace al dodicesimo giro poi al tredicesimo dimostrazione di forza di Regazzoni che supera con facilità Lauda e si porta in seconda posizione; Fittipaldi è quarto, quinto Peterson, sesto Pace. Seguono Watson, Depailler, Hulme e Brambilla leggermente staccati mentre i primi sei sono in un fazzoletto con Reutemann leggermente davanti, da solo. Al quindicesimo giro Lauda ha chiaramente qualcosa che non va ed è stato passato da Fittipaldi, anzi sulla linea del traguardo lo infilano anche Peterson e Pace. Al giro successivo Lauda in difficoltà per il motore che non rende si ferma ai box e riparte dopo due giri quando è in ventunesima posizione, ma si ritira con una molla valvola del motore rotta.

Ventesimo giro: in testa sempre Reutemann seguito da Regazzoni Fittipaldi, Peterson, Pace, Depailler, Hulme, Ickx che ha fatto una rimonta eccezionale e Brambilla autore di una corsa superlativa fino a questo momento. Merzario è dodicesimo e si sente che il motore «rata», e deve avere qualcosa nell'alimentazione che non va. Infatti si deve fermare quattro giri dopo. Tenterà di ripartire ma poi si deve ritirare definitivamente.

Reutemann fa la parte del leone ma Regazzoni dietro di lui non è da meno e lo segue a un secondo, per dar modo alla sua Ferrari di raffreddarsi meglio perché stando sotto tendeva a scaldare. A metà gara Reutemann ha due secondi di vantaggio su un pacchetto formato da Regazzoni, Fittipaldi, Peterson e Pace. Più staccati gli altri.

Trentaduesimo giro: Pace passa Peterson ed è quarto, quindi attacca Fittipaldi ma non ce la fa; Reutemann ha ora 2"2 su Regazzoni, Fittipaldi, Pace e Peterson. Più staccati Depailler, Hulme, Ickx, Brambilla e Hunt, che ha ripreso, dopo una sosta ai box per cambiare un pneumatico, contemporaneamente a Watson. L'operazione fatta in 25" e 29" rispettivamente, è importante questo tempo perché, poi sarà essenziale per la classifica finale.

Trentaduesimo giro: Pace passa Fittipaldi, Reutemann ha un vantaggio di due secondi su Regazzoni, ma due giri dopo si ritira Fittipaldi per la rottura del motore, così i più temibili avversari di Regazzoni per la classifica mondiale sono fuori dalla scena. Per Regazzoni si profila l'iri-

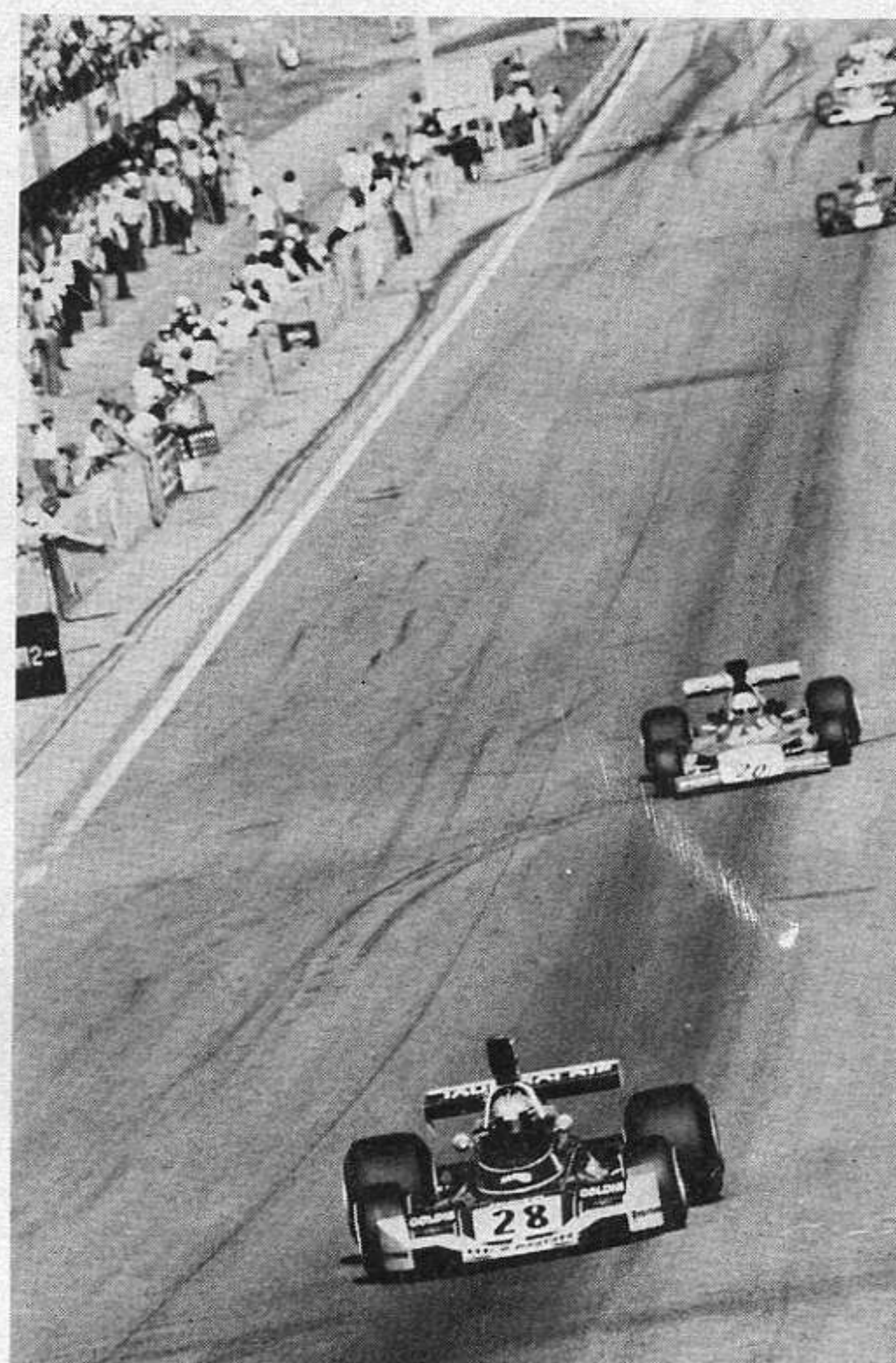
Primo giro	10. giro	20. giro	30. giro	40. giro	50. giro
Reutemann	Reutemann	Reutemann	Reutemann	Reutemann	Reutemann
Lauda	Lauda	Regazzoni	Regazzoni	Pace	Hulme
Pace	Regazzoni	Fittipaldi	Fittipaldi	Regazzoni	Hunt
Regazzoni	Pace	Peterson	Peterson	Peterson	Brambilla
Hunt	Hunt	Pace	Pace	Depailler	Watson
Scheckter	Fittipaldi	Depailler	Depailler	Hulme	Regazzoni
Fittipaldi	Peterson	Hulme	Hulme	Ickx	Hobbs
Merzario	Watson	Ickx	Ickx	Brambilla	Jarier
Peterson	Merzario	Brambilla	Brambilla	Hunt	Quester
Depailler	Depailler	Schenken	Hunt	Jarier	Schenken

Su cuscinetti l'atteso super - COSWORTH

ZELTWEG - E con questa della Brabham BT 44 di Reutemann sono 75 le vittorie del Cosworth-DFV 3000 da quando questo motore ha debuttato. Questo dato numerico aggiorna l'intervista che, nelle pagine di questo stesso numero, David Hodges ha fatto al «padre» di questo straordinario motore, cioè Duckworth. Nello stesso servizio, Duckworth accenna vagamente al fatto che «per ora non uscirà nulla di nuovo per non fendere vecchi gli attuali motori». Questo significa, però, che qualcosa di nuovo c'è. Si tratta di un'ennesima versione di questo 8V la cui principale caratteristica consiste nella sostituzione, all'albero motore ed alle bielle, di tutti i cuscinetti lisci con cuscinetti a rotolamento, rullini e sfere. Il guadagno in scorrevolezza è stato notevole, tanto che circola voce che la potenza «minima garantita» sia di 480 CV.



A sinistra, decimo giro. Passano nell'ordine Reutemann, Lauda, Regazzoni, Pace, Hunt, Fittipaldi, Peterson. Sopra, una fase del duello iniziale fra Regazzoni, Pace e Hunt. A destra, all'inizio Merzario è stato piazzatissimo: eccolo dietro a Watson e davanti a Depailler. Poi, cede il motore...

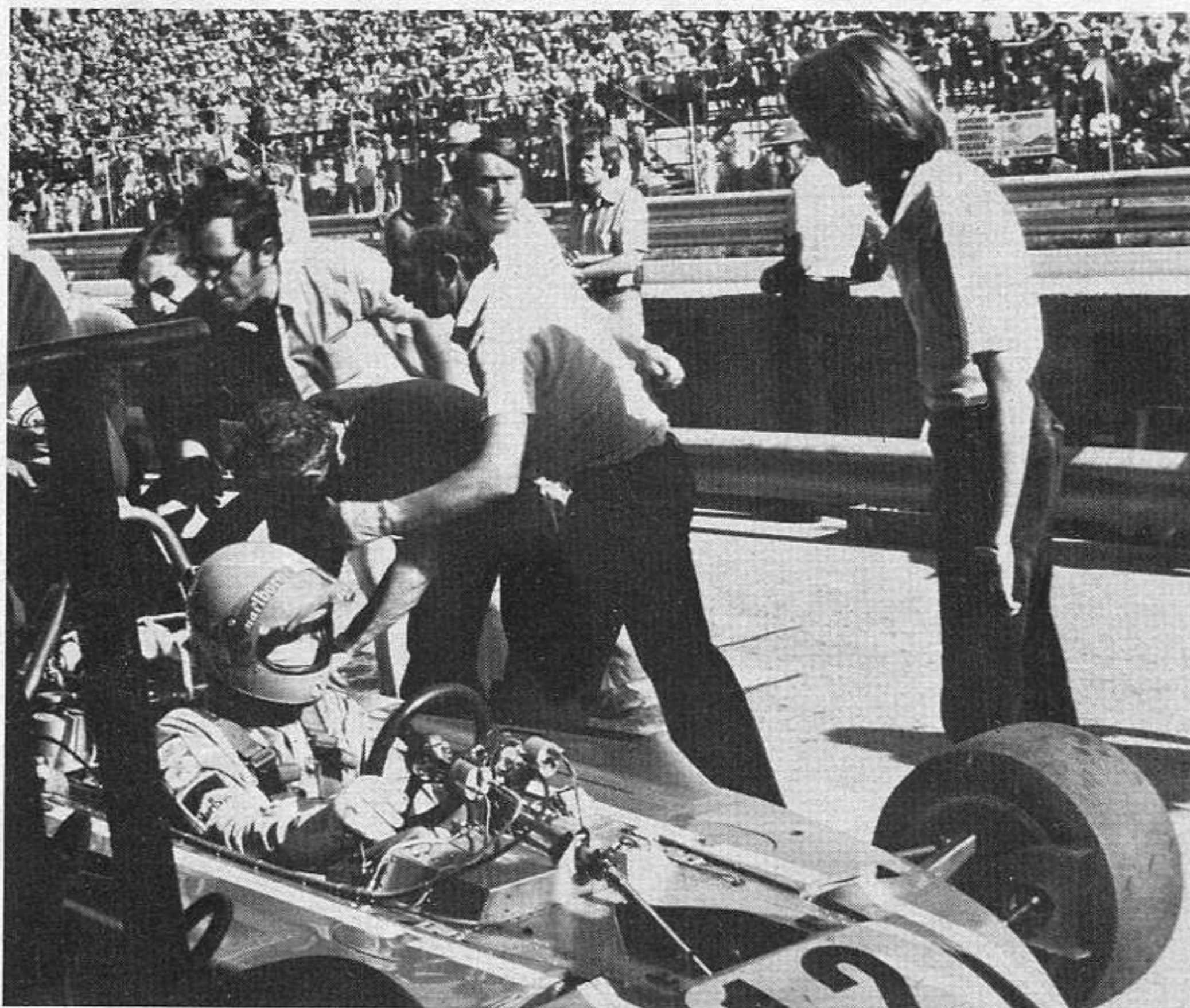


de, e intanto il pilota svizzero sta saggiamente alle spalle di Reutemann e si accontenta dei sei punti del secondo posto.

Mancano quattordici giri alla fine quando si hanno le prime avvisaglie della burrasca che fra poco si abbatte sulla Ferrari e su Regazzoni; infatti Pace supera Regazzoni tutti rimangono stupiti. Le posizioni sono ora le seguenti: Reutemann, Pace, Regazzoni, Peterson, Depailler, Hulme, Ickx e Brambilla.

Quarantunesimo giro: Il momento «clou» della gara. Reutemann guida con 5"4 su Pace che raggiunge lentamente i box. Si scoprirà poi che si è rotta la molla che tiene il filtro della benzina. Peterson passa Regazzoni e si porta in seconda posizione al giro successivo, a 7 secondi da Reutemann. Regazzoni è terzo a sedici secondi. Mancano Depailler e Ickx: il belga ha toccato il francese che è andato in testa-coda nel tentativo di non fare passare il pilota Lotus.

Tutti si chiedono che cosa abbia Regazzoni. Il suo motore, dalla nostra posizione sul percorso, suona bene, ma al 45. giro Regazzoni entra ai box per cambiare la gomma posteriore sinistra non si intende bene con Caliri e Forghieri ed avvia il motore quando ancora la ruota non è ben fissata, quindi si deve ripetere



Lauda è al box la prima volta, e si cerca di fare qualcosa per lui. Si cambia il solito Dinoplex, ma l'avaria è più seria. Per l'austriaco, nulla da fare

l'operazione e si perdono oltre sessanta secondi che saranno determinanti al fine della classifica. Infatti Watson è davanti a Regazzoni di tre secondi, e sarebbe stato un punto in più per il ticinese se le cose non si fossero impasticate ai box. Invece del quinto Regazzoni avrebbe potuto essere quarto.

Riparte che è settimo, e nello stesso giro si deve ritirare anche Peterson autore di una bella gara per la rottura di un semiasse. La classifica ora è la seguente: Reutemann largamente al comando poi Hulme, Hunt, Brambilla Watson.

A tre giri dalla fine Watson passa Brambilla che ha problemi con una gomma. Regazzoni si sta avvicinando ai due, ed al penultimo giro passerà Brambilla che è in serie difficoltà, ma non riuscirà a prendere Watson per tre secondi (mentre ne erano stati buttati via 35 ai box nel cambio della gomma) nonostante che il pubblico tutto in piedi lo inciti a gran voce, con sventolii di bandiere.

Tutti hanno apprezzato il suo coraggio e l'immensa sfortuna, ma a Regazzoni resta la soddisfazione (magra) del record sul giro in 1'38"22 alla media di 218,88 kmh, record assoluto migliorato per tre centesimi di secondo.

Giancarlo Cevenini

«MIMICHA»
si sbronz
ma CARLOS
è generoso
coi battuti



● Si è visto il boss della COSWORTH qui a Zeltweg. Mister Costin ha passato in rassegna tutte le squadre, si è fermato in particolare modo alla Iso-Marlboro di Williams e con Merzario, promettendogli il suo interessamento per motori « freschi ». In molti giurano che la vera ragione della venuta di costui, sia stata per studiare il 12 cilindri della Ferrari, per cercare di arginare in qualche modo la supremazia di Maranello che si fa sempre più presente. Il super Cosworth alle porte?



Incitamento per ognuno dei due piloti Ferrari all'Osterreichring: da parte degli svizzeri, e da parte dei compaesani di Niki, appollaiati lassù

«Il mondiale lo vince Clay...»

ZELTWEG - « Minicha », la moglie di REUTEMANN, se ne va dalla premiazione con sotto il braccio il « magnum » di Champagne, a dire il vero quello che è restato dopo che il marito, vincitore senza ombra di discussioni di questo GP d'Austria, aveva annaffiato gli appassionati e i giornalisti che sotto il podio lo applaudevano.

Poco dopo, « Minicha » è al box della Brabham. Le chiediamo come si sente dopo che suo marito aveva finalmente fatto il bis in un GP titolato. La risposta è stata laconica ma reale: « Ubriaca » infatti ai suoi piedi il « magnum » è malinconicamente vuoto, la moglie del vincitore l'aveva trancinato tutto, « per di più a stomaco vuoto », ci confessa...

Visto l'evidente stato di euforia di « Minicha », siamo andati a parlare con Reutemann attaccato anche lui a una bottiglia ma di acqua minerale, il vincitore ci ha detto:

« Sono stato assecondato da una macchina eccezionale. La Brabham è una macchina del caldo, infatti va bene quando fa molto caldo, vedi i primi GP, in America latina e in Sud Africa... ».

Mentre la folla degli argentini presenti scandisce il nome di « Lole », Reutemann ci dice che « mas o meno » se la aspettava, dopo le due giornate di prove, questa affermazione, ma ora che l'ha ottenuta dopo aver tanto sofferto sta molto meglio:

« La Brabham sarà molto competitiva anche nei prossimi GP. Vorrei vincere a Monza, in casa della Ferrari, anche se non ho dubbi che la Ferrari con Regazzoni vincerà il titolo Mondiale. Che fortuna che ha avuto Clay oggi!... — continua — « Non ho mai avuto problemi. Ho fatto una partenza magnifica e subito in accelerazione la mia Brabham è stata migliore della Ferrari di Lauda ».

L'eroe della giornata è stato — oltre a Reutemann — Clay REGAZZONI. Dopo una partenza eccezionale, alla fine del primo giro era quarto, poi terzo, poi secondo, praticamente campione del mondo... quando la solita gomma lo ha tradito, in più uno sbaglio ai box nel cambiare pneumatico gli ha tolto anche un altro punto d'oro dalla classifica mondiale. Abbiamo parlato con Regazzoni subito dopo l'arrivo mentre l'inglese e argentino in uno strano miscuglio veniva suonato per i tre sul podio. Ci ha detto Clay: « Certo che non ho avuto la fortuna dalla mia parte. Con sei punti che credevo di

aver sacrosantamente guadagnato, oggi sarebbe stato più facile. Ora c'è più da combattere, ma spero di farcela ugualmente. Sono riuscito a infilare Pace quando questi ha commesso un errore uscendo dalla curva, Lauda l'ho passato anche lui abbastanza facilmente poi al secondo posto sono rimasto fermo. Avrei potuto tentare di prendere Reutemann e passarlo, ma il rischio non valeva la candela, sei punti mi andavano bene, in particolare modo dopo aver avuto segnalazioni che tutti i miei avversari in classifica mondiale erano fuori causa ».

Aggiungiamo noi che Regazzoni non ha voluto rischiare inutilmente come fece Lauda a Brands Hatch, e ha preferito fermarsi quando c'erano ancora dei giri da compiere e quindi la possibilità di recuperare posizioni, come in realtà è avvenuto.

VITTORIO BRAMBILLA: una stupenda corsa, un punto nella classifica mondiale. Vittorio dopo l'arrivo ci dice: « Se già da molti giri non avessi avuto problemi con la gomma anteriore sinistra, sarei potuto arrivare terzo al posto di Hunt. Infatti l'inglese mi ha passato a quindici giri dalla fine... poteva andare meglio ma sono contento egualmente... ».

PACE, un protagonista anche lui assieme a Reutemann. Lo incontriamo dietro ai box mentre firma autografi, non ha la minima esitazione a dichiararci che senza la rottura della molla che tiene fermo il filtro della benzina sarebbe andato a prendere Reutemann e avrebbe vinto.

ICKX con la Lotus 76 autore di una bella gara con una rimonta eccezionale, è stato privato a undici giri dal termine di un onorevole quinto posto. « Le colpa è di Depailler — ci dice — infatti il francese non mi dava strada e per starmi davanti ha fatto un testa-coda ed io non ho potuto evitarlo e l'ho centrato in pieno. Oggi in gara con la 76 mi sono trovato bene e credo di averlo dimostrato... ».

LAUDA, l'austriaco, era molto atteso nella sua Vienna, ma non ha molta voglia di parlare. Dice solo che è successo qualcosa nel motore, non sa che cosa (poi sapremo: una valvola) e se ne va assieme a Mariella fra la delusione delle decine di migliaia di austriaci che erano venuti qui per vederlo vincitore dopo la « pole position » delle prove.

cev.



- Dopo la nascita del primo figlio, si è rivista ai box la moglie di Fittipaldi Maria Helena. Aveva lasciato la piccola in Svizzera affidata alle cure della nonna.
- La MARLBORO dal prossimo anno non sponsorizzerà più la Iso F. Williams, mentre continuerà con la McLaren. Merzario rimarrà pilota Marlboro (a meno che non vada con la Viceroy di Andretti o con Chapman JPS) mentre Williams avrebbe già trovato due grossi sponsor per il prossimo anno. Ma per ora tutto è avvolto nel mistero. Una cosa è certa: il team sarà l'unico PRIVATO, con quello di Hesketh, nelle corse F. 1 del prossimo anno.
- JODY SCHECKTER è venuto in Austria da solo questa volta, perché sua moglie Pamela ha preferito restare al sole della Costa del Sol, in Spagna, nella villa di Marbella che Jody ha appena comperato. I piloti che si stabiliscono in Spagna o Portogallo, dopo quelli andati in Svizzera, sono sempre più numerosi.
- Durante le prove di venerdì e sabato si è vista la sempre bella moglie dell'ex campione del mondo Rindt, Nina, subito riconosciuta dai tifosi austriaci, ha dovuto firmare molti autografi.



● REGAZZONI ha portato in Austria, oltre che la moglie, anche sua figlia Alessia (sette anni) che è stata costantemente al box Ferrari e nella zona del camion, dove tra l'altro ha aiutato nella preparazione dei pasti alla modenese che, come al solito, sono stati preferiti alle cibarie locali.

● NIKI LAUDA molto pallido, nei due primi giorni di prova. La intossicazione da pesce non fresco, subita dopo aver mangiato a Modena in un ristorante (che non era quello in cui va abitualmente) lo aveva disturbato parecchio. Tuttavia appena prima della corsa era molto in forma. E si è visto.

● E' riapparso alle gare il nuovo ospedale mobile che seguirà da ora in avanti tutte le gare mondiali.

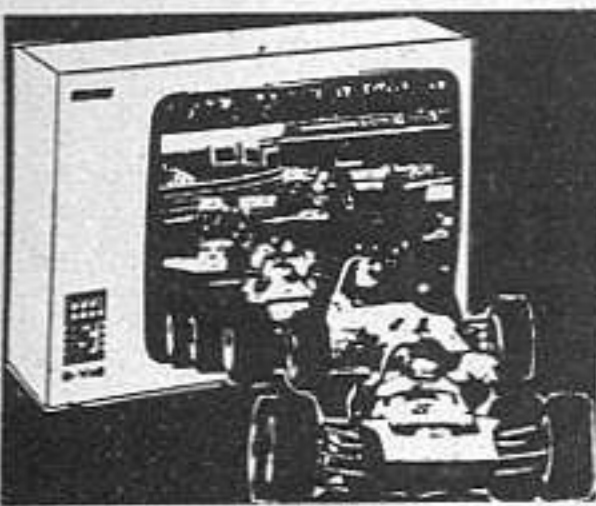
La FIRESTONE smette!

ZELTWEG - La notizia era nell'aria da un po' di tempo, ora è diventata ufficiale: la Firestone si ritira dalle corse. Non è la prima volta di un annuncio del genere, ma stavolta è coinvolta nello stop la Firestone-America. Contemporaneamente la Goodyear ha annunciato che per il prossimo anno rispetterà tutti gli impegni presi e praticamente darà « le scarpe » a tutte le F. 1 nel '75.

Alcuni rappresentanti della Goodyear hanno rilasciato alcune indiscrezioni su come sarà strutturata la distribuzione dei pneumatici il prossimo anno. Innanzi tutto solo tre tipi di gomme SLICK, INTERMEDIE e da PIOGGIA, niente gomme speciali « da tempi ».

Il problema più grosso che solleva l'accennato ritiro è intanto Andretti, da sempre notoriamente un uomo-Firestone e che deve entrare in F. 1 con la Parnelli.

● Per la gara delle due litri che si correrà a Hockenheim domenica ventura, ARTURO MERZARIO utilizzerà di nuovo il motore BMW, ma stavolta ha chiesto che ci sia almeno un meccanico esperto della Casa, per controllare che la messa a punto della carburazione e della accensione sia buona. La esperienza che ha avuto in Sicilia è stata istruttiva. Era avvenuto che nelle due giornate di prove egli non aveva potuto « tirare » perché il motore non era a punto come si deve, cosa che invece era avvenuta la domenica quando un meccanico esperto lo aveva controllato. Nonostante che tutti siano in ferie in questo momento, Jochen Neerpasch ha promesso a Merzario di fare in modo che a Hockenheim ci sia qualcuno di valido.



MOTO RAMA

La sorpresa del teleman

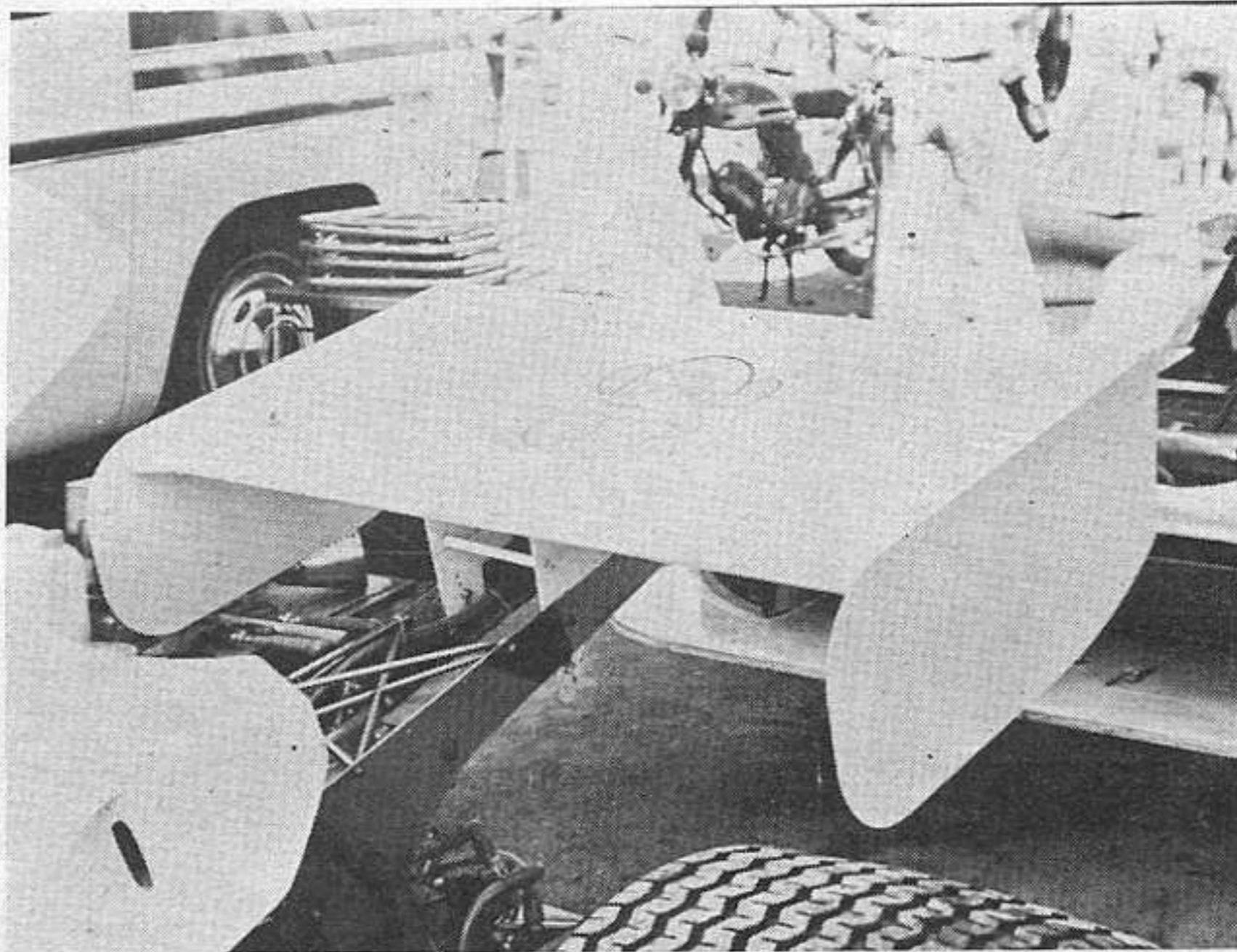
Un Gran Premio nel vero senso della parola quello trasmesso domenica 18, in diretta da Zeltweg, dalla nostra TV. E anche se, in un certo senso, deludente per quanto riguarda i risultati — il ritiro di Lauda per noie alla macchina e la retrocessione di Regazzoni dal secondo al quinto posto per la sostituzione di un pneumatico —, questo G.P. d'Austria sarà certamente ricordato non soltanto per le efficaci inquadrature del regista austriaco e per il cospicuo numero di telecamere (7 in pista, una ai box e un'altra per il passaggio dei tabelloni con le posizioni dei piloti) ma anche e soprattutto per la insolita e gradevolissima vivacità del telecronista che, una volta tanto, è riuscito a farci trascorrere due ore dinanzi al video senza che ne risentissimo stanchezza, noia, irritazione.

Un merito, il maggior merito — dobbiamo riconoscerlo — va quindi ascritto a Mario Poltronieri che ha dimostrato di essere un ottimo commentatore; entusiasta e preciso, avvincente e per nulla «la-crimevole». E' questa una delle poche, rarissime volte che riusciamo a lasciarci trasportare dall'entusiasmo per un telecronista della Rai. Ma va anche sottolineato che la nostra simpatia nei confronti del collega al di là del piccolo schermo è priva di qualsiasi sottinteso. O, forse, un sottinteso c'è. E ci auguriamo che Poltronieri lo afferri e con lui l'altro telecronista, il titolare che dal suo eremo battagliero (mentre scriviamo Casucci si sta godendo le sue meritissime ferie estive) avrà senza dubbio ascoltato il sostituto e, probabilmente, leggerà queste note. Chè, siamo sinceri, ben poche volte hanno rilevato appunti di plauso nei suoi confronti. E certo non per nostra colpa.

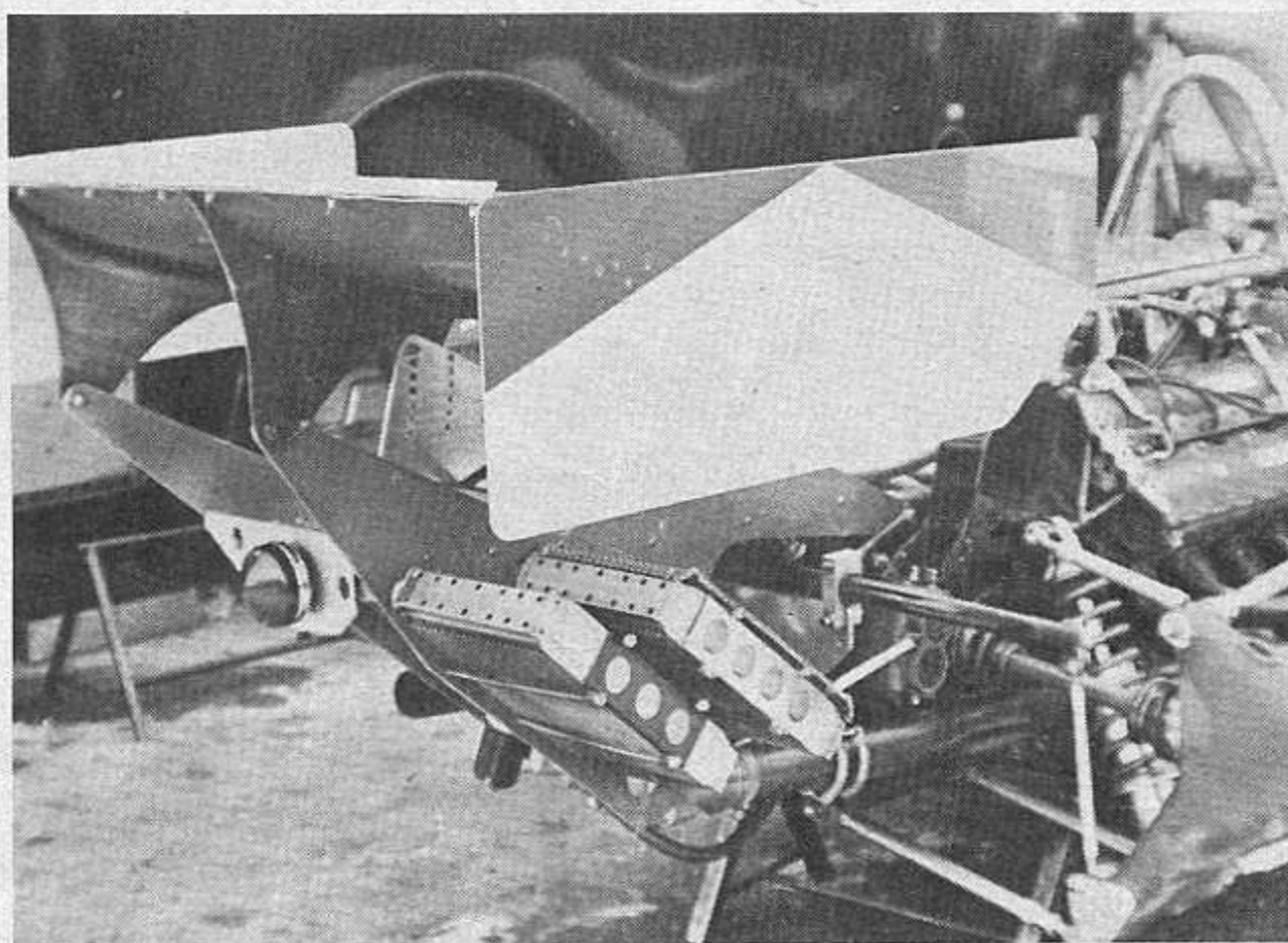
Ma torniamo al GP d'Austria e al lodovolisimo impegno di Poltronieri che ha avuto alcuni momenti di particolare avvincente. E anche questo è servito a rendere più vivace, più interessante la telecronaca. Poltronieri è riuscito (quando le sue prestazioni sono sotto il livello di guardia evidentemente, come abbiamo più volte rilevato, non ci si mette con l'impegno dovuto) a fornire tutti i dati possibili, tutte le notizie più interessanti con notevole tempismo e col massimo del «colore», senza tuttavia lasciarsi trascinare mai da una facile e trita retorica. Anche quando Lauda è stato costretto al ritiro, anche quando sembrava che per Regazzoni non ci fosse più nulla da sperare; anche quando si sono verificati degli incidenti — fortunatamente tutti senza conseguenze per i piloti —; anche quando il regista poggiava un po' troppo sulle prime macchine.

Un bravo telecronista che una volta tanto ha saputo — e voluto — mostrare la parte migliore delle sue doti di commentatore lasciandosi trascinare da un giustificato entusiasmo quando era necessario, mostrando una contenuta preoccupazione quando le cose si mettevano male per le Ferrari, riuscendo a tenersi opportunamente fuori della mischia per riconoscere le doti dei diversi concorrenti in gara e soprattutto dei vincitori. Senza tuttavia far mancare l'indispensabile «tifo» per la marca italiana e per i suoi non troppo fortunati piloti. Questa volta Poltronieri ce l'ha messa tutto; più e meglio che a Brands Hatch, e più e meglio del suo — al momento assente — collega. Il quale rientrerà presto e sarà dinanzi ai microfoni di Monza per il GP d'Italia dell'8 settembre. Con l'augurio — di chi ama le corse automobilistiche — che riposo, vacanze e qualche buona dormita abbiano giovato allo spirito del troppo spesso monocorde telecronista...

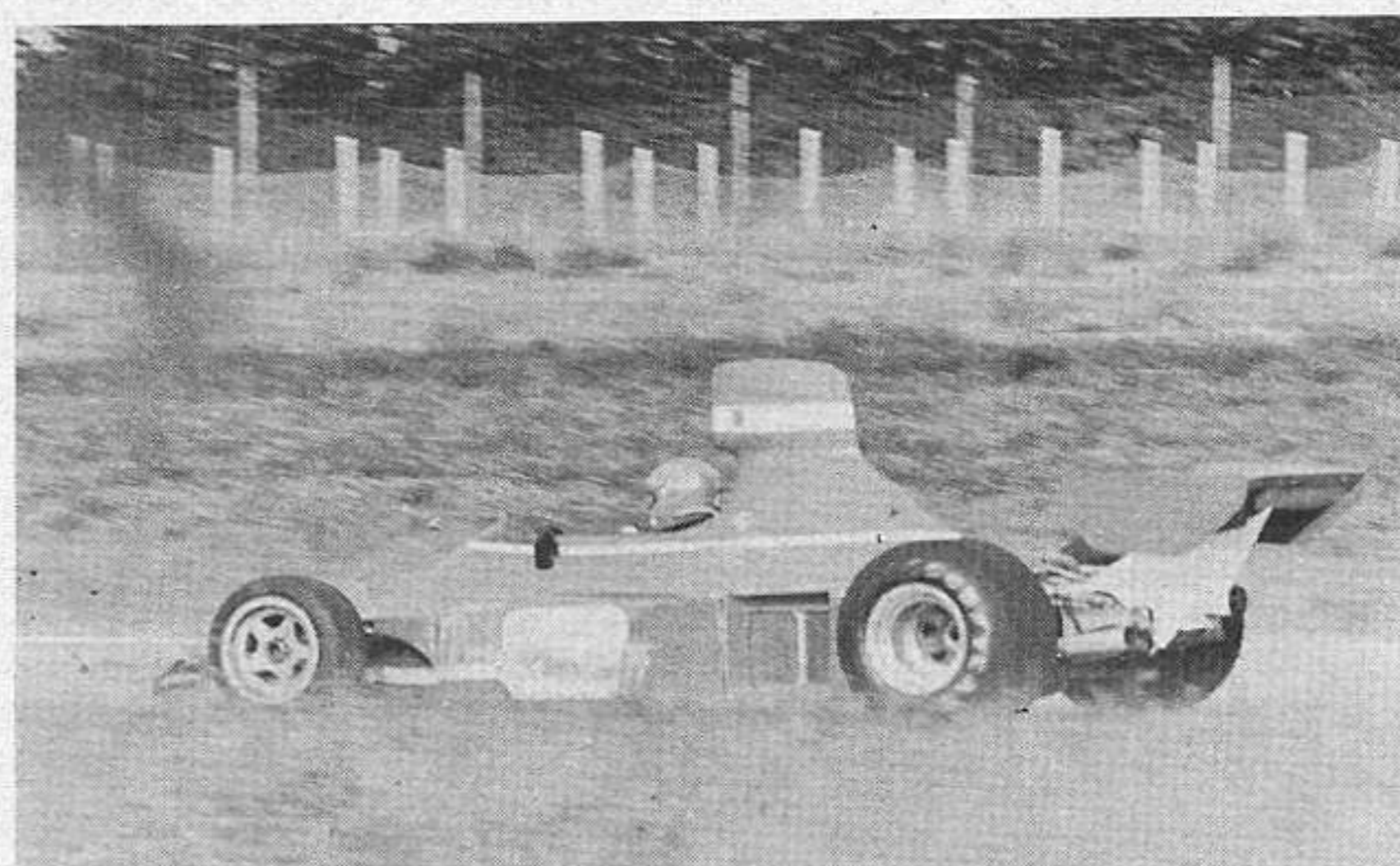
Gio' Luni



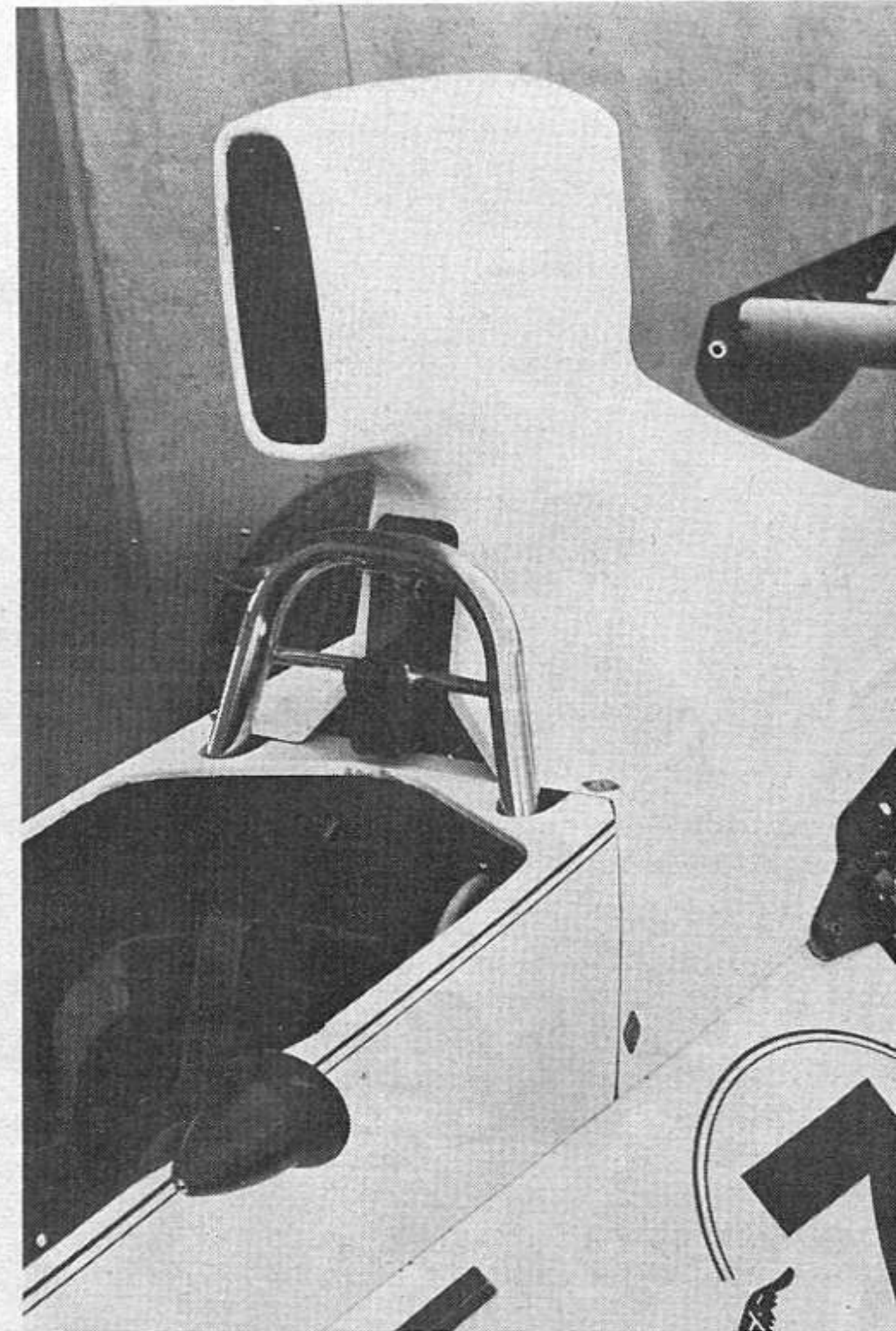
Fra le molte novità tecniche, questo alettoncino ridisegnato da Postlethwaite per la Hesketh di Hunt, con buoni risultati



Qui sopra, doppio radiatore olio per la Iso di Merzario. Sotto, visto in prova questo alettoncino per la Ferrari, ma non è stato poi adottato in corsa (Foto ATTUALFOTO)



FIORANO. Lauda aveva a lungo provato questo nuovo alettoncino, a Fiorano, prima di andare a Zeltweg per il G.P. d'Austria



Sopra, la nuova presa d'aria per l'alimentazione del motore adottata dalla Brabham di Reutemann. Sotto, l'esperimento sullo spoiler anteriore della Ferrari che è descritto nel testo sotto la foto



E' rimasta a casa la novità FERRARI

• Novità interessante alla FERRARI, in prova, con un nuovo alettoncino anteriore, di forma simile a quello usuale, almeno a grandi linee, ma dotato di due appendici fusiformi estreme, anziché delle due piccole lamiere verticali solite. Scopo di questa innovazione, ovviamente, è quello di ricercare una maggiore penetrazione, con la minor incidenza possibile, quindi di dare maggior carico e di avere minori resistenze passive. Che è lo scopo che tutti perseguono. Alla Ferrari stanno sperimentando anche un nuovo alettoncino posteriore, di forma meno «svirgolata» di quello che usano adesso, ed a superficie interrotta, talché si potrebbe dire che sono due alettoncini gemellati. Forse lo si vedrà a Monza.

Il segreto nella alettatura orizzontale

ZELTWEG - Si è cercato sin dalle prove di dare una spiegazione, sulla ritrovata BRABHAM, che è stata battezzata la « macchina del caldo » per le sue prestazioni quando la temperatura supera abbondantemente i 30, 36 per l'esattezza. Si è detto che i radiatori dell'acqua posti davanti, in circuiti molto veloci raffreddano meglio e inoltre che l'aerodinamica della macchina permette che il flusso d'aria alle alte velocità, raffreddi meglio che sulle altre vetture anche le gomme posteriori.

● Durante la prima sessione di prove alla Brabham di Pace, che in 5 giri aveva ottenuto il secondo miglior tempo dietro al compagno di squadra Reutemann, si è bloccato il cambio. Mentre i meccanici lavoravano, Pace ha provato con il muletto sul quale erano state montate ruote posteriori di 10 pollici.

La BRABHAM che viene dal caldo

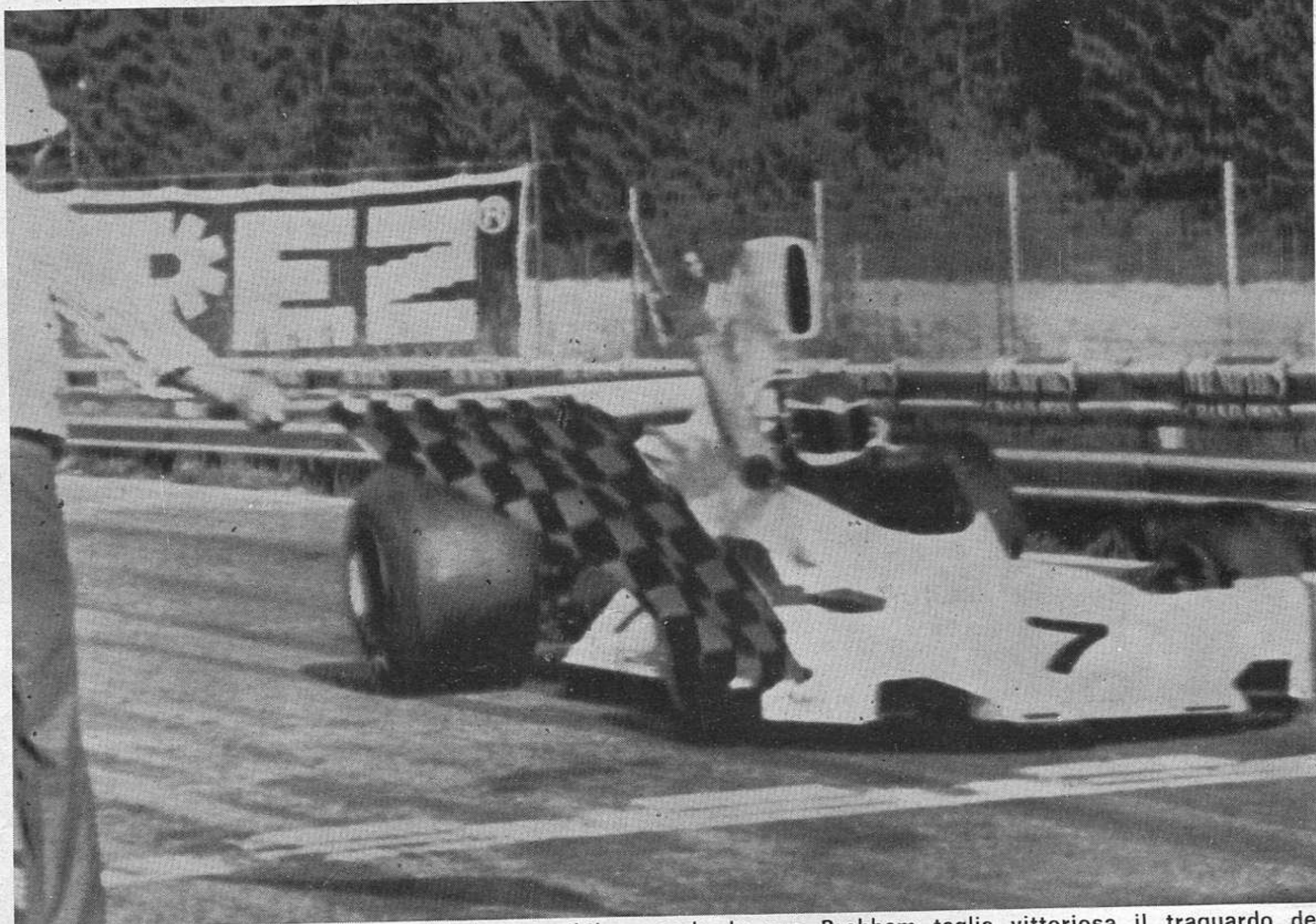
DALL'INVIATO

ZELTWEG - Novità tecniche di grande importanza non se ne sono viste, ma qualcosa, come al solito, c'è stato un poco dappertutto. Oltre alle soluzioni estemporanee determinate dalle caratteristiche del circuito, secondo logica, si sono notate innovazioni indicatrici di sviluppo delle macchine nella loro concezione generale.

La più importante messe di novità l'ha data la Brabham, che già abbastanza buona in Germania ed anche in Gran Bretagna, qui è stata la macchina rivelazione, permettendo a Reutemann e Pace di ottenere risultati eccellenti. La Brabham, a proposito, non sarà cambiata per la stagione 1975, dato che i suoi tecnici ritengono che basti lo sviluppo della macchina attuale per conservare la competitività che ha attualmente.

Le due Brabham avevano una nuova presa d'aria dinamica alla alimentazione, di forma più slanciata di quella finora vista e soprattutto molto ben profilata nella parte posteriore bassa, con una alettatura finale orizzontale che pur non essendo molto pronunciata, assolveva perfettamente la sua funzione di convogliare aria a flussi compatti verso l'alettone. Il quale alettone posteriore è stato ridimensionato, con minor larghezza totale, pur conservando il carico necessario a dare aderenza alle ruote posteriori. Il tutto ha permesso di avere meno perdite, per la diminuzione delle resistenze passive, mantenendo ed anzi migliorando le doti di stabilità e quelle di aderenza. Infine, fatto importante, alla Brabham sono stati adottati freni anteriori più grossi, il che ha permesso di migliorare la frenata, abbreviando i tempi passivi. Il tutto è stato evidentemente molto efficace, perché Reutemann e Pace hanno potuto fare cose molto buone.

Alla Texaco Marlboro, i tecnici della McLaren hanno operato le consuete meticolose piccole messe a punto dei particolari che hanno reso famosa questa squadra. Qui inoltre, proseguendo nell'affinamento della macchina, hanno applicato lungo tutto il bordo estremo basso del corpo vettura, quello spigoloso esterno, una specie di appendice in materiale plastico trasparente,



L'entusiasmo di Carlos Reutemann è incontenibile quando la sua Brabham taglia vittoriosa il traguardo del G.P. d'Austria. L'argentino ha dominato da un capo all'altro la corsa, ed è alla sua seconda vittoria titolata

larga circa quattro centimetri, che ha prolungato la forma esterna della macchina senza tuttavia alterarne la linea estetica. Entrambe le Texaco Marlboro avevano la nuova presa d'aria già vista e le nuove sospensioni. Sulla McLaren-Yardley di Hobbs, invece, è stata applicata la nuova presa d'aria, mentre le sospensioni sono rimaste quelle di vecchio tipo.

Niente di nuovo alla BRM, che è venuta con un solo pilota e due macchine, e coi vecchi motori. I nuovi motori pare siano pronti e li vedremo a Monza, dove ci sarà ancora un solo pilota.

Alla Hesketh hanno cambiato la forma dell'alettone posteriore, utilizzando quello a forma più piatta adatto ai circuiti veloci, che ha minore incidenza e quindi minori resistenze passive. Sarà lo stesso per Monza. Alla Hesketh, anche se non dicono nulla ufficialmente, stanno lavorando parecchio alla sperimentazione dell'adattamento del

motore Alfa Romeo 12 cilindri alla macchina, sia per le dimensioni sia per la distribuzione dei pesi, date le differenze tra il motore italiano e quello Cosworth. Accantonata l'idea della costruzione diretta del motore Hesketh, per il fallimento della società che si era incaricata della costruzione, la soluzione Alfa Romeo appare la più probabile per il prossimo futuro.

Alla Tyrrell avevano preparato una nuova presa d'aria, più voluminosa della attuale e che ricorda quella delle Tyrrell dell'anno scorso, ma non l'hanno nemmeno tirata fuori dal camion per provarla. Forse lo faranno a Monza.

Come al solito tutti avevano prese d'aria supplementari, date le condizioni particolari del circuito e data anche la gran calura.

Novità abbastanza interessante è stata la presenza di due Lotus 76, dato che finora se ne era vista solo una. Le due macchine hanno le sospensioni della Lotus

72 e quindi, come le abbiamo battezzate scherzosamente parlando con Ickx, sono delle... Lotus 74. Proprio con una... Lotus 74 Ickx ha preso il via della corsa, per permettere una sperimentazione viva che sarà molto utile allo sviluppo futuro della macchina. Ickx si è ben adattato alla funzione di collaudatore senza pretese, segno che si è volentieri sacrificato per preparare il futuro. Ickx, infatti, nonostante le voci corse, resta alla Lotus anche per l'anno venturo.

Della Ferrari avete letto a parte. Resta da rilevare come alla March le due macchine di Brambilla e di Stuck fossero leggermente differenti. Brambilla aveva il muso allungato, quello provvisto di nervatura centrale longitudinale e di un labbro inferiore orizzontale pronunciato, mentre Stuck ha preferito il muso più corto e liscio, senza labbro avanzato. Mi pare che la differenza sia soltanto una questione di gusti tra i due piloti.

PILOTI	VETTURA	VENERDI'		SABATO	
		I	II	I	II
LAUDA	Ferrari 312-B3 74	1'37''16	—	1'35''92	1'35''40
LAUDA	Ferrari 312-B3 74 T	—	1'36''22	—	—
REUTEMANN	Brabham-Ford BT44	1'36''61	1'35''56	1'38''92	1'35''75
FITIPALDI	Texaco-Marlboro M23	1'37''23	1'36''17	1'36''27	1'35''76
PAGE	Brabham-Ford BT44	1'37''02	1'37''57	1'35''91	1'36''67
SCHECKTER	Tyrrell-Elf-Ford 007	1'37''36	1'35''95	1'36''36	1'35''94
PETERSON	JPS Lotus-Ford 72	1'38''43	1'37''45	1'37''07	1'36''00
PETERSON	JPS Lotus-Ford 72-76	1'55''71	—	—	—
HUNT	Hesketh-Ford 308	1'37''25	1'36''11	1'36''94	—
REGAZZONI	Ferrari 312-B3 74	1'37''20	1'36''31	1'36''43	1'36''97
REGAZZONI	Ferrari 312-B3 74 T	—	—	—	1'36''67
MERZARIO	Iso-Marlboro Ford IR	1'39''32	1'37''94	1'37''03	1'36''35
HULME	Texaco-Marlboro-Ford M23	1'37''18	1'37''29	1'36''39	1'42''90
WATSON	Brabham-Ford BT44	1'37''29	1'36''64	1'36''57	1'36''52
LAFFITE	Iso-Marlboro Ford IR	1'37''90	1'37''88	1'36''86	1'37''25
STOMMELEN	Lola-Embassy Ford T 370	1'38''67	1'37''98	1'37''45	1'37''18
DEPAILLER	Tyrrell-Elf Ford 007	1'38''14	1'37''59	1'37''25	1'37''41
STUCK	March-Ford 741	1'39''85	1'40''02	1'37''84	1'37''37
PRYCE	UOP-Shadow-Ford DN3	1'38''37	1'38''06	1'37''39	1'38''36
HOBBS	McLaren-Yardley M23	1'43''84	1'39''89	1'38''63	1'37''41
BELTOISE	BRM P 201	1'38''07	1'37''43	1'37''57	1'38''63
BELTOISE	BRM P 201 T	—	—	1'38''13	1'38''15
SCHENKEN	Trojan-Ford T 101	1'38''46	1'38''15	1'38''01	1'37''43
BRAMBILLA	March-Beta Ford 741	1'39''24	1'39''50	1'37''85	1'37''47
HILL	Lola-Embassy-Ford T 370	1'38''28	1'37''80	1'38''26	1'37''54
ICKX	JPS Lotus 72-76 Ford	1'38''31	1'38''45	1'38''14	1'38''09
ICKX	JPS-Lotus 72-76 Ford T	1'46''17	—	—	1'42''11
JARIER	UOP-Shadow-Ford DN 3	1'39''65	—	1'38''17	1'38''92
JARIER	UOP-Shadow-Ford DN 3 T	—	1'38''18	—	—
ASHLEY	Token-Ford	1'41''41	1'38''67	1'40''11	1'38''86
QUESTER	Surtees-Fina-Ford TS 16	1'41''78	1'41''30	1'39''63	1'38''88
NON QUALIFICATI					
I. SCHECKTER	Hesketh-Ford 308	1'52''77	—	1'39''21	1'39''17
KINNUNEN	Surtees-Fina TS 16	1'46''22	1'42''95	1'40''95	1'39''47
BELL	Surtees-Fina TS 16	1'41''78	1'40''47	1'39''53	—
WILDS	Ensign-Ford MN 03	1'40''89	1'39''96	1'40''34	—
JABOUILLE	Surtees TS 16	1'42''19	1'40''10	1'41''17	—
KOINIGG	Brabham BT42	1'44''26	1'41''15	1'40''60	1'41''06

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

● Per la corsa LAUDA ha imposto alla Goodyear di aver le gomme anteriori di miscela 91, e 47 per le posteriori. Il tempo record LAUDA l'ha fatto con la miscela 44 che Niki ha voluto di forza anche contro il parere dei tecnici della Goodyear. Regazzoni è partito con con la sua macchina, dopo che Borsari aveva cambiato la sospensione posteriore che si era rotta nel testa e coda per il brecciolo sulla pista. A Regazzoni è stato montato per la gara un motore nuovo, l'ultimo di quelli che la Ferrari aveva portato con sé a Zeltweg.

● Gruppi di tifosi italiani sempre più numerosi attorno al camion della Ferrari. Arriva Tramonti e i tifosi gli urlano: «Se si rompe il Dinoplex anche domenica corri in Italia se no...». Neanche che tutte le colpe fossero del bravo Tramonti...

Per «vendetta» non correrà a B. HATCH la sport FERRARI

ZELTWEG - Il nuovo prototipo della FERRARI doveva debuttare a B. HATCH ma, dopo il comportamento del RAC nella questione Lauda, la Ferrari non lo manderà al circuito inglese rinviando il debutto alla 9 Ore di Kyalami. A Brands Hatch invece, dovrebbe tornare l'Alfa con tre vetture.

● «JAMES» CALIRI aveva portato una piccola roulotte sul circuito austriaco: il frigidaire e l'aria condizionata sono state molto apprezzate da tutti. Caliri, per convincere che era sua personale, ha scritto sulla porta il suo nome con la vernice rossa.

● Lauda con la sua «pole position» ha vinto un orologio. Non era stato messo in palio dagli organizzatori ma dal D.S. della Ferrari avv. Montezemolo. Questi a cena, dopo che nelle prime prove le Ferrari erano un po' indietro nei tempi, ha promesso appunto un orologio a chi dei due ferraristi fosse partito con il miglior tempo.

● Alla FERRARI durante le prove della prima giornata si è girato molto, d'altra parte come in tutti gli altri team, con quattro gomme una diversa dall'altra per cercare di trovare il giusto equilibrio in questo circuito pieno di saliscendi e di curve.

● Durante le prove di sabato, Lauda ha fatto alcuni giri con il pieno di benzina. Il suo miglior tempo è stato di 1'37''7. Regazzoni non ha potuto fare questa prova in conseguenza del testa e coda che gli ha fatto rovinare la sospensione.

● PESCAROLO era presente a Zeltweg, ma non ha potuto provare per la mancanza di motori alla BRM. Non è improbabile che la Casa inglese il prossimo anno usi motori Matra, visto che tutti i suoi piloti sono francesi.

Tanti inconvenienti per tutti sin delle prove (escluso REUT)

L'olio di Fitti ha «protetto» il record-Lauda

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ZELTWEG - Un urlo a braccia alzate delle centinaia di tifosi italiani che erano nella tribuna davanti ai box, ha salutato la voce dello speaker che annunciava Lauda in «pole position» (come al solito o quasi) al via del GP d'Austria con la sua rossa Ferrari.

C'è riuscito per un pelo il biondino; mancavano alla fine delle prove poco meno di quindici minuti, quando ha fatto fermare i cronometri sul tempo migliore delle due giornate: 1'35''40 alla media di 223,05 kmh.

Fino a quel momento la parte del leone l'aveva fatta la Brabham con Reutemann che aveva ottenuto nella seconda tornata di prove della prima giornata, quel tempo che gli permette di partire in prima fila a fianco di Lauda con 1'35''56 alla media di 222,68 kmh.

A conferma dello stato di grazia delle Brabham abbiamo avuto, nelle due giornate di prove, oltre alla prestazione di Reutemann, anche quella di Pace, che dopo aver rotto il cambio nella prima giornata e aver ottenuto in pochi giri un tempo rimarchevole, è riuscito quando ha avuto la macchina a posto, a fare un tempo (1'35''91) che gli permette di partire in seconda fila a fianco di Fittipaldi che ha il terzo miglior tempo assoluto con 1'35''76, ottenuto nella seconda giornata.

E' stato proprio Fittipaldi a favorire indirettamente la «pole position» di Lauda. Appena Lauda ha fatto il record, nella curva a destra che immette nel rettilineo dei box, il brasiliano ha con un gran botto rotto il motore, inondando la pista di olio e non permettendo così a nessuno di tentare di strappare il miglior tempo alla Ferrari. Andrà da Lauda, poi, il manager di Fittipaldi a dirgli: «...sai, quando abbiamo sentito che avevi fatto il miglior tempo, abbiamo dato ordine a Emerson di rompere per lasciarti partire in prima fila...» Lauda ha risposto con due dita a V, ma il significato non era quello di vittoria...

Per una volta che non ha avuto problemi e ha vinto al Nurburgring a Zeltweg Regazzoni è stato sommerso di inconvenienti alla prima e principalmente alla seconda giornata. Il primo giorno delle prove, Regazzoni aveva un motore che aveva già girato parecchio al Nurburgring ed era un po' fiacco. Era comunque riuscito ad ottenere il sesto tempo, ma non aveva potuto provare con il muletto che era stato preso da Lauda a causa della rottura del motore della sua macchina (un gran buco da dove l'olio usciva copioso). Nella notte di venerdì gran lavoro dei meccanici, e le due macchine si presentavano al primo turno della seconda giornata con un propulsore nuovo di zecca. Ma come è sempre accaduto (escluso il Nurburgring) la macchina di Regazzoni inspiegabilmente aveva dei problemi, non si riusciva a capire bene; fatto sta che il motore ratava e perdeva dei colpi...

Il povero Tramonti, come sempre capro espiatorio in questi casi cambiava tutto, dall'ormai famoso dinoplex all'alternatore; i problemi diminuivano un poco, ma restavano sempre, finché Regazzoni compiva un banale testa e coda sul brecciolo dell'asfalto che si sta sbriciolando in parecchi punti e toccava la rete con la ruota posteriore destra. Si rompeva un braccetto della sospen-

sione. Roba di poco conto e Regazzoni ricominciava le prove con il muletto, ma non riusciva a fare meglio, anche perché il gran caldo aveva fatto sciogliere l'asfalto e bisognava correre sui binari della traiettoria giusta. Il miglior tempo di Regazzoni restava quello ottenuto nelle prime prove, 1'36''31 ottavo tempo assoluto, il che vuol dire quarta fila. Forse in un'altra squadra il leader della classifica mondiale sarebbe stato un po' più curato!...

Meglio di Regazzoni hanno fatto Hunt, Peterson e Scheckter. Il pilota del Lord è stato la rivelazione di queste due giornate di prove: sempre fra i primi a dimostrazione di una macchina dal profilo aerodinamico interessante e che può esprimere le sue doti in un circuito molto veloce come quello austriaco. Scheckter con la Tyrrell è sempre andato molto bene, anche se al venerdì il settore del cambio ha dato delle noie. Comunque, il giorno dopo ha migliorato di un centesimo di secondo, tanto da farlo partire in terza fila a fianco di Peterson.

La Lotus aveva portato per la prima volta quattro macchine: due 76 e due 72. Le hanno provate lungamente i piloti, poi tutti e due hanno optato per la sempre giovane 72: Ronnie dal fondo classifica è riuscito a risalire in sesta posizione, mentre il suo compagno Ickx ha il ventiduesimo tempo, dietro addirittura all'Embassy di Graham Hill, l'ex re di Montecarlo.

Nonostante un motore che gli rendeva 600 giri in meno (9800 invece di 10.400) Merzario ha fatto miracoli su questa pista ed è riuscito a fare meglio di Hulme, Stuck e Pryce, tanto per fare alcuni nomi, ed è a quattro centesimi di secondo da Regazzoni in quinta fila. Nella notte prima della gara Frank Williams cambiava il motore per permettere al cosacco di essere in gara e per quanto possibile dai motori a disposizione, al livello dei migliori. A conferma che la Iso-Marlboro c'è, abbiamo anche il tempo di Laffite, la seconda guida, alle spalle di Merzario in sesta fila, a fianco del sempre più veloce Watson con la Brabham.

In decima fila parte il secondo italiano in gara Brambilla che con la BRM March-Beta ha avuto qualche problema la prima giornata, e l'acqua che scaldava troppo nella seconda, non riuscendo perciò a far meglio di 1'37''47. Nel complesso, però, Vittorio si è detto soddisfatto della macchina e spera in gara di fare una buona figura.

Molti visi nuovi in queste prove: Stommelen ha provato con la Embassy ed è stato una rivelazione. Infatti ha ottenuto, fra lo stupore generale, il tredicesimo tempo che gli permette di partire in settima fila; Hobbs che ha sostituito l'infortunato Hailwood è in nona fila con il diciassettesimo tempo, mentre anche Quester è riuscito a far classificare una delle due, sempre più in crisi, Surtees con l'ultimo tempo. L'altra quella affidata a Bell non si è qualificata. Oltre all'inglese non prendono il via per la gara Jan Scheckter, il fratello di Jody, che non ha potuto provare la prima giornata per la rottura del motore, e la poca esperienza sulla Hesketh lo ha tradito, Kinnunen, Wilds, Jabouille e Koinnig.

Al via 25 vetture, anche se gli organizzatori avevano chiesto di poterne ammettere 28. Ma la FIA ha rifiutato.